

УДК 656.2.002 (476)

Е. А. Карем

Белорусская железная дорога

О. В. Данилова, Т. Е. Кабирова

Белорусский государственный университет транспорта

ОСОБЕННОСТИ АНАЛИЗА ФИНАНСОВОГО СОСТОЯНИЯ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Рассматриваются особенности проведения анализа финансового состояния Белорусской железной дороги.

Реальные условия функционирования предприятия обуславливают необходимость проведения объективного и всестороннего финансового анализа хозяйственных операций, который позволяет определить особенности его деятельности, недостатки в работе и причины их возникновения, а также на основе полученных результатов выработать конкретные рекомендации по интенсификации деятельности.

Финансовое состояние – это важнейшая характеристика экономической деятельности предприятия во внешней среде. Оно определяет конкурентоспособность предприятия, его потенциал в деловом сотрудничестве, оценивает, в какой степени гарантированы экономические интересы самого предприятия и его партнеров по финансовым и другим отношениям.

На показатели деятельности предприятий оказывают воздействие как экономические, так и организационные факторы. Кроме того, предприятия как самостоятельные экономические субъекты хозяйственной деятельности обладают правом распределять результаты деятельности, т.е. прибыль, имеют экономическую свободу в выборе партнеров и делают этот выбор исходя из целей экономической целесообразности и собственной выгоды. Необходимым элементом их хозяйствования в современных условиях является самостоятельность в организации снабжения производства сырьем, оплате персонала и распоряжении произведенной продукцией, а также в решении вопросов, касающихся финансирования капитальных вложений, обеспечения предприятия оборотными средствами, и иных задач исходя из собственного видения перспектив осуществления производственной деятельности. Таковы основные элементы самостоятельной деятельности любого предприятия и на основе их учета строится система финансового анализа.

Учитывая то обстоятельство, что предприятие является одновременно и

субъектом, и объектом отношений в рыночной экономике, а также то, что оно обладает различными возможностями, наиболее важным представляется определение факторов, оказывающих влияние на финансовое состояние предприятия.

С точки зрения влияния на финансовое состояние предприятия определяющими внутренними факторами являются:

- отраслевая принадлежность предприятия;
- состав и структура выпускаемой продукции и оказываемых услуг, и доля в общем платежеспособном спросе;
- величина и структура издержек, их динамика по сравнению с денежными доходами;
- состояние имущества и финансовых ресурсов, включая запасы и резервы, их состав и структуру;
- технология и модель организации производства и управления и т.д.

К внешним факторам, влияющим на финансовое состояние предприятия относятся:

- экономические условия хозяйствования;
- платежеспособный спрос потребителей;
- экономическая и финансово-кредитная политика правительства и принимаемые им решения;
- общая политическая и экономическая стабильность;
- конкуренция и т.д.

Однако на методику проведения анализа финансового состояния предприятий Белорусской железной дороги кроме выше перечисленных факторов оказывают влияние и особенности, связанные как со спецификой деятельности, так и с процессом формирования исходной информации.

В первую очередь особенности анализа финансового состояния связаны с тем, что Белорусская железная дорога является монополистом на рынке транспортных услуг Республики Беларусь и, следовательно, цели исследования будут несколько иными, чем для предприятий других отраслей народного хозяйства.

Так на второй план отступают задачи, связанные с определением и повышением конкурентоспособности продукции предприятий, а на передний план выдвигаются задачи, связанные с прогнозированием возможных финансовых результатов, экономической рентабельности исходя из реальных условий хозяйственной деятельности и наличия собственных и заемных ресурсов, разработка моделей финансового состояния при разнообразных вариантах использования ресурсов с целью более рационального распределения и перераспределения прибыли между отделениями дороги и структурными подразделениями.

Кроме того, анализ деятельности железной дороги связан с рядом особенностей, таких как:

- территориальная разобщенность;
- взаиморасчеты между структурными подразделениями и дорогой;
- массовость продукции, выраженной в тонно-километрах и пассажиро-километрах, и отсутствие у продукции транспорта материально-качественной формы. Необходимо также учитывать противоречивость потребности транспорта по отношению к народному хозяйству. С одной стороны, необходимо увеличение перевозок в соответствии с растущим объемом производства, но с другой, перевозка — дополнительный расход, транспортные расходы — весомая составляющая себестоимости материального производства, в сокращении которой очень заинтересовано народное хозяйство. Ликвидация верашоватых перевозок — крупнейшая народнохозяйственная проблема;

- трудность в ряде случаев воздействия со стороны предприятия на развитие своей продукции. Это относится к транзиту и вывозу, т. е. поступлению с точки зрения, на размеры которого дорога не может оказать почти никакого влияния, а следовательно, и на объем своей прибыли.

Особенности методики проведения анализа финансового состояния обусловлены также рядом проблем, связанных с формированием исходной информации. К ним относятся:

- отсутствие полного необходимого объема на разных уровнях управления, так полный объем информации можно получить только на уровне управления дороги;

- невозможность проверки достоверности исходной информации в связи с формированием ее на разных уровнях управления;

- недостаточная детализация для выполнения сравнительного анализа по отдельным направлениям;

- сопоставимость, так например, группировка расходов по элементам затрат, а доходов — по видам перевозок.

Не смотря на рассмотренные особенности, оказывающие влияние на методику анализа финансового состояния Белорусской железной дороги, аналитическое исследование осуществляется по следующим традиционным этапам:

- анализ финансовой устойчивости;
- анализ оборачиваемости капитала;
- анализ платежеспособности (ликвидности);
- анализ рентабельности.

Общепринятая методика должна быть расширена интегральной оценкой достигнутых конечных результатов и эффективности использования ресурсов и анализом объема работы.

Введение дополнительных разделов анализа обусловлено в первую очередь тем, что анализ финансового состояния по существующим методикам дает возможность определения показателей только на определенный момент

времени по данным бухгалтерской отчетности и не учитывает различий объемах работы отделений дороги, их возможностей, специфики деятельности структурных подразделений, входящих в состав того или иного отделения, существующих принципов финансирования.

Кроме того, введение дополнительного раздела анализа при оценке финансового состояния позволит использовать экономические рычаги в управлении финансовыми ресурсами дороги. Отделения дороги, добившиеся лучших результатов, как по показателям финансовой устойчивости, платежеспособности, так и по показателям конечных результатов, эффективности использования ресурсов, должны экономически поощряться Управлением дороги. Экономическое поощрение может быть реализовано в различных формах: выделение дополнительного финансирования, возыятие подучной экономии затрат, премирование руководства отделения дороги и т.д.

В ходе проведенного анализа финансового состояния Белорусской железной дороги были установлены показатели, которые характерны для транспорта и которые рассчитывать вообще нецелесообразно.

Так на первом этапе анализа финансовую устойчивость и гибкость предприятия характеризует ряд показателей, таких как обобщающий показатель финансовой независимости, коэффициент финансовой зависимости, коэффициент собственности и пр. Все эти показатели превышают нормативы, как по отделениям, так и по дороге в целом. Так значения коэффициентов выражаются: финансовой независимости 94-99 %, финансовой зависимости - 6-13. Хотя данное соотношение показателей финансовой зависимости и независимости характерно для всех предприятий государственной формы собственности, к которой и относится Белорусская железная дорога. Учитывая, что дорога является монополистом, она заведомо является финансово независимой и софинансируемой, поэтому рассчитывать показатели финансовой зависимости, как на уровне дороги, так и дороги в целом, нецелесообразно.

Второй этап - анализ оборачиваемости капитала. Он характеризуется собственным оборотным капиталом, который заключается в анализе оборачиваемости товарных запасов и затрат (сырья, материалов, готовой продукции ПВД) и дебиторской задолженности. Тщательный контроль за дебиторской задолженностью является важным аспектом хорошего финансового управления. Чем выше частота оборота складских запасов, тем короче длительность хранения, меньше использованный капитал и риск хранения, расходы на хранение и тем лучше финансовое состояние и платежеспособность. Особенно это имеет значение, когда необходимо уменьшить или увеличить инвестиции в запасы. Данные показатели необходимо рассчитывать на всех уровнях дороги.

На третьем этапе анализа определяется платежеспособность предприятия на основе характеристики ликвидности текущих активов при помощи коэффициентов:

- текущей ликвидности (нормативное значение по отрасли – 1,3);
 - быстрой ликвидности (нормативное значение по отрасли – 0,7–1,0);
 - абсолютной ликвидности (нормативное значение по отрасли – 0,2–0,25);
- Данные коэффициенты рассчитываются на уровне отделений и Управления дороги и сравниваются с нормативными значениями, поскольку структурные подразделения находятся в полной финансовой зависимости от отделений.

Четвертый этап рассматривает показатели рентабельности. Анализ рентабельности показывает способность активов создавать прибыль. Для структурных подразделений рассчитываются показатели: рентабельность основной деятельности, рентабельность вспомогательной деятельности. Для отделений и Управления дороги кроме данных показателей рассчитывается рентабельность перевозок, а также рентабельность капитала, рентабельность продаж по валовой прибыли, рентабельность продаж по прибыли до вычета налогов и рентабельность продаж по чистой прибыли. Показателям рентабельности на транспорте уделяется наибольшее значение, чем в других отраслях.

Заключительным этапом анализа на транспорте является интегральная оценка достигнутых конечных результатов и эффективности использования ресурсов и анализ объема перевозок. На данном этапе оцениваются величины используемых ресурсов (факторов производства) эффективности их использования, анализируется объем работы по видам перевозок, по видам сообщений, по видам тяги и т.д.

Особое значение анализ финансового состояния должен иметь для руководства железной дороги, эксплуатационная деятельность которой – непрерывное движение, а следовательно, непрерывное изменение обстановки как в структурных подразделениях (станциях, участках, отделениях), так и в отделении и дороге в целом. Причем руководитель в процессе анализа не должен выступать в роли пассивного наблюдателя. Руководить – на основе анализа выработать мероприятия для того, чтобы активно воздействовать на выявленные при анализе факторы и причины, сознательно создавать такую ситуацию, какая необходима в данный момент и данном месте для полного и качественного выполнения планов по перевозкам грузов и пассажиров.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ.

1. Кошаров В.В., Волкова О.Н. Анализ хозяйственной деятельности предприятия – М, 2001. – 194 с.
2. Бердникова Т.Б. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятия: Учебное пособие. – М.: ИНФРА-М, 2001. – 154 с.

Получено 10.02.2003