

Нормативные значения установлены для двух коэффициентов: текущей ликвидности $< 1,7$ и обеспеченности собственными средствами $< 0,3$.

Следует отметить, что для анализа финансовой устойчивости и кредитоспособности субъекта хозяйствования перечисленных выше коэффициентов недостаточно. Чтобы получить более точную оценку финансового состояния предприятия, необходимо расширить круг используемых показателей ликвидности. Общепринятыми считаются коэффициенты абсолютной, текущей и критической ликвидности, так как в увязке они позволяют дать наиболее полную оценку кредитоспособности предприятия. Показатели ликвидности и финансовой устойчивости взаимно дополняют друг друга. Если их рассматривать в совокупности, то можно получить более точное представление о финансовом состоянии предприятия. Показатели финансовой устойчивости в реестре необходимо дополнить коэффициентами маневренности и соотношения собственных и оборотных средств. Кредитоспособность предприятия зависит от того, насколько быстро средства, вложенные в активы, превращаются в реальные деньги. Коэффициенты оборачиваемости, изучаемые в динамике, позволяют дополнить оценку финансовой устойчивости заемщика, полученную на основе показателей ликвидности.

Еще одним недостатком данной системы показателей является то, что отсутствуют норма-

тивные значения для коэффициентов финансовой независимости и отдачи всех активов, а значения коэффициентов текущей ликвидности и обеспеченности собственными средствами не совпадают с рекомендуемыми отечественными и зарубежными специалистами нормативами и не имеют нижней критериальной границы. Это осложняет оценку финансовой устойчивости и кредитоспособности субъекта хозяйствования, так как невозможно установить, до какого предела может снижаться значение используемых коэффициентов.

Исследование по данному вопросу осложняется также отсутствием доступа к информации, необходимой для расчета показателей по отдельному предприятию или группе предприятий. Министерством статистики и анализа Республики Беларусь публикуются только среднеотраслевые значения уже подсчитанных коэффициентов.

Существующая система оценки кредитоспособности субъектов хозяйствования требует дальнейшего изучения и доработки. Необходимость этого обуславливается условиями возрастающего спроса предприятий на банковские кредиты. А для снижения кредитных рисков, связанных с невозвратом кредитов, банками проводится расчет финансовых показателей. И от значений коэффициентов напрямую зависит решение вопроса о предоставлении кредитов субъектам хозяйствования.

А.Г. Ефименко, канд. экон. наук БГЭУ

Е.Н. Клипперт, канд. экон. наук, доцент БГЭУ

АНАЛИЗ СИСТЕМЫ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА НА ПРЕДПРИЯТИЯХ АПК

Применяемая в настоящее время технико-экономическая оценка эффективности использования автомобильного транспорта на предприятиях АПК не в полной мере отражает состояние развития транспортного процесса, внутренние закономерности и особенности эксплуатации автотранспорта на перевозке грузов, что необходимо для нормального функционирования агропромышленного производства. Именно поэтому в условиях становления рыночных отношений особого внимания заслуживают вопросы разработки и применения такой системы взаимосвязанных показателей, которая позволила бы установить уровень организации и эффективности использования автомобильного транспорта в агропромышленном производстве, выделить главные факторы и измерить их действие.

Результаты проведенных исследований по поводу применения различных систем показателей свидетельствуют о том, что принципиальных различий в характеристике показателей нет.

Имеют лишь место особенности группировки отдельных показателей в зависимости от поставленных управленческих задач. Для комплексной оценки эффективности использования автомобильного транспорта, по нашему мнению, в системе управления целесообразно выделить следующие основные моменты, отражающие уровень развития автотранспорта, организацию автотранспортного обслуживания; оценку результативности использования автопарка; эффективность использования автомобильного транспорта.

Для оценки уровня развития автотранспорта на предприятиях АПК необходимо рассчитать и проанализировать показатели обеспеченности производства автотранспортом, состава и структуры автомобильного транспорта, а также показатели объема выполненных работ и оказанных услуг. Более подробно данные показатели представлены на рис. 1.

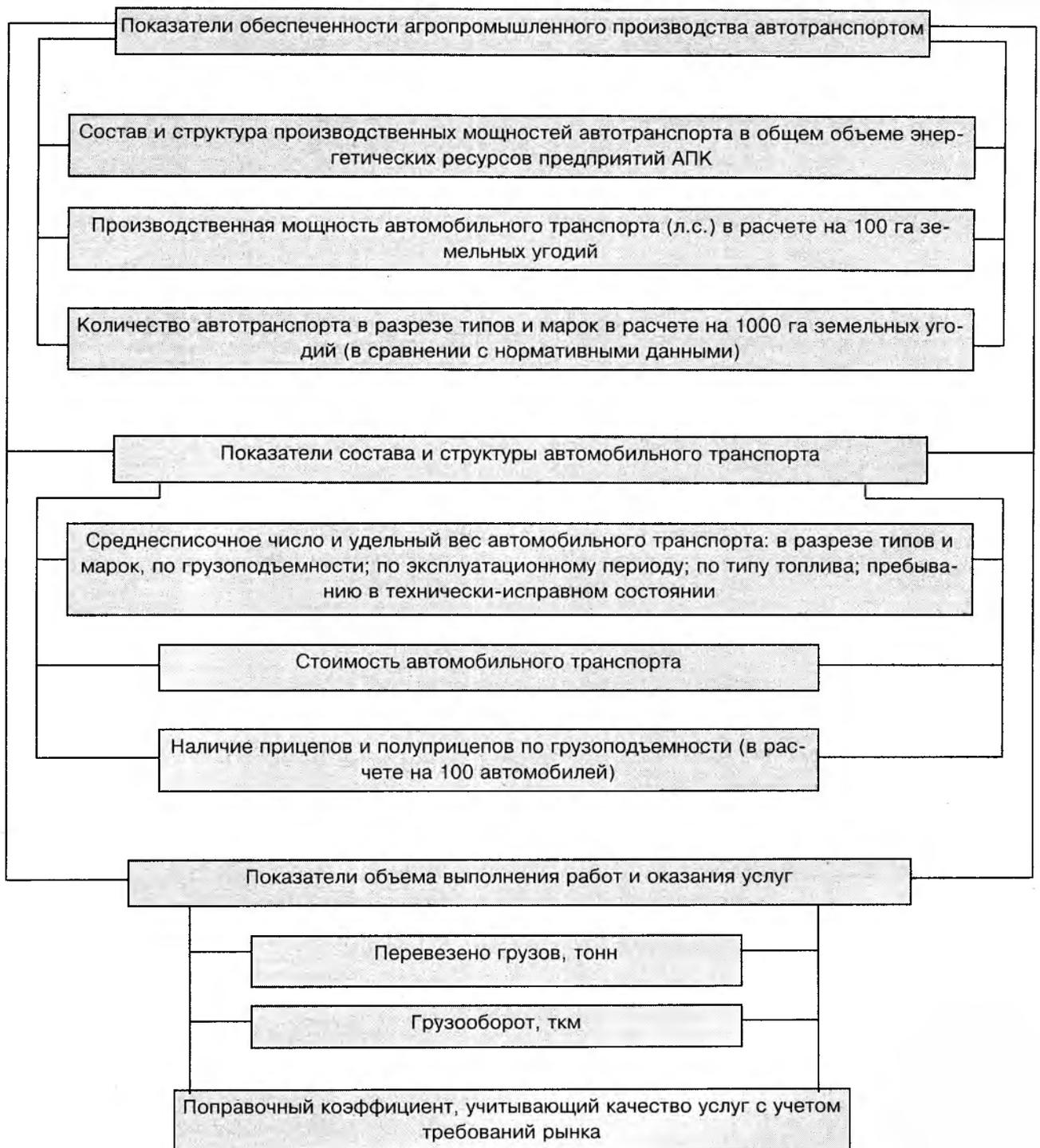


Рис. 1. Система показателей оценки уровня развития автомобильного транспорта

По нашему мнению, наиболее полно будет характеризовать объем выполненных работ и оказанных услуг так называемый "поправочный коэффициент, учитывающий качество услуг с учетом требований рынка". Здесь будут заложены качественные показатели: скорость выполнения услуг, сохранность перевозимого груза, эксплуатационная надежность транспортных услуг,

уровень механизации транспортного процесса, география перевозок.

Организацию автотранспортного обслуживания будут характеризовать показатели уровня организации использования автомобильного транспорта, а также показатели экстенсивного и интенсивного использования автомобилей (рис. 2).

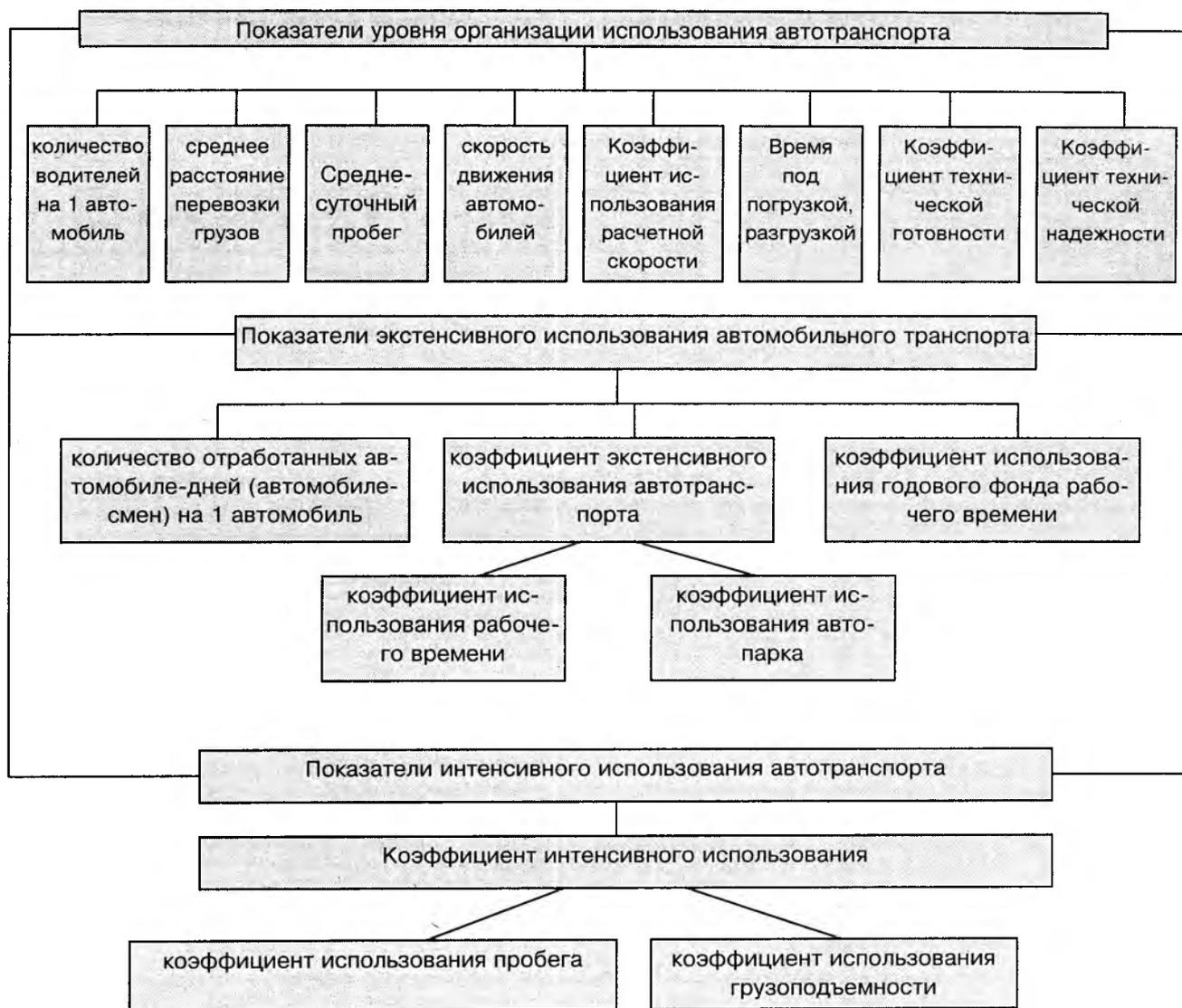


Рис. 2. Система показателей организации автотранспортного обслуживания

Результаты проведенных исследований также показали, что на уровень организации использования автотранспорта на предприятиях АПК существенное влияние оказывают как численность водителей в расчете на 1 автомобиль, так и среднее расстояние перевозки, среднесуточный пробег.

Анализируя показатели уровня организации использования автотранспорта необходимо отметить, что наиболее существенное влияние на данный показатель оказывает численность водителей в расчете на 1 автомобиль, среднее расстояние перевозок, среднесуточный пробег. Скорость движения автомобилей (техническая, эксплуатационная) наряду с техническим состоянием отражает уровень механизации погрузочно-разгрузочных работ. В этой связи важно рассчитать и проанализировать коэффициент использования расчетной скорости, так как его недоучет

оказывает существенное влияние на управление транспортным процессом.

Для наиболее полного установления неиспользованных резервов рабочего времени при анализе целесообразно рассчитывать коэффициенты технической готовности и технической надежности. Первый показатель определяется, как отношение количества автомобиле-дней нахождения в исправном состоянии к числу автомобиле-дней пребывания на предприятии. Разность между единицей и этим коэффициентом будет характеризовать уровень целодневных простоев автотранспорта из-за неисправности и в период технического обслуживания (сюда не относятся простои транспорта из-за отсутствия горючесмазочных материалов). Второй коэффициент исчисляется как отношение количества отработанных автомобиле-дней за определенный период к числу отработанных автомобиле-дней и ав-

томobile-дней простоев из-за технической неисправности и во время технического обслуживания. Необходимо отметить, что расчет выше-названных коэффициентов по автотранспорту в настоящее время на агропромышленных предприятиях не представляется возможным из-за отсутствия данных в учете о простоях автомобилей в период ремонта и технического обслуживания.

Основные показатели экстенсивной эксплуатации автотранспорта - количество отработанных автомобиле-дней (автомобиле-смен) на 1 автомобиль, коэффициент использования рабочего времени, коэффициент использования годового фонда рабочего времени. Коэффициент использования рабочего времени по автопарку (Квр) ряд ученых предлагают определять по следующей формуле:

$$K_{вр} = \frac{D_u}{D_c} \cdot K_d,$$

где D_u - автомобиле-дни, отработанные условными эталонными автомобилями; D_c - автомобиле-дни содержания условных эталонных ав-

томобилей на предприятии; K_d - коэффициент, показывающий часы работы автопарка.

Так как в транспортном процессе участвуют автомобили разных типов и марок и перевозка грузов совершается на различные расстояния, то эквивалентность выполненной автотранспортом работы рекомендуется проводить с учетом материально-трудовых затрат на перевозку одной тонны груза первого класса на расстояние 10 км по дороге первой группы условным эталонным автомобилем. Данный показатель будет характеризовать использование автомобильного транспорта с учетом мощности автомобилей и использования рабочего времени в течение рабочего дня, но недостаточно полно. Нами предлагается рассчитывать этот показатель более простым путем: отношение количества отработанных автомобиле-часов за определенный период (Тф) к максимально возможному количеству автомобиле-часов за тот же период (Тmax).

Система показателей оценки результативности использования автопарка представлена на рис. 3.

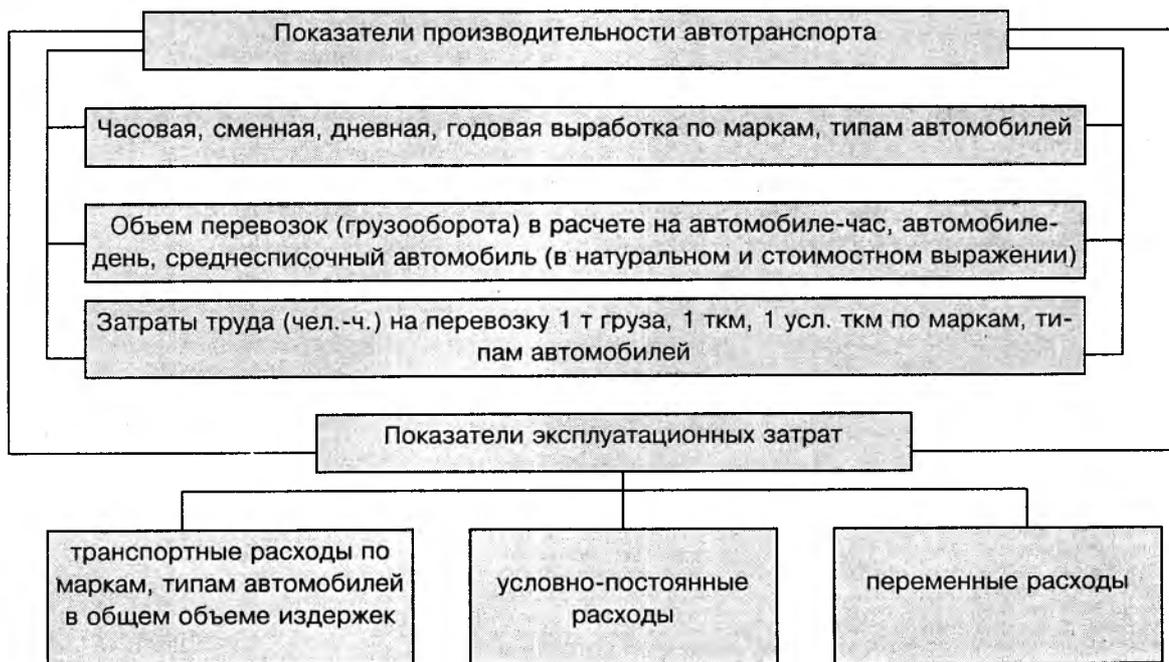


Рис. 3. Система показателей оценки результативности использования автопарка

Важное значение при оценке использования грузового автотранспорта имеет изучение показателей выработки (интенсивной загрузки) машин. Все показатели выработки можно подразделить на индивидуальные и обобщающие. Индивидуальные показатели характеризуют производительность работы отдельных машин. Обобщающие показатели рассчитываются по маркам машин или всему автопарку.

Наиболее важным показателем производительности грузового автотранспорта в современных условиях является объем перевозок грузов и грузооборот в расчете на одну среднесписочную автомобиле-тонну ($Оп, гр$), который можно рассчитать по следующей формуле:

$$Оп, гр = \frac{П, Гр}{Общ. гр. авт.},$$

где П, Гр - соответственно объем перевезенных грузов в тоннах или выполненный грузооборот в ткм; *Общ.гр.авт.* - общая грузоподъемность автопарка.

Уровень общественно-необходимых затрат на доставку груза к месту назначения характеризует транспортный фактор. Поэтому актуальным на современном этапе является снижение удельного веса данных затрат в структуре себестоимости продукции. Кроме показателей эксплуатационных затрат по маркам, типам автомобилей, считаем целесообразным данные расходы подразделять на переменные и условно-постоянные. Переменные затраты зависят от объема грузооборота. Они включают зарплату водителей, работающих на сдельной форме оплаты труда, стоимость нефтепродуктов, затраты на техническое обслуживание и ремонт автомобилей, износ автопокрышек, амортизацию автомобилей, которая начисляется от балансовой стоимости машин на 1000 км пробега. При увеличении объема грузооборота сумма этих расходов будет возрастать. Условно-постоянные затраты не изменяются при увеличении или уменьшении объема грузооборота. К ним относятся оплата труда автомеханика, заведующего автогаражом, диспетчера, бухгалтера по автотранспорту и другого инженерно-технического и обслуживающего персонала предприятий, а также отчисления на социальные нужды этой категории работников, расходы на

управление и организацию работы автопарка и др. Зависимость суммы затрат от объема грузооборота можно выразить следующей формулой:

$Z = ПЗ + Пер.З \cdot V_{гр}$, где Z - сумма затрат на содержание и эксплуатацию автотранспорта; ПЗ - сумма условно-постоянных затрат; Пер.З - сумма переменных затрат на 1 ткм; $V_{гр}$ - объем грузооборота, ткм.

Следует отметить, что условно-постоянные затраты не будут зависеть от изменения объема производства или выполнения работ только при условии, если не изменится производственная мощность предприятия, в данном случае автомобильного транспорта, площадь гаража, ремонтной мастерской и др. Если же производственные мощности изменяются, то меняется и сумма условно-постоянных затрат. Кроме того, они могут изменяться на протяжении времени в связи с инфляционными процессами, так как растут зарплата ИТР, сумма амортизации, проценты за кредит и т.д. Могут изменяться и переменные расходы на единицу выполненных работ и услуг по независимым внешним (повышение цен на нефтепродукты, рост зарплаты) и по внутренним (изменение производительности труда, экономия или перерасход ГСМ) причинам.

При изучении производственных результатов работы автопарка и каждого работника необходима общая оценка показателей эффективности использования автотранспорта (рис. 4).



Рис. 4. Система показателей эффективности использования автомобильного транспорта

Повышению эффективности использования автотранспорта будет способствовать организация прокатных пунктов как на базе предприятий материально-технического снабжения, ремонтно-технических организаций, так и непосредственно на предприятиях АПК. При предоставлении на прокат автомобилей плата за их использование будет производиться за 1 час работы, за 1 тонну перевезенного груза, 1 км пробега с грузом (ткм) и 1 км пробега без груза по маркам автомобилей. Однозначно здесь необходимо отметить, что цена на транспортные услуги в условиях становления рыночных отношений будет формироваться на основании спроса и предложения (другими словами - цена предложения).

При лизинговых сделках арендную плату (Ап) необходимо рассчитывать по следующей формуле:

$$Aп \approx \frac{Ц + П + Н + С}{М},$$

где Ц - покупная цена грузовых автомобилей; П - проценты по кредиту, накладные расходы (сюда же закладывается прибыль лизинговой компании); Н - налоги; С - страховая премия; М - число месяцев срока аренды.

Расход топлива на 1 ткм характеризует топливную экономичность автомобилей (или, так называемую, энергоёмкость работ). В настоящее время в связи с поэтапным переходом на дизелизацию автотранспорта имеет важное значение расчет данного показателя.

Основным обобщающим показателем эффективности использования автотранспорта является себестоимость 1 ткм. В ней синтезируются все стороны работы автотранспорта. Важно при

этом сопоставлять фактический уровень себестоимости с нормативным и средним по отрасли.

Один из наиболее важных обобщающих показателей оценки работы автотранспорта - коэффициент эффективности использования автомобилей (Кэф.). Его можно определить двумя способами:

а) умножением коэффициента экстенсивной загрузки на коэффициент интенсивной загрузки автомобилей;

б) отношением фактической выработки автопарка и нормативной.

Для более полной оценки использования автотранспорта на предприятиях АПК необходимо при их определении учитывать качество выполненных работ. Тогда уровень использования автомобильного парка можно оценить с помощью коэффициента интегральной загрузки:

$$Кинт = Кэф \cdot Кк,$$

где Кинт - коэффициент интегральной загрузки; Кэф - коэффициент эффективности использования автомобилей; Кк - коэффициент качества выполненных работ, определяемый как отношение фактического количества оценочных баллов к возможному.

В этом случае будут учтены показатели интенсивной и экстенсивной загрузки автотранспорта, а также качество выполненных им работ, которое должно отражаться в регистрах бухгалтерского учета.

Таким образом, предлагаемая система показателей позволит провести комплексный анализ обслуживания агропромышленного производства автомобильным транспортом по определенной схеме с группировкой управленческих задач по соответствующим направлениям.

А.И. Якимов, канд. техн. наук, доцент

С.А. Альховик Могилевский машиностроительный институт

УЧЕТ И АНАЛИЗ ВЛИЯНИЯ ИНФЛЯЦИОННОГО ФАКТОРА НА РЕНТАБЕЛЬНОСТЬ ТОВАРНОЙ ПРОДУКЦИИ

Инфляция характеризуется обесценением национальной валюты, т.е. снижением ее покупательной способности и общим повышением цен в государстве. В различных случаях влияние инфляционного процесса сказывается неодинаково. Например, если кредитор теряет часть дохода за счет обесценения денежных средств, то заемщик может получить возможность погасить задолженность деньгами сниженной покупательной способности.

Во избежание ошибок и потерь в условиях снижения покупательной способности денег учитывают механизм влияния инфляции на результат

операций с товарной продукцией, в частности, на ее рентабельность.

Во многих практических случаях устанавливают величину прибыли как определенный процент к себестоимости, и в результате цены обеспечивают приемлемую отдачу на задействованные активы. Такая практика предпочтительна, если у всех изделий примерно одинаковая себестоимость в расчете на одно изделие и/или объем активов, задействованных в производстве, изменяется пропорционально себестоимости изделий. При этом цена Цп включает себестоимость С единицы продукции и рентабельность R: