

ального ущерба, причиненного имущественным или материальным объектам, интересам участников деловой активности в процессе деятельности фирмы.

Страхование ответственности – это отрасль страхования, обеспечивающая возмещение страхователем потерь, связанных с причинением им вреда по вине третьих лиц (физических или юридических). В этой отрасли объектами страховой защиты являются имущественные и личные деловые интересы страхователей, деловые интересы других субъектов бизнеса, которым может быть причинен ущерб при неправильных действиях или бездействии в процессе осуществлении сделки. В данной отрасли страхования принято выделять две подотрасли: страхование индивидуальной гражданской ответственности и страхование предпринимательских рисков. Так, по страхованию индивидуальной гражданской ответственности владелец автотранспортного средства может за сравнительно невысокую плату приобрести право передачи на страховую компанию выплату материальной компенсации пострадавшим в ДТП, происшедшем с его участием или по его вине.

К объектам страхования предпринимательских рисков относят материальные и финансовые ресурсы, включая инвестиционные, коммерческие (в том числе биржевые, сделки, банковские депозиты), субъектов бизнеса.

Страховой бизнес также включает в свой состав сострахование и перестрахование.

Сострахование заключается в том, что две (и более) страховые компании принимают на совместную страховую защиту крупные (по денежной оценке) риски определенными, согласованными между собой долями, и это отражается

в страховом полисе. Страховщики в этом случае называются состраховщиками, все они подписывают такой общий коллективный полис, выдаваемый страхователю.

Перестрахование – риск выплаты страхового возмещения, взятый на себя страховщиком по договору страхования, которым может им полностью или частично застрахован у другого страховщика (страховщиков) в соответствии с заключенными страховыми компаниями договором перестрахования. В таком случае сторонами страховой сделки (договора) становятся перестрахователь и перестраховщик. Ответственность же перед страхователем по основному договору страхования несет страховщик, поскольку он является субъектом именно этого основного договора.

Новую предпринимательскую фирму, специализировавшуюся на предоставлении страховых услуг, в странах с рыночно ориентированной экономикой создать довольно сложно, однако в 1990-е годы в короткие сроки в России было зарегистрировано более 300 страховых компаний [1, с. 237]. В современных условиях страховые компании создаются, как правило, в виде акционерных обществ, со свободной продажей своих акций. Хорошей репутацией пользуются отечественные страховые компании «Ингосстрах», РОСНО, «Военно-страховая компания», компания «Спасские ворота».

Список литературы

1. Рубин, Ю.Б. Основы бизнеса : учебник / Ю.Б. Рубин. – М. : Маркет Д.С., 2006.
2. Авагян, Г.Л. Деньги, кредит, банки : учеб. пособие / Г.Л. Авагян, Т.М. Ханина. Т.П. Носова. – М. : Магистр, ИНФРА-М, 2011.

«Экономика и менеджмент»,

Тайланд (Бангкок, Паттайа), 20-30 декабря 2013 г.

Экономические науки

ПУТИ ПОВЫШЕНИЯ ОЦЕНКИ ИМУЩЕСТВЕННОГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

Симоненко Н.Н., Симоненко В.Н.

*Комсомольский-на-Амуре государственный
технический университет, Комсомольск-на-Амуре,
e-mail: simonenko@knastu.ru*

Экономический потенциал предприятия можно охарактеризовать с двух позиций: с позиции его имущественного положения и с позиции его финансового состояния. Эти обе стороны финансового положения предприятия взаимосвязаны: нерациональная структура имущества, его некачественный состав способны привести предприятие к ухудшению финансового положения, и наоборот.

Имущество транспортного предприятия является основой его финансово-хозяйственной

деятельности. Анализ состава и динамики имущества позволяет установить размер абсолютного и относительного прироста или снижения всего имущества предприятия и отдельных его видов. Прирост (снижение) активов свидетельствует о расширении (сужении) основной деятельности предприятия [1].

Оценка размещения и структуры имущества предприятия имеет первостепенное значение для определения финансового состояния предприятия. Имущество предназначено для производства и реализации продукции, выполнения работ, оказания услуг. Создание предприятия как юридического лица предполагает наличие финансовых ресурсов для приобретения необходимого имущества. Чтобы исключить проявление предпосылок финансовой нестабильности, субъект хозяйствования должен создать рациональную структуру имущества и постоянно оценивать

происходящие изменения в его составе. Отмеченное свидетельствует об актуальности темы исследования имущественного состояния транспортной организации, именно от состава и структуры имущества и управления им зависит результат всей финансово-хозяйственной деятельности предприятия – получение прибыли.

Целью исследования поставлено выявление путей улучшения оценки имущественного положения транспортной организации. Предметом исследования выбрана система показателей оценки имущественного состояния транспортного предприятия. Объект исследования – муниципальное унитарное предприятие «Пассажирское автотранспортное предприятие» г. Амурска Хабаровского края.

Для проведения анализа имущественного состояния предприятия применяют две группы

взаимосвязанных и взаимообусловленных приемов анализа, направленных на достижение определенных результатов в конкретных условиях: традиционные и математические. На практике при проведении анализа часто используют такие основные методы: горизонтальный, вертикальный, факторный, сравнительный, анализ относительных показателей [2]. В значительной степени финансовое состояние предприятия и его устойчивость зависят от того, каким имуществом располагает предприятие, в какие активы вложен капитал, какой доход они приносят.

Прибыльная деятельность предприятия определяется его финансовыми показателями, позволяющими как контролировать предприятие в целом, так и оперировать ими для увеличения прибыльности (табл. 1).

Таблица 1

Основные финансовые показатели деятельности МУП ПАТП г. Амурска
Хабаровского края (тыс. руб.)

Показатели	2010 г.	2011 г.	2012 г.	Прирост 2012 к 2010 г.	
				абсолютн.	относит. (%)
Выручка от продаж	217046	238233	248442	31396	14,5
Себестоимость	188216	211900	215084	26868	14,3
Валовая прибыль	28830	26333	33358	4528	15,7
Управленческие расходы	23770	21169	22285	-1485	-6,2
Прибыль от продаж	5060	5164	11073	6013	118,8
Прочие доходы	–	–	1981	1981	–
Прочие расходы	3464	5303	2092	-1372	-39,6
Прибыль до налогообложения	1596	-139	7090	5494	344,2
Текущий налог на прибыль	–	–	–	–	–
Отложенные налоговые обязательства	–	–	1018	1018	–
Отложенные налоговые активы	1596	–	–	-1596	0
Чистая прибыль	0	-139	6072	6072	–

Как видно из табл. 1, наблюдается динамика устойчивого роста основных финансовых показателей, отражающих результаты хозяйственной деятельности. В целом финансовый 2012 г. МУП ПАТП завершило со значительным объемом чистой прибыли, в то время как в 2010 г. прибыли не было совсем, а по итогам 2011 г. даже имело убытки. Выбранную финансовую стратегию предприятия можно считать удачной, она позволила оптимизировать имеющиеся резервы.

Анализ состава и структуры активов предприятия осуществлен на основании бухгалтерского баланса предприятия (табл. 2). Горизонтальный анализ активов автотранспортного предприятия показывает увеличение его имущественного потенциала. Это подтверждает-

ся положительной динамикой роста итога баланса. В целом за тои года который возрос на 13791 тыс. руб. (20,8%) в сравнении с 2010 г. Во внеоборотных активах основной прирост происходил за счет увеличения объемов основных средств, материально-техническая база предприятия возросла за счет пополнения парка автобусов. Достаточно умеренно произошло абсолютное увеличение дебиторской задолженности и денежных средств, но в относительных показателях темп прироста денежных средств составил на конец 2012 г. 179,1%, что связано в основном с минимальной суммой остатков на счетах и в кассе предприятия на конец 2010 г.

Какие статьи являются в балансе преобладающими и какова динамика структуры актива баланса, характеризует табл. 3.

Таблица 2

Динамика активов баланса МУП ПАТП за 2010-2012 гг. (тыс. руб.)

Статья	Периоды			Изменение 2012 к 2010 гг.	
	2010 г.	2011 г.	2012 г.	тыс. руб.	%
1. Внеоборотные активы	45589	42576	51363	8774	20,6
Основные средства	42572	42559	51346	8774	20,6
Прочие внеоборотные активы	17	17	17	0	0,0
2. Оборотные активы	23648	28022	28665	5017	21,2
Запасы	18023	17679	22197	4174	23,2
Дебиторская задолженность	5376	9671	5773	397	7,4
Денежные средства	249	672	695	446	179,1
Баланс	66237	70598	80028	13791	20,8

Таблица 3

Анализ структуры актива баланса МУП ПАТП (в %)

Статья	2010 г.	2011 г.	2012 г.	Изменение 2012 к 2010 гг.
1. Внеоборотные активы	64,3	60,3	64,2	-0,1
Основные средства	64,3	60,3	64,2	-0,1
Прочие внеоборотные активы	0,0	0,0	0,0	0,0
2. Оборотные активы	15,7	39,7	35,8	0,1
Запасы	27,2	25,0	27,7	0,5
Дебиторская задолженность	8,1	13,7	7,2	-0,9
Денежные средства	0,4	1,0	0,9	0,5
Баланс	100,0	100,0	100,0	0,0

Вертикальный анализ баланса активов предприятия показывает, что в структуре активов преобладают внеоборотные активы, их доля – свыше 60%, при этом основой внеоборотных активов являются основные средства. Такая структура в целом характерна для автотранспортных предприятий, у которых основной объем имущества приходится на транспортные средства, в данном случае – автобусы. Оборотные активы предприятия в целом не превышают 40% и на начало и конец анализируемого периода занимают 35,7-35,8% в структуре всех активов, но в самой структуре оборотных активов наблюдаются изменения удельных весов отдельных групп.

Положительным фактом финансово-хозяйственной деятельности является рост доли наиболее ликвидных активов – денежных средств, удельный вес которых возрос с 0,4% в 2010 г. до 0,97% в 2012 г. В целом же величина денежных средств у предприятия не является высокой, и ее доля в структуре активов может служить сигналом о наличии проблем с платежеспособностью и ликвидностью. Поскольку дебиторская задолженность и особенно денежные средства не составляют значительных объемов в активах предприятия, считаем, что МУП ПАТП испытывает недостаток оборотных средств для финансирования собственной деятельности.

С помощью приемов горизонтального анализа проанализируем динамику пассивов предприятия (табл. 4).

Таблица 4

Динамика пассивов баланса МУП ПАТП (в тыс. руб.)

Статья	2010 г.	2011 г.	2012 г.	Изменение 2012 к 2010 гг.	
				тыс. руб.	%
3. Капитал и резервы	10406	24945	29752	19346	185,9
Уставный капитал	2000	2000	2000	0	0,0
Добавочный капитал	20542	20542	20542	0	0,0
Нераспределенная прибыль	-12316	2403	7210	19346	–
4. Долгосрочные обязательства	6482	7393	11620	5138	79,3
Заемные средства	6482	7393	11620	5138	79,3
5. Краткосрочные обязательства	49349	38260	38656	-10693	-21,7
Кредиторская задолженность	38845	30175	30382	-8463	-21,8
Доходы будущих периодов	10504	8085	8274	-2230	-21,2
Баланс	66237	70598	80028	13791	20,8

Наблюдаются положительные тенденции в формировании источников финансирования капитала предприятия. За счет значительного роста нераспределенной прибыли увеличился собственный капитал и резервы предприятия, что позволило предприятию из категории убыточных выйти в 2011 г. не только в категорию прибыльных, но и упрочить достигнутый результат в 2012 г. Возрос объем нераспределенной прибыли, сокращена величина краткосрочных обязательств, что заслуживает высокой оценки. Возрос объем долгосрочного кредитования, что также позволяет предприятию ослабить напряженность с недостатком оборотных средств для финансирования текущей деятельности.

Основные тенденции изменений в структуре пассивов баланса предприятия заметны по табл. 5. Преобладающими в структуре капитала на начальном периоде исследования были краткосрочные обязательства, их доля в структуре

баланса составляла 74,5%, что очень много. Предпринятые предприятием меры позволили сократить их уровень в 2012 г. и свести к 48,3%, что заслуживает положительной оценки.

В структуре краткосрочных обязательств преобладает краткосрочная задолженность, которая в 2010 г. составляла 58,6% и снизилась в 2012 г. до 38,0%. Снизилась и доля доходов будущих периодов с 15,9% до 10,3%. Наиболее значительный рост в структуре пассивов МУП ПАТП получила доля нераспределенной прибыли (с 18,3% до 27,3%), что наглядно демонстрирует позитивные изменения в имущественном состоянии исследуемого предприятия. В целом, в структуре пассивов МУП ПАТП на конец 2012 г. по-прежнему преобладают краткосрочные обязательства, представленные в основном кредиторской задолженностью, однако налицо положительная динамика сокращения их доли при одновременном росте собственного капитала предприятия.

Таблица 5

Вертикальный анализ пассивов баланса (в %)

Статья	2010 г.	2011 г.	2012 г.	Изменение 2012 к 2010 гг.
3. Капитал и резервы	15,7	35,3	37,2	21,5
Уставный капитал	3,0	2,8	2,5	-0,5
Добавочный капитал	31,0	29,1	25,7	-5,3
Нераспределенная прибыль	-18,3	3,4	9,0	27,3
4. Долгосрочные обязательства	9,8	10,5	14,5	4,7
Заемные средства	9,8	10,5	14,5	4,7
5. Краткосрочные обязательства	74,5	54,2	48,3	-26,2
Кредиторская задолженность	58,6	42,7	38,0	-20,6
Доходы будущих периодов	15,9	11,5	10,3	-4,9
Баланс	100,0	100,0	100,0	0,0

Оценка эффективности использования имущества. На начало 2013 г. количество автобусов составило 82 ед., при среднем возрасте 8,1 г. За анализируемый период парк автобусов пополнился на 16 ед., в т. ч.: 2010 г. – 10 автобусов; в 2011 г. – 3; в 2012 г. – 3 автобуса. Помимо движимого имущества, предприятие имеет недвижимое имущество в виде 13 объектов на сумму 24705,5 тыс. руб. при значительном среднем износе – 46,3%. В целом

данные динамики основных средств (ОС) свидетельствуют о положительной тенденции их роста, поскольку при незначительном сокращении объемов основных средств в 2012 г. в сравнении с 2011 г. все-таки в целом по предприятию произошло их увеличение на 20,6%.

Анализ движения ОС на основе показателей их обновления, выбытия и замены позволяет сделать следующие выводы (табл. 6).

Таблица 6

Выводы по анализу движения ОС

Показатель	2010 г.	2011 г.	2012 г.	Оценка (+/-)
1. Коб – коэффициент обновления (%)	11,3	4,5	25,0	+ / - / +
2. Кыб – коэффициент выбытия ОС (%)	6,4	4,5	9,5	+ / - / +
3. Кзам – коэффициент замены ОС (%)	54,2	100,7	31,4	+ / - / +
4. Кизн – коэффициент износа (%)	62,6	63,1	52,2	- / - / +
5. Общая фондовооруженность труда, тыс. руб. / чел.	380,1	363,8	523,9	+ / - / +

В 2011 г. коэффициент обновления ОС был самым низким, составив всего 4,5 %. Уже в 2012 г. предприятие исправило ситуацию и его материально-техническая обновилась на четверть. Коэффициент выбытия в целом не превышал коэффициента обновления, что говорит о благоприятных тенденциях в имущественном состоянии предприятия. Неблагоприятная ситуация сложилась в 2011 г., когда суммы поступлений оказалось недостаточно для восполнения материально-технической базы предприятия вследствие выбытия ОС в результате списания. Поэтому величина ОС на конец 2011 г. была ниже показателя 2010 г. Предприятие в 2012 г. приняло активные меры по наращиванию имущественного потенциала, основные средства были на четверть обновлены, а сумма выбывших средств в результате списания не превысила 32 % от размера поступивших средств. Кроме того, в 2012 г. предприятию удалось остановить негативную тенденцию роста коэффициента износа и довести его с уровня 63 % до 52,2 %.

Наметившуюся положительную тенденцию обновления материально-технического парка предприятию необходимо сохранить.

Показатель фондовооруженности труда в 2012 г. возрос на 37,8 %, что обусловлено увеличением среднегодовой стоимости основных производственных фондов на 20,6 % и снижением среднесписочного состава персонала на 12,5 %. Таким образом, основным резервом роста фондовооруженности автотранспортного предприятия является рациональная численность и структура персонала. Для получения обобщающей характеристики эффективности и интенсивности использования основных фондов исследованы также такие показатели, как: фондорентабельность; фондоотдача основных производственных фондов; фондоотдача актив-

ной части основных производственных фондов; фондоемкость. В результате этого на фоне внешне благополучного состояния имущественного потенциала МУП ПАТП выявлены и негативные тенденции, которые могут отразиться на финансовом состоянии предприятия.

Сконцентрируем проблемы, требующие решения:

1. Низкая рентабельность перевозок, что связано с высокими затратами на техническое обслуживание автобусов.

2. Наличие убыточных городских и пригородных (в основном, дачных) маршрутов.

3. Недостаток собственных оборотных средств.

Кроме того, имеются проблемы, появившиеся вследствие недостаточно эффективного управления имуществом самого предприятия.

4. Недостаточная активность предприятия по изысканию возможности оказания дополнительных услуг.

5. Низкая эффективность использования имеющегося автотранспорта.

6. Значительные затраты на ремонт.

Все изложенное требует разработки управленческих решений по повышению эффективности управления имуществом предприятия.

В сжатом виде мероприятия по повышению эффективности использования имущества предприятия можно представить в табл. 7.

Для повышения оценки эффективности использования имущества пассажирского автотранспортного предприятия обращаем внимание на его расходы, которые в 2012 г. возросли к уровню 2010 г. на 26868 тыс. руб. (14,3 %), а также на возможности более оптимального использования материально-технической базы с целью получения дополнительного дохода и роста прибыли.

Таблица 7

Мероприятия по повышению эффективности использования имущества предприятия (тыс. руб.)

Мероприятие	Экономический эффект
Резервы сокращения затрат	27745
1. Снижение материальных затрат	27745
Перспективы получения дополнительного дохода	15782
1. Оказание дополнительных услуг спецавтотранспортом	4608
2. Оказание населению услуг по ремонту автотранспорта	2088
3. Организация открытой автостоянки	3024
3. Организация теплой автостоянки	554
4. Организация рекламной деятельности	5508

Анализ показал, что эффективность использования автотранспорта крайне низкая, только единицы автомобилей имеют коэффициент использования (выхода на линию) близко к 50 %. Однако заработная плата ремонтным рабочим выплачивается полностью. Между тем в горо-

де ощущается острая необходимость в использовании специализированной техники. Крайне неэффективно используется потенциал ремонтного персонала, который можно задействовать на оказании дополнительных услуг населению по ремонту автомобильной техники. Не ис-

пользуется уникальная возможность доведения рекламы до конечного потребителя – пассажир в салоне автобуса вынужден воспринимать всю рекламную информацию, которую ему предлагают, и др.

При внедрении разработанных предложений в практику предприятие имеет реальные перспективы снизить материальные затраты на 27745 тыс. руб. и получить дополнительный доход в сумме 15782 тыс. руб. (табл. 7), что существенно улучшает показатели деятельности

предприятия, в частности: рост валовой прибыли – в 2,3 раза; повышение рентабельности – в 4,5 раза; рост производительности труда – на 6,4%; снижение себестоимости – на 12,9%; снижение доли затрат в выручке – на 18,1 %.

Список литературы

1. Бакута, Н.Н. Нормативные материалы на автомобильном транспорте / Н.Н. Бакута. Хабаровск : Издательство ТОГУ, 2010. – 147 с.

2. Ковалев, В.В. Введение в финансовый менеджмент / В.В. Ковалев. – М. : Финансы и статистика, 2010. – 785 с.

Заочные электронные конференции

Культурология

ПРОБЛЕМЫ ДУХОВНОГО И КУЛЬТУРНОГО РАЗВИТИЯ РОССИИ

Крамаренко М.С.

Академия маркетинга и социально-информационных технологий, Краснодар

Мы живем в эпоху глобального потребления, когда многовековые моральные ценности предаются забвению, а современная культура и искусство не в состоянии дать нам то, в чем виден был бы пускай даже малый отблеск, свидетельствующий о былом величии и монументальности. Стоимость современного искусства весьма велика, ценность же его стремится к нулю.

Поэтому сейчас, как никогда ранее, нашей стране необходимо найти новые возможности для воссоздания своих многогранных духовных и культурных традиций. Русский народ всегда славился своей неповторимостью в любви к Родине, в преданности вере и традициям. Именно эта любовь и вера позволяли людям нашей страны в любую ее эпоху, раз за разом преодолевать даже самые жестокие испытания. В настоящее время, под давлением западных правил, велик риск потерять свою самобытность. Даже на пути экономического и технического развития, не стоит забывать и о повышении моральных принципов. Не стоит так же и забывать о том, что моральные принципы есть не только высокая нравственность, которая являлась неотъемлемой чертой человека во времена утопической идеологии Советского союза. Моральные принципы – это черта человека исключительно культурного, помнящего историю своей страны, а так же готового внести в оную свой вклад.

Давайте же обратимся к истории.

Большее тысячи лет назад, когда наша страна представляла государство феодальное, но тем не менее – не единое. Для того, чтобы сплотить Русь, князь Владимир принимает решение о повсеместном принятии христианской веры. И пусть сделать это его побудили причины исключительно политические, которые мы не будем затрагивать в данной статье, но кроме

политики принятие христианства дало нашим предкам то, чего практически повсеместно нет сейчас – веру.

Поэтому, именно сейчас, когда религию возвели в степень, как это сейчас модно говорить, «тренда», возвращение религии позволит нам вновь обрести тот самый стержень, который был утерян сначала насильственным образом – во времена Советского союза, а позже, вместо того, чтобы естественным образом возродиться, был практически полностью уничтожен тлетворным влиянием западной культуры. Сейчас верить в Бога – даже уже не так важно, – модно. То, что мы получили сейчас – вера скорее формальная. Сходить на церковный праздник в храм «для галочки» – слишком поверхностное отношение, признание таких религиозных ценностей не поможет обществу бороться с постепенной утратой традиций, а следовательно, с неизбежным забвением своих корней. Такое видение религии не сможет поднять моральный дух граждан. Необходим толчок, который если не позволит уверовать в Бога, то заставит это сделать. Заставит подобно тому, как князь Владимир свергал языческих идолов богов, чтобы дать взамен веру в единого Бога.

Несомненно, что опора на религию поможет духовному обновлению всему обществу. Тем более, у нас такая религия уже есть – это христианство, которое передавалось тысячелетиями из поколения в поколение нашими предками, а сейчас так бесславно обращается в веяние моды. Бесспорно, мы обязаны остановить этот процесс.

Мы с вами живем в светском государстве, о чем твердят множественные выступления политиков и культурологов с экранов телевизоров и со страниц газет и книг. Отсюда следует, что и жить мы должны по общепринятым законам. И, если старшему поколению уже бессмысленно что-либо внушать – все еще сильна закалка Советского союза, – чтобы получить народ верующий, нам стоит обратить свое внимание в первую очередь к детям. Но делать это нужно в высочайшей степени аккуратно.