

Список использованных источников

1. Брукинг Э. Интеллектуальный потенциал: ключ к успеху в новом тысячелетии: пер. с англ. / Э. Бругинг. – СПб.: Питер, 2001. – 288 с.
2. Фатхутдинов Р.А. Инновационный менеджмент / Р.А. Фатхутдинов. – СПб.: Питер, 2008. – 448 с.

АНАЛИЗ ФИНАНСОВОЙ УСТОЙЧИВОСТИ ОАО “АВТОВАЗ”

Горлач Б. А., Болдырев М.А.

В последнее десятилетие иностранные автопроизводители начали активно проникать на российский рынок путем расширения дилерских сетей, открытия сборочных производств (в Калининграде, в Санкт – Петербурге и др.), что существенно сократило, а в некоторых случаях и вовсе ликвидировало ценовой разрыв между отечественными и иностранными автомобилями соответствующих классов. Ситуация на российском автомобильном рынке изменилась не в пользу отечественных автозаводов и ОАО “АВТОВАЗ” как крупнейшего из них. Предприятие столкнулось с необходимостью поиска новых конкурентных преимуществ своей продукции как на внутреннем, так и на внешнем рынках.

В связи с этим, целью работы является анализ финансовой устойчивости ОАО “АВТОВАЗ”.

Для достижения поставленной цели проанализирована динамика прибыли предприятия, а также основных показателей его финансовой устойчивости в предкризисный период (2004 – 2007 гг).

Прибыль предприятия

Проанализируем изменение чистой прибыли предприятия и прибыли от продаж за 2004 – 2007 годы с учетом инфляции. Для оценки темпов инфляции использованы данные, приведенные в [5].

Данные о чистой прибыли и прибыли от продаж ОАО «АВТОВАЗ» в 2004 – 2007 годах представлены в табл. 1. Используются данные, опубликованные в [1].

Таблица 1 Чистая прибыль и прибыль от продаж в текущих ценах и ценах 2004 года

	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.
Чистая прибыль, млн руб	5 592	1 400	2 512	3 951
Чистая прибыль ₍₂₀₀₄₎ млн руб	5 592	1 262	2 078	2 921
Прибыль от продаж, млн руб	12 463	7 500	11 742	7 746
Прибыль от продаж ₍₂₀₀₄₎ , млн руб	12 463	6762,85	9713,69	5726,5

1. В 2005 – 2007 годах чистая прибыль возрасла, но ее уровень в сопоставимых ценах в 2007 году был значительно ниже прибыли 2004 года, что можно связать со снижением стоимости в России иностранных легковых автомобилей, явившимся результатом открытия в стране сборочных производств ведущих зарубежных автозаводов.

2. Несмотря на то, что в 2007 году прибыль от продаж уменьшилась, чистая прибыль за этот год увеличилась по сравнению с 2006 годом, что обусловлено получением доходов, не связанных с продажей автомобилей (в частности, сказалось увеличение краткосрочных финансовых вложений).

Применение коэффициентов финансовой устойчивости

Проведем анализ деятельности предприятия с помощью коэффициентов финансовой устойчивости. Результаты расчетов представлены в табл. 2. При расчете значений коэффициентов использованы рекомендации, приведенные в [2], [3]. Исходные данные приведены в [1].

Таблица 2 Расчет коэффициентов финансовой устойчивости

	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	Норма
Коэффициент долга	0,595408	0,580941	0,58892	0,560649	<0,4
Коэффициент автономии	0,404592	0,419059	0,41108	0,439351	>0,5
Коэффициент финансовой устойчивости	0,673052	0,688929	0,648897	0,582784	0,8-0,9
Коэффициент маневренности собственных средств	-0,61528	-0,61929	-0,55374	-0,36927	0,5

Коэффициент собственного оборотного капитала	-0,71849	-0,8074	-0,63006	-0,40722	>0,1
--	----------	---------	----------	----------	------

1. Сближение значений коэффициента долга и коэффициента автономии (см. рис. 1) является следствием увеличения доли заемных средств в структуре капитала, а именно краткосрочных кредитов. Собственный же капитал за рассматриваемый период в целом увеличился сообразно инфляции.

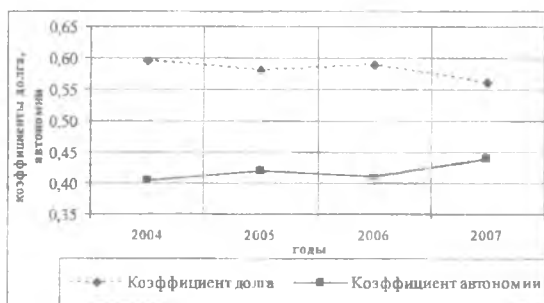


Рисунок 1 Коэффициенты долга и автономии

2. Расчетные значения коэффициента финансовой устойчивости (КФУ) меньше его нормативного значения 0,8, кроме того, в 2005 – 2007 годах значение данного коэффициента снижается. Таким образом, в структуре активов увеличивается доля краткосрочных обязательств. Нарастивая долю кратковременных обязательств в структуре заемных средств, предприятие берет на себя дополнительные риски, связанные с необходимостью их быстрого погашения. Целесообразным представляется увеличение перманентного капитала за счет увеличения доли долговременной задолженности.

Динамика коэффициента финансовой устойчивости изображена на рис. 2.



Рисунок 2 Изменение значения коэффициента финансовой устойчивости ОАО "АВТОВАЗ"

3. Отрицательные значения коэффициента маневренности собственных средств и коэффициента собственных оборотных средств объясняются отрицательной величиной собственных оборотных средств предприятия – стоимость внеоборотных активов больше стоимости собственных средств. Таким образом, целесообразно увеличение доли оборотных активов в структуре активов предприятия.

Применение модели труднореализуемых активов

Вычисленные показатели финансово – экономической деятельности ОАО "АВТОВАЗ" характеризуют лишь отдельные стороны работы предприятия. Для получения интегральной оценки финансовой устойчивости предприятия применим модель труднореализуемых активов. [4]

Уровень угрозы банкротства предприятия в соответствии с этой моделью оценивается по шкале, представленной в табл. 3.

Таблица 3 Оценочная шкала для модели трудноликвидных активов

Состояние трудноликвидных активов предприятия	Вероятность банкротства
$ВА + ЗМ < СК$	Очень низкая
$ВА + ЗМ < СК + Бд$	Возможная
$ВА + ЗМ < СК + Бд + Бк$	Высокая
$ВА + ЗМ > СК + Бд + Бк$	Очень высокая

Здесь

$ВА$ – средняя стоимость внеоборотных активов;

$ЗМ$ – средняя сумма текущих запасов товаро-материальных

ценностей (без запасов сезонного хранения);

$СК$ - средняя сумма собственного капитала;

$Бд$ - средняя сумма долгосрочных банковских кредитов;

$Бк$ - средняя сумма краткосрочных банковских кредитов.

Рассчитаем показатели модели труднореализуемых активов (табл. 4).

Использованы данные, опубликованные в [1].

Таблица 4 Расчет показателей модели труднореализуемых активов

	2004	2005	2006	2007
Внеоборотные активы, млн руб	69 255	74 790	75 386	78 625
Материальные запасы, млн руб	14 841	13 957	15 894	16 267
Собственный капитал, млн руб	42 875	46 187	48 519	57 421
Долгосрочные банковские кредиты, млн руб	10 791	15 803	13 952	5 168
Краткосрочные банковские кредиты, млн руб	8 683	8 062	9 115	19 497
$ВА + ЗМ$	84 096	88 747	91 280	94 892
$СК + Бд + Бк$	62 349	70 052	71 586	82 086
k	0,7414	0,78934	0,78425	0,865

Нами был рассчитан коэффициент k - отношение суммы собственного капитала и банковских кредитов к сумме внеоборотных активов и материальных запасов.

Данная модель прогнозирует высокую вероятность банкротства предприятия, так как сумма собственного капитала и банковских кредитов меньше суммы внеоборотных активов и материальных запасов.

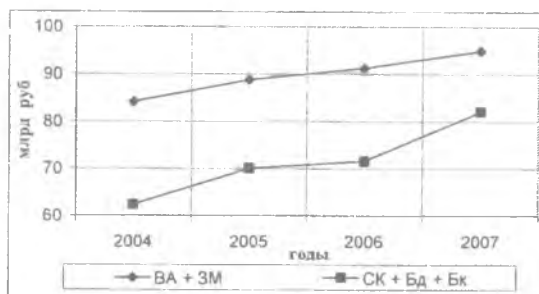


Рисунок 3 Показатели модели труднореализуемых активов

Заметим, что сумма собственного капитала и банковских кредитов растет быстрее суммы внеоборотных активов и материальных запасов, что является положительной стороной работы предприятия. Основной резерв развития предприятия, с учетом сделанных выше выводов, видится в увеличении долговременных банковских кредитов.

Выводы

Таким образом, проведенный анализ выявил общую тенденцию к снижению прибыли предприятия от продаж автомобилей, а ее уровень в 2007 году – самый низкий за рассмотренный период.

Долговременная задолженность предприятия за рассматриваемый период уменьшилась на треть. В то же время наблюдается рост кратковременной задолженности, в том числе за счет роста задолженности по заработной плате. Целесообразным представляется увеличение перманентного капитала за счет увеличения доли долговременной задолженности.

Результаты применения модели труднореализуемых активов говорят о существовании высокого риска банкротства без принятия соответствующих мер.

Финансово – хозяйственная деятельность ОАО “АВТОВАЗ” в рассмотренном периоде была связана с определенными трудностями, вызванными в первую очередь активным продвижением иностранных автопроизводителей на российский рынок. От того, сумеет ли предприятие соответствовать изменившимся условиям, будет зависеть, какую долю российского рынка легковых автомобилей оно удержит и сможет ли на равных конкурировать с ведущими мировыми автопроизводителями на зарубежных рынках.

Список использованных источников

1. Ежеквартальные отчеты ОАО «АВТОВАЗ» за 2004 - 2007 гг.
2. Смирнов С. Д., Целин В. Е. Финансовый менеджмент: Учеб. пособие / Самар. гос. аэрокосм. ун – т. – Самара, 2005. – 90 с.
3. www.dist-cons.ru
4. www.erudition.ru
5. www.gks.ru

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ЗАТРАТ ПРИ ДОСТАВКЕ АССОРТИМЕНТА РАЗНОРОДНОЙ ПРОДУКЦИИ

Горлач Б. А., Пронин Ю. В., Савельев Г. Л., Спасенов С. В.

У многих торговых компаний регулярно возникает необходимость решения задачи распределения транспортных затрат по различным видам продукции, доставляемым одним рейсом транспортного средства. Правильность расчета удельных транспортных затрат на единицу продукции определяет качество решений, принимаемых относительно ассортимента, отпускной цены и поставщиков товаров ([4], [5]). Кроме того, правильное распределение транспортных затрат имеет ключевое значение для осуществления справедливых взаиморасчетов при доставке общим транспортом товаров в интересах нескольких юридических лиц. При этом специалисты компаний часто сталкиваются с проблемой прямого отнесения доли стоимости перевозки на единицу конкретного груза.

На практике обычно применяются упрощенные методы распределения транспортных затрат пропорционально весу, объему или стоимости перевозимых товаров ([1], [3]). Распределение затрат по весу или объему может быть приемлемо при перевозке грузов со сходными весо-габаритными характеристиками. Однако при доставке одним рейсом