



## АННОТАЦИЯ

Синькин Я.В. Разработка мероприятий по повышению прибыльности функционировании ЗАО «ОбъСинТранс». – Челябинск: ЮУрГУ, ДО-460, 111с., 22 ил., 50 таб., библиогр. список – 17 наим., 6 прил., л. 15 слайдов.

Выпускная квалификационная работа выполнена с целью оценки целесообразности и вложения дополнительных финансовых ресурсов в развитие ЗАО «ОБЪСИНТРАНС».

В проекте проведен анализ и выявлены основные тенденции изменения финансового положения ЗАО «ОБЪСИНТРАНС». Дана характеристика предприятия, произведен анализ финансового состояния и имущественного положения предприятия. Рассмотрена производственно – хозяйственная деятельность, а также представлены инвестиционные проекты, произведена оценка эффективности инвестиционных проектов (на примере ЗАО «ОБЪСИНТРАНС»).

## ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	8
1. ХАРАКТЕРИСТИКА ЗАО «ОбъСинТранс», И ОТРАСЛЕВЫХ ОСОБЕННОСТЕЙ ЕГО ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ.....	10
1.1 Отраслевые особенности функционирования организации.....	10
1.2 История создания и развития организации .....	16
1.3 Цель и виды деятельности .....	18
1.4 Структура Организационно-правовой статус .....	19
1.5 Структура компании и система управления .....	21
1.6 SWOT анализ ЗАО «ОбъСинТранс», .....	23
1.7 Труд и заработная плата.....	26
2. АНАЛИЗ ФИНАНСОВО-ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ.....	28
2.1 Понятие, значение и задачи анализа финансового состояния предприятия.....	28
2.2 Основные показатели работы.....	30
2.3 Оценка динамики состава и структуры актива баланса.....	31
2.4 Оценка динамики состава и структуры пассива баланса.....	52
2.5 Анализ платежеспособности на основе показателей ликвидности.....	50
2.6 Оценка относительных показателей ликвидности и платежеспособности.....	56
2.7 Оценка деловой активности предприятия.....	61
2.8 Оценка рентабельности предприятия.....	67
2.9 Анализ затратности функционирования.....	70
3. РАЗРАБОТКА МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПОВЫШЕНИЮ ЭФФЕКТИВНОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЗАО «ОбъСинТранс», .....	76
3.1 Понятие и роль инвестиций.....	76
3.2 Основные пути повышения эффективности деятельности.....	81
3.3 Устройство экономии топлива «CARUP».....	86

3.4 Методические основы оценки эффективности инвестиционных проектов.....	89
3.5 Эффективность, приемлемость и возможность осуществления инвестиционных проектов.....	95
3.6 Обоснование выбора инвестиционного проекта.....	97
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	
м.....	99
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК.....	101
ПРИЛОЖЕНИЕ А. Организационная структура ЗАО «ОбъСинТранс» .....	103
ПРИЛОЖЕНИЕ Б. SWOT-анализ ЗАО «ОбъСинТранс» .....	104
ПРИЛОЖЕНИЕ В. Сравнительно-аналитический ЗАО «ОбъСинТранс», .....	105
ПРИЛОЖЕНИЕ Г. Динамика выручки по годам.....	110
ПРИЛОЖЕНИЕ Д. Структура выручки за автоуслуги по заказчикам.....	111

## ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы дипломного проекта значима с точки зрения экономики и управления на предприятии, так как забота о получении и увеличении прибыли является отправным моментом и конечным результатом деятельности любого предприятия.

В рыночных условиях залогом выживаемости и основой стабильного положения предприятия служит его финансовая устойчивость. Если предприятие финансово устойчиво, платежеспособно, то оно имеет ряд преимуществ перед другими предприятиями того же профиля для получения кредитов, привлечения инвестиций, в выборе поставщиков и в подборе квалифицированных кадров.

Оценка финансовой устойчивости и платежеспособности является также основным элементом анализа финансового состояния, необходимым для контроля, позволяющего оценить риск нарушения обязательств по расчетам предприятия.

Предметом данного проекта является изучение финансового состояния. Объектом является Закрытое Акционерное Общество «ОбьСинТранс». Основным назначением данного предприятия является: ведение деятельности по оказанию услуг по транспортировке всех видов грузов, по большей части продуктов переработки нефти.

Цель данного проекта – разработка мероприятий по повышению прибыльности функционирования ЗАО «ОбьСинТранс».

Исходя из поставленной цели, задачами дипломного проекта является: изучение производственного процесса ЗАО «ОбьСинТранс», ознакомление с формами учета, отчетности и планирования, анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятия, разработка рекомендаций по улучшению эффективности деятельности.

При написании дипломного проекта были использованы методы и инструментальный экономического анализа, метод анализа научно-методической литературы, метод наблюдения.

Теоретической и методологической основой исследования послужили научные труды ведущих отечественных и зарубежных специалистов в области финансов, финансового учета: А.В. и О.Н. Андрейчиковых, Е. Хруцкого, Ю.А Бабаева, Дж.К.Ван Хорна и других.

Структура проекта отражает ее общий замысел и логику и определяется целью и задачами, поставленными перед автором.

Проект состоит из введения, трех глав, заключения, списка литературы, приложений.

Во введении ставится цель дипломного проекта, объясняется актуальность выбранной темы, определяются основные задачи, приводится краткое описание глав выпускной квалификационной работы и определяется теоретическая и методическая основа работы.

В первой части приведена общая характеристика предприятия, организационная структура, характеристика производимых работ, история создания и развития, а также особенности отраслевого функционирования.

Во второй части проекта проведен анализ финансового состояния предприятия ЗАО «ОбьСинТранс», рассмотрены основные показатели работы предприятия, дана оценка ликвидности, платежеспособности и затратности функционирования. Данные исследования проводятся на базе бухгалтерских балансов за три года: 2015, 2016 и 2017.

В третьей части проекта рассмотрены пути повышения эффективности деятельности предприятия, предложены мероприятия по снижению затрат, приведены экономические обоснования инвестиционных проектов.

В заключении делаются выводы о проведенном исследовании и подводятся итоги по разработке мероприятий повышающих прибыльность предприятия «ЗАО «ОбьСинТранс»

## 1 ХАРАКТЕРИСТИКА ЗАО «ОбьСинТранс» И ОТРАСЛЕВЫХ ОСОБЕННОСТЕЙ ЕГО ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ

### 1.1 Отраслевые особенности функционирования организации

Нефтяная промышленность является одной из ведущих отраслей топливно-энергетического комплекса страны. Эффективность ее работы зависит от всех звеньев основного и вспомогательного производства. Система транспортного обслуживания — одно из таких звеньев отрасли, от результатов работы которого зависит нормальное функционирование всех подотраслей нефтяной промышленности.

Система транспортного обслуживания в нефтяной промышленности является большой и сложной подотраслью, поскольку наряду с транспортными функциями выполняет значительный объем технологических работ, связанных с использованием специальной техники для всех видов производственной деятельности предприятий нефтегазодобычи.

Для удовлетворения потребностей нефтегазовых предприятий в транспортном обслуживании технологического процесса сформировался специфический вид транспорта — технологический.

Родоначальником технологического транспорта является по классификации транспорта общего пользования специальный транспорт. К специальному транспорту относятся транспортные средства, на которых монтируют различные установки (грузоподъемные, санитарные, пожарные и др.), при этом автомобиль используется как транспортное средство для доставки к месту работы этих установок, где они выполняют свои функции по прямому назначению. Учитывая высокую эффективность его использования, специальный транспорт получил широкое распространение во многих отраслях народного хозяйства страны.

В отличие от автомобильного транспорта технологический транспорт относится к промышленному (ведомственному) транспорту.

Технологический транспорт обеспечивает две основные функции. Первая функция — транспортная — доставка к месту выполнения работ так называемого навесного оборудования — специальной техники, размещенного на транспортном

средстве. Вторая — производственная — связана с использованием этого оборудования непосредственно в процессах нефтегазодобычи.

Понятие технологический транспорт как вид транспорта в нефтегазодобыче окончательно сформировалось и получило широкое распространение в конце 1960-х — начале 1970-х гг., когда автотракторные колонны (АТК) и автобазы, обслуживающие нефтегазовые предприятия, были переименованы в управления технологического транспорта и специальной техники (У П и СТ). Наибольшее распространение этот вид транспорта получил в нефтегазодобыче, хотя технологический транспорт встречается и в других отраслях, например в строительстве, горнорудной, угольной, лесной промышленности и др. Таким образом, к технологическому транспорту относится транспорт, который непосредственно участвует в технологическом процессе нефтегазодобычи.

Рассмотрим особенности функционирования технологического транспорта с точки зрения реализации разных этапов производственного процесса создания и использования машин.

Первый этап производственного процесса — этап создания машин — аналогичен для технологического транспорта, специальной техники и транспорта общего пользования.

Второй этап — поддержание машин в исправном техническом состоянии, — для технологического транспорта и специальной техники существенно отличается от транспорта общего пользования. Это отличие связано в первую очередь с необходимостью увязки режимов технического обслуживания и ремонта (ТО и Р) базовой машины и навесного оборудования, организации ТО и Р машин в отрыве от постоянных баз дислокации техники и др.

Но главное, принципиальное отличие технологического транспорта и специальной техники от транспорта общего пользования проявляется при реализации третьего этапа — использования машин по прямому назначению.



Производственный процесс, связанный с выполнением машинами функций по прямому назначению, протекает по-разному для автомобильного транспорта общего пользования и технологического транспорта и специальной техники, используемых в нефтегазодобыче.

Транспортное обслуживание в нефтяной промышленности не относится к основной деятельности предприятий нефтегазодобычи. Поэтому организации функционирования транспортного комплекса, использованию технологического транспорта в транспортных предприятиях уделялось недостаточно внимания по сравнению с автомобильным транспортом общего пользования, для которого перевозки являются основным производством. В связи с этим нефтяная промышленность многие годы значительно отставала в развитии транспортного комплекса от транспорта общего пользования, и, как следствие, не располагала необходимыми разработками в области экономики, организации оказания транспортных (технологических) услуг, организации производства ТО и технологического транспорта, что являлось одной из важных причин высоких транспортных затрат в нефтегазодобыче. При переходе к рыночным отношениям проблемы, связанные с организацией функционирования транспортно-технологического комплекса, только обостряются.

Исходя из этого весьма актуальным является разработка методических и практических рекомендаций, направленных на своевременное и качественное транспортное обслуживание нефтегазовых объединений и снижение транспортных затрат.

Автомобильный транспорт общего пользования, относясь к сфере материального производства, тем не менее, не преобразует предмет труда в продукт труда, а лишь своим производительным парком занимается перемещением грузов и пассажиров для различных отраслей народного хозяйства. Результатом транспортного процесса в этом случае является объем и себестоимость перевозок.

Технологический транспорт и специальная техника в отличие от автомобильного транспорта общего пользования, непосредственно участвует в производственном процессе нефтегазодобычи, и поэтому продуктом его труда являются добытые из земных недр нефть и газ.

Важнейшей отличительной особенностью технологического транспорта от транспорта общего пользования также является то, что эффективность его работы как системы нельзя оценивать установившимися на автомобильном транспорте показателями, например коэффициентом использования парка, технической готовности и т. д. В большинстве случаев технологические процессы нефтегазодобычи, капитального ремонта скважин и др. носят непрерывный характер, поэтому здесь на первый план выступает система гарантированного обеспечения нефтегазовых предприятий технологическим транспортом в определенной номенклатуре и в заданном количестве. Это положение в корне меняет требования не только к системе обеспечения технологическим транспортом нефтегазовых предприятий, но и к системе поддержания технологического транспорта в исправном техническом состоянии.

Важнейшей особенностью технологического транспорта является также и то, что его работу для заказчиков невозможно выполнить подвижным составом из других отраслей. Это предъявляет повышенные требования к надежности функционирования всей системы транспортно-технологического комплекса нефтегазовых объединений.

Технологический транспорт может относиться как к ведомственному транспорту (Сургутнефтегаз, Лукойл), так и находиться вне периметра вертикально интегрированной компании (Роснефть) и привлекаться на аутсорсинг. В настоящее время существуют две тенденции нахождения технологического транспорта и специальной техники на балансе нефтегазовых предприятий. Одна из них предполагает нахождение технологического транспорта на балансе нефтегазодобывающих управлений (НГДУ), управлений буровых работ (УБР), а другая — на балансе УТТ.

Каждая из этих тенденций имеет свои преимущества и недостатки. При нахождении технологического транспорта на балансе НГДУ и УБР наиболее важным для ремонтной службы этих подразделений является поддержание в работоспособном состоянии нефтепромыслового и бурового оборудования, установленного на производственных объектах и являющегося для них основным, тогда как навесное оборудование, установленное на технологическом транспорте, для них является вспомогательным, а по ходовой части (базовым машинам) в этих предприятиях и вовсе отсутствует ремонтная служба.

Аналогичное положение наблюдается и при нахождении технологического транспорта на балансе УТТ, только при этом главное внимание технической службы направлено на поддержание в работоспособном состоянии в первую очередь автомобилей, осуществляющих грузоперевозки. Техническое состояние ходовой части специальной техники в силу сложившихся тенденций находится на втором плане, а обслуживание и ремонт навесного оборудования оказывается на третьем плане. Для повышения эффективности использования технологического транспорта и специальной техники они сосредоточены в достаточно крупных УТТ и СТ, которые в масштабах объединения обычно специализируются по маркам и моделям машин, по видам перевозок (услуг) и обеспечивают выполнение всех основных функций, связанных с эксплуатацией транспорта: организацию перевозок грузов и пассажиров (вахт), технологическое обслуживание, подготовку машин к выпуску на линию, обеспечение транспорта всем необходимым, техническое обслуживание и ремонт машин и др.

Отраслевыми особенностями функционирования ЗАО «ОбьСинТранс» является то, что основным заказчиком для технологического транспорта на территории г. Нижневартовска является нефтедобывающая компания ООО Роснефть. Роснефть проводит следующую политику по отношению к подрядчикам:

- расчеты за выполненные работы компания осуществляет в течение 90- 120 дней. По сути Роснефть получает беспроцентное кредитование за счет своих подрядчиков

- привлечение технологического транспорта на основе тендерных процедур, основным критерием выбора по которым является наименьшая цена, то есть заключает договоры с теми компаниями, которые предлагают наименьшую цену при предоставлении услуг.

С одной стороны Роснефть снижает себестоимость добываемой нефти и это необходимо расценивать как положительный факт для добывающей компании. С другой стороны зачастую стоимость работ по которым разыгрываются лоты на тендерах, является более низкой, чем себестоимость проводимых работ. Данная ситуация в конце концов приводит к значительному ухудшению финансового состояния транспортных компаний, которые вынуждены искать заказчиков за пределами г. Нижневартовск. Кроме того, в тендерах начинают участвовать компании, которые могут позволить участвовать и выигрывать в проводимых тендерах, но это происходит за счет пренебрежения техникой безопасности, невыплатами заработной платы сотрудникам, применение схем минимизации налогообложения, А также происходит полный износ транспорта и оборудования, без возможности проводить перевооружение основных средств. Таким образом, если говорить о перспективе, то с рынка нефтесервисных услуг г. Нижневартовск постепенно уходят компании, которые соблюдают правила техники безопасности, платят налоги, ведут ответственную политику по отношению к своему персоналу, проводят перевооружение основных средств. А это уже необходимо расценивать как отрицательный фактор. Уже сегодня происходят ситуации, когда на наиболее ответственные объемы работ нефтяные компании не могут найти достойных подрядчиков.

В данной ситуации транспортным компаниям приходится искать пути снижения себестоимости предоставляемых услуг, а также диверсифицировать свои портфели контрактов – искать других заказчиков.

## 1.2 История создания и развития организации

История транспортной компании «ОбьСинТранс» стартовала в июне 1997 на территории бывшего УМ-19 в связи с его ликвидацией были освобождены цехи в ко-

торых ЗАО «ОбьСинТранс» арендовал цеха для своих транспортных средств которые так же были взяты в аренду и вышли на новый рынок транспортных услуг – грузовые автомобильные перевозки. С первых же дней создания, молодое транспортное предприятие, «ОбьСинТранс» стала активно развиваться на нижевартовском рынке, заключая долгосрочные контракты на предоставление услуг по осуществлению грузовых автомобильных для строительства и развития нижевартовска она работала с такими компаниями как ЗАО«ЖилСтрой» «СПК» и прочими компаниями, работающими на территории Нижневартовского района а в дальнейшем и стала предлагать услуги по перевозке грузов по Ханты-Мансийскому Автономному округу Югре. Это потребовало дополнительного привлечения подвижного состава на условиях аренды, который впоследствии поспособствовал увеличению количества единиц собственного подвижного состава. К концу 2010 года автопарк компании состоял из семи тягачей, увеличились объемы перевозок, банки стали давать кредиты, появились доступные лизинговые схемы. Это все дало толчок к развитию компании, и выход на региональные рынки. Конкуренция борьба с более крупными компаниями происходила на фоне роста затрат на топливо, на аренду стоянки, на заработную плату персоналу. И уже в 2013 году руководством ЗАО «ОбьСинТранс»стало эффективно поставлять грузы на всей территории округа. На сегодняшний день ЗАО «ОбьСинТранс» является транспортной компанией с большим автопарком и предоставляет следующие услуги: предоставление услуг технологического транспорта, автомобильные перевозки грузов по Нижневартовску и ХМАО, перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов, аренда спецтехники и оборудования. Основным направлением деятельности фирмы являются перевозки грузов по Нижневартовскому району, автомобильным транспортом – они составляют порядка 50% от общего объема предоставляемых услуг. Работа на Самотлорском месторождении в качестве компании оказывающей услуги специальной техники.

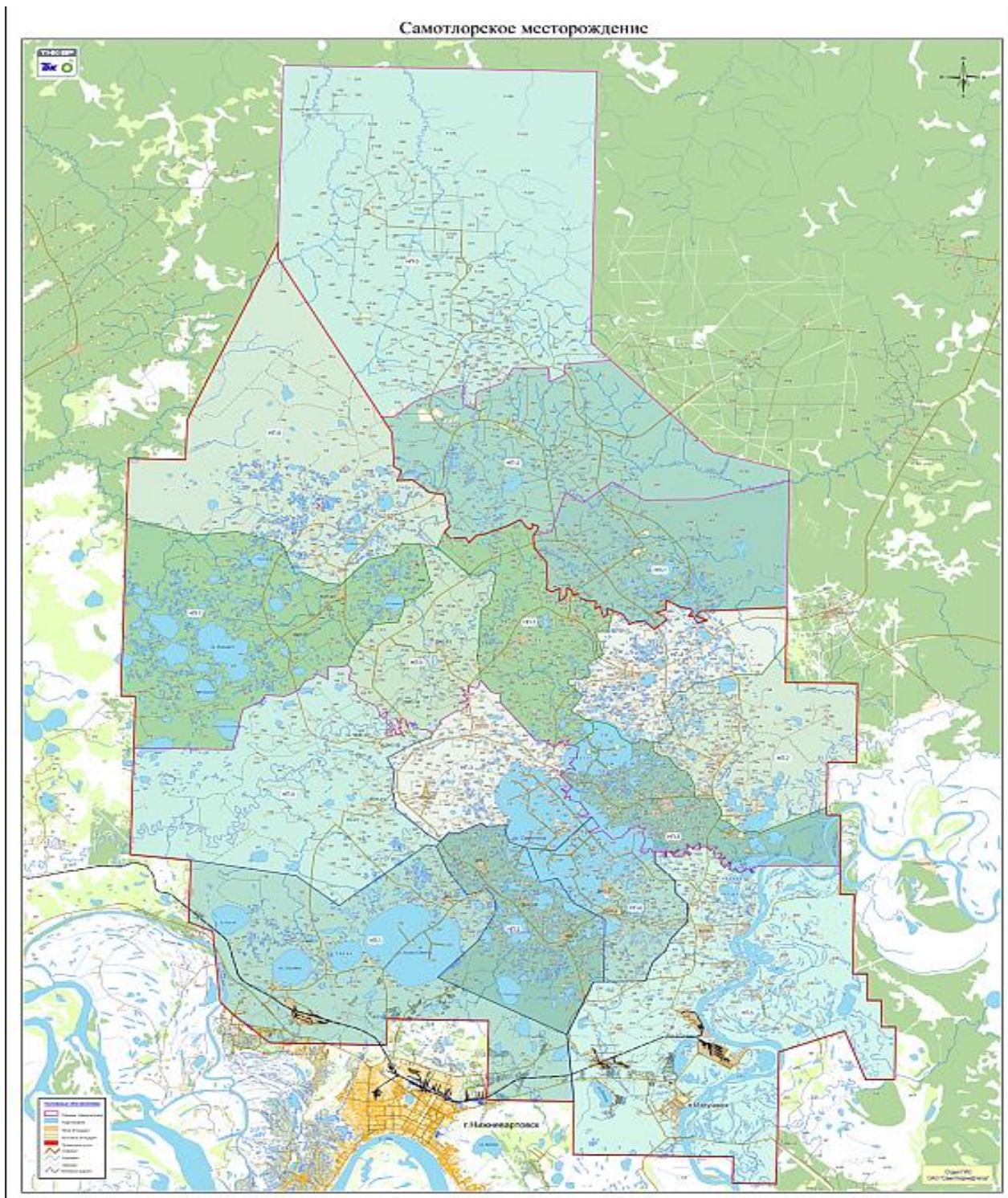


Рисунок 1.1 - Самотлорское месторождение

### 1.3 Цель и виды деятельности

ЗАО «ОбъСинТранс» относится к транспортной отрасли в сфере услуг. Понятие транспортная отрасль акцентирует внимание на связанности технических средств транспорта с технологиями производства услуг, обеспечивающими и поддерживающими отраслями инфраструктуры, развитостью сети путей и дорожным хозяйством, другими элементами системы, где устойчивые взаимосвязи между этими элементами обеспечивают возможность функционирования всей системы и её развитие через управляющие (регулирующие) воздействия государства.

Целью общества является извлечение прибыли.

Общество имеет гражданские права и несет гражданские обязанности, необходимые для осуществления любых видов деятельности, не запрещенных федеральными законами.

Отдельными видами деятельности, перечень которых определяется федеральными законами, общество может заниматься только на основании специального разрешения (лицензии).

Общество осуществляет следующие основные виды деятельности:

- транспортная обработка, хранение и складирование всех видов грузов;
- хранение нефти и продуктов её переработки;
- эксплуатация взрывоопасных производственных объектов;
- эксплуатация пожароопасных производственных объектов;
- эксплуатация электрических сетей;
- эксплуатация газовых сетей;
- предоставление имущества во временное пользование (аренду);
- оказание транспортных услуг;
- техническое обслуживание и ремонт автотранспортных средств;
- перевозки пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек;
- перевозки пассажиров на коммерческой основе легковым автомобильным транспортом;
- организация перевозки грузов автомобильным транспортом;

- перевозки опасных грузов специализированным грузовым автомобильным транспортом;
- перевозки опасных грузов специализированным грузовым автомобильным транспортом;
- торговля автотранспортными средствами;
- содержание и эксплуатация АЗС;
- медицинская деятельность;

А также иные виды деятельности, не запрещенные законодательством Российской Федерации, с целью более полного и эффективного использования местных сырьевых и трудовых ресурсов, отходов производства, участия в ускоренном формировании товарного рынка, расширения номенклатуры и качества оказываемых услуг, содействия наиболее полному удовлетворению потребностей населения в товарах и услугах, с целью извлечения прибыли.

#### 1.4 Организационно-правовой статус

Закрытое Акционерное Общество ЗАО «ОбъСинТранс» Общество является юридическим лицом, действует на основании устава.

В частной экономической практике наиболее востребованными организационно-правовыми формами коммерческих организаций являются хозяйственные товарищества и общества. Они различаются между собой по следующим основным признакам:

- по характеру участия учредителей в управлении коммерческой организации;
- по характеру участия учредителей в прибыли коммерческой организации;
- по характеру прекращения участия учредителя в коммерческой организации;
- по характеру процедурных требований к деятельности коммерческой организации.



С этой точки зрения общество с ограниченной ответственностью характеризуется тем, что текущее (оперативное) управление в обществе (в отличие от товариществ) передается исполнительному органу, который назначается учредителями либо из своего числа, либо из числа иных лиц. За участниками общества сохраняются права по стратегическому управлению обществом, которые осуществляются ими путем проведения периодических общих собраний участников. В отличие от акционерных обществ компетенция общего собрания участников общества с ограниченной ответственностью может быть расширена по усмотрению самих участников; также отдельным участникам могут быть предоставлены дополнительные права.

В отличие от акционерных обществ прибыль общества с ограниченной ответственностью может делиться между участниками общества не только пропорционально их долям в уставном капитале общества, но и иным образом в соответствии с Уставом, общества (если иной порядок предусмотрен Уставом).

В отличие от участников акционерного общества (акционеров) участник общества с ограниченной ответственностью может не только продать (или иным образом уступить) свою долю в уставном капитале общества, но и выйти из общества, потребовав выплаты стоимости части имущества, соответствующей его доле в уставном капитале общества. Участники общества с ограниченной ответственностью, а также само общество могут иметь преимущественное право покупки доли одного из участников, в случае его намерения продать свою долю третьим лицам. Также Уставом общества может быть предусмотрен запрет на отчуждение доли участников третьим лицам.

Законодательство Российской Федерации предъявляет гораздо меньшие процедурные требования к деятельности общества с ограниченной ответственностью (в том числе в том, что касается созыва общих собраний, раскрытия информации и др.), чем к деятельности акционерного общества. Это связано с тем, что количество участников ЗАО не может быть слишком велико (не более пятидесяти человек в

соответствии с Федеральным Законом «Об обществах с ограниченной ответственностью», в противном случае оно обязано преобразоваться в открытое акционерное общество), и с тем, что ЗАО не размещает своих акций на публичном рынке капиталов.

### 1.5 Структура компании и система управления

Важнейшими показателями, характеризующими персонал предприятия, являются его численность, состав и структура по категориям и уровню образования.

Общая численность ЗАО «ОбъСинТранс» на 01.01.2017 года – 658 человек. Но так как деятельность предприятия рассматривается не только за 2016 год, то необходимо отразить структуру кадров и на 2014-2015гг. Данные по структуре кадров за 2 года представлены в таблице «Численность 2014-2016гг».

Таблица 1.1 - «Численность 2014-2016гг».

В чел

Период времени, год	Численность, чел
2014	256
2015	408
2016	658

Управление всей системой организации осуществляет генеральный директор ЗАО «ОбъСинТранс» Синькин Вячеслав Ильич.

Наглядно структура организации ЗАО «ОбъСинТранс» за 2015 год представлена в приложении А.

Также в 2016 году была введена новая должность - заместитель директора по экономике и финансам, которому подчинены финансово-экономический отдел и отдел оперативного бухгалтерского учета.

Производственное звено ЗАО «ОбъСинТранс», состоит из цеха горюче-смазочных материалов, цеха переработки грузов, лаборатории неразрушающих методов контроля и диагностики, участка эксплуатации грузоподъемных механизмов и

оборудования, производственный отдел и участка эксплуатации подъездных путей – все цеха подчинены заместителю генерального директора по производству.

Управлению эксплуатации подчинены автоколонны №1, №2, №3.

В настоящее время в составе автопарка находится 471 единиц, из них 108 автобусов, 60 легковых автомобилей, 120 грузовых автомобилей, 59 специальных, 90 дорожно-строительных и 34 прицепов и полуприцепов.

Также имеется ремонтно-механическая мастерская, теплая стоянка для автомобилей, автозаправочная станция. Своими силами выполняются любые виды ремонтов, в распоряжении РМЦ – токарные, фрезеровочные, сверлильные станки, а также пневматические прессы. Регулярно проводятся техническое обслуживание и предупреждающие ремонты.

Жесткий контроль за техническим состоянием техники установлен перед выходом техники на линию. В целях профилактики по предупреждению аварий и несчастных случаев на дорогах регулярно проводится проверка знаний водительского состава по ПДД и БДД. Большое внимание уделяется обновлению техники и необходимого оборудования, что способствует успешному выполнению производственной программы, улучшению качества работы, повышению производительности труда.

Ежегодно проводятся мероприятия по обновлению оборудования и внедрению новейших технологий, что в свою очередь способствует успешному выполнению поставленных задач. В автоколоннах ЗАО «ОбьСинТранс» трудятся высококвалифицированные специалисты, прекрасно владеющие техникой. Многие из них работают со дня образования предприятия. Должное внимание уделяется и молодым специалистам. Для повышения квалификации и подготовки новых специалистов по профессиям предприятие направляет их на учебу в региональные учебные центры, такие как «Профессионал», «Школа подготовки кадров», «Югра-Профбезопасность».

Бытовые отходы и металлолом вывозятся на базу для последующей утилизации.

## 1.6 SWOT-анализ

SWOT-анализ — это определение сильных и слабых сторон предприятия, а также возможностей и угроз, исходящих из его ближайшего окружения (внешней среды).

- 1) Сильные стороны (Strengths) – преимущества организации;
- 2) Слабости (Weaknesses) — недостатки организации;
- 3) Возможности (Opportunities) — факторы внешней среды, использование которых создаст преимущества организации на рынке;
- 4) Угрозы (Threats) — факторы, которые могут потенциально ухудшить положение организации на рынке.

Большинство проблем, с которыми столкнулось ЗАО «ОбъСинТранс», лежат во внешней и внутренней средах предприятия.

Анализ внешней среды представляет собой процесс, посредством которого контролируются внешние по отношению к ЗАО «ОбъСинТранс» факторы, чтобы определить возможности и угрозы для организации. При анализе внешней среды выделяют макроокружение предприятия и непосредственное его окружение. Макроокружение включает в себя обобщенные элементы национальной экономики: уровень экономического развития нации, состояние государственного управления и правового регулирования, политические, общественные и культурные аспекты жизни общества, природную среду и производственные ресурсы, научный и технический потенциал, инфраструктуру и т.п. Непосредственное окружение характеризуется состоянием рынка, субъектом которого выступает транспортное предприятие; его конъюнктурой: спросом, предложением, конкуренцией; особенностью формирования поведения покупателей, продавцов, конкурентов, сюда же относятся особенности функционирования рынков факторов производства.

Для того чтобы успешно выживать в долгосрочной перспективе, организация должна уметь прогнозировать то, какие трудности могут возникнуть на ее пути в

будущем, и то, какие новые возможности могут открыться для нее. Поэтому стратегическое планирование, имея объектом изучения внешнюю среду, концентрирует внимание на выяснении того, какие угрозы и какие возможности она таит в себе.

К угрозам внешней среды в настоящее время можно отнести:

- рост цен на топливо;
- возрастающая инфляция в стране;
- чрезмерное налоговое давление на производителей; сдерживающее и ограничивающее их развитие;
- мировой финансовый кризис;

К возможностям, представляемым внешней средой, можно отнести:

- стабильный рост спроса на транспортные услуги;
- доступность и широкий спектр зарубежных, и отечественных прогрессивных научно-технических разработок.

Следующая проблема - это определение того, обладает ли организация внутренними силами, чтобы воспользоваться внешними возможностями, а также выявление внутренних слабых сторон, которые могут усложнить проблемы, связанные с внешними опасностями. Процесс, при помощи которого осуществляется диагноз внутренних проблем, называется управленческим обследованием. Оно включает в себя пять функций: маркетинг, финансы, операции, человеческие ресурсы, культура и образ организации.

Анализируя внутреннюю среду предприятия, выделяют его слабые и сильные стороны, которые могут сдерживать или наоборот способствовать успешной реализации выбранного целевого направления развития.

К слабым сторонам предприятия можно отнести:

- значительный удельный вес издержек производства;
- необходимость повышения знаний персонала;
- низкая заинтересованность рядовых сотрудников в развитии предприятия;

К сильным сторонам предприятия можно отнести:

-развитая производственная инфраструктура предприятия, обеспечивающая надежную связь, бесперебойное обеспечение материально-техническими и топливно-энергетическими ресурсами;

-стабильная репутация;

-сотрудничество с крупными фирмами;

-крупная база постоянных клиентов;

Сопоставление слабых и сильных сторон предприятия с угрозами и возможностями внешней среды, учет сложившейся экономической ситуации позволяют определить в качестве основных следующие стратегические направления развития предприятия:

-снижение издержек;

-увеличение (удержание) доли на рынках;

-формирование экономически рационального, по размерам, производственного потенциала;

И хотя компания уже зарекомендовала себя на рынке как надежного исполнителя, компании ЗАО «ОбьСинТранс» необходимо соответствовать своей репутации и качественно выполнять работы и оказывать услуги. Таким образом дальнейшая работа по улучшению качества оказываемых услуг, оптимизации затрат, повышению уровня промышленной безопасности должна стать основной целью компании.

Важным направлением является разработка проектных решений с учетом возросших требований к экологической безопасности. В настоящее время нередко проекты осваиваются в природоохранных и экологически «чувствительных» районах, поэтому требуют особого внимания.

SWOT- анализ в графической интерпретации представлен в приложении Б.

## 1.7 Труд и заработная плата

Об изменениях в оплате труда работников предприятия свидетельствуют данные таблицы - Оплата труда работников ЗАО «ОбьСинТранс».

При росте среднесписочной численности работающих на 61% с 408 до 658 человек за 2015-2017гг из-за увеличения объемов производств и выигранных тендеров у нефтедобывающих и буровых компаний. При этом, с целью снижения себестоимости средне месячная заработная плата 1 работающего снизилась на 2% с 25156 руб. до 24699 руб. Фонд оплаты труда вырос за счет роста численности работников предприятия.

Таблица 1.2 - Оплата труда работников ЗАО «ОбьСинТранс».

Показатель	В %		
	2017	2016	в % к 2015г.
	значение	значение	
Среднесписочная численность, чел.	408	658	161
Фонд оплаты труда, тыс.руб.	123167	195031	158
Среднемесячная заработная плата, тыс.руб.	25,156	24,699	98

Форма заработной платы характеризует соотношение между затратами рабочего времени, продуктивностью труда работников и величиной их заработка.

Оплата труда рабочих и служащих в ЗАО «ОбьСинТранс» осуществляется по повременно-премиальной форме. Такая форма оплаты труда, при которой к сумме заработка по тарифу прибавляют премию в определенном проценте к тарифной ставке или к другому измерителю. Первичными документами по учету труда работников при повременной оплате являются табели.

При повременной оплате труда зарплата начисляется пропорционально отработанному времени независимо от результатов работы. Следует подчеркнуть, что при повременной форме оплаты труда условием получения заработка за фактически отработанное время должно быть выполнение определенного объема работы, который устанавливается нормированным заданием. Иными словами сам по себе

факт нахождения на рабочем месте ещё не может считаться основанием для начисления заработной платы. Для работников устанавливаются специальные тарифы (оклады, дневные и часовые тарифные ставки).

Зарплата работников состоит из двух частей. Первая часть – это оклад или произведение дневной (часовой) тарифной ставки на отработанное время. Вторая часть состоит из премии за достижение определенных результатов в работе.

Премии начисляются ежемесячно в виде фиксированной суммы или процентов от оклада или тарифной ставки. Размеры премий устанавливаются непосредственными руководителями работников.

В некоторых подразделениях применяется повременно-премиальная система оплаты труда с нормированным заданием. Премия здесь выплачивается за выполнение определенных норм выработки.



## 2 АНАЛИЗ ФИНАНСОВО-ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

### 2.1 Понятие, значение и задачи анализа финансового состояния предприятия

Анализ весьма емкое понятие, лежащее в основе всей практической и научной деятельности человека. Процедуры анализа входят составной частью в любое научно-практическое исследование и обычно образуют его первую стадию, когда исследователь переходит от простого описания нерасчлененного явления к изучению его строения.

Анализ есть выделение сущности процесса или явления путем определения и последующего изучения всех его сторон и составляющих частей, обнаружения основы, связывающей все части в единое целое, и построение на этой основе закономерностей его развития. Анализ предполагает процедуру мысленного, а иногда и реального расчленения объекта или явления на части.

Финансовое состояние предприятия характеризуется системой показателей, отражающих состояние капитала в процессе его кругооборота и способность субъекта хозяйствования финансировать свою деятельность на фиксированный момент времени.

В процессе снабженческой, производственной, сбытовой и финансовой деятельности происходит непрерывный процесс кругооборота капитала, изменяется структура средств и источников их формирования, наличие и потребность в финансовых ресурсах и как следствие финансовое состояние предприятия, внешним проявлением которого выступает платежеспособность.

Финансово-экономическое состояние – это важнейший критерий деловой активности и надежности предприятия, определяющий его конкурентоспособность и потенциал в эффективной реализации экономических интересов всех участников хозяйственной деятельности. Оно характеризуется размещением и использованием средств (активов) и источником их формирования (собственного капитала и обязательств, т.е. пассивов).

Финансовое состояние предприятия характеризуется системой показателей, отражающих состояние капитала в процессе его кругооборота и способность субъекта хозяйствования финансировать свою деятельность на фиксированный момент времени.

Ведущим методом анализа финансово-экономического состояния является расчет финансовых (аналитических) коэффициентов, необходимый различным группам пользователей: акционерам, аналитикам, менеджерам, кредиторам и др. Анализ таких коэффициентов (относительных показателей) - это расчет соотношений между отдельными позициями отчета или позициями разных форм отчетности, определение их взаимосвязей.

Известны десятки относительных показателей, но для удобства пользования они объединены в несколько групп: ликвидности; платежеспособности; финансовой устойчивости; интенсивности использования ресурсов; деловой активности; характеристики структуры имущества.

Информационной базой для проведения анализа финансово-экономического состояния предприятия служит бухгалтерская отчетность.

Структура анализа финансово-экономического состояния предприятия состоит из оценки пяти основных блок-параметров:

- 1) состава и структуры баланса;
- 2) финансовой устойчивости предприятия;
- 3) ликвидности и платежеспособности предприятия;
- 4) рентабельности;
- 5) деловой активности.

Реализация этих блоков дает наиболее точную и объективную картину текущего экономического состояния предприятия.

## 2.2 Основные показатели работы

На примере основных видов деятельности приведу данные об объеме выполненных работ за период 2014-2016 гг. Для этого проведу анализ данных таблиц «Выручка» за соответствующие года, таблицы представлены в приложениях Г- по годам, Д – по заказчикам (автоуслуги).

В 2014 году выручка ЗАО «ОбъСинТранс» составила 23291 тыс. руб. На начальном этапе существования организации выручка считается приемлимой. В 2015 году выручка ЗАО «ОбъСинТранс» составила 373988 тыс.руб., в 2016 году 510805 тыс.руб. Таким образом, прирост данного показателя составил 36% в 2015 году по сравнению с предыдущим. Этот высокий показатель роста выручки объясняется увеличением объема работ и выигранными тендерами у нефтедобывающих буровых компаний.

Сумма выручки возросла за счет оказания услуг специальной техники, выручка от оказания данной услуги в 2015 году составила 49580 тыс.руб., тогда как в 2017 году этот показатель составил уже 72941 тыс.руб. Прирост показателя составил 47%. В 2016 году на предприятии была создана колонна пассажирских перевозок. За 2016 год выручка от услуг данной лаборатории составила 710 тыс.руб, в 2017 году выручка от услуг подобного вида составила уже 12414 тыс. руб. значительно повлияв на показатель общей выручки предприятия за рассматриваемый период.

Однако, существовали и негативные тенденции снижения выручки в 2017 году. Например уменьшился показатель выручки от оказания автоуслуг. В 2016 году этот показатель был равен 186759 тыс.руб, в 2017 показатель снизился на 5,25% и составил 177 430,5 тыс.руб. ЗАО «ОбъСинТранс» показывает автоуслуги целому ряду предприятий Нижневартовска и Нижневартовского района. Самыми крупными по удельному весу в общей сумме занимают ОАО «Самотлорнефтегаз», ООО «ННП», ООО «ВЧНГ», ООО Катобьнефть. В 2017 году выручка от оказания услуг ОАО «Самотлорнефтегаз» возросла на 39% и составила 50149 тыс.руб. Но в противовес данному явлению сократилась выручка от оказания услуг ООО «НП»,

ООО «ВЧНГ» в 2017 году выручка суммарно от двух предприятий составила 103880 тыс.руб это на 35369 тыс.руб. меньше чем в 2016 году. Причиной этому послужило снижение тарифов, в связи с напряженными экономическими условиями на рынке и в стране.

Анализ изменения выручки предприятия на протяжении определенного периода времени является основным источником информации по его деятельности. Тщательное изучение бухгалтерской отчетности раскрывает причины достигнутых успехов, а также недостатков в работе предприятия, помогает наметить пути совершенствования его деятельности.

### 2.3 Оценка динамики состава и структуры актива баланса

В условиях рыночной экономики предприятия сами выбирают себе поставщика и покупателя, имеют право предоставлять займы, вкладывать свои средства в уставные капиталы других предприятий, приобретать акции и ценные бумаги. В связи с этим наблюдается повышение интереса к анализу финансового состояния предприятия, с которыми данный экономический субъект вступает в различные экономические отношения. Одновременно усиливается значение анализа финансового состояния самого предприятия для выявления резервов улучшения результатов финансово-хозяйственной деятельности.

Анализ финансового состояния предприятия ЗАО «ОбъСинТранс» осуществляется по данным годовой бухгалтерской отчетности, в первую очередь по данным формы №1 «Бухгалтерский баланс» за 2016 и 2017 гг.

Сначала оценим динамику роста имущества и сравним ее с динамикой изменения результата деятельности для этого обратимся к таблице в приложении В.

Как следует из приложения В валюта баланса увеличилась за рассматриваемый период в 2017 году по сравнению с предыдущим на 11,66%, а в 2015-м на 11,44% в сравнении с 2016-м годом. Из пяти разделов баланса тенденцию снижения

имеет первый раздел – внеоборотные разделы. Причиной снижения суммы внеоборотных активов за рассматриваемый период послужило снижение незавершенного строительства, что свидетельствует о свертывании инвестиционной деятельности предприятия.

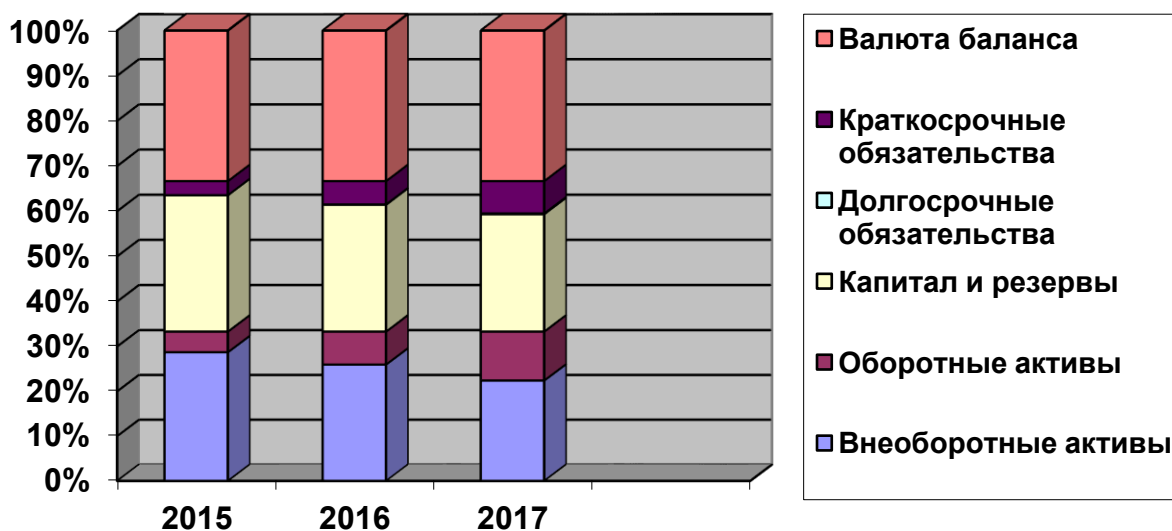


Рисунок 2.1 – Динамика состава и структуры баланса.

Индекс имущества или активов определяется

$$T_a = A1/A0 * 100\% \quad (1)$$

Где  $T_a$  – темп изменения активов;

$A1$  – сумма активов на конец отчетного периода;

$A2$  – сумма активов на начало отчетного периода.

На анализируемом предприятии:

Темп роста активов

за 2016г.  $280712/74153*100\%=378,55\%$

за 2017г.  $286477/280712*100\%=102,05\%$

Темп роста объема продаж:

Также изменение активов может быть оценено с точки зрения полученного результата, результат может быть количественным и качественным.

$$T_v = B1/B0 * 100\% \quad (2)$$

где  $T_v$  – темп изменения выручки;

V1 – выручка на конец отчетного периода;

V2 – выручка на начало отчетного периода.

за 2016г.:  $373988/23291*100\%=1605\%$

за 2017 г.:  $510805/373988*100\%=136,58\%$

Темп роста прибыли

$$T_{\Pi} = \Pi_1/\Pi_0* 100\% \quad (3)$$

где Tп – темп изменения прибыли;

П1 – прибыль на конец отчетного периода;

П2 – прибыль на начало отчетного периода.

за 2016г.:  $17317/-2346*100\%=738,15\%$

за 2017 г.:  $15637/17317*100\%=90,29\%$

Для полученных показателей оптимально соотношение:

$$T_a \leq T_v \leq T_{\Pi} \quad (4)$$

Приведенное соотношение (формула 4) получило название «золотого правила экономики предприятия»: прибыль должна возрастать более высокими темпами, чем объёмы реализации и имущества предприятия.

Это означает: издержки производства и обращения должны снижаться, а ресурсы предприятия использоваться более эффективно.

На основе приведенного неравенства рассчитаем приведенное соотношение для различных периодов деятельности ЗАО «ОбьСинТранс»

Таблица 2.1 - Аналитические данные В %

Годы	Ta	Tv	Tп	Примечание
2016	378,55	1605	738,15	Предприятие наращивает свой потенциал и активы, однако объем продаж растет медленнее экономического потенциала. Вывод: невысокая эффективность использования ресурсов на предприятии. Прибыль предприятия растет медленнее объемов реализации продукции и совокупного капитала.

Продолжение Таблицы 2.1 Аналитические данные

В %

Годы	Та	Тв	Тп	Примечание
2017	102,05	136,58	90,29	Издержки растут, прибыль снижается, т.е. ресурсы используются неэффективно, что не соответствует правилу.

Из данных таблицы 2.1 видно, что пропорция «золотого правила экономики» не соблюдена ни в одном из периодов, это свидетельствует о нединамичном развитии предприятия и нестабильном финансовом состоянии.

Финансовые ресурсы трансформируются в активы предприятия. От рациональности размещения финансовых ресурсов в активах предприятия и оптимальности структуры этих активов зависит повышение или изменение суммы прибыли, рентабельности предприятия, а следовательно улучшение его финансового состояния.

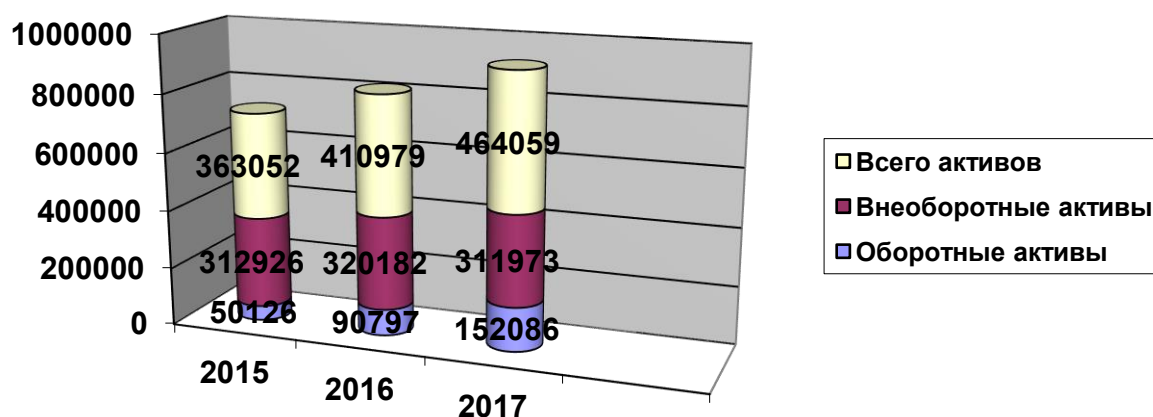
Структура активов характеризует в первую очередь уровень мобильности имущества предприятия, а также позволяет определить, за счет каких элементов эта мобильность обеспечивается, снижается или повышается. От структуры активов непосредственно зависят показатели платежеспособности и финансовой устойчивости предприятия. Кроме того эта структура оказывает большое влияние на систему показателей, которые принято называть коэффициентами деловой активности. Информация о состоянии активов предприятия, содержащаяся в его балансе дает достаточно основательную базу для их анализа и определения приоритетных направлений вложения финансовых ресурсов.

Проведем изучение состава и структуры баланса с точки зрения его мобильной и иммобилизованной частей. Мобильная часть – оборотные активы, иммобилизованная часть – внеоборотные активы.

Таблица 2.2 – Структура активов

Наименование имущества	2015		2016		2017	
	Тыс. руб.	%	Тыс. руб.	%	Тыс. руб.	%
Внеоборотные активы	312926	86,19	320182	77,90	311973	67,22
Оборотные активы	50126	13,81	90797	22,10	152086	32,78
Всего активов	363052	100	410979	100	464059	100

Из таблицы 2.2 видно, что абсолютная сумма активов предприятия возросла в 2015 году по сравнению с 2016 на 47927 тыс.руб., а в 2017 году сумма активов увеличилась на 53080 тыс.руб. по сравнению с показателем 2016 года. Даже не обращая внимание на инфляцию можно смело утверждать, что предприятие наращивает свой экономический потенциал. Обычно в условиях инфляции утверждать об этом на 100% нельзя при незначительном росте активов, так как основные средства, остатки незавершенного капитального строительства периодически переоцениваются с учетом роста индекса цен. Вновь поступившие запасы отражены по текущим ценам, ранее оприходованные запасы – по ценам, действующим на дату поступления. Средства в расчетах, денежная наличность не переоцениваются.



Ри-

сунк 2.2 – Структура активов



С финансовой точки зрения, рост оборотных средств является предпочтительным, но необходимо иметь в виду, что кроме финансового критерия существует критерий производственной необходимости. Необходимо иметь достаточный минимум внеоборотных активов. Поэтому для окончательной оценки изменений нужно рассчитать показатели вооруженности труда и отдачи.

Фондовооруженность характеризует оснащенность труда производственными фондами, определяется по формуле:

$$Фв = СФ / Р , \quad (5)$$

Где СФ – среднегодовая стоимость основных фондов, тыс.руб.

Р – среднесписочная численность рабочих, чел.

Фондоотдача – обобщающий показатель использования основных фондов:

$$Фо = В / СФ, \quad (6)$$

где СФ – среднегодовая стоимость основных фондов, тыс.руб.

В – выручка, тыс.руб

Таблица 2.3 - Данные для расчета вооруженности и отдачи

Показатель	2016 год	2017 год
1.Среднегодовая стоимость основных фондов, тыс.руб	177432	283594
2.Среднесписочная численность рабочих, чел	408	658
3.Объем производства, тыс.руб	373988	510805

Таблица 2.4 – Расчет показателей фондовооруженности и фондоотдачи

Показатель	2016 год	2017 год
Фондовооруженность (тыс.руб/чел.)	4,35	4,31
Фондоотдача	2,11	1,80

Определим индекс изменения фондовооруженности ( $I_{\phi}$ ) и фондоотдачи ( $I_{\phi o}$ ):

Таблица 2.5 – Расчет индексов изменения

Индекс изменения	Формула	2016/17год
Фондовооруженности (%)	$I_{\Phi} = \frac{\Phi_{BK}}{\Phi_{BH}} \cdot 100\%$	99,08
Фондоотдачи (%)	$I_{\Phi O} = \frac{\Phi_{OK}}{\Phi_{OH}} \cdot 100\%$	85,31

Повышение фондоотдачи ведет к относительной экономии основных производственных фондов, что является важным фактором увеличения финансовых результатов деятельности предприятия. Но на предприятии ЗАО «ОбьСинТранс» наблюдается обратная ситуация.

На конец 2017 года фондовооруженность снизилась на 0,2 % по сравнению с показателем 2016 года, фондоотдача снизилась в том же периоде на 14,69 %, т.е. ресурсы используются неэффективно, что характеризует работу предприятия с отрицательной стороны.

Повышение интенсивности эксплуатации основных производственных фондов является важнейшим условием и резервом роста эффективности производства.

Проведем изучение состава и структуры иммобилизованного имущества. Под иммобилизованным имуществом подразумеваются внеоборотные активы.

Внеоборотные активы, или основной капитал, - это вложения средств с долгосрочными целями в недвижимость, облигации, акции, запасы полезных ископаемых, совместные предприятия, нематериальные активы и т.д.

Таблица 2.6 – Структура внеоборотных активов

Наименование имущества	2015	2016	2017

	Тыс. руб.	%	Тыс. руб.	%	Тыс. руб.	%
Нематериальные активы	0	0	0	0	0	0
Основные средства	74153	23,69	280712	87,67	286477	91,83
Незавершенное строительство	209831	67,05	22015	6,88	13830	4,43
Доходные вложения в материальные ценности	28892	9,23	17383	5,43	11367	3,64
Долгосрочные фин. вложения	0	0	0	0	0	0
Отложенные налоговые активы	0	0	10	0,003	252	0,08
Прочие внеоборотные активы	50	0,03	62	0,02	47	0,02
<b>ИТОГО:</b>	<b>312926</b>	<b>100</b>	<b>320182</b>	<b>100</b>	<b>311973</b>	<b>100</b>

Из таблицы 2.6 видно, что за период с 2016 по 2017 гг. сумма основного капитала увеличилась. А с 2016 по 2017 гг. – уменьшилась.

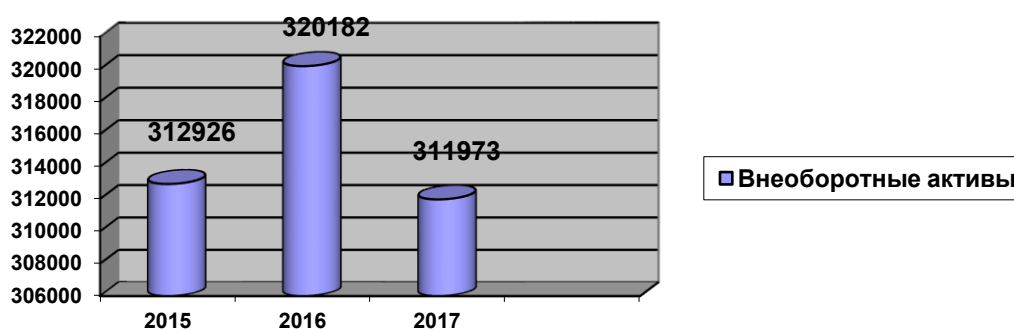


Рисунок 2.3 – Динамика внеоборотных активов по годам

Особое внимание уделяется изучению состояния, динамики и структуры основных средств, так как они занимают большой удельный вес в долгосрочных активах предприятия.

Увеличение суммы основных средств в структуре внеоборотных активов в 2016-17 гг. произошло как за счет увеличения количества машин, оборудования, зданий, сооружений, так и за счет увеличения их стоимости по вновь приобретенным фондам и переоценки старых в связи с инфляцией.

Незавершенное строительство присутствует на протяжении всего рассматриваемого периода. В 2016 году его доля особенно велика. С течением времени доля незавершенного строительства снижается.

Улучшение использования основных фондов является задачей первостепенной важности для всех работников и может быть достигнуто в результате повышения производительности автомобильного парка.

Проведем изучение состава и структуры мобилизованного имущества.

Таблица 2.7 – Структура оборотных активов

Наименование имущества	2015		2016		2017	
	Тыс. руб.	%	Тыс. руб.	%	Тыс. руб.	%
Запасы	749	1,49	16720	18,41	18338	12,06
в том числе:	27	0,05	14190	15,63	15770	10,37
сырье, материалы и другие аналогичные ценности						
животные на выращивании и откорме	-	-	-	-	-	-
затраты в незавершенном производстве	-	-	-	-	-	-
готовая продукция и товары для перепродажи	-	-	-	-	79	0,05
товары отгруженные	-	-	-	-	-	-
расходы будущих периодов	722	1,44	2530	2,79	2489	1,64
прочие запасы и затраты	-	-	-	-	-	-
Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	19595	39,09	291	0,32	1274	0,84

Продолжение таблицы 2.7 – Структура оборотных активов

Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются более	-	-	-	-	-	-
---	---	---	---	---	---	---

чем через 12 месяцев после отчетной даты)						
в том числе покупатели и заказчики	-	-	-	-	-	-
Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются в течение 12 месяцев после отчетной даты)	29691	59,23	73668	81,13	131898	86,72
в том числе покупатели и заказчики	23376	46,63	59613	65,66	123102	80,94
авансы выданные	1083	2,16	3017	3,32	2661	1,75
прочие дебиторы	5232	10,43	11038	12,15	6135	4,03
Краткосрочные финансовые вложения	-	-	-	-	-	-
Денежные средства	91	0,19	118	0,14	576	0,38
Прочие оборотные активы	-	-	-	-	-	-
ИТОГО:	50126	100,00	90797	100,00	152086	100,00

Как видно из таблицы 2.6 на предприятии ЗАО «ОбьСинТранс» наибольший удельный вес в оборотных активах занимает дебиторская задолженность. На её долю приходится 59% общей суммы оборотных активов в 2016 году и более 80% в 2015 и 2017 годах. Этот факт свидетельствует о трудностях сбыта продукции или неритмичной работе предприятия.

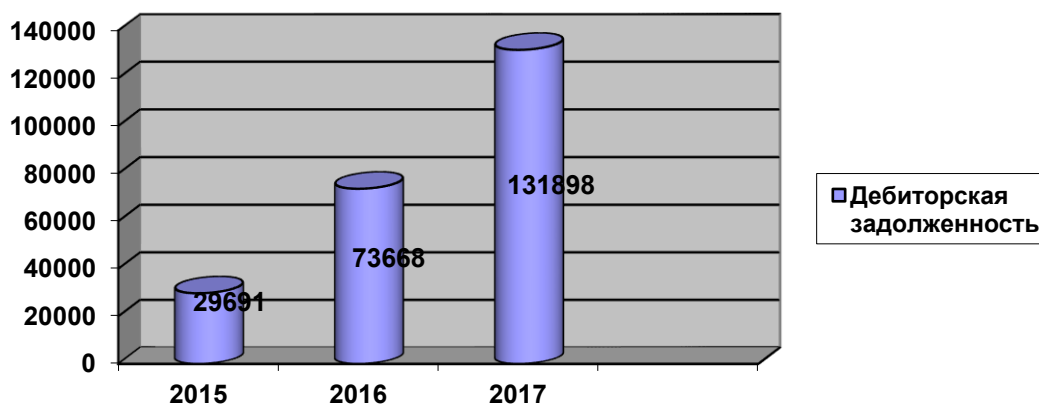


Рисунок 2. 4 – Динамика дебиторской задолженности по годам

Положительным моментом является небольшой удельный вес запасов в оборотных активах, так как большие сверхплановые запасы могут привести к замораживанию оборотного капитала, замедлению его оборачиваемости, кроме того, увеличивается налог на имущество, возникают проблемы с ликвидностью, увеличивается порча сырья и материалов, растут складские расходы, что отрицательно влияет на конечные результаты деятельности. В свою очередь, недостаток запасов может привести к перебоям процесса производства, к недогрузке производственной мощности, падению объемов выпуска продукции, росту себестоимости, убыткам.

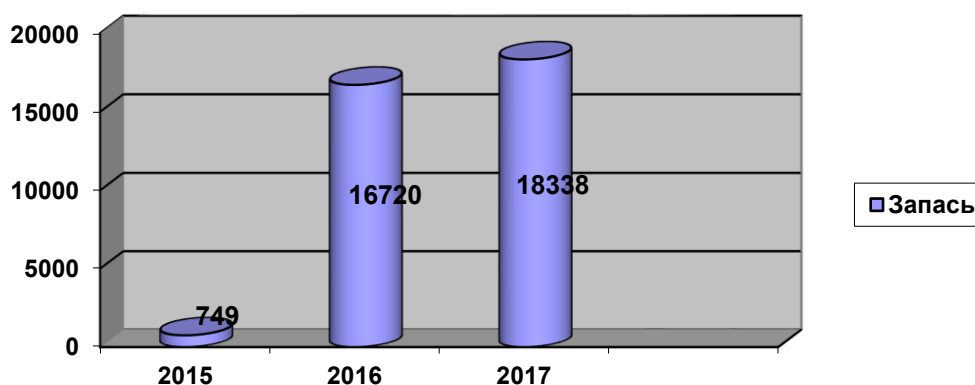


Рисунок 2. 5 – Динамика запасов по годам

Предприятие должно следить за тем, чтобы производство вовремя и в полном объеме обеспечивалось всеми необходимыми ресурсами и в то же время чтобы они не залеживались на складах.

Увеличение размера производственных запасов свидетельствует о наращивании производственного потенциала предприятия; стремлении за счет вложений в производственные запасы защитить денежные активы предприятия от обесценивания под воздействием инфляции.

Экономическое значение оборачиваемости оборотных средств заключается в том, что предприятие может произвести и реализовать с меньшими оборотными средствами тот же самый объем продукции или с теми же средствами выпустить больше

продукции. И, наоборот, при сохранении прежнего объема продукции достаточно иметь меньшее количество оборотных средств.

Особенность производственного цикла автотранспортного предприятия налагает отпечаток на структуру его оборотных средств. На территории АТП не содержатся основные материалы, составляющие материальную основу готового продукта на промышленных предприятиях, здесь также нет незавершенного производства, нет готовой продукции как конечного результата производственной деятельности предприятий. Эта особенность автотранспортного предприятия определяет относительно меньшую долю оборотных средств (примерно 15%) в сумме всех средств АТП, в то время как в машиностроительных предприятиях она составляет 35-45% общей суммы основных и оборотных средств.

К оборотным производственным фондам относят средства производства, которые участвуют, как правило, только в одном производственном цикле. При этом их стоимость полностью включается в затраты на производство продукции.

При планировании оборотных средств производственные запасы разделяют на следующие основные группы:

1. Материал для эксплуатации, ремонта, автомобилей и других нужд – составляют примерно 20% производственных запасов.
2. Топливо – около 6%.
3. Автомобильные шины, находящиеся в запасе на складе АТП, в шинном цехе, на автомобилях технической помощи, автостанциях и линейных пунктах – примерно 8%. Шины, смонтированные на колеса автомобиля (включая и запасное колесо), входят в состав основных средств и поэтому в оборотных средствах не учитываются.
4. Запасные части фонда оборотных агрегатов для ремонта автомобилей агрегатным методом – до 40% производственных запасов. Сюда включаются также материалы для ремонта подвижного состава.
5. Малоценные и быстроизнашивающиеся инструменты и материалы со сроком службы менее 1 года – до 30% производственных запасов.

Вследствие многократности использования инструментов и инвентаря установлен следующий порядок отнесения стоимости их износа на себестоимость перевозок: 50% их стоимости списывается при первоначальной передаче в эксплуатацию и остальные 50% - при окончательном износе (за вычетом стоимости реализуемых остатков от списываемых предметов).

К незаконченным расчетам относятся:

1) Незавершенное производство, которое имеет место лишь в процессе выполнения текущих ремонтов и не связано с основной деятельностью;

2) Расходы будущих периодов.

Это обусловлено тем, что некоторые затраты осуществляются в предыдущем периоде, и их относят на себестоимость перевозок в последующие периоды.

К этим расходам причисляется арендная плата, затраты на научно-исследовательские работы, печатные издания и т.д.

Суммарное количество оборотных средств по указанной группе небольшое и составляет менее 1% общего количества.

Оборотные средства предприятий совершают непрерывные кругооборот, постепенно меняя свою натуральную форму. Они последовательно проходят три стадии: обращения (1), в которой оборотные средства перетекают из денежной формы в форму производственных запасов; производства (2), в которой материальные запасы расходуются в производстве и на их основе создается готовая продукция (на автотранспорте – выполняется транспортная работа); обращения (3), в которой производственная продукция превращается в денежные средства, вновь используемые для пополнения производственных запасов.

Кругооборот оборотных средств на автомобильном транспорте имеет свои особенности, обусловленные экономической природой транспортной продукции и спецификой процесса её производства. Так как продукция транспорта имеет только стоимостную форму и не обладает вещественной, то на 3-й стадии кругооборота реализация транспортной продукции совпадает по времени с её производством, т.е.



со 2-й стадией. В связи с этим на автомобильном транспорте оборотные средства имеют две стадии оборота.

Оборачиваемость оборотных средств характеризуется тремя взаимосвязанными показателями: скоростью, временем оборота и размером оборотных средств, приходящихся на 1 руб. доходов предприятия.

Определим коэффициент оборачиваемости мобильной части имущества ( $K_{OB}$ ) по формуле:

$$K_{OB} = \frac{B}{OA}, \quad (7)$$

где  $B$  – выручка от реализации, руб.;

$OA$  – оборотные активы предприятия, руб.;

Также рассчитаем длительность одного оборота мобильной части имущества ( $D_O$ ):

$$D_O = \frac{D_K}{K_{OB}} \quad (8)$$

где  $D_K$  – количество дней в году, дни.

Третий показатель, обратный коэффициенту оборачиваемости и называемый коэффициентом загрузки оборотных средств, характеризует количество оборотных средств, приходящихся на 1 руб. доходов предприятия:

Таблица 2.7- Данные для расчета коэффициента оборачиваемости мобильной части  
В тыс.руб.

Показатель	2015 год	2016год	2017год
1.Оборотные активы предприятия, тыс.руб.	50126	90797	152086
3.Выручка,тыс.руб	23291	373988	510805

Таблица 2.10 – Расчет показателей коэффициента оборачиваемости, длительности оборота мобильной части и коэффициента загрузки оборотных средств.

Показатель	2015 год	2016 год	2017 год
1.Коэффициент оборачиваемости мобильной части имущества	0,46	4,11	3,35

2.Длительность одного оборота мобильной части (дн.)	793	89	109
3.Коэффициент загрузки оборотных средств	2,15	0,24	0,29

В графической интерпретации изменения показателей можно проследить на рисунках 2.6 и 2.7.

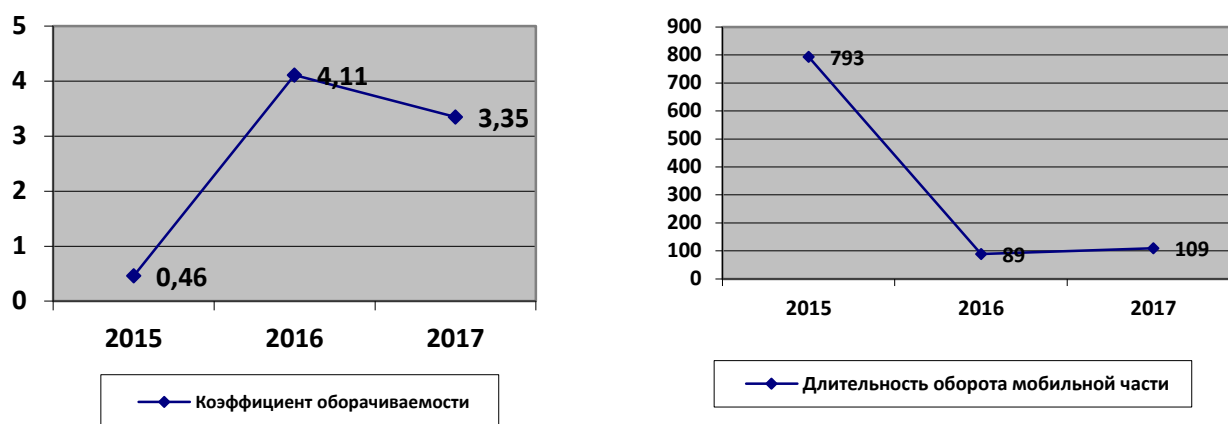


Рисунок 2.6 – Коэффициент оборачиваемости (слева) и длительность оборота мобильной части (справа).

Коэффициент оборачиваемости уменьшился в 2016 году по сравнению с предыдущим годом, следовательно, понизилась оборачиваемость мобильного имущества. Длительность одного оборота увеличилась в том же периоде.

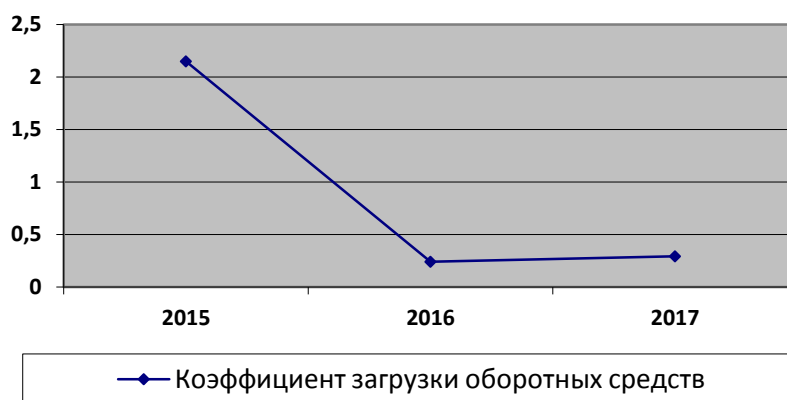


Рисунок 2.7- Коэффициент загрузки оборотных средств

Ускорение оборачиваемости оборотных средств имеет большое значение, так как способствует увеличению объема выпускаемой продукции без привлечения дополнительных оборотных средств или уменьшает потребность предприятия в оборотных средствах, и тем самым укрепляется его платежеспособность. Замедление

же оборачиваемости «замораживает» денежные средства, ухудшает финансовое положение предприятия.

Ускорение оборачиваемости должно являться первоочередной задачей предприятия ЗАО «ОбьСинТранс» в современных условиях.

Помимо использования средств целесообразно рассмотрение и их источников.

#### 2.4 Оценка динамики состава и структуры пассива баланса

Сведения, приведенные в пассиве баланса, позволяют определить изменения, произошедшие в структуре собственного и заемного капитала, т.е. пассив показывает, откуда взялись средства, кому обязано за них предприятие.

Капитал – это средства, которыми располагает субъект хозяйствования для осуществления своей деятельности с целью получения прибыли.

Формируется капитал предприятия за счет собственных и заемных средств основным источником формирования является собственный капитал.

По составу собственный капитал предприятия включает в себя: уставный капитал, добавочный капитал, резервный капитал, перераспределенную прибыль, фонды специального назначения.

Уставный капитал играет наиболее важную роль в функционировании предприятия, поскольку его средства являются базисными для хозяйственной деятельности предприятия и на его основе формируется большая часть фондов денежных средств предприятия. Добавочный и резервный капиталы формируются на предприятии главным образом как дополнительные резервы предприятия для покрытия непредвиденных потерь и убытков предприятия.

Таблица – 2.8 – Собственный капитал

Наименование	2015		2016		2017	
	Тыс. руб.	%	Тыс. руб.	%	Тыс. руб.	%
Уставный капитал	200010	60,80	200010	57,74	200010	55,24

Добавочный капитал	131259	39,90	131259	37,89	131259	36,26
Резервный капитал	-		17	0,01	17	0,004
в том числе: резервы, образованные в соответствии с учредительными документами			17	0,005	17	0,01

Продолжение таблицы 2.8-Собственный капитал

Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	(2346)	(0,71)	15090	4,36	30727	8,49
в том числе: нераспределенная прибыль прошлых лет			15090	4,36	15090	4,17
нераспределенная прибыль отчетного года					15637	4,32
ИТОГО :	328923	100	346376	100	362013	100

Как видно из расчетов, в период с 2015 по 2017 года сумма собственного капитала повысилась на 33090 тыс. руб. Этот рост произошел за счет увеличения нераспределенной прибыли. Дополнительного выпуска акций, переоценки активов не происходило.

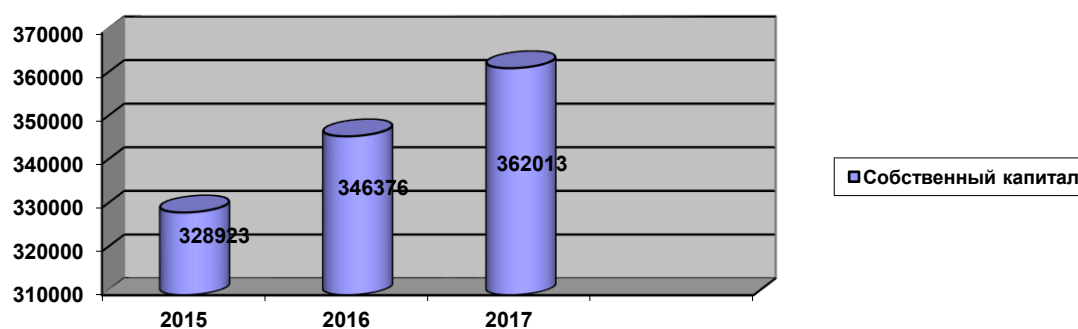


Рисунок 2.8 – Динамика собственного капитала по годам

Нераспределенная прибыль представляет собой денежные средства предприятия после образования целевых фондов и уплаты всех обязательных платежей. Нераспределенная прибыль образует многоцелевой фонд, который аккумулирует в себе средства прибыли.

Изменение доли нераспределенной прибыли (непокрытого убытка) в сторону увеличения характеризует положительную тенденцию в развитии деловой активности предприятия.

Рассмотрев динамику собственного капитала, следует остановиться на рассмотрении заемного капитала на предприятии ЗАО «ОбьСинТранс».

Заемный капитал – это кредиты банков и финансовых компаний, займы, кредиторская задолженность, лизинг, коммерческие бумаги и т.д.. он подразделяется на долгосрочный (более года) и краткосрочный (до года). По срочности погашения обязательства подразделяются на долгосрочные и краткосрочные. К долгосрочным обязательствам относятся кредиты банков и займы, подлежащие погашению более чем через 12 месяцев после отчетной даты.

Заемный капитал, как правило, берется под определенные проценты, поэтому логичным было бы предположить, что чем быстрее этот капитал будет использован,

тем меньшую сумму придется возвращать, следовательно, тем большую прибыль он принесет.

Таблица 2.9 – Заемный капитал

Наименование	2015		2016		2017	
	Тыс.руб.	%	Тыс.руб.	%	Тыс.руб.	%
ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА						
Займы и кредиты						
Отложенные налоговые обязательства	50	100	688	100	2099	100
Прочие долгосрочные обязательства						
ИТОГО	50	100	688	100	2099	100

Предприятие привлекает долгосрочные заемные средства в небольших размерах, т.е. отсутствуют крупные инвестиции в производство, но с каждым годом их размер возрастает.

Таблица 2.10 – Заемный капитал (краткосрочные обязательства)

Наименование	2015		2016		2017	
	Тыс. руб.	%	Тыс. руб.	%	Тыс. руб.	%
Займы и кредиты	110	2,02	-	-	-	-
Кредиторская задолженность	29957	87,94	63915	100,00	99947	100,00
в том числе: поставщики и подрядчики	24530	71,98	44277	69,27	64096	64,13

задолженность перед персоналом организации	99	0,29	4453	6,97	8396	8,40
задолженность перед государственными внебюджетными фондами	16	0,05	1349	2,11	2672	2,67
задолженность по налогам и сборам	3674	10,78	11260	17,62	21743	21,75
прочие кредиторы	1638	4,83	2576	4,03	3040	3,05
Доходы будущих периодов	12	00,04	-	-	-	-
<b>ИТОГО</b>	<b>34079</b>	<b>100.00</b>	<b>63915</b>	<b>100.00</b>	<b>99947</b>	<b>100,00</b>

Из таблицы 2.10 следует, что на предприятии наблюдается увеличение заемных средств таких, как кредиторская задолженность, которая на протяжении рассматриваемого периода увеличилась на 65868 тыс. руб в 2017 году по сравнению с 2015. Более половины объема кредиторской задолженности всех лет рассматриваемого периода занимает задолженность перед поставщиками и подрядчиками. С течением лет её размер снижается. Это означает, что предприятие постепенно избавляется от долгов и обязательств.

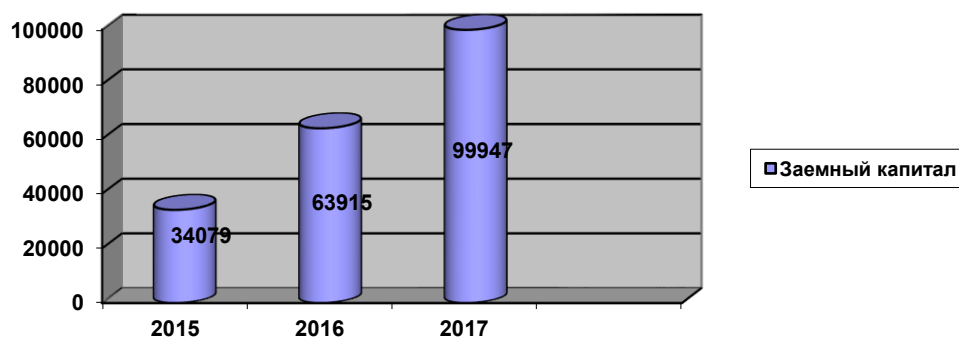


Рисунок 2.9 – Динамика заемного капитала

Таблица 2.10 наглядно показывает, что с каждым годом стоимость заемного капитала в сравнении со стоимостью собственного имеет тенденцию роста, размер собственного капитала также имеет тенденцию к росту, но в более медленном темпе нежели заемный. И хотя размер заемного капитала гораздо меньше размера собственного, однако его неудержимый рост свидетельствует об отрицательной тенденции для предприятия, показывающая рост зависимости предприятия от кредиторов.

Привлечение заемных средств содействует только временному улучшению финансового состояния при условии, что они не замораживаются на продолжительное время в обороте и своевременно возвращаются. В противном случае возникает просроченная дебиторская задолженность, что в конечном счете приводит к выплате штрафов и ухудшению финансового положения.

## 2.5 Анализ платежеспособности на основе показателей ликвидности предприятия.

Одним из показателей, характеризующих финансовое положение предприятия, является его платежеспособность, т.е. возможность своевременно погашать свои платежные обязательства наличными денежными ресурсами.

Ликвидность баланса предприятия определяется как степень покрытия обязательств активами, срок превращения которых в денежную форму соответствует сроку погашения обязательств. в зависимости от степени ликвидности, активы предприятия подразделяются на следующие группы.



$$A1 \geq П1$$

$$A2 \geq П2$$

$$A3 \geq П3$$

$$A4 \leq П4$$

Это условия определяют абсолютную ликвидность баланса, где

A1 – наиболее ликвидные активы, это денежные средства и краткосрочные финансовые вложения (260+270);

A2 – быстро реализуемые активы, это дебиторская задолженность до 12 месяцев (240+270);

A3 – медленно реализуемые активы, готовая продукция, незавершенное производство, производственные запасы (материальные оборотные активы);

A4 – трудно реализуемые активы, активы – это основные средства, долгосрочные финансовые вложения.

Пассивы баланса группируются по степени срочности их оплаты:

П1 – наиболее срочные обязательства, это все виды кредиторской задолженности;

П2 – краткосрочные пассивы, это займы и кредиты;

П3 – долгосрочные пассивы, кредиты и займы;

П4 – постоянные пассивы, собственные средства предприятия

Таблица 2.11 – Группировка активов ЗАО «ОбъСинТранс» за период 2015-2017 гг.

В тыс руб

Вид актива	2015г.	2016г.	2017г.
Денежные средства	91	112	536
Краткосрочные финансовые вложения	-	-	-
Итого по группе 1 (A1)	91	112	536

Прочие оборотные активы	-	-	-
Дебиторская задолженность, платежи по которой ожидаются в течение 12 месяцев	29691	73668	131898
Итого по группе 2 (А2)	29691	73668	131898
Запасы	749	16720	18338
Дебиторская задолженность, платежи по которой ожидаются после 12 месяцев	-	-	-
Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	19595	291	1274
Долгосрочные финансовые вложения	-	-	-
Итого по группе 3 (А3)	20344	17011	19612
Внеоборотные активы (за вычетом долгосрочных фин.вложений)	31715	35238	42540
Итого по группе 4 (А4)	312926	320182	311973
Итого	363052	410973	464019

Для определения ликвидности баланса активы и пассивы баланса группируются: активы – по степени их ликвидности, пассивы- по степени их срочности.

Характеризуя ликвидность баланса по данным таблицы следует отметить, что наиболее ликвидные активы для покрытия наиболее срочных обязательств к концу периода имеют тенденцию к повышению.

На конец 2017 года быстрореализуемые активы у предприятия увеличились и имели возможность для покрытия краткосрочных обязательств.

Медленно реализуемые активы у предприятия в 2015 году снизились, в то время как долгосрочные обязательства у предприятия увеличиваются.

Таблица 2.12 – Группировка пассивов ЗАО «ОбьСинТранс» за период 2015- 2017 г.г.

В тыс.руб.

Вид пассива	2015г.	2016г.	2017г.
-------------	--------	--------	--------

Кредиторская задолженность	29957	63915	99947
Итого по разделу 1 (П1)	29957	63915	99947
Краткосрочные кредиты	4110	-	-
Прочие краткосрочные обязательства	-	-	-
Итого по разделу 2 (П2)	4110	-	-
Долгосрочные кредиты	-	-	-
Итого по разделу 3 (П3)	-	-	-
Собственный капитал	328923	346376	362013
Доходы будущих периодов	12	-	-
Итого по разделу 4 (П4)	328935	346376	362013
Итого	363002	410291	461960

Для определения ликвидности баланса следует сопоставить итоги переведенных групп по активу и пассиву (таблица 2.12). Данные таблицы 2.12 показывают, что ЗАО «ОбьСинТранс» является не ликвидным на протяжении 2015-2017гг., поскольку наиболее ликвидные средства и быстро реализуемые активы перекрывают даже самые срочные обязательства.

Таблица 2.13 –Платежный излишек (недостаток) ЗАО «ОбьСинТранс» 2015-2017г.г.

Показатели	2015 год	2016 год	2017г.	Норматив
1	2	3	4	5
А1-П1	-29866	-63803	-99411	А1>П1
А2-П2	25581	73668	131898	А2>П2
А3-П3	20344	17011	19612	А3>П3
А4-П4	-16009	-26194	-50040	А4<П4

Отсюда можно сделать вывод, что абсолютная ликвидность баланса не соблюдена.

Определим срочную или критическую ликвидность баланса на 2013 г.

Условие срочной или критической ликвидности баланса:

$$(A_1+A_2) \geq (П_1+П_2) \quad (7)$$

$$91+ 29691 = 29782 < 34067 = 29957+4110$$

Вывод: условие срочной или критической ликвидности баланса на 2015 не соблюдено.

Определим долгосрочную ликвидность баланса на 2013 г.

Условием долгосрочной ликвидности баланса является

$$20344 > 0 \quad A_3 \geq П_3 \quad (8)$$

Вывод: долгосрочная ликвидность баланса допустима.

Определим срочную или критическую ликвидность баланса на 2016 г.

Условие срочной или критической ликвидности баланса:

$$(A_1+A_2) \geq (П_1+П_2)$$

$$112 +73668 =73780 > 63915 = 63915 + 0$$

Вывод: условие срочной или критической ликвидности баланса на 2017 соблюдено.

Определим долгосрочную ликвидность баланса на 2017 г.

Условием долгосрочной ликвидности баланса является  $A_3 \geq П_3$

$$17011 > 0$$

Вывод: долгосрочная ликвидность баланса допустима.

Вычислим срочную или критическую ликвидность баланса на 2017 г.

$$(A_1+A_2) \geq (П_1+П_2)$$

$$536 +131898 = 132434 > 99947 = 99947 + 0$$

Вывод: срочная или критическая ликвидность баланса соблюдена.

Определим долгосрочную ликвидность баланса на 2017 г.

$$A_3 \geq П_3$$

$$19612 > 0$$

Вывод: долгосрочная ликвидность баланса допустима.

При сравнении ликвидности баланса по состоянию на 2016г. и 2017г. можно сделать вывод, что ЗАО «ОбьСинТранс» возможность имеет ликвидный баланс.

Это означает, что рассматриваемое предприятие имеет в наличии размер средств теоретически достаточный для погашения обязательств, хотя бы даже и с нарушением сроков погашения, предусмотренных контрактами. Следовательно, процессы производства и реализации услуг идут в нормальном режиме. Также, следует принять во внимание, что величина активов значительно превышает величину обязательств, с позиции ликвидности ЗАО «ОбьСинТранс» имеет благоприятное финансовое состояние.

## 2.6 Оценка относительных показателей ликвидности и платежеспособности

Для качественной оценки платежеспособности и ликвидности предприятия кроме анализа ликвидности баланса необходим расчет коэффициентов ликвидности:

1) Коэффициент текущей ликвидности показывает достаточность оборотных средств предприятия, которые могут быть использованы им для погашения своих краткосрочных обязательств. Характеризует запас прочности, возникающей вследствие превышения ликвидного имущества над имеющимися обязательствами.

На 2015г. :  $K_{т/л} = 312926 / 24530 = 12,76$

На 2016г. :  $K_{т/л} = 320182 / 44277 = 7,23$

На 2017 г.  $K_{т/л} = 311973/64096= 4,86$

Из выполненных расчетов можно сделать вывод, что суммы оборотных активов во всех рассматриваемых периодах достаточно, чтобы предприятие могло покрыть свои краткосрочные обязательства, однако, сумма оборотных средств превышает краткосрочные обязательства в 3 и более раз, этот факт нежелателен, поскольку свидетельствует о нерациональном вложении своих средств и неэффективном их использовании. Следовательно, излишние средства превращаются в ненужные предприятию текущие активы. Тогда финансы предприятия требуют реорганизации. В графической интерпретации изменение коэффициента текущей ликвидности можно увидеть на рисунке 10.

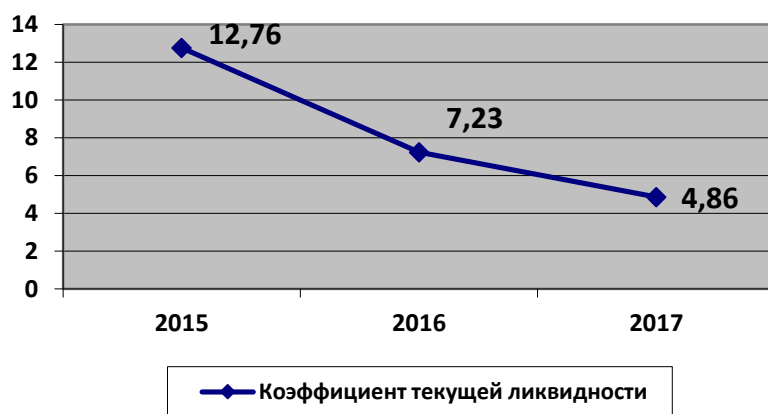


Рисунок 2.10 – Коэффициент текущей ликвидности по годам

2) Коэффициент абсолютной ликвидности – наиболее жесткий критерий ликвидности предприятия, показывает какую часть краткосрочной задолженности предприятие может погасить немедленно за счет имеющихся денежных средств. Характеризует платежеспособность предприятия на дату составления баланса.

На 2015г.:  $K_{кл} = 91 / 24530 = 0,004$

На 2016г.:  $K_{кл} = 118 / 44277 = 0,003$

На 2017г.:  $K_{кл} = 576 / 64096 = 0,009$

Не нормативное значение данного коэффициента указывает на недостаточность и невозможность платежеспособности предприятия.

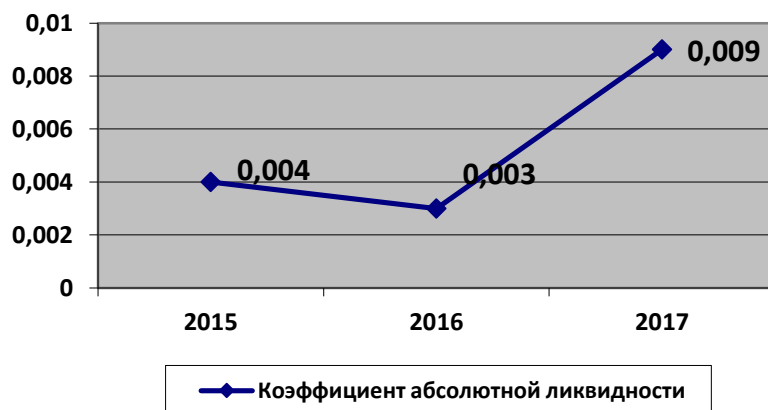


Рисунок 2.11 – Коэффициент абсолютной ликвидности по годам

Значение коэффициента характеризует долю средств актива баланса, которые являются непосредственным источником погашения текущих обязательств. Другие элементы оборотных средств могут быть использованы только при выполнении определенных условий. Например, дебиторская задолженность может служить для погашения краткосрочных обязательств только после ее взыскания с должников.

Ценные краткосрочные бумаги — только при условии их реализации, либо получения по ним средств в другой форме.

1) Коэффициент критической (срочной) ликвидности показывает прогнозируемые платежные возможности предприятия при условии своевременного проведения расчетов с дебиторами.

На 2015г.:  $K_{кл} = (91 + 29691) / 24530 = 1,21$

На 2016г.:  $K_{кл} = (118 + 73668) / 44277 = 1,66$

На 2017г.:  $K_{кл} = (576 + 131898) / 64096 = 2,06$

Уровень данного показателя больше единицы, это означает, что предприятие в полной мере может погасить свои краткосрочные обязательства.

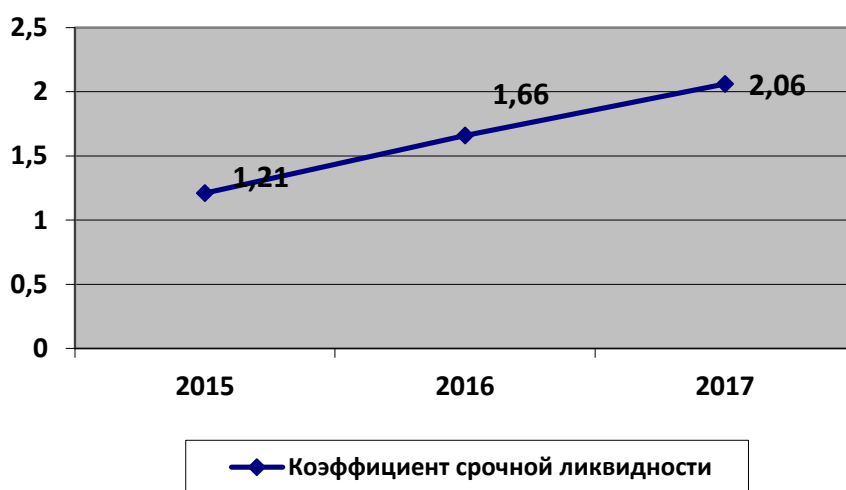


Рисунок 12 – Коэффициент срочной ликвидности по годам

Этот показатель является лучшим индикатором способности предприятия к быстрому погашению краткосрочных обязательств. Он аналогичен предыдущему, только в составе текущих активов (оборотных средств) не учитываются запасы и затраты. Причина в том, что во многих отраслях запасы сырья, материалов не могут быть быстро превращены в наличные деньги, т. е. не могут являться надежным средством погашения краткосрочных обязательств.

4. Коэффициент обеспеченности собственными средствами показывает наличие у предприятия собственных оборотных средств, необходимых для его финансовой устойчивости. Критерий для определения неплатежеспособности (банкротства) предприятия. Определим по формуле:

$$; \quad K_o = \frac{E_c}{R_a} \quad (9)$$

1.Наличие собственных оборотных средств:

$$E = И - F; \quad (10)$$

где E - наличие собственных оборотных средств;

И - источники собственных средств;

F – основные средства и вложения;

На 2015 г.:  $E_c = 328923 - 312926 = 15977$ (тыс. рублей)

На 2016 г.:  $E_c = 346376 - 320182 = 26194$  (тыс. рублей)

На 2017 г.:  $E_c = 362013 - 311973 = 50040$  (тыс. рублей)

$R_a$  – общая величина оборотных средств предприятия;

На 2015 г.:  $K_o = 15977 / 50126 = 0,32$

На 2016 г.:  $K_o = 26194 / 90797 = 0,29$

На 2017 г.:  $K_o = 50040 / 152086 = 0,33$

Коэффициент обеспеченности собственными оборотными средствами свидетельствует о достаточной мере собственных средств.

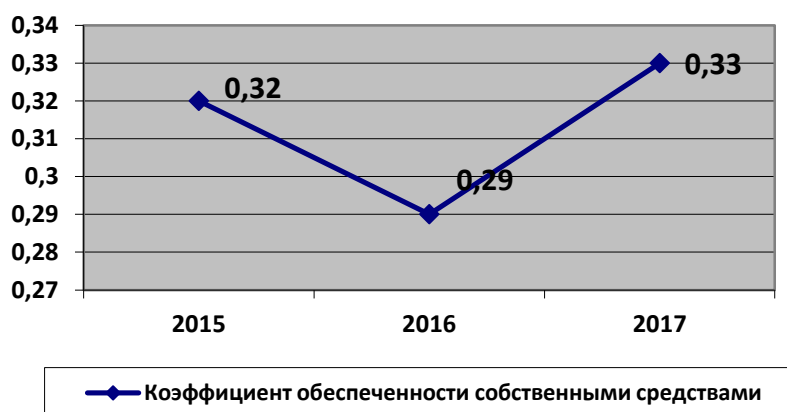


Рисунок 2.13 – Коэффициент обеспеченности собственными средствами

Уровень показателя соответствует норме, поэтому можно сделать вывод, финансовое состояние ЗАО «ОбьСинТранс» удовлетворительное, предприятие вполне имеет возможности проведения независимой финансовой политики.

В целом, коэффициенты, за исключением одного, соответствуют нормативным значениям. Коэффициент абсолютной ликвидности является самым жестким



показателем ликвидности, так как характеризует возможность предприятия рассчитаться по своим обязательствам немедленно, за счет имеющихся денежных средств. Его низкий уровень в отличие от остальных характеризуется тем, что сумма краткосрочных пассивов - относительно стабильная величина, по крайней мере, она гораздо менее изменчива по сравнению с величиной денежных средств, которая зависит от многих факторов текущего порядка. Изменчивость величины денежных средств вызвана прежде всего их абсолютной ликвидностью, т.е. возможностью и искушением использовать эти средства для «затыкания дыр» и участия во внезапно подвернувшихся проектах, а также хроническим свойством многих компаний испытывать нехватку денежной наличности. Опыт работы с отечественной отчетностью показывает, что значение коэффициента абсолютной ликвидности, как правило, варьирует от 0,05 до 0,1.

Таблица 2.14 - Показатели ликвидности ЗАО «ОбьСинТранс» 2015-2017гг.

Показатели	Формула	2015г.	2016г.	2017г.	Норматив
1. Коэффициент текущей ликвидности	$K_{m/l} = \frac{R_a}{K_t}$	12,76	7,23	4,86	$\geq 2$
2. Коэффициент абсолютной ликвидности	$K_{al} = \frac{D}{K_t}$	0,004	0,003	0,009	$\geq 0,2 \div 0,5$
3. Коэффициент критической ликвидности	$K_{кл} = \frac{D + r_a}{K_t}$	1,21	1,66	2,06	$\geq 1$
4. Коэффициент обеспеченности собственными оборотными средствами	$K_o = \frac{E_c}{R_a}$	0,32	0,33	0,39	$\geq 0,1$

Исходя из данных таблицы 2.14 можно сделать вывод о полноценной способности предприятия отвечать по своим обязательствам.

## 2.7 Оценка деловой активности предприятия

Деловую активность предприятия можно представить как систему качественных и количественных критериев.

Качественные критерии – это широта рынков сбыта (внутренних и внешних), репутация предприятия, конкурентоспособность, наличие стабильных поставщиков и потребителей и т.п. Количественные критерии деловой активности определяются абсолютными и относительными показателями. Среди абсолютных показателей следует отметить объем реализации производственной продукции (работ, услуг), прибыль, величину авансированного капитала (активы предприятия).

Относительные показатели деловой активности характеризуют уровень эффективности использования ресурсов (материальных, трудовых и финансовых).

Произведем расчет показателей деловой активности предприятия, такие как:  
1) Чистая прибыль (прибыль, которая остается в распоряжении предприятия после расчетов с бюджетом по налогу на прибыль) :

$$\text{Прибыль} - \text{Текущий налог на прибыль} = \text{Чистая прибыль} \quad (11)$$

На 2015:  $1409 - 3704 = -2295$  (тыс.рублей)

На 2016:  $32838 - 14754 = 18084$  (тыс.рублей)

На 2017:  $25956 - 9148 = 16808$  (тыс.рублей)

За рассматриваемый период на анализируемом предприятии наблюдается значительное увеличение уровня показателя.

2) Производительность труда, по формуле :

$$; \quad P_m = \frac{B}{C_p} \quad (12)$$

На 2016:  $P_t = 373988/408 = 916,63$

На 2017:  $P_t = 510805/658 = 776,29$

Уменьшение показателя свидетельствует о понижении эффективности использования трудовых ресурсов.

3) Фондоотдача производственных фондов:

$$; \quad \Phi = \frac{B}{F_{cp}} \quad (13)$$

На 2016:  $\Phi = 373988/316554=1,18$

На 2017:  $\Phi = 510805/316077=1,62$

Отражает эффективность использования основных средств и прочих внеоборотных активов. На рассматриваемом предприятии показатель повышается.

4) Коэффициент общей оборачиваемости капитала:

$$O_k = \frac{B}{B_{cp}} \quad (14)$$

На 2016:  $O_k = 373988/387015=0,9$

На 2017:  $O_k = 510805/437519=1,17$

Показывает скорость оборота всех средств предприятия. За 2013-2014 гг. на анализируемом предприятии наблюдается увеличение уровня показателя.

5) Коэффициент оборачиваемости оборотных средств:

$$; \quad O_{об} = \frac{B}{Ra_{cp}} \quad (15)$$

На 2016:  $O_{об} = 373988/70461=5,31$

На 2017:  $O_{об} = 510805/121441=4,21$

Отражает скорость оборота материальных и денежных ресурсов предприятия за анализируемый период, или сколько рублей оборота (выручки) приходится на каждый рубль данного вида активов. За рассматриваемый период на анализируемом предприятии наблюдается незначительное уменьшение уровня показателя.

б) Коэффициент оборачиваемости материальных оборотных средств:

$$; \quad O_{M_{cp}} = \frac{B}{Z_{cp}} \quad (16)$$

На 2016:  $O_{M_{cp}} = 373988/8734,5=42,81$

На 2017:  $O_{M_{cp}} = 510805/17529=29,14$

Показывает скорость оборота запасов и затрат, т.е. число оборотов за отчетный период, за который материальные оборотные средства превращаются в денежную форму.

7) Средний срок оборота материальных оборотных средств:

$$; \quad C_{M_{cp}} = \frac{365}{O_{M_{cp}}} \quad (17)$$

$$\text{На 2016: } C_{M_{cp}} = 365/42,81 = 8,53$$

$$\text{На 2017: } C_{M_{cp}} = 365/29,14 = 12,53$$

Продолжительность оборота материальных средств за рассматриваемый период увеличилась.

8) Коэффициент оборачиваемости дебиторской задолженности:

$$; \quad O_{дз} = \frac{B}{ra_{cp}} \quad (18)$$

$$\text{На 2016: } O_{дз} = 373988/51679 = 7,24$$

$$\text{На 2017: } O_{дз} = 510805/102783 = 4,97$$

Значение коэффициента показывает, сколько раз в течение анализируемого периода в среднем дебиторская задолженность превращалась в деньги или за сколько дней. При ускорении оборачиваемости происходит снижение значения показателя, что свидетельствует об улучшении расчетов с дебиторами.

9) Средний срок оборота дебиторской задолженности:

$$; \quad C_{дз} = \frac{365}{O_{M_{дз}}} \quad (19)$$

$$\text{На 2016: } C_{дз} = 365/7,24 = 50,41$$

$$\text{На 2017: } C_{дз} = 365/4,97 = 73,44$$

Оптимальный уровень зависит от специфики деятельности предприятия. Наиболее общим критерием в данном случае может быть то обстоятельство, что уменьшение показателя количества оборотов свидетельствует об иммобилизации

значительных оборотных средств, наличии просроченной дебиторской задолженности и возрастании риска неплатежей.

10) Коэффициент оборачиваемости кредиторской задолженности:

$$; \quad O_{кз} = \frac{B}{rp_{cp}} \quad (20)$$

На 2016:  $O_{кз} = 373988/46936 = 7,97$

На 2017:  $O_{кз} = 510805/81931 = 6,23$

Из  $O_{кз} < O_{дз}$  следует, что возможен остаток денежных средств у предприятия.

11) Продолжительность оборота кредиторской задолженности:

$$; \quad C_{кз} = \frac{365}{O_{м_{кз}}} \quad (21)$$

На 2016:  $C_{дз} = 365/7,97 = 45,80$

На 2017:  $C_{дз} = 365/6,23 = 58,59$

Коэффициент показывает, сколько оборотов в течение анализируемого периода требуется предприятию для оплаты выставленных ей счетов или сколько дней для этого необходимо.

12) Коэффициент оборачиваемости собственного капитала:

$$; \quad O_{ск} = \frac{B}{Ис_{cp}} \quad (22)$$

На 2016:  $O_{ск} = 373988/337649 = 1,1$

На 2017:  $O_{ск} = 510805/354194 = 1,44$

Показатель отражает активность собственных средств увеличение в динамике означает повышение в активности использования собственного капитала.

13) Продолжительность операционного цикла:

$$Ц_o = C_{дз} + C_{м.ср} \quad (23)$$

На 2016:  $Ц_o = 50,41 + 8,53 = 58,94$

На 2017:  $Ц_o = 73,44 + 12,53 = 85,97$

Значение показателя характеризует продолжительность периода, необходимого для производства, продажи и оплаты продукции предприятия.

14) Продолжительность финансового цикла:

$$\text{Ц}_\phi = \text{Ц}_o - \text{С}_{\text{кз}}; \quad (24)$$

На 2016:  $\text{Ц}_\phi = 58,94 - 45,80 = 13,14$

На 2017:  $\text{Ц}_\phi = 85,97 - 58,59 = 27,38$

Показывает время, в течение которого финансовые ресурсы отвлечены из оборота. Цель управления оборотными средствами – сокращение операционного цикла.

Динамика показателей деловой активности предприятия и тенденция развития в таблице 2.15

Таблица 2.15 – Показатели деловой активности по годам

Показатель	Формула	2016	2017	изменение 08/09, %	Тенденция
1.Производительность труда	$P_m = \frac{B}{\text{Ч}_p}$	916,63	776,29	84	-
2.Фондоотдача производственных фондов	$\Phi = \frac{B}{F_{cp}}$	1,18	1,62	137	+
3.Коэффициент общей оборачиваемости капитала	$O_k = \frac{B}{B_{cp}}$	0,9	1,17	130	+
4.Коэффициент оборачиваемости оборотных средств	$O_{ob} = \frac{B}{Ra_{cp}}$	5,31	4,21	79	-
5. Коэффициент оборачиваемости материальных оборотных средств	$O_{M_{cp}} = \frac{B}{Z_{cp}}$	42,81	29,14	68	-
6. Средний срок оборота материальных оборотных средств	$C_{M_{cp}} = \frac{365}{O_{M_{cp}}}$	8,53	12,53	147	-

11. Коэффициент оборачиваемости собственного капитала	$O_{ск} = \frac{B}{Ic_{cp}}$	1,1	1,44	130	+
12. Продолжительность операционного цикла	$Ц о = C_{дз+}$ См.ср	58,94	85,97	145	-
13. Продолжительность финансового цикла	$Цф = Цо -$ Скз	13,14	27,38	208	-
7. Коэффициент оборачиваемости дебиторской задолженности	$O_{дз} = \frac{B}{ra_{cp}}$	7,24	4,97	69	-
8. Средний срок оборота дебиторской задолженности	$C_{дз} = \frac{365}{Om_{дз}}$	50,41	73,44	145	-
9. Коэффициент оборачиваемости кредиторской задолженности	$O_{кз} = \frac{B}{rp_{cp}}$	7,97	6,23	78	-
10. Продолжительность оборота кредиторской задолженности	$C_{кз} = \frac{365}{Om_{кз}}$	45,80	58,59	127	-

#### Продолжение Таблицы 2.15

Большинство показателей оборачиваемости имеют негативную тенденцию к снижению в 2017 году по сравнению с 2016. Замедление оборачиваемости может быть связано с объективными причинами: инфляция, разрыв хозяйственных связей, так и субъективными: неумелым управлением запасами товарно-материальных ценностей и состоянием расчетов с покупателями, а также отсутствием их надлежащего учета.

Замедление оборачиваемости сопровождается отвлечением средств из хозяйственного оборота, их относительно более длительным «омертвлением» в запасах,

незавершенном производстве, готовой продукции и в результате требует привлечения дополнительных средств для продолжения хозяйственной деятельности хотя бы на уровне предыдущего года.

## 2.8 Оценка рентабельности предприятия

Рентабельность — важнейший показатель эффективности, характеризующий прибыльность работы предприятия. Основным принципом определения рентабельности является сопоставление конечного результата (прибыли) к затратам или количественным показателям производства и реализации продукции.

Если деловая активность предприятия в финансовой сфере проявляется прежде всего, в скорости оборота ресурсов, то рентабельность предприятия показывает степень прибыльности его деятельности.

Являясь показателем эффективности, рентабельность определяется соотношением результата и затрат. В качестве результата в данном случае используется тот или иной показатель прибыли. А затраты могут быть представлены себестоимостью, стоимостью имущества или отдельных его видов, размером авансируемого капитала.

В таблице 2.16 произведен расчет основных показателей, характеризующих рентабельность предприятия ЗАО «ОбъСинТранс».

По результатам этих расчетов сделаем вывод о качестве финансовых результатов работы предприятия.

Таблица 2.16 - Коэффициенты рентабельности предприятия

Наименование показателя	Формула для расчета показателя*100	2015	2016	2017
1. Рента-	$R\partial = \frac{ЧП}{B}$	-2346/23291*100= -10	17317/373988*100=4,63	15637/510805*100=3,06



бель- ность дея- тель- ности				
2.Рен- та- бель- ность произ- вод- ства	$R_{np} = \frac{Pr}{C}$	1409/17994*100=7,8 3	32838/267422*100=12, 27	25956/402149*100=6,4 5
3.Рен- та- бель- ность акти- вов	$R_k = \frac{ЧП}{Vcp}$		17317/387015*100=4,4 7	15637/437569* 100=3,57
4.Рен- та- бель- ность соб- ствен- ного капи- тала	$R_{ск} = \frac{ЧП}{Ис}$		17317/337649* 100= 5,13	15637/354194,5* 100=4,41

Значение коэффициента рентабельности деятельности характеризует величину прибыли на единицу затраченных средств независимо от источника их формирования. Снижение абсолютного изменения этого показателя за рассматриваемый период на 1,57% свидетельствует о снижении уровня прибыли предприятия.

Причина снижения либо в выросших издержках, либо в повысившихся ставках налога.

Коэффициент рентабельности продукции отражает величину прибыли, полученную на единицу реализованной продукции, т.е. изменения в политике ценообразования и способность предприятия контролировать себестоимость реализованной продукции. Уменьшение абсолютного показателя за отчетный период на 5,82% свидетельствует о сокращении прибыльности реализации единицы продукции.

Снижение рентабельности производства обеспечивается преимущественно повышением себестоимости единицы продукции. Чем хуже используются основные производственные фонды, тем ниже рентабельность производства.

Коэффициент рентабельности активов характеризует прибыльность единицы средств, вложенных в производство. Снижение абсолютного изменения показателя за отчетный период на 0,9% свидетельствует о снижении денежных единиц чистой прибыли предприятия.

Рентабельность собственного капитала отражает эффективность использования средств, принадлежащих собственникам предприятия. Его снижение за рассматриваемый период свидетельствует о неэффективном использовании средств.

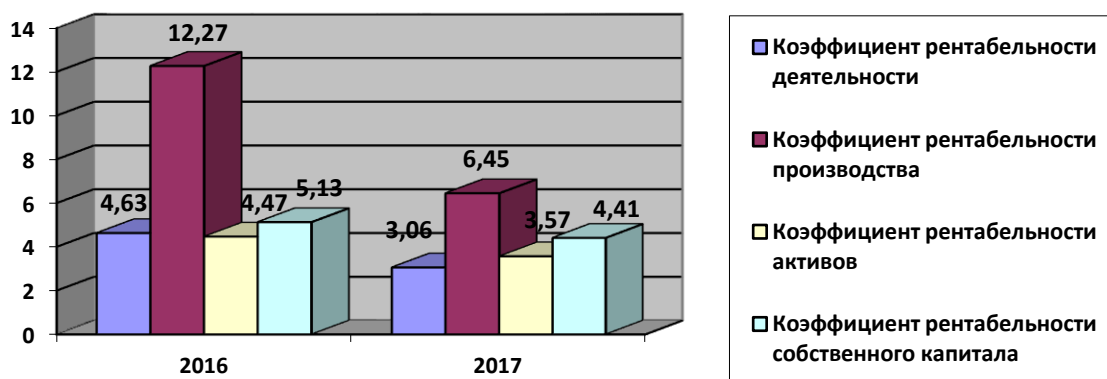


Рисунок 2.14 – Динамика коэффициентов рентабельности по годам

Понятно, что предприятие снизило свою рентабельность, как в части использования суммарных активов, так и в части использования собственного капитала. Но при этом рентабельность собственного капитала всегда выше рентабельности

активов. Другими словами, например в 2014 году, один рубль собственных средств предприятия приносил его владельцу 5 копеек, а один “средний” рубль, привлеченный в компанию, “зарабатывал” 4 копейки. Другими словами, привлекая заемный капитал, менеджмент компании повышает эффективность использования собственных средств владельцев компании. Это, естественно, является следствием а) эффекта налоговой экономии заемного капитала (отнесения процентных платежей на себестоимость продукции), б) относительно низкой цены (процентной ставки) заемных средств. И если первый фактор является объективным и присутствует всегда, то второй зависит от мастерства финансового директора или менеджера компании при его работе с потенциальными источниками заемных финансовых ресурсов. Это мастерство, судя по судя по приведенным выше данным, у финансового менеджера компании ЗАО «ОбъСинТранс» присутствует.

Описанный выше эффект носит название “эффекта финансового рычага”. Эффект финансового рычага имеет место только в том случае, когда компания привлекает заемные финансовые ресурсы. Этот эффект является положительным, т.е. отражает интересы владельцев компании, если рентабельность собственного капитала выше рентабельности активов. В противном случае этот эффект является отрицательным, и это является следствием высокой цены заемных финансовых ресурсов, которые привлечены компанией.

Рост и развитие предприятия тесно связаны с выработкой и реализацией стратегии и тактики управления процессом формирования, увеличения и распределения рентабельности.

Росту рентабельности предприятия содействует манипулирование тремя переменными, определяющими его рентабельность: 1) ускорением товарооборачиваемости; 2) увеличением нормы рентабельности путем повышения цен; 3) уменьшением массы издержек.

## 2.9 Анализ затратности функционирования

Производство и реализация перевозок требует расхода определенных видов ресурсов в натуральном выражении: материальных, трудовых, информационных. Для оценки эффективности деятельности автомобильного предприятия требуется оценка этих затрат в стоимостном выражении, или издержек.

Таким образом, издержки – это денежное выражение затрат производственных факторов, необходимых для осуществления предприятием своей коммерческой и производственной деятельности. Они выражаются в показателях себестоимости перевозок, которые характеризуют в денежном измерении все материальные затраты; затраты на оплату труда; затраты, которые необходимы для производства ремонта автомобилей и осуществления перевозок. В себестоимость перевозок не включаются затраты и потери, относимые на счет прибыли и убытков. Это затраты по аннулированным производственным заказам и на содержание законсервированных производственных мощностей (скажем, автомобилей), судебные издержки и арбитражные сборы; штрафы, пени, неустойки и другие виды санкций за нарушение условий хозяйственных договоров; убытки от списания безнадежных долгов и т.д.

Часть расходов, связанных с производственной деятельностью, погашается только за счет прибыли, остающейся в распоряжении предприятия. Это затраты на финансирование научно-исследовательских и конструкторских разработок, проектных и технических работ; проценты по ссудам банка; расходы, связанные с выпуском и реализацией ценных бумаг.

Структура затрат на предприятии ЗАО «ОбъСинТранс» можно представить в виде диаграммы:

В общей структуре затрат 50% приходится на оплату труда, 23% - прочие условно-постоянные, в которые входят арендная плата, амортизационные отчисления, проценты за кредит и др., 14% - топливо и энергетика, 10% - ремонты с учетом стоимости материалов, 3% прочие, куда включены услуги сторонних организаций, услуги связи, налог на имущество и др.

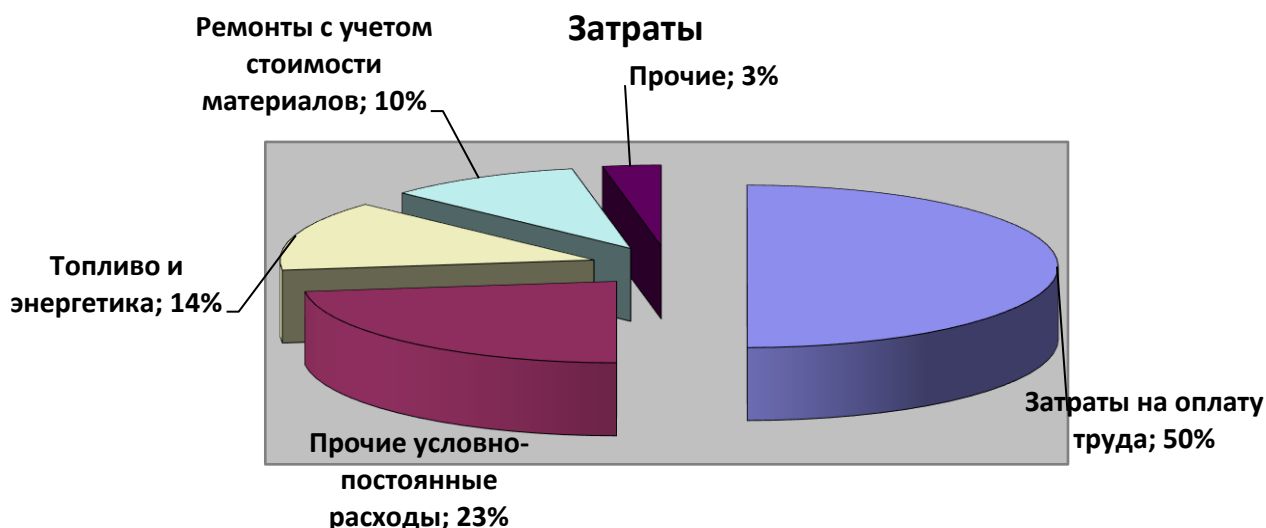


Рисунок 2.15 – Структура затрат ЗАО «ОбьСинТранс»

На предприятии ЗАО «ОбьСинТранс» сумма затрат по промышленной деятельности (прямые затраты цехов) в 2016 году составляли 340268 тыс.руб., в 2017 году их сумма возросла до 477917 тыс.руб., разница составила 137649 тыс.руб., следует учитывать, что к предприятию присоединено новое подразделение, поэтому столь высокий прирост затрат за год можно оправдать именно этим фактом.

В общем объеме затрат основные доли занимают такие статьи, как расходы ГСМ, на оплату труда, условно постоянные расходы. С 2016 года фонд оплаты труда постепенно увеличивается. В 2017 году фонд оплаты труда вырос с 123167 тыс.руб до 195031 тыс.руб. изменение составило +58 %, однако размер средней заработной платы не увеличился, а даже наоборот имел тенденцию к снижению.

Возросли затраты на вспомогательные материалы, в 2017 году на ремонт, запчасти, материалы и прочее было затрачено 23697 тыс.руб., это на 461 тыс. руб. меньше чем в 2016. Также увеличились на 6% затраты на услуги сторонних организаций. Конкретной формой выражения издержек производства в хозяйственной практике являются стоимостные показатели, характеризующие в денежном выражении их уровень, - показатели себестоимости.

Себестоимость – это денежное выражение затрат предприятия на производство единицы продукции.

Проведем анализ себестоимости товаров и услуг (таблица 2.17).

Таблица 2.17 – Динамика и структура себестоимости 2015 – 2017 гг.

В тыс руб							
Показатели	2015	2016	2017	Абс.	Отн.	Абс.	Отн.
				Изм. 2015- 2016	2015/ 2016	Изм. 2016- 2017	2016/ 2017
Себестоимость товаров и услуг	17994	267422	402149	249428	1486,17	134727	50,38

Если сравнивать 2015 и 2017 года, то значительный рост себестоимости можно объяснить переходным периодом в становлении организации, налаживании производственного процесса и общего ведения деятельности.

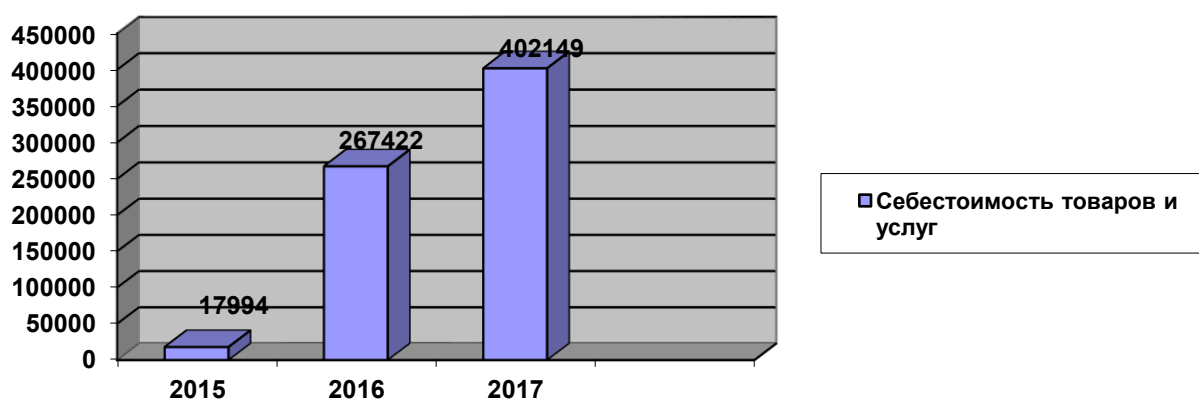


Рисунок 2.15 – Динамика себестоимости товаров и услуг

В общем, рост расходов из себестоимости в 2017 году по сравнению с 2016 годом составляет 50,38%. Можно сделать вывод о росте объема производства, увеличении и количества заказов.

На транспортном предприятии говоря о себестоимости выпускаемой продукции (оказании услуг) подразумевают тариф по которому совершаются перевозки. В структуре выручки ЗАО «ОбьСинТранс» автоуслуги занимают доминирующую позицию, поэтому необходимо производить пересчет тарифов исходя из изменения долей затрат. Для различных видов транспорта устанавливаются различные тарифы

Так как прибыль находится в прямой зависимости от себестоимости перевозок, одна из важнейших задач работников транспорта – снижение себестоимости и увеличение резервов накоплений.

Пересчет тарифов происходит один раз в год, однако не всегда изменение тарифа происходит в большую сторону. При наступлении экономического кризиса в 2016 году компания была вынуждена в срочном порядке снизить ставки тарифа, чтобы не потерять заказчиков.

Таблица 2.16- Структура затрат на автоуслуги ЗАО «ОбьСинТранс»

№ п/п	Статьи затрат	Доля	В %	
			Рост затрат на 2017 год	Влияние на автоуслуги
1	Отчисления на страховые взносы	49,6	0,0	0,0
2	ГСМ	16,4	10,0	1,6
3	Запчасти на ремонт	6,9	0,0	0,0
4	Электроэнергия	0,5	11,5	0,1
5	Теплоэнергия	2,1	10,0	0,2
6	Прочая энергия	0,1	10,0	0,0
7	Затраты на ремонт силами сторонних организаций	0,4	0,0	0,0
8	Прочие расходы, в т.ч.	23,9	0,0	0,0
	<b><i>ИТОГО рост затрат за год</i></b>			<b><i>1,9</i></b>

Таким образом, из таблицы 2.19 можно сделать вывод, что наибольшее влияние на рост тарифа влияет рост затрат на ГСМ. При анализе затрат особое внимание должно быть уделено выявлению причин возникновения затрат не связанных с нормальной организацией производственного процесса. К таким затратам относят: сверхнормативный расход ресурсов, нарушением технологической и трудовой дис-

циплин, потери рабочего времени, потери от простоев, аварии машин и оборудования и др.



### 3 ОЦЕНКА ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТИ ВЛОЖЕНИЯ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ФИНАНСОВЫХ РЕСУРСОВ В РАЗВИТИЕ ЗАО«ОбьСинТранс»

#### 3.1 Понятие и роль инвестиций

Понятие инвестиции (от лат. *investio* — одеваю) практически в любом слове трактуется как вложения капитала в отрасли экономики внутри страны и за границей. Это определение уточняется целым рядом других, которые указаны в таких законах, как «Об инвестиционной деятельности», «О налогообложении прибыли предприятий», «О режиме иностранного инвестирования».

Инвестиции — это долгосрочные вложения капитала в различные сферы экономики с целью его сохранения и увеличения. Различают реальные (капиталообразующие) инвестиции — вложение в создание новых, реконструкцию или техническое перевооружение существующих предприятий, производств и финансовые (портфельные) вложения в покупку акций и ценных бумаг государства, других предприятий, инвестиционных фондов. В первом случае предприятие инвестор, вкладывающее средства, увеличивает свой производственный капитал — основные производственные фонды и необходимые для их функционирования оборотные средства.

Инвестиции, вкладываемые в создание новых и воспроизводство действующих основных фондов без вложений в потребные оборотные средства, имеют форму капитальных вложений. Капитальные вложения составляют преобладающую часть всех средств, обеспечивающих простое и расширенное воспроизводство основных фондов. К ним относятся все капитальные затраты на прирост и возмещение износа основных фондов, включая затраты на капитальный ремонт и модернизацию основных фондов.

Следующее, не менее важное определение, уточняющее сущность инвестиций — это инвестиционная деятельность.

Инвестиционная деятельность — это совокупность практических действий граждан, юридических лиц и государства по реализации инвестиций.

Инвестор определяет цели, направления и объемы инвестиций и привлекает для их реализации на договорной основе любых участников инвестиционной деятельности, в том числе и путем организации конкурсов и торгов.

Все предприятия в той или иной степени связаны с инвестиционной деятельностью. Принятие решений по инвестиционным проектам осложняется различными факторами: вид инвестиций, стоимость инвестиционного проекта, множественность доступных проектов, ограниченность финансовых ресурсов, доступных для инвестирования, риск, связанный с принятием того или иного решения. В целом, все решения можно классифицировать следующим образом.

Классификация распространенных инвестиционных решений:

1. Обязательные инвестиции, то есть те, которые необходимы, чтобы фирма могла продолжать свою деятельность: решения по уменьшению вреда окружающей среде; улучшение условий труда до гос. норм.
2. Решения, направленные на снижение издержек: решения по совершенствованию применяемых технологий; по повышению качества продукции, работ, услуг; улучшение организации труда и управления.
3. Решения, направленные на расширение и обновление фирмы: инвестиции на новое строительство (возведение объектов, которые будут обладать статусом юридического лица); инвестиции на расширение фирмы (возведение объектов на новых площадях); инвестиции на реконструкцию фирмы (возведение СМР на действующих площадях с частичной заменой оборудования); инвестиции на техническое перевооружение (замена и модернизация оборудования).
4. Решения по приобретению финансовых активов: решения, направленные на образование стратегических альянсов (синдикаты, консорциумы, и т.д.); решения по поглощению фирм; решения по использованию сложных финансовых инструментов в операциях с основным капиталом.
5. Решения по освоению новых рынков и услуг;

Степень ответственности за принятие инвестиционного проекта в рамках того или иного направления различна. Так, если речь идет о замещении имеющихся

производственных мощностей, решение может быть принято достаточно безболезненно, поскольку руководство предприятия ясно представляет себе, в каком объеме и с какими характеристиками необходимы новые основные средства. Задача осложняется, если речь идет об инвестициях, связанных с расширением основной деятельности, поскольку в этом случае необходимо учесть ряд новых факторов: возможность изменения положения фирмы на рынке товаров, доступность дополнительных объемов материальных, трудовых и финансовых ресурсов, возможность освоения новых рынков и т.д.

Очевидно, что важным является вопрос о размере предполагаемых инвестиций. Поэтому должна быть различна и глубина аналитической проработки экономической стороны проекта, которая предшествует принятию решения. Кроме того, во многих фирмах становится обыденной практика дифференциации права принятия решений инвестиционного характера, т.е. ограничивается максимальная величина инвестиций, в рамках которой тот или иной руководитель может принимать самостоятельные решения.

Нередко решения должны приниматься в условиях, когда имеется ряд альтернативных или взаимно независимых проектов. В этом случае необходимо сделать выбор одного или нескольких проектов, основываясь на каких-то критериях. Очевидно, что каких-то критериев может быть несколько, а вероятность того, что какой-то один проект будет предпочтительнее других по всем критериям, как правило, значительно меньше единицы.

Два анализируемых проекта называются независимыми, если решение о принятии одного из них не влияет на решение о принятии другого. Два анализируемых проекта называются альтернативными, если они не могут быть реализованы одновременно, т.е. принятие одного из них автоматически означает, что второй проект должен быть отвергнут.

В условиях рыночной экономики возможностей для инвестирования достаточно много. Вместе с тем любое предприятие имеет ограниченные финансовые ресурсы, доступные для инвестирования. Поэтому встает задача оптимизации инвестиционного портфеля.

Весьма существенен фактор риска. Инвестиционная деятельность всегда осуществляется в условиях неопределенности, степень которой может существенно варьировать. Так, в момент приобретения новых основных средств никогда нельзя точно предсказать экономический эффект этой операции. Поэтому решения нередко принимаются на интуитивной основе.

Принятие решений инвестиционного характера, как и любой другой вид управленческой деятельности, основывается на использовании различных формализованных и неформализованных методов и критериев. Степень их сочетания определяется разными обстоятельствами, в том числе и тем из них, насколько менеджер знаком с имеющимся аппаратом, применимым в том или ином конкретном случае. Вероятно, управление все же в большей степени является искусством, чем наукой. Тем не менее, имея некоторые оценки, полученные формализованными методами, пусть даже в известной степени условные, легче принимать окончательные решения.

Критерии принятия инвестиционных решений:

1. Критерии, позволяющие оценить реальность проекта: нормативные критерии (правовые) т.е. нормы национального, международного права, требования стандартов, конвенций, патентоспособности и др.; ресурсные критерии, по видам.
2. Количественные критерии, позволяющие оценить целесообразность реализации проекта. Соответствие цели проекта на длительную перспективу целям развития деловой среды; Риски и финансовые последствия (ведут ли они к дополнению к инвестиционным издержкам или снижению ожидаемого объема производства, цены или продаж); Степень устойчивости проекта; Вероятность проектирования сценария и состояние деловой среды.

3. Количественные критерии (финансово-экономические), позволяющие выбрать из тех проектов, реализация которых целесообразна. (критерии приемлемости): стоимость проекта; чистая текущая стоимость; прибыль; рентабельность; внутренняя норма прибыли; период окупаемости; чувствительность прибыли к горизонту (сроку) планирования, к изменениям в деловой среде, к ошибке в оценке данных.

В целом, принятие инвестиционного решения требует совместной работы многих людей с разной квалификацией и различными взглядами на инвестиции. Тем не менее, последнее слово остается за финансовым менеджером, который придерживается некоторых правил. Правила принятия инвестиционных решений:

1. Инвестировать денежные средства в производство или ценные бумаги имеет смысл только, если можно получить чистую прибыль выше, чем от хранения денег в банке;

2. Инвестировать средства имеет смысл, только если, рентабельности инвестиции превышают темпы роста инфляции;

3. Инвестировать имеет смысл только в наиболее рентабельные с учетом дисконтирования проекты.

Таким образом, решение об инвестировании в проект принимается, если он удовлетворяет следующим критериям:

- дешевизна проекта;
- минимизация риска инфляционных потерь;
- краткость срока окупаемости;
- стабильность или концентрация поступлений;
- высокая рентабельность как таковая и после дисконтирования;
- отсутствие более выгодных альтернатив.

На практике выбираются проекты не столько наиболее прибыльные и наименее рискованные, сколько лучше всего вписывающиеся в стратегию фирмы.

### 3.2 Основные пути повышения эффективности деятельности

На данном этапе деятельности ЗАО «ОбъСинТранс» в условиях конкурентной борьбы и достаточно высокого уровня самостоятельности в принятии стратегических решений, имеет место необходимость детального изучения достижений научного прогресса как в техническом, так и в методическом аспектах, в качестве резерва снижения себестоимости выпускаемой продукции (в результате рационального использования материальных ресурсов и их отходов), и как следствие, максимизации прибыли. Значимость данных мероприятий обуславливается фактом наибольшей доли материальных затрат в структуре себестоимости продукции предприятия.

Перспектива развития в данном контексте рассматривается как долгосрочное качественно определенное направление развития организации, касающееся сферы, средств и форм ее деятельности, системы взаимоотношений внутри организации, а также позиции организации в окружающей среде.

Проанализировав производственно - хозяйственную деятельность «ОбъСинТранс» возможны следующие направления развития организации:

- Поиск и внедрение новых технологий;
- Мероприятия по снижению затрат на сырье и материалы;
- Привлечение инвестиций;
- Повышение эффективности использования автотранспорта.

Осуществление отмеченных мероприятий будет способствовать переходу экономики предприятия на интенсивный путь развития.

Одним из приоритетных направлений развития является разработка организационно-технических мероприятий по экономии топлива, смазочных материалов и других ресурсов, так как автомобильный транспорт – крупный потребитель материальных и энергетических ресурсов. В настоящее время с ростом цен на топливо

меры снижения затрат на ГСМ должны разрабатываться на каждом транспортном предприятии.

Рационализация потребления материальных ресурсов – это непрерывный процесс совершенствования их использования, связанный с развитием производства.

Разработка эффективной программы экономии материальных ресурсов на предприятии «ОбьСинТранс», прежде всего, обусловлена проведением анализа их использования.

Всего автопарк «ОбьСинТранс» включает 213 единицы техники, среди них легковые -30 , автобусы - 67, грузовые – 44, специальные – 29, дорожно-строительные -43.

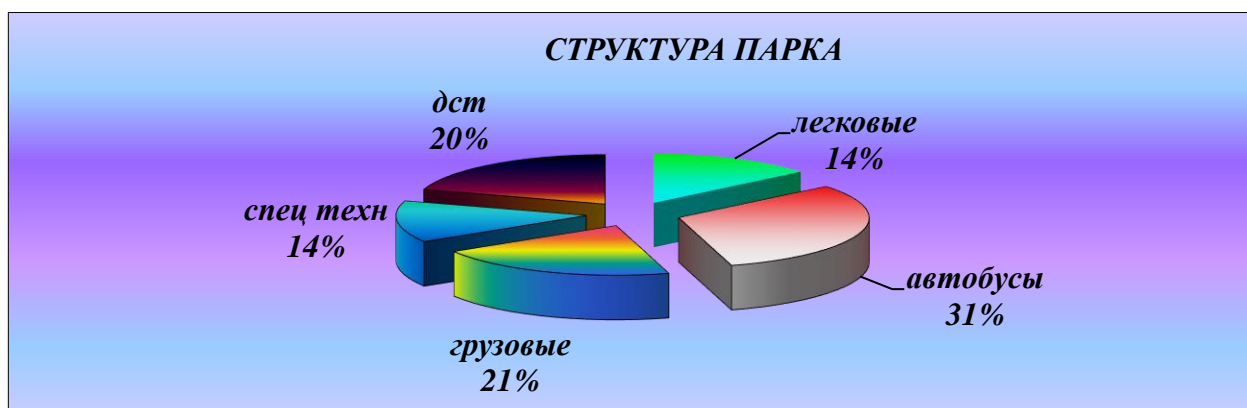


Рисунок 3.1 – Структура парка «ОбьСинТранс»

С увеличением спроса на транспортные услуги, увеличиваются затраты на топливные ресурсы, также продолжает действовать тенденция роста цен на ГСМ.

Приведу сравнительную таблицу расхода топлива по категориям за 2016-2017г. (В таблице 3.1 расход топлива по типам грузовые, специальные и дорожно-строительные объединены в один тип – грузовые).

Таблица 3.1 – Расход топлива по типам

В тыс литров

	Легковые	Грузовые	Автобусы	Всего
2016	122	449	653	1224
2017	185	506	695	1386

Расход топлива в 2016 году увеличился по всем типам техники, это означает увеличение объема оказываемых транспортных услуг. Следует отметить, что наибольший расход топлива в 2016 и в 2017 гг. приходится на автобусы. Следовательно наибольшую долю услуг занимают автобусные перевозки.

Рассмотрим нормы расхода топлива на предприятии «ОбьСинТранс» в сутки.

Таблица 3.2 - Расход топлива на единицу техники в сутки

	В л/сут.												
	ян в	фе в	ма р	а п	ма й	июн	июл	ав г	се н	о к	ноя	де к	сре дн
2016	61	59	53	48	46	45	43	44	47	52	57	50	
2017	62	59	56	55	48	49	48	47	46	51	53	58	53

Как видно из таблицы 3.2 расход топлива в сутки увеличился в среднем на 3 литра с 50 л/сут. (2016 г.) до 53 л/сут. (2017 г.). В нижеследующих таблицах приведен расход бензина по конкретным видам топлива. Цена за литр топлива указана на 01.05.2018 г.

Таблица 3.3 - Расход бензина А-80

	В тыс.л												
	ян в	фев	мар	а п	май	июн	июл	ав г	се н	ок	ноя	де к	сре дн
2016	16	16	19	17	14	12	10	10	8	8	7	7	145
2017	31	28	23	21	18	17	20	18	19	20	18	20	254

Стоимость бензина А-80- 29 руб./л



Таблица 3.4 - Расход бензина АИ-92

		В тыс.л											
	ян в	фев	ма р	ап	май	ию н	ию л	ав г	се н	ок	ноя	де к	сре дн
201 6	10	12	10	11	9	9	9	10	10	10	8	11	118
201 7	11	14	15	13	12	12	11	10	12	13	14	16	152

Стоимость бензина АИ-92 – 33,01 руб./л

Таблица 3.5 - Расход бензина АИ-95

		В тыс. л											
	ян в	фев	ма р	ап	ма й	ию н	ию л	ав г	се н	ок	но я	де к	сре дн
201 6	5,1	5,6	5,6	6,6	4,0	5,9	6,5	5,6	5,1	6,6	6,1	6,7	63,8
201 7	5,4	9,4	8,6	10, 4	9,2	11, 7	8,6	7,4	8,8	11,5	10	13	114

Стоимость бензина АИ-95 – 35,42 руб/л

Таким, образом можно сделать вывод, что затраты на рассматриваемые виды бензина составили в 2016 году: А-80 – 4572 тыс.руб, АИ-92 – 3389,6 тыс.руб., АИ-95 – 2659,6 тыс.руб. Тогда как в 2017 году: А-80 – 2610 тыс.руб, АИ-92 – 2631 тыс.руб., АИ-95 – 1607,7 тыс.руб. В графической интерпретации динамика затрат на бензин А-80, АИ-92 и АИ-95 представлена на рисунке 16.

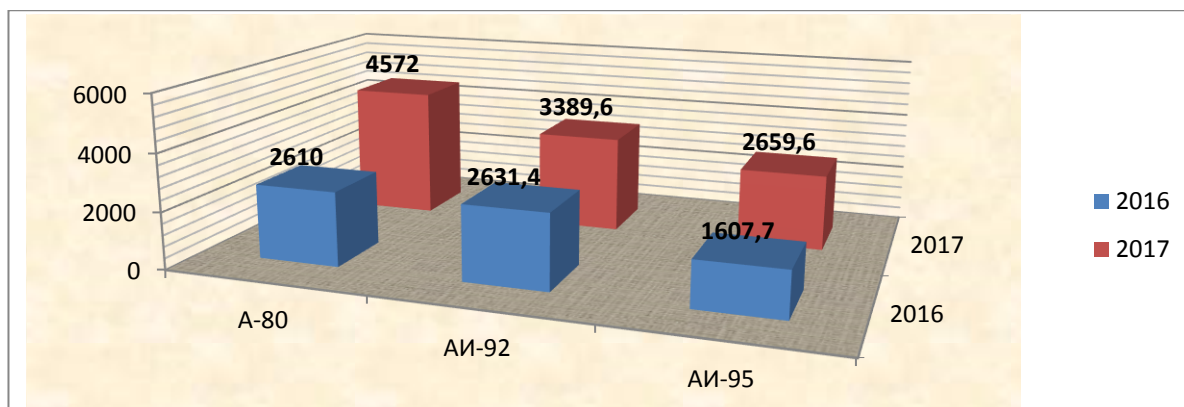


Рисунок 3.2- Динамика затрат на бензин А-80, АИ-92, АИ-95 по годам.

Таблица 3.6 - Затраты на ГСМ

В тыс.руб.

	янв	фе в	ма р	апр	май	ию н	ию л	авг	сен	окт	ноя	дек	всего
1	253	25	268	229	230	227	224	192	187	223	233	287	2809
6	9	20	6	3	1	5	0	3	7	2	4	9	9
1	330	34	363	352	286	322	334	337	329	359	310	345	4018
7	7	59	5	2	8	1	4	8	0	1	8	9	2
%	124	12 8	135	153	124	141	149	176	175	161	133	121	143

Значительно возросли затраты на топливо, уровень подобных затрат в 2017 году составил 40182 тыс.руб., тогда как в 2014 году 28099 тыс.руб. Разница составляет 43%. Причиной такого роста может служить несколько причин: рост цен на топливо, увеличение количества рейсов. Однако причинами могут являться и негативные факторы, которые создают сами работники, это и наличие «левых» рейсов и сливы топлива на сторону, с целью извлечения прибыли. Такие проблемы существуют во всех транспортных компаниях.

Мерой снижения расхода топлива на предприятии «ОбьСинТранс» является установка специального оборудования, обеспечивающего экономию топливных ресурсов. Стратегические направления развития предприятия связанные с интенсивным освоением новых технологий и экономией затрат на топливо могут быть

реализованы в рамках инвестиционных проектов по установке системы телеуправления и передачи данных, а также установке устройства экономии топлива.

### 3.3 Устройство экономии топлива «CARUP»

«CARUP» - это автомобильный модификатор жидкости радиатора, изобретённый японскими учеными в 2005 году. В основу разработки легло использование свойств комплекса природных минералов названных позднее bioGlass (БИО стекло). Основное назначение устройства - экономия топлива, повышение мощности двигателя и сокращение вредных выбросов в окружающую среду. «CARUP» применяется в автомобилях с жидкостной системой охлаждения, работающих на любом виде топлива: бензиновом, дизельном топливе или газе. «CARUP» эффективно снижает температуру в камере сгорания, охлаждённый воздух более плотный чем горячий. Это приводит к подъему коэффициента наполнения цилиндров и, как следствие, росту мощности.

Уменьшение поверхностного натяжения в охлаждающей жидкости способствует увеличению коэффициента теплового распространения, это является общеизвестным фактом теплотехники:

- увеличивается площадь поверхностного соприкосновения между охлаждающей жидкостью и блоком двигателя;
- уменьшается сопротивление в охлаждающей жидкости и жидкость начинает быстрее циркулировать, в результате теплообмен ускоряется.

Быстрее отводится тепло от камер сгорания и равномернее распространяется по всему двигателю.

Данное явление уменьшает потери в работе двигателя на его охлаждение, при этом повышается КПД сгорания топлива. Качество сгорания топлива улучшается, возрастают показатели экономичности и сокращаются вредные выбросы в отработанных газах.

В связи с уменьшением температуры поверхности стенок камеры сгорания (стенок и дна цилиндра, рабочей поверхности поршня) и с уменьшением остаточных газов (в зазорах цилиндропоршневой группы), количество воздуха, попадающего в камеру сгорания, увеличивается. Возрастание эффективности забора воздуха и увеличение КПД наполнения также способствуют более качественному сгоранию топлива.

Таким образом, принцип работы устройства основан на физических процессах, позволяющих обеспечивать наиболее качественное сгорание топливной смеси, за счёт чего увеличивается коэффициент полезного действия двигателя внутреннего сгорания и как следствие снижается расход топлива. Другими словами двигатель начинает работать с большей отдачей. В результате этого, на одинаковом количестве топлива один и тот же автомобиль сможет проехать большее расстояние, если на нём установить CARUP.

Благодаря таким уникальным свойствам БИО стекла, использование CARUP увеличивает динамику и мощность двигателя, что позволяет при движении автомобиля сэкономить топливо на 9-10%. При этом снижается уровень шума работы мотора. Снижаются СО и СН в выхлопных газах до 80%. Уменьшается образование нагара в камерах сгорания и на клапанах. Увеличивается срок службы моторного масла.

Росту затрат на ГСМ могли способствовать ряд факторов, это и увеличение объемов работ, рост цен на топливо и др. Однако какой бы фактор не был основополагающим, устройство “CARUP” может обеспечить экономию топлива до 10%. Рассчитаю необходимый размер денежных средств на единицу техники для реализации данного инвестиционного проекта на предприятии «НижевартовскСибур-Сервис».

Таблица 3.12 - Смета капитальных вложений при установке системы «CARUP».

В тыс.руб.

Основные составляющие	Руб./ед.	Всего:
Модификатор жидкости радиатора	16750	1507500
Установка модификатора	570	51300
Прочие капитальные вложения (пуско-наладочные работы)		90,7
<b>ИТОГО:</b>		<b>1558890,7</b>

Установка системы «CARUP» планируется за счет собственных средств.

Таблица 3.13 – Издержки производства при установке системы «CARUP».

В тыс.руб.

Наименование	Сумма в год
1. Амортизация	155,8
2. Общехозяйственные расходы	120
<b>Итого:</b>	<b>275,8</b>
Справочно: издержки без амортизации основных средств	120

Таблица 3.14 - Финансовые результаты инвестиционного проекта «CARUP».

В тыс.руб.

Наименование	Сумма, тыс.руб.
1. Выручка от реализации	1452
2. Затраты	275,8
3. Издержки без амортизации основных средств	120
4. Амортизация основных средств	155,8
5. Валовый доход (прибыль)	1176,2
6. Налог на прибыль (20%)	235,24
7. Чистый доход (прибыль)	940,96
8. Чистый приток денежных средств	1096,76

Таблица 3.15 - Распределение техники для установки модификатора “CARUP”

ТИП	легк	автоб	груз	спец	дст	всего
Техника для установки	10	36	10	23	11	90
% (В соответствии с распределением валового дохода по типам)	10,7	39,9	11,7	25,4	12,3	100

В таблице 3.15 отображен перечень единиц техники, рекомендуемый для установки навигационной системы.

Таким образом, сумма затрат на приобретение и установку модификатора “CARUP” с учетом всего объема, составит 1558890,7 руб. Установка данного устройства не требует дополнительного технического обслуживания. Срок эффективного использования – 5 лет.

#### 3.4 Методические основы оценки эффективности инвестиционных проектов.

Эффективность инвестиционного проекта характеризуется системой показателей, отражающих соотношение затрат и результатов применительно к интересам его участников.

Различают следующие показатели эффективности инвестиционного проекта:

- показатели коммерческой (финансовой) эффективности, учитывающие финансовые последствия реализации для его непосредственных участников;
- показатели бюджетной эффективности, отражающие финансовые последствия проекта для федерального, регионального или местного бюджета;
- показатели экономической эффективности, учитывающие затраты и результаты, связанные с реализацией проекта, выходящие за пределы прямых финансовых интересов участников инвестиционного проекта и допускающие стоимостное измерение. Для крупномасштабных (существенно затрагивающих интересы города, региона или всей России) проектов рекомендуется обязательно оценивать экономическую эффективность.

Оценка предстоящих затрат и результатов при определении эффективности инвестиционного проекта осуществляется в пределах расчетного периода, продолжительность которого (горизонт расчета) принимается с учетом:

- продолжительности создания, эксплуатации и (при необходимости) ликвидации объекта;
- средневзвешенного нормативного срока службы основного технологического оборудования;
- достижения заданных характеристик прибыли (массы и/или нормы прибыли и т.д.);
- требований инвестора.

Горизонт расчета измеряется количеством шагов расчета.

Шагом расчета при определении показателей эффективности в пределах расчетного периода могут быть: месяц, квартал, полугодие или год.

Затраты, осуществляемые участниками, подразделяются на первоначальные (капиталообразующие инвестиции), текущие и ликвидационные, которые осуществляются соответственно на стадиях строительной, функционирования и ликвидационной.

Для стоимостной оценки результатов и затрат могут использоваться базисные, мировые, прогнозные и расчетные цены.

При оценке эффективности инвестиционного проекта соизмерение разновременных показателей осуществляется путем приведения (дисконтирования) их к ценности в начальном периоде. Для приведения разновременных затрат, результатов и эффектов используется норма доходности ( $E$ ), равная приемлемой для инвестора норме дохода на капитал.

Технически, приведение к базисному моменту времени затрат, результатов и эффектов, которые имели место на  $t$ -ом шаге расчета реализации проекта, производится путем их умножения на коэффициент дисконтирования  $\alpha_t$ , определяемый как:

$$\alpha_t = \frac{1}{(1 + E)^t} \quad (25)$$

где  $t$  – номер шага расчета ( $t = 0, 1, \dots, T$ ), а  $T$  – период планирования;

$E$  – норма дисконтирования, равная приемлемой для инвестора норме доходности на капитал.

Оценку эффективности конкретного проекта, сравнение различных инвестиционных проектов (или вариантов проекта) и выбор лучшего из них рекомендуется производить с использованием различных показателей, к которым относятся:

- чистый дисконтированный доход (ЧДД) или интегральный эффект;
- индекс доходности (ИД);
- внутренняя норма доходности (ВНД);
- срок окупаемости.

Если в течении расчетного периода не происходит инфляционного изменения цен или расчет производится в базовых ценах, то величина ЧДД для постоянной нормы дисконта вычисляется по формуле 26 :

$$\text{ЧДД} = \sum_{t=0}^T (R_t - Z_t) \times \alpha_t - K \quad (26)$$

где  $R_t$  – результаты, достигаемые на  $t$ -ом шаге расчета;

$Z_t$  – затраты, осуществляемые на том же шаге.

Если ЧДД инвестиционного проекта положителен, проект является эффективным (при данной норме дисконта), и может рассматриваться вопрос о его принятии. Чем больше ЧДД, тем эффективнее проект. Если инвестиционный проект будет осуществлен при отрицательном ЧДД, инвестор понесет убытки, т.е. проект неэффективен.

На практике часто пользуются модифицированной формулой для определения ЧДД. Для этого из состава  $Z_t$  исключают капитальные вложения и обозначают через:



$K_t$  – капиталовложения на  $t$ -ом шаге,  $K$  – сумму дисконтированных капиталовложений, т.е.:

$$K = \sum_{t=0}^T K_t \times \alpha_t \quad (27)$$

а через  $Z_t^+$  – затраты на  $t$ -ом шаге при условии, что в них не входят капиталовложения. Тогда формула для расчета ЧДД записывается в виде:

$$\text{ЧДД} = \sum_{t=0}^T (R_t - Z_t^+) * \frac{1}{(1 + E)^t} - K \quad (28)$$

и выражает разницу между суммой приведенных эффектов и, приведенной к тому же моменту времени, величиной капитальных вложений ( $K$ ).

Индекс доходности (ИД) представляет собой отношение суммы приведенных эффектов к величине капиталовложений:

$$\text{ИД} = \frac{1}{K} \times \sum_{t=0}^T (R_t - Z_t^+) \times \alpha_t$$

Индекс доходности тесно связан с ЧДД. Он строится из тех же элементов и его значение связано со значением ЧДД. Если ЧДД положителен, то  $\text{ИД} > 1$  и наоборот. Если  $\text{ИД} > 1$ , проект эффективен, если  $\text{ИД} < 1$  – неэффективен.

Внутренняя норма доходности (ВНД) представляет собой ту норму дисконта ( $E_{\text{внд}}$ ), при которой величина приведенных эффектов равна приведенным капиталовложениям.

Иными словами  $E_{\text{ВНД}}$  (ВНД) является решением уравнения 30:

$$\sum_{t=0}^T \frac{R_t - Z_t^+}{(1 + E_{\text{ВНД}})^t} = \sum_{t=0}^T \frac{K_t}{(1 + E_{\text{ВНД}})^t}$$

Если расчет ЧДД инвестиционного проекта дает ответ на вопрос, является он эффективным или нет при некоторой заданной норме дисконта ( $E$ ), то ВНД проекта определяется в процессе расчета и затем сравнивается с требуемой инвестором нормой дохода на вкладываемый капитал.

В случае, когда ВНД равна или больше требуемой инвестором нормы дохода на капитал, инвестиции в данный инвестиционный проект оправданы, и может рассматриваться вопрос о его принятии. В противном случае, инвестиции в данный проект нецелесообразны.

Срок окупаемости – минимальный временной интервал (от начала осуществления проекта), за пределами которого интегральный эффект становится и в дальнейшем остается неотрицательным. Иными словами, это – период (измеряемый в месяцах, кварталах, полугодиях или годах), начиная с которого первоначальные вложения и другие затраты, связанные с инвестиционным проектом, покрываются суммарными результатами его осуществления.

При осуществлении проекта выделяется три вида деятельности: инвестиционная (1), операционная (2) и финансовая (3).

В рамках каждого вида деятельности происходит приток  $\Pi_i(t)$  и отток  $O_i(t)$  денежных средств. Обозначим разность между ними через  $\Phi_i(t)$ :

$$\Phi_i(t) = \Pi_i(t) - O_i(t) \quad (31)$$

где  $i$  – вид деятельности ( $i = 1, 2, 3$ ).

$\Phi_1(t)$  является аналогом  $(-K_t)$ , а  $\Phi_2(t)$  является аналогом  $(R_t - Z_t^+)$ .

Ниже оно будет обозначаться через  $\phi^+(t)$ .

Потоком реальных денег  $\phi(t)$  называется разность между притоком и оттоком денежных средств от инвестиционной и операционной деятельности в каждом периоде осуществления проекта (на каждом шаге расчета).

$$\Phi(t) = [\Pi_1(t) - O_1(t)] + [\Pi_2(t) - O_2(t)] = \phi_1(t) + \phi^+(t) \quad (32)$$

где  $\phi(t)$  является аналогом  $(R_t - Z_t)$ .

Сальдо реальных денег  $b(t)$  называется разность между притоком и оттоком денежных средств от всех трех видов деятельности (также на каждом шаге расчета)

3

$$b(t) = \sum_{i=1}^3 [\Pi_i(t) - O_i(t)] = \phi_1(t) + \phi^+(t) + \phi_3(t) \quad (33)$$

$i=1$

Если результаты или затраты на  $t$ -ом шаге зависят от деятельности не только на  $t$ -ом шаге, но и на предыдущих шагах, то для определения потока реальных денег используется сальдо накопленных реальных денег.

Сальдо накопленных реальных денег  $V(t)$  определяется как:

$$V(t) = \sum_{k=0}^t b(k) \quad (34)$$

Текущее сальдо реальных денег  $b(t)$  определяется через  $V(t)$  по формуле:

$$b(t) = V(t) - V(t - 1) \quad (35)$$

Поток реальных денег начисляется по формуле:

$$\phi(t) = b(t) - \phi_3(t) \quad (36)$$

Положительное  $V(t)$  определяет свободные денежные средства на  $t$ -ом шаге, отрицательное – недостающие денежные средства.

Необходимым критерием принятия инвестиционного проекта является положительная величина сальдо накопленных реальных денег в любом временном интервале, в котором осуществляют затраты и получают доходы. Отрицательная величина сальдо накопленных реальных денег свидетельствует о необходимости привлечения дополнительных собственных или заемных средств.

Обладая данными об ожидаемом риске инвестиционного предложения наряду с информацией об ожидаемой отдаче вложений, руководство фирмы должно оценить эту информацию и выработать решение.

Правила принятия инвестиционных решений:

1. инвестировать денежные средства в производство или ценные бумаги имеет смысл только, если можно получить чистую прибыль выше, чем от хранения денег в банке;

2. инвестировать средства имеет смысл, только если, рентабельности инвестиции превышают темпы роста инфляции;

3. инвестировать имеет смысл только в наиболее рентабельные с учетом дисконтирования проекты.

Решение об инвестировании в проект принимается, если он удовлетворяет следующим критериям:

- дешевизна проекта;
- минимизация риска инфляционных потерь;
- краткость срока окупаемости;
- стабильность или концентрация поступлений;
- высокая рентабельность как таковая и после дисконтирования;
- отсутствие более выгодных альтернатив.

### 3.5 Эффективность, приемлемость и возможность осуществления инвестиционных проектов.

В основу расчетов по оценке коммерческой эффективности инвестиционного проекта положены следующие предположения:

- продолжительность периода планирования принята равной 7 и 5 годам для проекта Навигатор-С и CARUP соответственно;
- шаг планирования принят равный 1 год;

-факторы риска и неопределенности во внимание не принимались. Цены, тарифы и ставки в планируемом периоде рассматриваются как неизменные, а инфляция – как отсутствующая;

-норма дисконтирования принята равной 14%, исходя из достаточной для инвестора рентабельности собственного капитала.

Продолжительность периода определена исходя из среднего срока службы оборудования.

Норма дисконтирования установлена из условий:

- ставка рефинансирования ЦБ РФ – 7,25 %;

- риск недополучения прибыли 5,75 %.

Сделанные предположения характеризуют оценку эффективности проекта как предварительную, требующую уточнения в дальнейшем.

За период планирования, жизненный цикл чистой прибыли, проект CARUP (5 лет планирования) – 1558,89 капитальных вложений и принесет 4704,8 тыс. руб.

Чистый реальный доход проекта CARUP за 5 лет – 3924,91 тыс. руб. (ЧРД) и 2589 тыс. руб. (ЧДД).

Исходные расчеты по оценке коммерческой эффективности проекта представлены в таблицах 3.16-3.27 и, более наглядно, на рисунках 3.6-3.9.

### 3.6 Обоснование выбора инвестиционного проекта

Делая выбор в пользу принятия решения по тому или иному проекту, следует рассмотреть недостатки и достоинства устройства

Модификатор топлива CARUP не требует дополнительного обслуживания, не имеет температурных ограничений и не вызывает негативных реакций со стороны водителей.

Недостатком системы CARUP является малый срок эффективного использования – 5 лет, по прошествии этого срока модификатор топлива теряет свои свойства и не может обеспечивать экономию топлива. Напомню, что 10% – это максимум экономии, который может обеспечить модификатор.

Говоря о достоинствах предлагаемого устройства, следует отметить, датчик норм контроля топлива может обеспечить 10% экономии и более, так как помогает исключить всевозможные приписки километража, расходов топлива, количества рейсов и т. д., факты существования таких действий со стороны водителей на предприятии ЗАО «ОбьСинТранс» представлены в таблице 3.29.

Таблица 3.29 – Посменный отчет по объекту Экскаватор-Погрузчик

Начальный уровень топлива, л	Конечный уровень топлива, л	Объем заправок, л	Объем сливов, л	Расход, л	Фактическая норма расхода
252,3	209,1	0,0	0,0	43,2	
209,1	586,2	802,6	425,5	0,0	
601,2	339,7	0,0	0,0	261,4	20,0
324,8	371,8	510,2	0,0	463,1	21,0
371,8	415,9	399,6	0,0	355,6	17,7
415,9	225,3	0,0	0,0	190,6	10,5
225,3	462,0	471,7	0,0	235,0	10,6
462,0	267,3	186,2	0,0	380,9	16,5
267,3	451,8	501,6	0,0	317,2	14,0
451,8	428,0	315,4	92,2	247,0	11,3
428,0	278,5	0,0	0,0	149,5	10,0
278,5	518,5	353,1	0,0	113,0	7,2
518,5	468,5	87,9	0,0	137,9	7,4
468,5	372,4	0,0	0,0	96,1	10,0
372,4	313,7	0,0	0,0	58,7	5,8
313,7	200,5	0,0	0,0	113,2	11,3
200,5	557,2	507,1	0,0	150,4	7,1
557,2	393,3	0,0	0,0	163,9	7,4
393,3	314,5	0,0	0,0	78,8	4,3
314,5	575,0	314,3	0,0	53,8	7,5
575,0	482,4	0,0	0,0	92,6	7,6
482,4	517,0	151,0	0,0	116,4	8,2
517,0	323,8	0,0	0,0	193,2	12,4
323,8	553,9	313,2	0,0	83,1	6,9
553,9	412,6	0,0	0,0	141,3	11,8
412,6	267,3	0,0	0,0	145,3	8,5
267,3	238,4	99,1	0,0	127,9	9,7
238,4	214,8	117,2	0,0	140,8	10,0
214,8	484,9	453,9	0,0	183,7	15,9
		5584,2	517,7	4833,9	

Неоспоримым достоинством системы CARUP является то, что благодаря его свойствам снижается уровень вредных веществ в выхлопных газах. Таким образом, значительно снижается вред, наносимый окружающей среде.

На данном этапе деятельности организации может быть реализован данный проект. Просчитав экономическую эффективность проекта, суть которого сводилась к установке модификатора жидкости радиатора CARUP для предприятия выгодным является проект CARUP, т.е. установка модификатора. Однако исходя из вышепредложенных данных целесообразнее установка