

рუსь: прынята 20 декабря 2001 г. № 127 (с последующими изменениями и дополнениями) // Нац. реестр правовых актов РБ. – 2002. №8/7664.

4. Инструкция о порядке начисления амортизации основных средств и нематериальных активов: постановление Министерства экономики Республики Беларусь, Министерства финансов Республики Беларусь, Министерства статистики и анализа Республики Беларусь, Министерства архитектуры и строительства Республики Беларусь: принято 24 января 2003 г. №33/10/15/1 (с последующими изменениями и дополнениями) // Нац. реестр правовых актов РБ. – 2001. – №8/7522.

УДК 625.7/.8:658.012.12

Особенности оценки экономического потенциала дорожно-строительного предприятия на примере ДСУ №43

Рингельман О.Г.

(научный руководитель – *Водоносова Т.Н.*)

Белорусский национальный технический университет
Минск, Республика Беларусь

Финансовый анализ деятельности предприятия является одной из составляющих его успешной работы на рынке. В идеале, любое управленческое решение должно оцениваться в контексте его влияния на финансовое «здоровье» фирмы. С другой стороны, руководству любого предприятия важно уметь рационально использовать привлеченные финансовые ресурсы, при этом повышая прибыльность собственного капитала. Эти две концепции, сливаясь воедино, и составляют ключевую тему финансового анализа.

Анализ экономического потенциала основывается на оценке имущественного и финансового состояния предприятия. Имущественное положение характеризуется структурой и динамикой имущества предприятия, а также говорит о состоянии основных средств. Финансовое положение предприятия выражается в образовании, размещении и использовании финансовых ресурсов. Оно характеризуется обеспеченностью финансовыми ресурсами необходимыми для нормальной деятельности предприятия, целесообразно-

ностью и эффективностью их размещения и использования, платежеспособностью и финансовой устойчивостью.

Поскольку диагностика имущественного состояния предприятия строится на данных финансовой отчетности, то для того чтобы придать этим данным экономический смысл производится предварительная обработка отчетности: группировка статей баланса в отдельные специфические группы по признаку ликвидности и срочности обязательств, соответственно статьи актива и пассива. Баланс приобретает укрупненный, агрегированный вид, т.е. становится уплотненным. Это дает возможность провести структурно-динамический анализ имущественного положения предприятия.

В составе актива анализируемого предприятия основной капитал превышает оборотный капитал, то есть преобладает долгосрочный капитал. Следует отметить, что капитал «тяжёлый», в том числе и оборотный.

Большую часть оборотных активов составляют запасы (это характерная особенность для дорожной отрасли), на их долю приходится в среднем 69% общей суммы оборотных активов. Запасы – низко ликвидная часть оборотного капитала. Таким образом, финансы предприятия вложены в материальные активы и очень мало свободных денег – это риск, однако рост запасов оправдан увеличением объемов работ.

Основную часть собственного капитала составляет добавочный фонд, который как источник средств предприятия, образуется в результате переоценки имущества предприятия, то есть эти средства нельзя рассматривать как реальный капитал предприятия.

Доля привлеченного капитала ДСУ-43 превышает долю дебиторской задолженности, что является характерной особенностью для дорожной отрасли.

Проведя анализ уплотненного баланса-нетто ДСУ-43 можно сказать, что его структура стабильна, так как имеется увеличение привлечённого капитала и собственный капитал приблизительно равен добавочному фонду.

Значительную долю капитала предприятия составляют основные средства, т.е. преобладает «медленный» капитал. Это существенно снижает мобильность ДСУ-43, ограничивает возможности предприятия и привязывает его к определённой рынку.

Несмотря на то, что дорожные работы требуют высокого уровня механизации, доля активной части основных фондов снижается.

Это заставляет использовать технику с высокой отдачей, так как объем работ при этом не снизился, а фондоотдача активной части повысилась.

Коэффициент годности основных средств отражает текущее имущественное состояние предприятия. Он имеет удовлетворительное значение 44%, но опасная (экономически) граница всё же близка. Следует также отметить, что при таком недостаточно высоком коэффициенте годности у предприятия увеличивается технический риск. Если доля активной части основных средств и дальше будет уменьшаться и коэффициент годности останется прежним, то это может сказаться на уменьшении прибыли по причине увеличения числа отказов техники, а соответственно, потере объемов работ.

В целом мы можем констатировать удовлетворительную структуру капитала при незначительном ухудшении его качества. Имущественное положение удовлетворительное, но имеется тенденция к ухудшению.

Анализируя платежеспособность, необходимо отметить, что ДСУ-43 не располагает собственными оборотными средствами. Это объясняется тем, что ДСУ-43 сильно зависимо от вышестоящего треста, который и перечисляет ему денежные средства. Наблюдается тенденция уменьшения суммы собственных оборотных средств, что не есть хорошо.

Значения коэффициента текущей ликвидности не укладывается ни в какие нормы (у нас 0,935 – 0,738, а норматив 1,2). Это очень плохо. Снижение коэффициента текущей ликвидности настораживает контрагентов, а если учесть, что он и так низок, то это совсем плохо. Но рассмотрев подробнее результаты факторного анализа мы увидим, что реальная текущая платёжеспособность тем не менее может иметь место, так как контрагенты доверяют предприятию свои средства (под объём дорожно-строительных работ). Снижение дебиторской задолженности также положительная сторона динамики коэффициента. Доля запасов увеличивается, что тоже обосновано и в критическом случае можно рассчитывать запасами, хоть и с потерями для организации.

В целом можно утверждать, что ситуация с платёжеспособностью не так плоха как это видно по коэффициенту текущей ликвидности.

Рассмотрим финансовую устойчивость предприятия на следующих показателях:

1) Коэффициент концентрации собственного капитала (финансовой независимости) показывает, какая его часть приходится на единицу авансированного капитала. Чем выше значение этого показателя, тем более устойчивым, стабильным и независимым в финансовом плане является предприятие от внешних кредиторов. ДСУ-43 работает в основном за счет собственного капитала, который составляет более 56,8% суммы авансированного капитала, но следует заметить, что присутствует тенденция к уменьшению собственного капитала, а как следствие, увеличение зависимости от чужих средств. Наличие заемных средств, с одной стороны, является ускорителем развития строительной организации и средством повышения эффективности ее деятельности, с другой - это свидетельство снижения финансовой устойчивости и повышения степени риска.

2) Наиболее важным показателем финансовой устойчивости является коэффициент структуры капитала. В 2007-2008гг происходит увеличение данного коэффициента, что говорит об увеличении доли привлеченного капитала, а следовательно, и зависимости от внешних источников. Такое усиление зависимости произошло главным образом за счет увеличения суммы привлеченного капитала в виде средств контрагентов. Это свидетельствует о доверии инвесторов, которые дают предприятию возможность заработать дополнительную прибыль, но это и риск.

Результаты оценки финансовой устойчивости ДСУ-43 показали, что руководство предприятия старается достаточно активно работать с заемным капиталом контрагентов, но остаётся при этом зависимым от внешних источников финансирования.

Рынок дорожно-строительных работ в Республике Беларусь ограничен по объему и по инвестиционным возможностям. Поиск более выгодных работ ограничен программой развития дорожной сети республики. В связи с этим предприятию надо стремиться завоевывать новые рынки, в частности – европейские. ДСУ-43 в состоянии предложить цену своих услуг приемлемую в Европе, но высокую для Беларуси. Возникает вопрос: где взять средства на модернизацию парка машин, на организацию работ на удаленном расстоянии и прочее. По моему мнению, успешная работа предприятия без привлечения заемного капитала невозможна.

Конечно, потенциальные партнеры рискуют, вкладывая свои финансовые ресурсы в развитие ДСУ-43. Тем не менее, недостатки финансового состояния компенсируются наличием большого экономического потенциала, опыта выполнения дорожно-строительных работ, высоким качеством выполнения работ и имиджем предприятия.

ЛИТЕРАТУРА

1. Баканов, М.И. Теория анализа хозяйственной деятельности / М.И. Баканов, А.Д. Шеремет. – М., 2000.
2. Ковалёв, В.В. Финансовый анализ: методы и процедуры / В.В. Ковалёв. – М., 2002.
3. Савицкая, Г.В. Анализ хозяйственной деятельности предприятия / Г.В. Савицкая. – Минск, 2004.

УДК 69:658(075.32)

Формирование сметной стоимости строительства в США

Митюрин Е.В.

(научный руководитель – *Голубова О.С.*)

Белорусский национальный технический университет
Минск, Республика Беларусь

Одним из основополагающих принципов деятельности строительных фирм в США при реализации инвестиционных проектов является достоверное определение стоимости всего проекта, отдельных его частей, этапов или видов работ. Нормативная база США считается более развитой, чем в РБ, так как она включает более 100.000 единичных расценок. У нас же порядка 41.000. Как правило, ежегодно эти нормативы уточняются.

В США различают две группы методов расчета сметной стоимости: концептуальные и проектные. Первые базируются на выделении в качестве расчетных параметров одного или нескольких наиболее важных показателей или факторов. Проектные методы предполагают наличие детальной информации, характеризующей генплан объекта, номенклатуру и стоимость оборудования.

В процессе формирования договорной цены в США выделяют 4 стадии: