

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
«Южно – Уральский государственный университет
(Национальный исследовательский университет)»
Институт открытого и дистанционного образования
Кафедра «Современные образовательные технологии»

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ
Заведующий кафедрой

/А.В. Прохоров/

06 июня 2019 г.

Выявление и оценка перспективного варианта осуществления

инвестиционных вложений в ООО «ПАТП-1»

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА
ЮУрГУ – 38.03.04.2019.764.ВКР

Консультанты, (должность)
д.э.н., профессор

/Н.В.Зяблицкая/

2019 г.

Руководитель работы
ген. дир ООО «Авто-Империл»

/Л.А.Степанова/

31 мая 2019 г.

Консультанты, (должность)

Автор работы
обучающиеся группы ДО-585

/А.И.Мустафина/

30 мая 2019 г.

Консультанты, (должность)

Нормоконтролер

/Н.В.Назарова/

31 мая 2019 г.

Челябинск 2019

АННОТАЦИЯ

Мустафина А.И. Выявление и оценка перспективного варианта осуществления инвестиционных вложений в ООО «ПАТП-1». – Челябинск: ЮУрГУ, ДО- 585, 76 с., 14 ил., 31 таб., библиогр. список – 18 наим., 2 прил., 12 л. слайдов

Актуальность изучения относительно нового понимания выявления и оценки перспективного варианта осуществления инвестиционных вложений послужила основанием для выбора темы исследования: «Выявление и оценка перспективного варианта осуществления инвестиционных вложений в ООО «ПАТП-1».

Формулировка темы исследования определила цель и задачи исследования.

Объект исследования: ООО «Производственное автотранспортное предприятие - 1».

Предмет исследования: управление развитием предприятия.

Цель исследования: разработать программу по совершенствованию перспективного варианта осуществления инвестиционных вложений в ООО «ПАТП-1».

Задачи исследования:

1. Дать характеристику ООО «Производственное автотранспортное предприятие -1» и отраслевых особенностей его функционирования
2. Провести анализ финансово-хозяйственной деятельности ООО «ПАТП-1».
3. Разработка мероприятий по повышению перспективного варианта осуществления инвестиционных вложений ООО «ПАТП-1».

Выпускная квалификационная работа осуществлялась на базе

транспортной компании ООО «ПАТП-1», а именно исследовалась рациональность системы управления организацией на предмет ее достаточности для обеспечения перспектив развития организации в сложившихся условиях внешней среды.

Методы исследования: изучение нормативно-правовых документов ООО «ПАТП-1», организационной структуры, отчётов о результатах экономико-хозяйственной деятельности; наблюдение, сравнительно-сопоставительный анализ; PEST-анализ, SWOT-анализ.

Практическая значимость исследования заключается в том, что его основные выводы и рекомендации могут быть использованы в деятельности по совершенствованию перспективного варианта осуществления инвестиционных вложений ООО «ПАТП-1»

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	8
1 ХАРАКТЕРИСТИКА ООО «ПАТП-1» И ОТРАСЛЕВЫХ ОСОБЕННОСТЕЙ ЕГО ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ.....	9
1.1 История создания и развития организации, цели и виды деятельности ООО «ПАТП- 1».....	9
1.2 Структура ООО «ПАТП-1» и система управления.....	11
1.3 Место организации на рынке, конкурентоспособность.....	19
2 АНАЛИЗ ФИНАНСОВО-ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ООО «ПАТП-1».....	31
2.1 Анализ производственно – хозяйственной деятельности ООО «ПАТП-1».....	31
2.2. Анализ финансового состояния.....	36
2.2.1 Анализ актива.....	36
2.2.2 Анализ пассива.....	41
2.2.3 Анализ финансовой устойчивости.....	42
2.2.4 Анализ ликвидности и платежеспособности.....	46
2.2.5 Анализ финансовых результатов и рентабельности.....	50
3 РАЗРАБОТКА МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПОВЫШЕНИЮ ПЕРСПЕКТИВНОГО ВАРИАНТА ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ВЛОЖЕНИЙ ООО «ПАТП-1».....	54
3.1 Основные пути повышения эффективности деятельности.....	54
3.2 Оценка эффективности предлагаемых мероприятий.....	59
3.3 Анализ чувствительности проекта к риску.....	68
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	69
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК.....	72
ПРИЛОЖЕНИЯ.....	74
ПРИЛОЖЕНИЕ А. Бухгалтерский баланс ООО «ПАТП-1»	74
ПРИЛОЖЕНИЕ Б. Отчет о финансовых результатах ООО «ПАТП-1».....	75

ВВЕДЕНИЕ

Процесс инвестирования является одним из основополагающих в рыночной экономике. В современных условиях предприятиям самим приходится искать источники финансирования инвестиций и наиболее эффективные способы их использования. При этом первоочередным этапом является проведение отбора инвестиционных проектов для реализации, который осуществляется на основе оценке экономической эффективности инвестиций. По результатам этого отбора формируются инвестиционные программы и производится ранжирование проектов по степени значимости и очередности реализации. Поэтому от грамотно и качественно проведенного инвестиционного анализа зависит качество инвестиционных решений и обоснованность направлений вложения инвестиций.

Проведение анализа инвестиционных проектов позволяет сравнивать возможные варианты направления инвестиций в технические, технологические, организационные и другие мероприятия, разработанные в каждом конкретном проекте. Поскольку речь в этих случаях идет и о вложении инвестиций в реальные активы, может быть использован термин «капитальные вложения», и соответственно, предполагается проведение оценки и обосновании эффективности капитальных вложений.

Вместе с тем даже правильно и детально рассчитанные затраты и результаты не могут служить гарантией успеха проекта. Для того чтобы инвестиционный проект был успешно выполнен, на каждом этапе проекта необходим анализ экономической целесообразности его разработки и реализации.

1 ХАРАКТЕРИСТИКА ООО «ПАТП-1» И ОТРАСЛЕВЫХ ОСОБЕННОСТЕЙ ЕГО ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ

1.1 История создания и развития организации, цели и виды деятельности ООО «ПАТП -1»

Общество с ограниченной ответственностью «Производственное автотранспортное предприятие -1» (сокращенное фирменное наименование ООО «ПАТП-1») зарегистрировано 20 июля 2005 года Межрайонной инспекции Федеральной налоговой службы №6 по Ханты-Мансийскому автономному округу-Югре.

Уставной капитал на момент создания 10 тыс. рублей.

Юридический адрес: 628600, Ханты-Мансийский Автономный округ - Югра, город Нижневартовск, улица Юго-Западный промышленный узел, панель № 25.

Реквизиты организации (данные из ЕГРЮЛ):

ИНН: 8603124353

КПП: 860301001

ОКПО: 78197297

ОГРН: 1058600568553

ОКОПФ: 12300 – Общества с ограниченной ответственностью.

В соответствии со ст. 3.2 Устава Общества основной целью деятельности Общества является извлечение прибыли.

В систему целей ООО «ПАТП-1» входят:

Миссия – высокое качество грузоперевозок.

Стратегическая цель – укрепление позиций на рынке грузоперевозок.

Тактические цели:

- выход на рынки грузоперевозок для мелких коммерческих организаций и частных лиц;
- сокращение затрат по организации грузоперевозок;
- повышение дисциплины грузоперевозок.

Анализ системы целей компании отражает их взаимную увязку: тактические цели, направлены на достижение стратегической цели и выполнение миссии компании.

Виды деятельности ООО «ПАТП-1»:

Основной (по коду ОКВЭД): 52.29 – Деятельность вспомогательная прочая, связанная с перевозками.

Дополнительные виды деятельности по ОКВЭД 2:

49.41.1 Перевозка грузов специализированными автотранспортными средствами.

49.41.2 Перевозка грузов неспециализированными автотранспортными средствами.

49.41.3 Аренда грузового автомобильного транспорта с водителем.

52.21.2 Деятельность вспомогательная, связанная с автомобильным транспортом.

52.24.2 Транспортная обработка прочих грузов.

Организационно-правовая форма объекта исследования – общество с ограниченной ответственностью.

Правовые особенности вида деятельности компании закреплены в Гражданском кодексе Российской Федерации – часть вторая (гл.41 Транспортная экспедиция) и Федеральном законе «О транспортно-экспедиционной деятельности» от 30 июня 2003 г. № 87-ФЗ.

Согласно действующего законодательства транспортное экспедирование грузов осуществляется на основе договора транспортной экспедиции, по которому одна сторона (экспедитор – ООО «ПАТП-1») обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (клиента-грузоотправителя или грузополучателя) выполнить или организовать выполнение определенных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза.

Компания предоставляет полный комплект услуг на рынке автоперевозок Ханты-Мансийского автономного округа – Югра.

1.2 Структура ООО «ПАТП-1» и система управления

Структура управления ООО «ПАТП-1» представлена на рисунке 1.1.

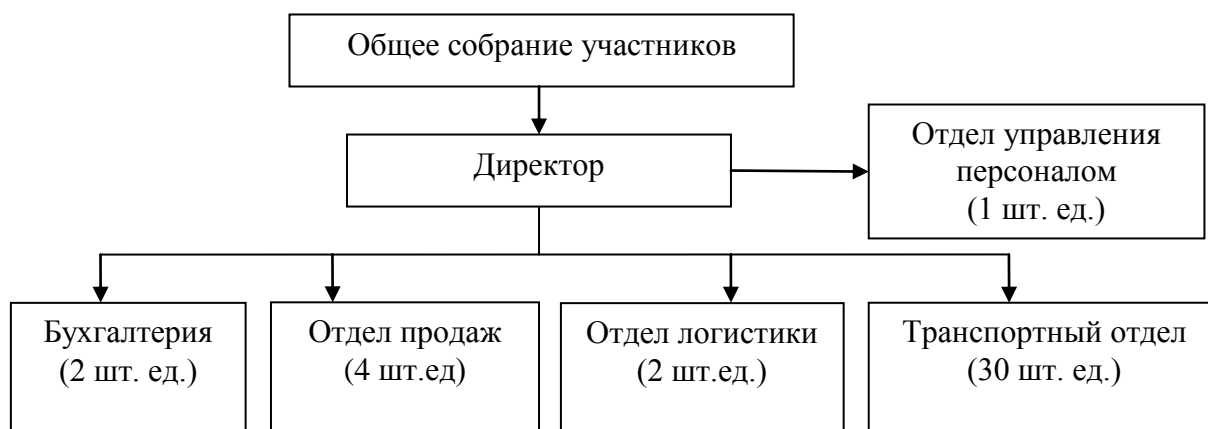


Рисунок 1.1 - Схема структуры управления ООО «ПАТП-1»

Среди подразделений ООО «ПАТП-1» выделяются: Дирекция, Бухгалтерия, Отдел управления персоналом, Отдел продаж, Отдел логистики, Транспортный отдел.

Среднесписочная численности работников ООО «ПАТП-1» составляет: 40 чел.

Её анализ позволяет сделать вывод о том, что она построена по линейно-функциональному типу. Линейно-функциональная структура управления состоит из линейных подразделений, осуществляющих в организации основную работу и обслуживающих функциональных подразделений. Она основана на принципе специализации организационных подструктур по функциональным признакам (производство, продажи, бухгалтерский учёт и др., то есть однородных видов деятельности). Каждая специализированная функциональная подструктура подчиняется соответственно лицу высшего руководства, ответственному за это направление деятельности.

Следует отметить отсутствие дублирования функций и рациональную организацию взаимодействия между отдельными подразделениями ООО

«ПАТП-1», что повышает качество управления ключевыми бизнес-процессами компании.

Наиболее многочисленным подразделением компании является транспортный отдел – его штатная численность составляет 30 человек, что обусловлено спецификой деятельности ООО «ПАТП-1».

По итогам анализа организационной структуры управления можно сделать вывод о том, что выбор вида организационной структуры управления для ООО «ПАТП-1» – рационален. Выделенные функциональные области позволяют решать основные производственные задачи и соответствует требованиям внешней среды – в рамках обеспечения территориальной логистической системы.

Организационная структура управления компании имеет потенциал для развития. В случае расширения деятельности она может развиваться как в горизонтальном (число и состав подразделений), так и по вертикали (углубление специализации подразделений).

В таблице 1.1 представлены данные о численности, динамике и структуре персонала ООО «ПАТП-1».

Таблица 1.1 - Персонал ООО «ПАТП-1»

Показатель	Численность, чел.			Динамика, %		Структура, %		
	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2017 г./ 2016 г.	2018 г./ 2017 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.
Штатная численность – всего, в т.ч. по подразделениям	30	36	40	120,0	111,1	100,0	100,0	100,0
дирекция	1	1	1	100,0	100,0	3,3	2,8	2,5
управление персоналом	1	1	1	100,0	100,0	3,3	2,8	2,5
бухгалтерия	2	2	2	100,0	100,0	6,7	5,6	5,0
отдел договоров	2	4	4	200,0	100,0	6,7	11,1	10,0
отдел логистики	2	2	2	100,0	100,0	6,7	5,6	5,0

Продолжение таблицы 1.1

Показатель	Численность, чел.			Динамика, %		Структура, %		
	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2017 г./ 2016 г.	2018 г./ 2017 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.
транспортный отдел	22	26	30	118,2	115,4	73,3	72,2	75,0
Пол								
мужской	25	29	33	116,0	113,8	83,3	80,6	82,5
женский	5	7	7	140,0	100,0	16,7	19,4	17,5
Возраст								
18-25 лет	6	6	6	100,0	100,0	20,0	16,7	15,0
26-35 лет	3	9	13	300,0	144,4	10,0	25,0	32,5
36-45 лет	11	12	12	109,1	100,0	36,7	33,3	30,0
46-55 лет	7	7	7	100,0	100,0	23,3	19,4	17,5
старше 56 лет	3	2	2	66,7	100,0	10,0	5,6	5,0
Образование								
среднее общее	5	5	4	100,0	80,0	16,7	13,9	10,0
среднее специальное	14	18	23	128,6	127,8	46,7	50,0	57,5
высшее	11	13	13	118,2	100,0	36,7	36,1	32,5
Стаж работы в организации								
1-3 года	4	8	10	200,0	125,0	13,3	22,2	25,0
3-6 лет	14	15	15	107,1	100,0	46,7	41,7	37,5
свыше 6 лет	12	13	15	108,3	115,4	40,0	36,1	37,5

Анализ данных таблицы 1.1 позволяет сделать вывод о том, что за исследуемый период численность работников ООО «ПАТП-1» увеличилась на 10 человек и на 1 января 2018 года составила 40 штатных единиц работников. Увеличение численности штата произошло в основном за счёт увеличения численности работников транспортного отдела.

На рисунке 1.2 представлено динамика численности работников ООО «ПАТП-1» по подразделениям.

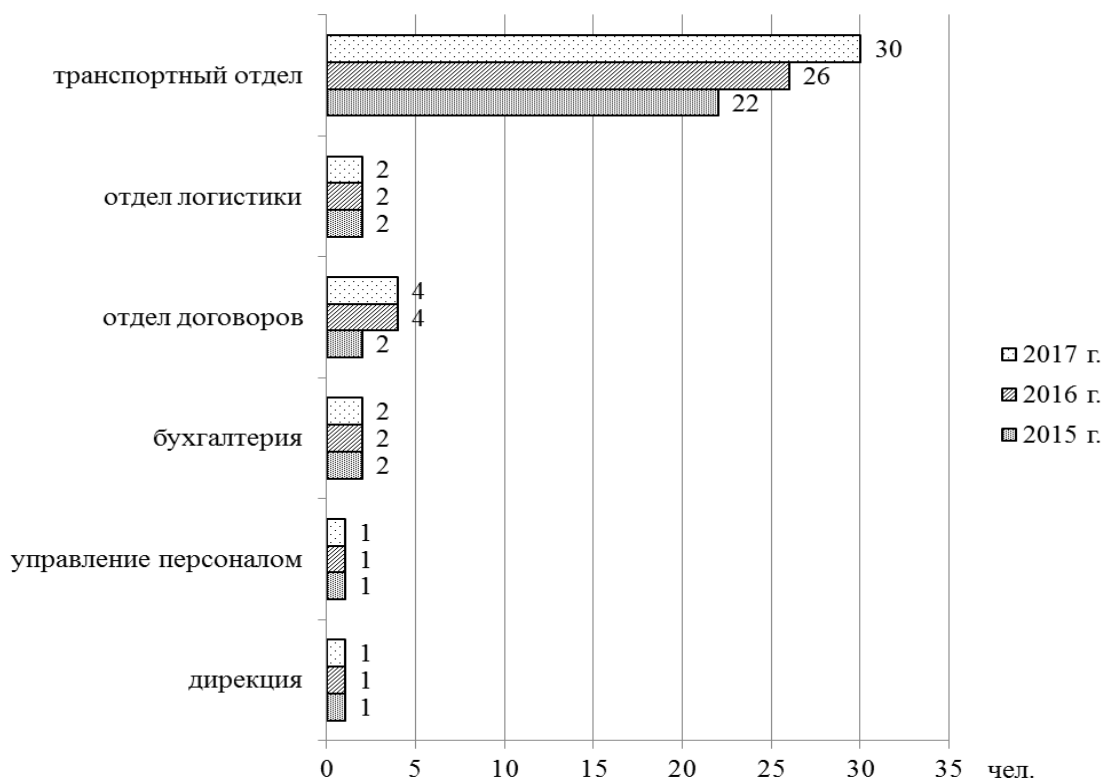


Рисунок 1.2 - Распределение работников ООО «ПАТП-1» по подразделениям

Более 80% работников ООО «ПАТП-1» являются мужчинами в возрасте 35-40 лет, имеющими преимущественно среднее специальное образование, и работающими в компании 5 и более лет.

На рисунках 1.3-1.4 представлены диаграммы, позволяющие наглядно представить изменение структуры персонала ООО «ПАТП-1» по рассмотренным критериям: пол, возраст, образование, стаж работы.

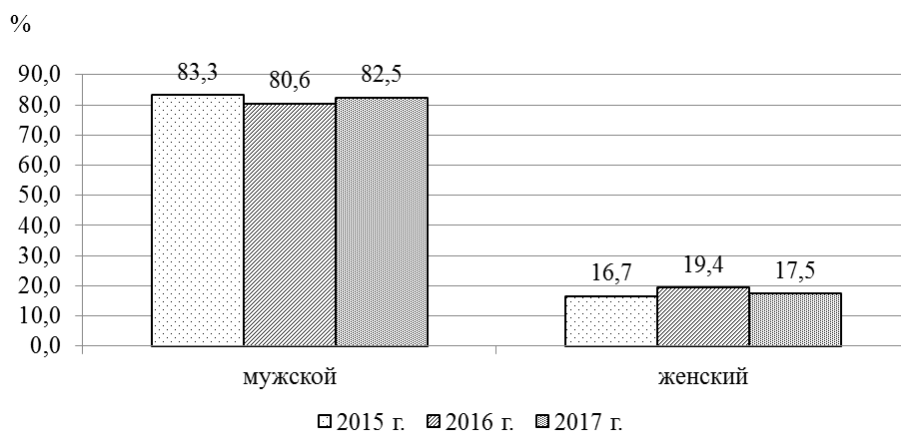


Рисунок 1.3 - Распределение ООО «ПАТП-1» по полу

Как видно из рисунка 1.3, более 80% работников ООО «ПАТП-1», составляют мужчины. Это обусловлено спецификой деятельности предприятия.

На рисунке 1.4 представлено распределение работников ООО «ПАТП-1» по возрасту.

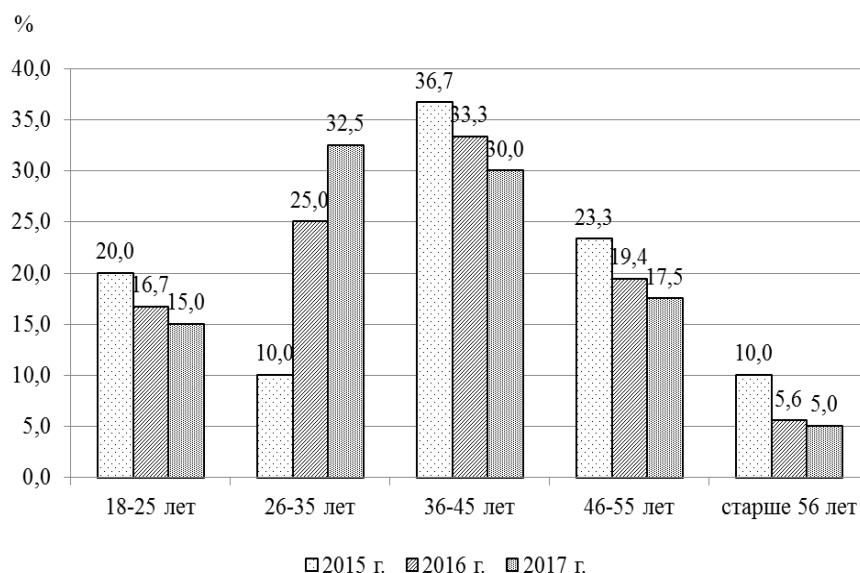


Рисунок 1.4 - Распределение работников ООО «ПАТП-1» по возрасту

Как видно из рисунка 1.4, большинство (более 60%) работников организации, составляют мужчины в возрасте 26-45 лет. Возрастная структура работников предприятия в течение исследуемого периода изменилась в направлении увеличения доли работников в наиболее активном возрасте. Это обстоятельство расценивается как положительная тенденция, поскольку возраст работников косвенно связан с их квалификацией и трудовыми характеристиками.

На рисунке 1.5 представлено распределение работников ООО «ПАТП-1» по уровню образования.

Как видно из рисунка 1.5, большинство работников организации (58%), имеют среднее специальное образование, доля данной категории работников возрастает, доля работников с высшим и средним общим образованием сокращается. На конец исследуемого периода уровень образования

работников торгового подразделения ООО «ПАТП-1» понизился, что является отрицательным фактом.

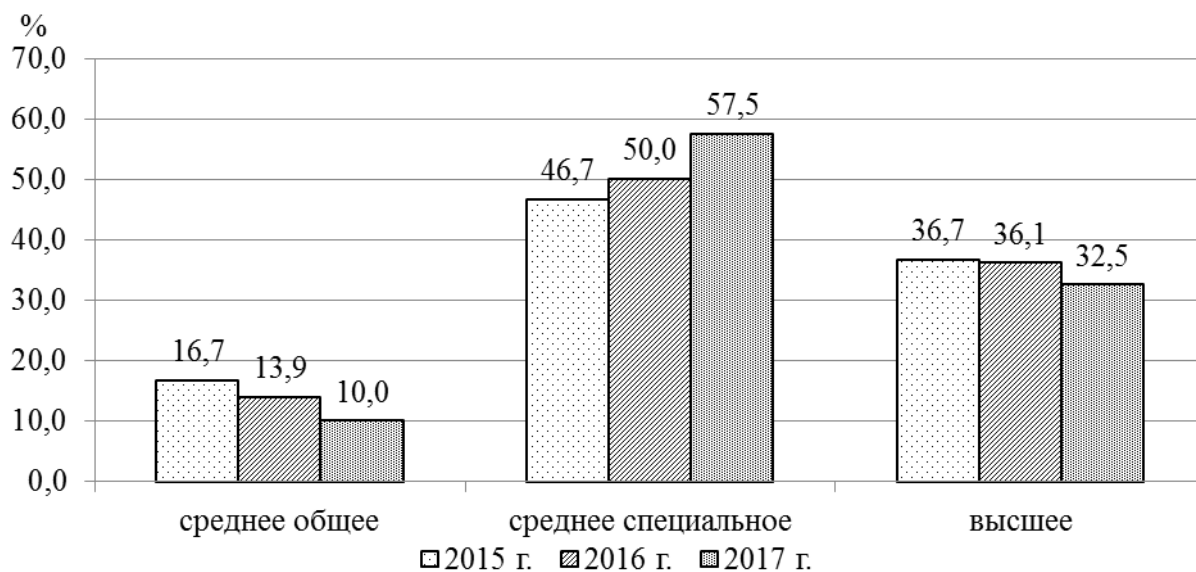


Рисунок 1.5 - Распределение работников ООО «ПАТП-1» по уровню образования

На рисунке 1.6 представлено распределение работников ООО «ПАТП-1» по стажу работы в организации.

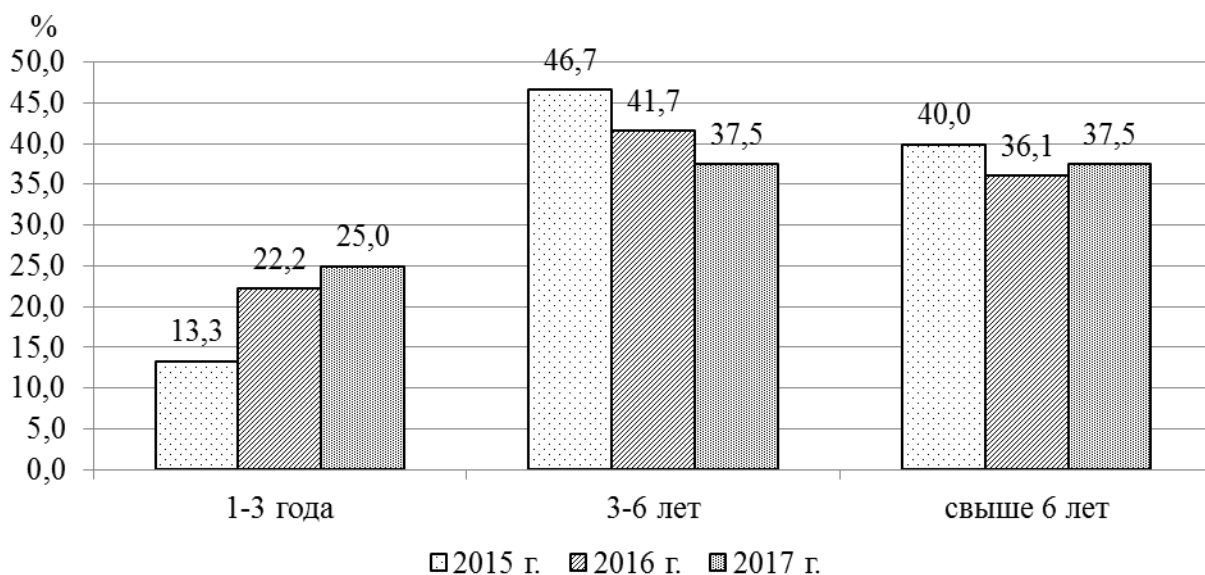


Рисунок 1.6 - Распределение работников ООО «ПАТП-1» по стажу работы

Как видно из рисунка 1.6, большинство работников организации (75%), работают в организации от 3 лет, стаж работы от 5 до 10 лет имеет 17% работников организации. Вместе с тем, отмечается увеличение доли

работников, имеющих стаж работы на предприятии до 3 лет (25% по итогам 2018 года). Исследование динамики стажа работы персонала предприятия позволяет заключить, что высокой текучести кадров не отмечается, происходит нормальный процесс обновления кадров.

Проведём количественную оценку организационной структуры управления ООО «ПАТП-1». Исходные данные для анализа представлены в таблице 1.2.

Таблица 1.2 - Исходные данные для оценки организационной структуры ООО «ПАТП-1»

Показатель	Значение
Общая численность работников организации (Р), в т.ч.:	40
число управленцев (Ч _у), чел.	7
доля управленцев в общей численности работников (d), чел.	17,5
число не руководящих кадров (Ч _н), чел.	33
Число уволившихся работников (Р _в), чел.	3
Количество уровней управления (К _{уу}), ед.	2
Количество подразделений (К _п), ед.	5
Объем реализованной продукции в денежном выражении (В), тыс. руб.	135 852

На основе данных произведём оценку показателей:

1) Среднее число подчинённых у 1 руководителя:

$$Ч_{\text{подч}} = \frac{Ч_{\text{н}}}{Ч_{\text{у}}} \quad (1)$$

$$Ч_{\text{подч}} = 33 / 7 = 4,7$$

Считается, что чем меньше величина показателя, тем легче происходит процесс управления. Вместе с тем, оптимальное значение показателя находится в диапазоне 7-10 подчиненных на одного руководителя. Рассчитанный показатель меньше границы нормы, вместе с тем, в отдельных подразделениях ситуация иная. Например, в транспортном отделе при числе руководящих работников 2 штатные единицы и неруководящих – 28 штатных единиц, значение данного показателя будет составлять:

$$Ч_{\text{подч}} (\text{транспортный отдел}) = 28 / 2 = 14$$

Данное значение показателя, наоборот находится выше границ нормативных значений. Вместе с тем, нельзя утверждать, что в ООО «ПАТП-

1» отмечаются сложности в управлении транспортным отделом, поскольку организация управления работниками осуществляется совместно с отделом логистики, который планирует занятость работников транспортного отдела.

2) Коэффициент структурной напряжённости:

$$K_{\text{сн}} = \frac{K_{\text{п}}}{d} \quad (2)$$

при этом:

$$d = \frac{\text{Ч}_y}{\text{Ч}_n} \quad (3)$$

$$d = 33 / 7 = 4,71$$

$$K_{\text{сн}} = 5 / 4,71 = 1,06$$

Чем выше значение коэффициента, тем выше структурная напряжённость. Она может быть незначительной, рациональной и значительной (выше 1). В нашем случае коэффициент структурной напряженности значительный, однако это обусловлено большой численностью работников одного подразделения – транспортного отдела.

3) Текучесть кадров:

$$K_{\text{т}} = \frac{P_{\text{в}}}{P} \times 100, \quad (4)$$

$$K_{\text{т}} = 3 / 40 \times 100\% = 7,5\%$$

Нормой считается текучесть кадров до 5-8 %. Излишняя текучесть вызывает значительные экономические потери, а также создаёт организационные, кадровые, технологические и психологические трудности. Текучесть кадров в организации оценивается на пределах нормальных границ.

4) Эффективность труда аппарата управления:

$$П_{\text{ауп}} = \frac{B}{\text{Ч}_y}, \quad (5)$$

2016 год: $104\,123 / 7 = 14\,874$ тыс. руб. / чел.

2017 год: $114\,535 / 7 = 16\,362$ тыс. руб./ чел.

2018 год: $135\ 852 / 7 = 19\ 407$ тыс. руб./ чел.

Чем выше значение коэффициента в динамике, тем выше эффективность труда аппарата управления. Исследование показателя в динамике свидетельствует о росте эффективности аппарата управления.

Таким образом, анализ организационной структуры управления показывает наличие линейно-функциональной организационной структуры. Организационная структура управления ООО «ПАТП-1» характеризуется оптимальным значением управленческой нагрузки.

Организационная структура ООО «ПАТП-1» отчасти способствует реализации стратегической цели развития организации – укрепление позиций на рынке грузоперевозок.

В организационной структуре не прослеживаются структуры, обеспечивающие реализацию стратегических задач:

- выход на рынки грузоперевозок для мелких коммерческих организаций и частных лиц;
- сокращение затрат по организации грузоперевозок;
- повышение дисциплины грузоперевозок.

1.3 Место организации на рынке, конкурентоспособность

В целях комплексной оценки позиций ООО «ПАТП-1» во внешней среде проведем ее анализ с помощью методики PEST-анализа и EFAS-анализа. Результаты оценки макросреды с помощью PEST-анализа, представлены в таблице 1.3.

Таблица 1.3 - PEST-анализ деятельности ООО «ПАТП-1»

Р	Е
– действующие программы поддержки развития малого и среднего бизнеса – развитие транспортной системы страны – снижение ставок ввозных импортных пошлин на	– экономический спад – переходный период в связи с вступлением России в ВТО – падение курса рубля – рост цен на топливо и ГСМ – инфляционный фактор – введение системы взимания платы с грузовиков, имеющих разрешённую максимальную массу свыше 12

Продолжение таблицы 1.3

Влияние положительное	
S	T
<p>– повышение потребности в транспортных перевозках – рост спроса на перевозки со стороны населения</p>	<p>– отсутствие в стране отечественного грузового автотранспорта нужного класса качества – плохая совместимость зарубежного транспорта с нашей инфраструктурой и условиями эксплуатации – низкое качество дорожной инфраструктуры вне пределов Центрального федерального округа – отсутствие возможности замены запчастей отечественными аналогами</p>
Влияние в основном положительное	Влияние в основном отрицательное

Проанализируем каждый фактор более подробно.

Политические факторы:

– на территории Российской Федерации и в Ханты-Мансийский автономный округ области в частности реализуется ряд программ, направленных на оказание поддержки субъектам малого и среднего предпринимательства. К числу преференций, предоставляемых со стороны федеральных, региональных и местных органов власти относятся: организационная и инфраструктурная поддержка, предоставление налоговых льгот, кредитов, государственных гарантий субъектам малого и среднего предпринимательства. В частности ООО «ПАТП-1» может воспользоваться возможностями, предоставляемыми органами государственной власти г. Ханты-Мансийский автономный округа, Ханты-Мансийский автономный округ области и Уральского Федерального округа в целом по предоставлению широкой информационной поддержки необходимых к модернизации логистических систем;

- развитие транспортной системы страны, строительство и модернизация дорожной системы предоставляет широкие возможности развития организациям, оказывающим услуги в области грузоперевозок. В частности ООО «ПАТП-1», направлением деятельности которого является организация грузоперевозок, может более эффективно организовать транспортную логистику;

- снижение ставок ввозных пошлин на транспортные средства является одним из условий вступления в ВТО. Для ООО «ПАТП-1» этот фактор является благоприятным, поскольку большинство используемых транспортных средств являются импортными. Благодаря данному фактору ООО «ПАТП-1» в 2013-2014 годах существенно обновило и пополнило парк грузовых транспортных средств.

Таким образом, политические факторы внешней среды оказывают благоприятное воздействие на деятельность исследуемой организации.

Экономические факторы:

- прогноз замедления темпов роста основных показателей экономики страны. Минэкономразвития России ожидает спад ВВП в 2018 году на 0,8 %. В частности в транспортной отрасли ожидаемый спад составит 1,8 %. Тенденции роста в транспортной отрасли ожидаются лишь с середины 2018 года. Падение объемов транспортных перевозок, по мнению Минэкономразвития России, обусловлено общим экономическим спадом, прежде всего в отраслях промышленности. Для ООО «ПАТП-1» проявлением данного фактора будет являться сокращение заказов от крупных предприятий по Ханты-Мансийскому автономному округу-Югре и области на организацию транспортных перевозок грузов. В этой связи транспортной компании необходимо обеспечивать развитие работы с мелкими компаниями и частными клиентами, а также обеспечивать развитие логистической системы с целью сокращения себестоимости грузоперевозок;

- снижение курса рубля негативно сказывается на всех сферах и отраслях экономики и компаний. Минэкономразвития повысило прогноз среднегодового курса рубля на 2018 год до 70,4 руб. за доллар. При этом темп прироста реального эффективного курса рубля на 2018 год повышен до 3,1% по сравнению с предыдущим годом. Учитывая динамику курса основных валют, такая нестабильность отрицательно сказывается на возможности планирования и прогнозирования деятельности компаний, которые осуществляют, например, поставки из-за рубежа, или реализуют

свою продукцию на зарубежных рынках. В частности ООО «ПАТП-1» в настоящее время получает экономические выгоды вследствие падения курса рубля, поскольку осуществляет покупку зарубежных транспортных средств. Вместе с тем, падение и нестабильность курса национальной валюты ослабляет экономическую стабильность и негативно влияет на деятельность большинства компаний во всех отраслях;

- инфляционный фактор. Согласно прогнозам Минэкономразвития России, ожидаемая инфляция по итогам 2018 года достигнет 1,5 %, что негативно сказывается на экономических позициях компаний всех отраслей, спрос на продукцию и услуги которых будет, неизбежно падать в силу необходимости включения инфляционного фактора в цену продукции. Для ООО «ПАТП-1» влияние данного фактора крайне негативное, поскольку в совокупности с другими факторами (например, рост цен на топливо и ГСМ), он вынуждает компанию к существенному повышению цен на услуги в области транспортных перевозок;

– введение системы взимания платы с грузовиков, имеющих разрешённую максимальную массу свыше 12 тонн (Платон). Система «Платон» (сокращённое от «плата за тонны») начала функционировать 15 ноября 2016 года. В её рамках с перевозчиков взимается плата в счёт возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения. Оплата проезда осуществляется двумя способами: либо с помощью маршрутной карты, либо с помощью бортового устройства. Расчёт производится в зависимости от фактического пробега транспортного средства (в момент старта системы – по тарифу 3,73 руб. за километр). Часть собранных средств должна быть направлена в Дорожный фонд РФ на приведение федеральных автомобильных трасс в надлежащее состояние. Оператором системы является компания «РТ-Инвест Транспортные системы». Из-за ввода «Платона» рентабельность ООО «ПАТП-1» снизилась на 1,1 %;

– увеличение затрат на ремонт и обслуживание транспортной техники.

Данный фактор является следствием выбора в качестве поставщиков автотранспортных средств зарубежных автопроизводителей. Предпочтение обусловлено объективными факторами: в российской экономике отсутствуют производители требуемого уровня автотранспортных средств, пригодных к перевозке пищевых продуктов. В этой связи увеличиваются затраты ООО «ПАТП-1» на ремонт и обслуживание автотранспортной техники;

- рост цен на топливо и ГСМ напрямую влияет на рост себестоимости оказываемых транспортных услуг ООО «ПАТП-1». Это крайне отрицательно влияет на деятельность компании, которая, стремясь удержать конкурентные позиции, реализует политику сдерживания цен на грузоперевозки. В результате компания характеризуется снижением рентабельности деятельности;

- в силу нестабильной экономической ситуации, спаду темпов экономического роста, все национальные компании начинают неизбежно испытывать трудности с обеспечением прибыльности своей деятельности. В частности проведенный анализ для ООО «ПАТП-1» показал, что организация также испытывает серьезное сокращение рентабельности своей деятельности, что уже в ближайшей перспективе может стать серьезным препятствием на обеспечении функционирования компании.

В целом влияние экономических факторов можно оценить как крайне негативное.

Социальные факторы:

- общие тенденции развития российского общества направлены на повышение уровня жизни. Это относится и к обустройству общественной жизни, одним из элементов которой является и транспортная инфраструктура. В этой связи ООО «ПАТП-1» имеет большие возможности для развития, если будет использовать современные технологии организации грузоперевозок и совершенствовать логистическую систему.

В целом влияние социально-культурных факторов можно оценить как положительное.

Технологические факторы:

- отсутствие в стране отечественных транспортных средств нужного класса качества отрицательно влияет на большинство отечественных компаний, которые вынуждены приобретать их за рубежом. Влияние данного фактора несколько сглаживается в силу сокращения ставок ввозных таможенных пошлин на импортные транспортные средства. В частности для ООО «ПАТП-1» данный фактор может быть оценен как слабо отрицательный;

- плохая совместимость импортных транспортных средств с нашей инфраструктурой и условиями эксплуатации – фактор достаточно сильного отрицательного воздействия. В частности ООО «ПАТП-1» в своей деятельности сталкивается с проблемой поломки транспортных средств в силу негативного влияния погодных факторов, что вынуждает руководство организации более тщательно производить отбор приобретаемых средств. Кроме того, зачастую импортные транспортные средства дороги в эксплуатации.

– низкое качество дорожной инфраструктуры вне пределов Центрального федерального округа. Несмотря на рост дорожного фонда страны, его качество постоянно снижается. Особенно актуальна проблема для территорий Сибирского, Дальне-восточного направления. Следствием низкого качества дорожного фонда и инфраструктуры для ООО «ПАТП-1» возрастает себестоимость грузоперевозок, возрастают затраты на ремонт автотранспортной техники;

– отсутствие возможности замены запчастей отечественными аналогами. Практически все детали, узлы, механизмы транспортной техники ООО «ПАТП-1» подлежат замене на компоненты, производимые зарубежными поставщиками. Аналогов в отечественной экономике нет.

В целом влияние технологических факторов можно оценить как отрицательное.

По итогам проведенного анализа факторов внешней среды для

ООО «ПАТП-1» были определены веса собранных факторов для организации в целом и была произведена оценка готовности компании к реакции на данные факторы внешней среды, на основании формы EFAS (таблица 1.4).

Таблица 1.4 - Матрица EFAS-анализ профиля среды ООО «ПАТП-1»

Наименование внешних факторов	Удельный вес фактора, в долях единицы (В)	Оценка с учетом направленности влияния (С) (+3/- 3)	Степень значимости (А=ВхС)
Р – политические факторы			
Действующие программы поддержки развития малого и среднего бизнеса	0,05	1	0,02
Развитие транспортной системы страны	0,06	2	0,12
Снижение ставок ввозных импортных пошлин на грузовые автомобили в результате вступления в ВТО	0,04	1	0,04
Е – экономические факторы			
Экономический спад	0,12	-3	-0,36
Инфляция	0,02	-3	-0,06
Рост цен на топливо и ГСМ	0,09	-3	-0,27
Переходный период в связи с вступлением России в ВТО	0,02	-1	-0,02
Падение и нестабильность курса рубля	0,15	-3	-0,45
Введение системы «Платон»	0,12	-3	-0,36
Рост затрат на ремонт и обслуживание транспортной техники	0,05	-2	-0,1
Снижение рентабельности деятельности компаний	0,08	-3	-0,24
S – социальные факторы			
Повышение потребности в транспортных перевозках	0,05	3	0,15
Рост спроса на перевозки со стороны населения	0,04	1	0,04
T – технологические факторы			
Отсутствие в стране отечественного грузового транспорта нужного класса качества	0,05	-2	-0,1
Плохая совместимость зарубежного транспорта с нашей инфраструктурой и условиями эксплуатации	0,05	-3	-0,15
Низкое качество дорожного фонда и инфраструктуры	0,03	-1	-0,03
Рост затрат на ремонт и обслуживание транспортной техники	0,04	-1	-0,04
Итого	1,00	-	-1,87

Далее проведем анализ конкурентной среды, которая формирует

микросреду компании. Для проведения анализа микросреды, характеризующей ближайшее окружение, используют модель Майкла Портера, в которой анализируются конкуренты, клиенты, поставщики и партнеры, а также потенциальные конкуренты. Проведём анализ отдельных факторов модели.

Конкуренты.

Ключевыми конкурентами ООО «ПАТП-1» являются: Инком Карго, Альфа-Логистик, ВМ-Логистик.

Сравнительными характеристиками при оценке конкурентов выступили следующие критерии: длительность пребывания на рынке, территориальное присутствие (присутствие в федеральных округах), развитость логистической системы, наличный парк автотранспортных средств (количественный и качественный состав парка грузовых машин, в том числе оборудованных рефрижераторами), ценовой фактор (стоимость перевозки тонны груза, система скидок), сроки доставки грузов (в том числе отсутствие задержек в доставке).

В таблице 1.5 представлены результаты оценки конкурентов, составленная по сравниваемым критериям. Проведённый анализ конкурентоспособности ООО «ПАТП-1» позволяет сделать вывод о низком его уровне.

Таблица 1.5 - Оценочная характеристика конкурентов ООО «ПАТП-1»

Критерий сравнения	Оценка конкурентов, баллы (max = 10)			
	Инком Карго»	Альфа-Логистик	ВМ-Логистик	ООО «ПАТП-1»
Длительность пребывания на рынке	10	8	6	6
Территориальное присутствие	9	5	5	3
Развитость логистической системы	10	7	6	4
Наличный парк автотранспортных средств	9	8	8	5
Уровень цен	7	5	5	9
Сроки доставки грузов	9	6	6	9
Итого, баллов	54	39	36	36
Максимальное количество баллов	60	60	60	60

Продолжение таблицы 1.5

Критерий сравнения	Оценка конкурентов, баллы (max = 10)			
	Инком Карго»	Альфа-Логистик	ВМ-Логистик	ООО «ПАТП-1»
Интегральный показатель конкурентоспособности (Итого баллов / Максимальное количество баллов)	0,90	0,65	0,60	0,60

Наиболее высоким уровнем конкурентоспособности характеризуется Инком Карго – лидер рынка грузоперевозок для торговых сетей. Значение показателя уровня конкурентоспособности Инком Карго оценивается в «0,90» ед. Уровень конкурентоспособности ООО «ПАТП-1» оценивается в размере «0,60» ед., что соответствует уровню конкурентоспособности одного из конкурентов компании – ВМ-Логистик. Компания Альфа-Логистик, также выступающий как один из ключевых конкурентов исследуемой организации, характеризуется уровнем конкурентоспособности в «0,65» ед.

На рисунке 1.7 представлен многоугольник конкурентоспособности ООО «ПАТП-1».

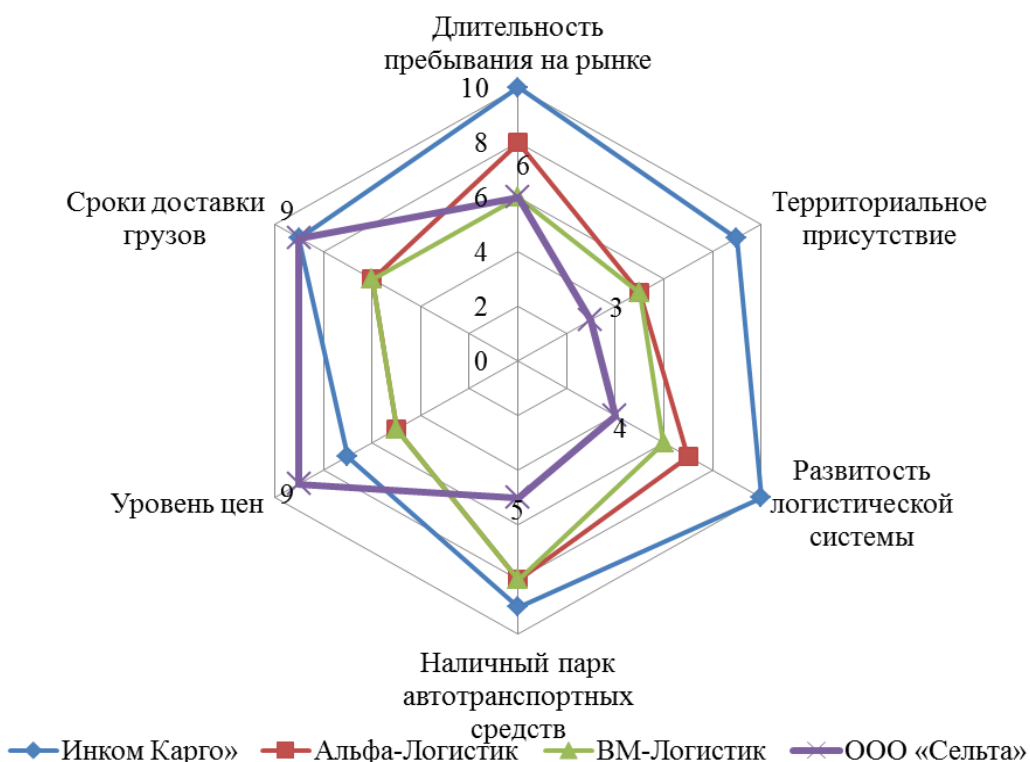


Рисунок 1.7 - Многоугольник конкурентоспособности ООО «ПАТП-1»

ООО «ПАТП-1» превосходит конкурентов по уровню цен и срокам доставки грузов. Вместе с тем, неразвитость логистической сети, а также неприсутствие в ключевых регионах не позволяют компании обойти конкурентов.

Потребители.

Ключевым потребителями для ООО «ПАТП-1» являются юридические лица (АО «Тандер», ООО «Алкотрейдинг»). Их доля в объеме закупок услуг грузоперевозок ООО «ПАТП-1» составляет 99%. Незначительный объем грузоперевозок приходится на случайные заказы сетевых торговых компаний в случае сбоя в регулярных поставках собственных транспортных фирм. Из этого можно сделать вывод о наличии сильной зависимости компании от потребителей.

Поставщики и партнеры.

ООО «ПАТП-1» зависит от поставщиков и партнеров. Компания пополняет парк автотранспортных средств у официальных дилеров грузовых иномарок MAN, MERSEDES, RENAULT, SCANIA, VOLVO, использует прицепы компании Schmitz Cargobull ZKO18. BOT

По итогам анализа можно сделать вывод о том, что внешняя среда для ООО «ПАТП-1» является по большей части неблагоприятной. Негативные экономические тенденции и сильная зависимость от практически единственного потребителя делают компанию уязвимой и вынуждают ее держать цены на свои услуги в определенных пределах в целях удержания конкурентных позиций.

Проведем параметрический анализ системы управления ООО «ПАТП-1» с помощью методики SWOT-анализа.

В таблице 1.6 представлена матрица SWOT-анализа. Анализ показал, что ООО «ПАТП-1» характеризуется достаточно стабильными, но слабыми рыночными позициями. Также деятельность ООО «ПАТП-1» характеризуется снижением эффективности, что обусловлено зависимостью.

Таблица 1.6 - SWOT-анализ ООО «ПАТП-1»

Факторы внутренней и внешней среды предприятия	Возможности:	Угрозы:
	<p>Развитие транспортной системы страны Снижение ставок ввозных импортных пошлин на грузовые автомобили в результате вступления в ВТО Повышение потребности в транспортных перевозках Рост спроса на перевозки со стороны населения</p>	<p>Экономический спад Инфляция Рост цен на топливо и ГСМ Переходный период в связи с вступлением России в ВТО Падение и нестабильность курса рубля Введение системы «Платон» Рост затрат на ремонт и обслуживание транспортной техники Снижение рентабельности деятельности компаний в отрасли строительства Отсутствие в стране отечественного грузового автотранспорта нужного класса качества Плохая совместимость зарубежного транспорта с нашей инфраструктурой и условиями эксплуатации Низкое качество дорожной инфраструктуры вне пределов Центрального федерального округа Отсутствие возможности замены запчастей отечественными аналогами</p>
Сильные стороны:	Сила и возможности	Сила и угрозы
<p>Длительное существование на рынке Высокое качество услуг Высокий уровень квалификации персонала Обширный парк современной техники, оборудованной в соответствии с нуждами потребителя</p>	<p>- рост компании - открытие филиалов - завоевание новых смежных сегментов рынка</p>	<p>- усиление рыночных позиций за счёт открытия филиалов - мониторинг отечественных производителей транспортных средств и запчастей в целях смены поставщика</p>
Слабые стороны	Слабости и возможности	Слабости и угрозы
<p>Узкий ассортимент услуг Ориентация на исключительного потребителя. Снижение рентабельности Недостаточная загрузка ТС</p>	<p>- расширение целевой группы клиентов - разработка маркетинговых инструментов</p>	<p>- вытеснение с рынка более крупными конкурентами</p>

В сформировавшихся неблагоприятных условиях внешней среды, которая в текущее время характеризуется развитием конкуренции на рынке грузоперевозок, общей неблагоприятной экономической ситуацией, компания рискует утратить конкурентные преимущества.

Возможности внешней среды отчасти перекрывают её угрозы. в настоящее время, несмотря на экономический спад, наблюдается рост сферы перевозок. В таблице 1.7 представлены возможности по устранению слабых сторон и противодействию угроз ООО «ПАТП-1».

Таблица 1.7 - Возможности развития и совершенствования деятельности ООО «ПАТП-1»

Слабые стороны и угрозы деятельности	Направления совершенствования деятельности ООО «ПАТП-1»
Узкий ассортимент услуг	Развивать ассортимент услуг, ориентировать существующие услуги на новых клиентов
Снижение рентабельности	Использовать имеющиеся ресурсы с максимальной эффективностью
Недостаточная загрузка оборудования	Развивать сбытовые каналы для привлечения новых клиентов и повышать загрузку транспортных средств
Развитие конкурентов	Внедрять современные технологии, позволяющие сформировать конкурентные преимущества
Повышение требований покупателей	Внедрять современные технологии работ в области грузоперевозок
Неблагоприятная экономическая ситуация	Развивать рынки сбыта, чтобы не зависеть от одной группы клиентов

Таким образом, ООО «ПАТП-1» в сложившихся условиях и в целях обеспечения развития организации, необходимо обеспечить развитие системы сбыта, целевой установкой которой должна стать стратегия по привлечению новых клиентов на новой рыночной нише. Это позволит организации обеспечить своё развитие, поскольку в сложившихся условиях ориентация сбыта преимущественно на группе клиентов – препятствует поддержанию рентабельности финансово-хозяйственной деятельности.

2 АНАЛИЗ ФИНАНСОВО-ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

ООО «ПАТП-1»

2.1 Анализ производственно – хозяйственной деятельности ООО «ПАТП-1»

Регион функционирования ООО «ПАТП-1»: Ханты-Мансийский автономный округ - Югра).

В целях формирования представления о хозяйственной деятельности предприятия, рассмотрим организацию его производственного цикла. На рисунке 2.1 представлена схема производственного цикла ООО «ПАТП-1»: от момента поступления заказа до его исполнения.



Рисунок 2.1 - Схема производственного цикла ООО «ПАТП-1»

Начинается производственный процесс в ООО «ПАТП-1» с приёма заказа от клиента. Приём заказа осуществляют менеджерами отдела договоров. После принятия заказа, он направляется в отдел логистики, работники которого, исходя из особенностей заказа, определяют необходимый маршрут и производят калькуляцию затрат. Составленную смету, работники сметного отдела согласуют с заказчиком, и согласованный вариант направляют в бухгалтерию, которая осуществляет приём и учёт денежных средств в оплату заказа клиентом.

Как видно из представленной схемы, непосредственно производственный процесс перевозки грузов организует начальник транспортного отдела и отдел логистики.

Оперативное управление процессом перевозки грузов осуществляет отдел логистики, в ответственность которого входит:

- определение необходимого маршрута и транспортного средства для перевозки грузов заказчика;
- расчёт стоимости заказа и согласование с заказчиком сметы;
- контроль доставки грузов;
- контроль расхода топлива, соблюдения маршрута и сроков доставки водителями;
- информирование заказчика по всем интересующим вопросам (о текущем состоянии груза, его местонахождении, возможных задержках и проч.).

В производственном процессе ООО «ПАТП-1» центральное место отводится процессу планирования маршрута движения транспортного средства, поскольку именно от этой деятельности в большей степени зависит себестоимость осуществления перевозок. Стоимость перевозки грузов во многом определяется маршрутом, выбранным для доставки грузов. Иногда транспортные расходы, к примеру, стоимость топлива, может составлять половину общей стоимости грузоперевозки. Предварительно выбранный оптимальный маршрут следования транспортной доставки способствует

существенному сокращению расходов на перевозку без траты лишнего времени и доставке максимально возможного объёма грузов.

В транспортной логистике ООО «ПАТП-1» маршруты грузоперевозок подразделяются на четыре типа – городские, пригородные, междугородные, международные. При выполнении грузоперевозок на городских маршрутах транспортные средства доставляют грузы только в пределах города. Транспортные средства, работающие на пригородных маршрутах, перевозят грузы в точки разгрузки при движении в радиусе пятидесяти километров от точек загрузки грузов. На междугородных маршрутах транспортные средства доставляют грузы из одного города в другой при расстоянии между городами больше пятидесяти километров. При осуществлении грузоперевозок по международным маршрутам транспортные средства доставляют грузы с пересечением границ соседних государств.

Степень сложности планирования маршрутов при грузоперевозках автомобилями определяется типом грузов, например, крупногабаритные грузы требуют выполнения грузоперевозок нестандартными маршрутами движения. Сложность предварительного расчёта маршрутов перевозки грузов также зависит от длины пути следования грузов.

При движении транспортных средств в точки разгрузки транспортируемых грузов по предварительно разработанному маршруту иногда приходится сталкиваться с внезапно появляющимися проблемами. Например, во время планирования маршрута учитывается количество светофоров, которые находятся на пути следования грузов, а также вероятность возможного возникновения пробок на дороге. А при составлении маршрутов для международных грузоперевозок специалисты учитывают расположение наиболее удобных таможенных пунктов и возможные пути для пересечения границ государств. Тщательное планирование маршрута грузоперевозок позволяет существенно сократить время доставки грузов. Такая экономия времени может составлять несколько суток, а порой и недель.

В таблице 2.1 представлено распределение работников предприятия по подразделениям, их количественный состав, а также выполняемые подразделениями функции.

Таблица 2.1 - Функции подразделений ООО «ПАТП-1»

Наименование функционального подразделения	Штатная численность	Выполняемые функции
Дирекция	1	Исполнение стратегических планов и оперативное управление деятельностью организации
Отдел управления персоналом	1	Выполнение комплекса задач, связанных с организацией управления персоналом: приём, найм, управление персоналом
Бухгалтерия	2	Ведение бухгалтерского учёта, представление организации в государственных налоговых, финансовых службах, органах статистического учёта и отчётности
Отдел договоров	4	Осуществление переговоров с клиентами, предоставление информации о работах и услугах организации и ценах на них; проведение консультаций; заключение договоров; выполнение маркетинговых функций
Отдел логистики	2	Составление смет на выполняемые работы и услуги, а также составление маршрутов следования грузов
Транспортный отдел	30	Осуществление транспортно-экспедиционных услуг; осуществление контроля сохранности грузов и транспортной техники
Итого:	40	–

Согласно представленной таблицы составим матрицу распределения ответственности за отдельные бизнес-процессы и их исполнение в ООО «ПАТП-1». Данные представлены в таблице 2.2.

Из данных таблицы видно, что в организации реализуются ключевые бизнес-процессы в полном объеме. На уровне организации – ООО «ПАТП-1» – реализуется по большому счету оперативное управление, призванное обеспечить реализацию стратегических задач ООО «ПАТП-1». Стратегические планы, а также маркетинговая деятельность осуществляются по решению общего собрания участников. Директор ООО «ПАТП-1» обеспечивает их реализацию.

Таблица 2.2 - Матрица распределения ответственности за реализацию бизнес-процессов ООО «ПАТП-1»

Организационная структура	Бизнес-процессы							
	Основные		Обеспечивающие					
	Организация грузоперевозок	Осуществление грузоперевозок	Стратегическое развитие	Снабжение	Сбыт	Финансы	Персонал	Маркетинг и реклама
Общее собрание участников			+					+
Дирекция			+			+		
Отдел управления персонала							+	
Бухгалтерия						+		
Отдел договоров				+	+			+
Отдел логистики	+							
Транспортный отдел		+						

Проведя функциональный анализ системы управления, можно заключить, что в компании реализуются все основные бизнес-процессы.

Организационная структура ООО «ПАТП-1» отчасти способствует реализации стратегической цели развития организации – укрепление позиций на рынке грузоперевозок.

В организационной структуре не прослеживаются структуры, обеспечивающие реализацию стратегических задач:

- выход на рынки грузоперевозок для мелких коммерческих организаций и частных лиц;
- сокращение затрат по организации грузоперевозок;
- повышение дисциплины грузоперевозок.

2.2. Анализ финансового состояния

2.2.1 Анализ актива

Для характеристики наличия, состава, структуры имущества и произошедших в них изменений по данным годовых бухгалтерских балансов составляются аналитические таблицы.

Данный анализ представлен в таблице 2.3.

Таблица 2.3 - Анализ динамики имущества ООО «ПАТП-1»

Наименование	2016 г.		2017 г.		2018 г.	
	Состав, тыс.руб.	Струк- тура, %	Состав, тыс.руб.	Струк- тура, %	Состав, тыс.руб.	Струк- тура, %
1	3	4	5	6	7	8
I. ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ						
Основные средства	6 800	35,41	11 955	54,58	9 790	23,53
Незавершенное строительство	0	0	0	0	0	0
Прочие оборотные средства	2 119	11,03	0	0	0	0
Итого по разделу I	8 919	46,44	11 955	54,58	9 790	23,53
II. ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ						
Запасы	2 268	11,81	3 486	15,92	9 259	22,26
НДС по приобретенным ценностям	98	0,51	155	0,71	27	0,06
Дебиторская задолженность (долгосрочная)	0	0	0	0	976	2,35
Дебиторская задолженность (краткосрочная)	2 780	14,48	2 858	13,05	17 871	42,96
Краткосрочные фин. вложения (ценные бумаги)	1 150	5,99	0	0	0	0
Денежные средства	3 985	20,75	3 444	15,72	3 673	8,83
Прочие оборотные средства	5	0,026	5	0,0228	5	0,0120
Итого по разделу II	10 286	53,56	9 948	45,42	31 811	76,47
БАЛАНС ПО АКТИВУ	19 205	100,00	21 903	100,00	41 601	100,00

В качестве источников информации для проведения оценки финансового состояния были использованы: Бухгалтерский баланс и Отчет о

финансовых результатах за 2016-2018 гг., представлены в таблицах А.1 и Б.1 в Приложениях А и Б.

Состояние финансовой деятельности предприятия отражается в единых формах бухгалтерской отчетности. Для удобства проведения комплексного финансового анализа бухгалтерскую отчетность необходимо преобразовать в аналитический баланс (баланс-нетто), который отличается от официального баланса упрощенной, сжатой формой с указанием только крупных статей. В результате указанных преобразований получен аналитический баланс ООО «ПАТП-1» с наглядно представленной структурой и динамикой активов (таблица 2) за периоды 2016-2018 гг.

Валюта баланса растет с 2016-2018 гг., так, в 2016 г. валюта баланса составила 19 205 тыс.руб., в 2018 г. – 41 601 тыс.руб., то есть увеличилась по сравнению с 2016 г. в 2,2 раза. Увеличение валюты баланса является положительным моментом, поскольку это обеспечивает развитие реальных активов предприятия, позволяет наращивать объемы хозяйственной деятельности, увеличивать производственную мощность и активизировать деятельность предприятия в целом.

Внеоборотные активы составляли в 2016 г. 8 919 тыс.руб. в имуществе ООО «ПАТП-1», к 2018 г. возросли до 9 790 тыс.руб. Внеоборотные активы представлены в ООО «ПАТП-1» главным образом основными средствами, величина которых в 2018 г. равна 9 790 тыс.руб. (по сравнению с 2016 г. увеличение составило 44 %).

На протяжении всего исследуемого периода значительную часть имущества занимали оборотные активы, которые к 2018 г. составили 31 818 тыс.руб. (увеличились по сравнению с 2016 г. в 3 раза).

Значительную часть в составе оборотных средств в 2018 г. занимают запасы (9 259 тыс.руб.). По сравнению с 2016 г. их количество увеличилось в 4 раза.

Далее проведен аналитический баланс ООО «ПАТП-1» с наглядно представленной структурой и динамикой пассивов (таблица 2.4) за периоды 2016-2018 гг.

Таблица 2.4 - Структура и динамика пассивов ООО «ПАТП-1»

Наименование	2016 г.		2017 г.		2018 г.	
	Состав, тыс. руб.	Структура, %	Состав, тыс. руб.	Структура, %	Состав, тыс. руб.	Структура, %
1	3	4	5	6	7	8
III. КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЫ						
Уставный капитал	210	1,09	210	1,07	210	0,5
Добавочный капитал	0	0	0	0	0	0
Резервный капитал	0	0	0	0	0	0
Нераспределенная прибыль прошлых лет	0	0	0	0	0	0
Нераспределенная прибыль отчетного года	12 587	65,54	15 436	78,81	15 819	38,03
Итого по разделу III	12 797	66,63	15 646	79,88	16 029	38,53
IV. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА						
V. КРАТКОСРОЧНЫЕ ПАССИВЫ						
Займы и кредиты	0	0	0	0	5 853	14,07
Кредиторская задолженность	6 408	33,37	3 941	20,12	17 708	42,57
Прочие обязательства краткосрочного свойства	0	0	0	0	2011	4,83
Итого по разделу V	6 408	33,37	3 941	20,12	25 572	61,47
БАЛАНС ПО ПАССИВУ	19 205	100,00	19 587	100,00	41 601	100,00

В составе собственного капитала основную долю занимает нераспределенная прибыль отчетного года: в 2016 г. – 12 587 тыс. руб., к 2018 г. – 15 819 тыс. руб., то есть наблюдается увеличение на 25,7 %.

ООО «ПАТП-1» на протяжении 2016-2018 гг. не привлекает денежные средства на долгосрочной основе.

В составе краткосрочных пассивов преобладает кредиторская задолженность, которая увеличивается в 2018 г. по сравнению с 2016 г. в 3 раза и составляет 17 708 тыс. руб. Она является более дешевым источником привлечения средств по сравнению с займами и кредитами.

Ликвидность баланса – степень покрытия долговых обязательств предприятия его активами, срок превращения которых в деньги соответствует сроку выполнения обязательств.

Ликвидность актива – это способность актива в приемлемые сроки превращаться в денежную наличность при минимальной потере своей балансовой стоимости.

В зависимости от скорости превращения в денежные средства активы разделяют на следующие группы: А1 - наиболее ликвидные активы, А2 - быстро реализуемые активы, А3 - медленно реализуемые активы, А4 - трудно реализуемые активы.

В таблице 2.5 представлена группировка активов по степени ликвидности.

Таблица 2.5 - Группировка активов (критерий – степень ликвидности)

Наименование	2016 г.		2017 г.		2018 г.	
	Состав, тыс.руб.	Структура, %	Состав, тыс.руб.	Структура, %	Состав, тыс.руб.	Структура, %
1	2	3	4	5	6	7
А1 - наиболее ликвидные активы	5 135	26,74	3 444	15,7	3 673	8,83
А2 - быстро реализуемые активы	2 785	14,5	2 863	13,0	18 852	43,0
А3 - медленно реализуемые активы	2 366	12,3	3 641	16,6	9 286	24,7
А4 - трудно реализуемые активы	8 919	46,4	11 955	54,6	9 790	23,5
БАЛАНС	19 205	100	21 903	100	41 601	100

Для более наглядного представления на рисунке 2.2 изображена группировка активов баланса по степени ликвидности имущества предприятия.

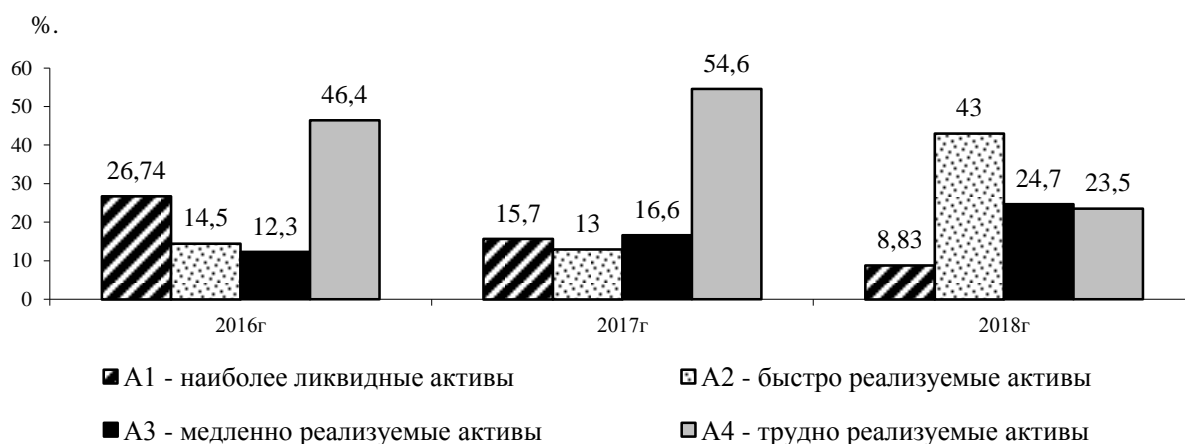


Рисунок 2.2 - Группировка активов баланса по степени ликвидности

Наибольшую долю в структуре баланса ООО «ПАТП-1» занимают труднореализуемые активы, однако в динамике имеют тенденцию к снижению: в 2016 г. – 46,4%, в 2018 г. – 23,5%.

Второе место в 2016г. занимают наиболее ликвидные активы, доля которых имеет также негативную тенденцию к снижению: в 2016 г. – 26,74%, в 2017 г. – 15,7%, в 2018 г. – 8,83%. В 2017 г. на втором месте в структуре активов стоят медленно реализуемые активы в размере 16,6%, в динамике их доля растет и к 2018 г. составляет 24,7%. Однако в 2018 г. ситуация меняется и на втором месте стоят быстро реализуемые активы – 43%.

На третьем месте в 2017 г. находятся медленно реализуемые активы, доля которых имеет негативную тенденцию к росту: в 2016 г. – 12,3%, в 2017 г. – 16,6%, в 2018 г. – 24,7%. К 2018 г. третье место в структуре активов ООО «ПАТП-1» занимают трудно реализуемые активы – 23,5%.

Наименьшую долю из всех активов занимают: в 2016 г. медленно реализуемые активы – 12,3%, в 2017 г. быстро реализуемые активы – 13,0%, в 2018 г. – наиболее ликвидные активы – 8,83%.

Таким образом, ООО «ПАТП-1» к 2018 г. располагает 43% быстрореализуемыми активами, что является благоприятным моментом, так как уровень платежеспособность предприятия возрастает по сравнению с 2016-2017 гг.

2.2.2 Анализ пассива

Группировка пассивов происходит по степени срочности их возврата. Так же, как и активы, пассивы разделяют на 4 группы: П1 - наиболее срочные пассивы (обязательства), П2 - краткосрочные пассивы (обязательства), П3 - долгосрочные пассивы, П4 - постоянные (устойчивые) пассивы.

В таблице 2.6 приведена группировка пассивов по степени срочности их возврата.

Таблица 2.6 - Группировка пассивов (критерий – срочность выполнения обязательств)

Наименование	2016 г.		2017 г.		2018 г.	
	Состав, тыс.руб.	Структура, %	Состав, тыс.руб.	Структура, %	Состав, тыс.руб.	Структура, %
1	2	3	4	5	6	7
П1 - наиболее срочные обязательства	6 408	33,4	3 941	20,1	17 708	42,6
П2 - краткосрочные обязательства	0	0,0	0	0,0	7 864	14,1
П3 - долгосрочные обязательства	0	0,0	0	0,0	0	4,8
П4 - постоянные(устойчивые) пассивы	12 797	66,6	15 646	79,9	16 029	38,5
БАЛАНС	19205	100	19587	100	41601	100

Для более наглядного представления на рисунке 2.3 изображена графическая интерпретация группировки пассивов по срочности выполнения обязательств.

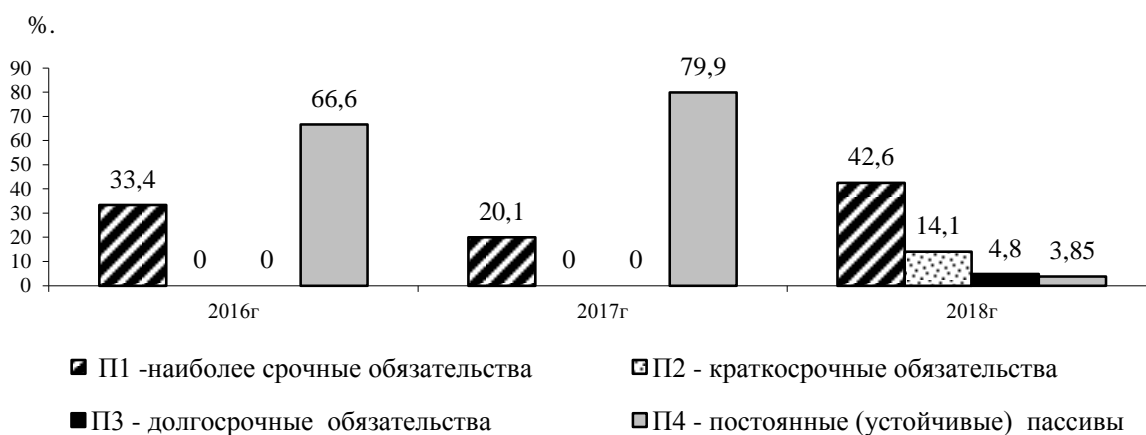


Рисунок 2.3 - Группировка пассивов по срочности выполнения обязательств

У ООО «ПАТП-1» преобладают постоянные (устойчивые) пассивы, доля которых имеет позитивную тенденцию к снижению: в 2016 г. –66,6%, а в 2018 г. – 38,5%.

Также достаточно высока доля наиболее срочных обязательств, доля которых в динамике увеличивается: в 2016 г. – 33,4%, в 2018 г. – 42,6%. Это негативная тенденция, так как это наиболее срочные долги, по которым ООО «ПАТП-1» должно рассчитаться в ближайшее время.

Краткосрочные и долгосрочные обязательства в 2016-2017 гг. в ООО «ПАТП-1» отсутствовали. В 2018 г. доля краткосрочных обязательств составила 14,1%, долгосрочных – 4,8%. Появление данных видов обязательств связано с тем, что предприятие прибегло к займам и кредитам.

2.2.3 Анализ финансовой устойчивости

Анализируя финансовую устойчивость ООО «ПАТП-1» нельзя обойтись без оценки структуры имущественного потенциала (активов). Для того, чтобы оценить структуру имущественных активов, нужно определить долю основных и оборотных средств в имуществе предприятия.

Структура имущественного потенциала представлена в таблице 2.7.

Таблица 2.7 - Структурные характеристики имущественного потенциала (актива) ООО «ПАТП-1»

Наименование	Расчетная формула	Абсолютное значение финансовых коэффициентов			Темп роста, %
		2016 г.	2017 г.	2018 г.	
1	2	3	4	5	6
Доля основных средств в имуществе предприятия	$(A_{1150}) / (A_{1600})$	0,354	0,546	0,235	-34
Доля оборотных средств в имуществе предприятия	$(A_{1200}) / (A_{1600})$	0,536	0,454	0,765	43

Доля основных средств в имуществе ООО «ПАТП-1» составила в 2016 г. 35,4%, в 2018 г. снизились до 23,5%. Таким образом, в динамике наблюдается снижение доли основных средств на 34%. Это негативная тенденция, поскольку на предприятии снижается производственная мощность.

Доля оборотных средств в имуществе ООО «ПАТП-1» увеличилась на 43%. В 2016 г. составляла 53,6%, в 2018 г. возросла до 76,5%.

Для более полного анализа финансовой устойчивости ООО «ПАТП-1» необходимо так же проанализировать рыночную устойчивость предприятия, которую характеризуют следующие коэффициенты:

- коэффициент финансовой зависимости или финансовый рычаг;
- коэффициент финансовой нагрузки или плечо финансового рычага;
- коэффициент финансовой напряженности или финансовый риск.

Показатели рыночной устойчивости ООО «ПАТП-1» представлена в таблице 2.8.

Таблица 2.8 - Показатели рыночной устойчивости ООО «ПАТП-1»

Наименование	Абсолютное значение финансовых коэффициентов			Темп роста, %	Норматив
	2016 г.	2017 г.	2018 г.		
1	2	3	4	5	6
Коэффициент фин. зависим.	1,501	1,252	2,595	73	$\leq 2,0$
Коэффициент фин. нагрузки	0	0	0,365	-	
Коэффициент фин. напряженности	0,501	0,252	1,595	218	$\leq 1,0$

Показатели коэффициентов финансовой устойчивости представлена на рисунке 2.4.

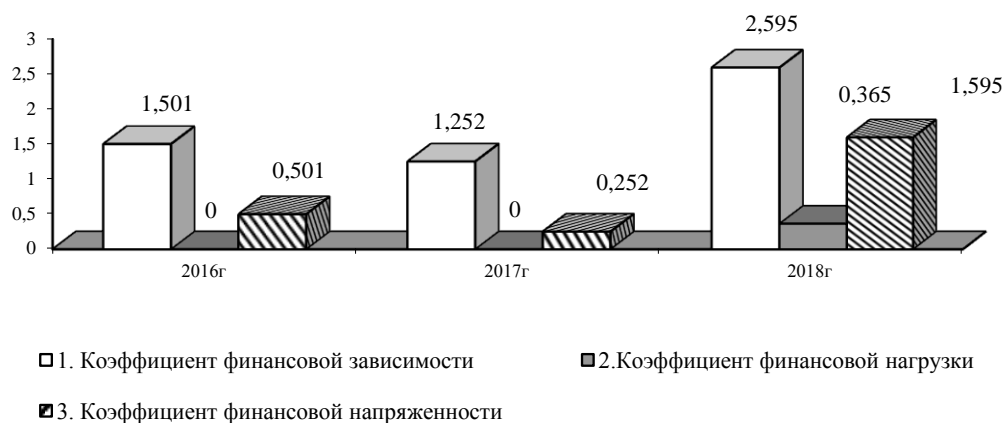


Рисунок 2.4 - Показатели коэффициентов финансовой устойчивости
ООО «ПАТП-1»

Коэффициент финансовой зависимости (финансовый рычаг предприятия) показывает, сколько средств предприятие привлекает на единицу собственного капитала для финансирования своего оборота. На ООО «ПАТП-1» в 2016 г. на каждый рубль собственного капитала привлекает 1 руб. 50 коп., в 2017 г. – 1 руб. 25 коп., в 2018 г. – 2 руб. 6 коп. заемных средств. В 2018 г. нормативное значение (равно или меньше 2) не выполняется, то есть финансовая зависимость предприятия увеличивается.

Коэффициент финансовой напряженности характеризует, сколько на рубль собственного капитала приходится привлеченных финансовых источников. На ООО «ПАТП-1» в 2016 г. на рубль собственного капитала приходилось 50 коп., в 2017 г. – 25 коп., в 2018 г. – 1 руб. 60 коп. заемного, при нормативе равно или меньше 1. Следовательно, к 2018 г. финансовый риск предприятия увеличивается.

Коэффициент финансовой нагрузки характеризует сколько банковских кредитов и займов приходится на рубль собственных средств. В ООО «ПАТП-1» в 2016-2017 гг. предприятие не привлекало банковские кредиты и займы. В 2018 г. на рубль собственных средств привлекалось 37 коп.

В целом, в период 2016-2018 гг. ООО «ПАТП-1» теряет свою рыночную устойчивость, поскольку коэффициенты финансовой зависимости

и напряженности превышают нормативные значения.

Немаловажным в оценке финансовой устойчивости является состояние пассивов предприятия. В оценке состояния пассивов предприятия особенно важно проанализировать такой показатель, как коэффициент покрытия внеоборотных активов долгосрочными инвестициями.

Показатели финансовой устойчивости ООО «ПАТП-1» (состояние пассивов) представлена в таблице 2.9.

Таблица 2.9 - Показатели финансовой устойчивости ООО «ПАТП-1»

Наименование	Расчетная формула	Абсолютное значение финансовых коэффициентов			Темп роста, %
		2016 г.	2017 г.	2018 г.	
Коэффициент покрытия внеоборотных активов долгосрочными инвестициями	$(\Pi_{1370} + \Pi_{1400}) / (A_{1100})$	1,411	1,291	1,616	14

Коэффициент покрытия внеоборотных активов долгосрочными инвестициями на ООО «ПАТП-1» составил: в 2016 г. – 1,411, в 2017 г. – 1,291 и в 2018 г. – 1,616, то есть внеоборотные активы покрывались полностью за счет перманентного капитала, что, естественно, является положительным моментом.

Таким образом, на предприятии за 2016-2017 гг. валюта баланса увеличилась в 2,2 раза. Это обеспечивает развитие реальных активов, позволяет наращивать объемы хозяйственной деятельности, увеличивать производственную мощность и активизировать деятельность предприятия в целом. В 2018 г. увеличивается выручка от реализации товаров на 40% по сравнению с 2013г., и составила 78,1 тыс. руб. Состояние основного имущества предприятия можно признать удовлетворительным, поскольку предприятие в 2018 г. повышает свою финансовую устойчивость.

Наблюдается рост себестоимости проданной продукции на 45% и составляет в 2017 г. 69,6 тыс.руб. Так как темп роста себестоимости опережает темп роста выручки, то наблюдается замедление темпов роста

валовой прибыли, она увеличивается всего на 8,3%.

В 2018 г. по сравнению с 2016 г. оборотные активы стали использоваться не эффективно. Потребность в собственных оборотных средствах (-4191 тыс. руб.) предприятие компенсирует за счет текущих финансовых потребностей, то есть прибегает к привлечению краткосрочных займов и кредитов коммерческого банка. Наблюдается снижение деловой активности предприятия на 35% и в 2017 г. составляет 1,878.

2.2.4 Анализ ликвидности и платежеспособности

Для определения ликвидности баланса необходимо сопоставить произведенные расчеты групп активов и групп обязательств (таблица 2.10).

Таблица 2.10 - Оценка ликвидности ООО «ПАТП-1»: сводная таблица

АКТИВ, тыс. руб.			ПАССИВ, тыс. руб.			Платёжный излишек (+), недостаток (-)			
группа	2016 г.	2018 г.	группа	2016 г.	2018 г.	Абсолютно, тыс. руб.		Относительно, %	
						2016 г.	2018 г.	2016 г.	2018 г.
A ₁	5 135	3 673	П ₁	6 408	17 708	-1 273	-14 035	-6,6%	-33,7%
A ₂	2 785	18 852	П ₂	0	7 864	2 785	10 988	14,5%	26,4%
A ₃	2 366	9 286	П ₃	0	0	2 366	9 286	12,3%	22,3%
A ₄	8 919	9 790	П ₄	12 797	16 029	-3 878	-6 239	-20,2%	-15,0%
Баланс	19 205	41 601	Баланс	19 205	41 601				

Данная таблица позволяет оценить платёжный излишек (+) или недостаток (-) финансовых средств на ООО «ПАТП-1».

Баланс считается ликвидным при условии следующих соотношений групп активов и обязательств: $A_1 \geq П_1$, $A_2 \geq П_2$, $A_3 \geq П_3$, $(A_1 + A_2) \geq (П_1 + П_2)$, $A_{1,2,3} \geq П_{1,2,3}$.

В отчетный период наблюдается платежный недостаток наиболее ликвидных активов, в 2016 г. он составил 1,273 тыс.руб.; в 2018 г. увеличился и составил 14 тыс.руб.

Очевидно, что ликвидность ООО «ПАТП-1» отличается от абсолютной ликвидности, так как не выполняется первое соотношение критериев, но это позволяет установить нормальную (допустимую) ликвидность, и свидетельствует о том, что в ООО «ПАТП-1» существуют сложности оплатить обязательства на временном интервале до трех месяцев из-за недостаточного поступления средств.

По каждой группе соответствующих статей актива и пассива определяются частные показатели ликвидности. Они представлены коэффициентами K_1 , K_2 , K_3 , которые показывают на сколько группы активов A_1 , A_2 , A_3 покрывают группы обязательств P_1 , P_2 , P_3 . Коэффициенты K_1 , K_2 характеризуют текущую ликвидность, а K_3 характеризует перспективную ликвидность.

Локальная и комплексная оценка ликвидности баланса дополняет характеристику ликвидности предприятия в целом (таблица 2.11).

Таблица 2.11 - Оценка тенденций изменения ликвидности баланса

Наименование		Абсолютные значения, руб.			Темп роста, %
		2016г	2017г	2018г	
Локальная ликвидность группы активов	K_1	0,8	0,87	0,21	- 74
	K_2	-	-	2,4	-
	K_3	-	-	-	-
Ликвидность предприятия	$K_{сов}$	1,45	2,17	1,06	- 27
	$K_{общ}$	1,13	1,51	0,73	- 35

Коэффициент ликвидности первой группы (K_1) на ООО «ПАТП-1» в 2016 г. составил 0,8, то ООО на каждый рубль своих краткосрочных обязательств располагало денежной наличностью в размере в 2016 г. 80 коп.,

в 2017 г. 87 коп., а в 2018 г. 21 коп. Очевидно, что ликвидные средства не покрывают наиболее срочные обязательства.

В 2018 г. коэффициент ликвидности второй группы составил 2,4, что означает, что предприятие при инкассации дебиторской задолженности в размере 2 руб. 40 коп. сможет рассчитаться по своим краткосрочным обязательствам.

Совокупный показатель ликвидности характеризует общую ликвидность предприятия с учетом фактора реальности поступления денежных средств. В 2016 г. на каждый рубль всех своих заемных средств ООО «ПАТП-1» располагало 1 руб. 45 коп., а в 2018 г. 1 руб. денежных средств, то есть общая ликвидность предприятия снижается. Однако предприятие в 2018 г. может рассчитаться по своим обязательствам.

Общий показатель ликвидности ($K_{\text{общ}}$) выражает способность предприятия осуществлять расчеты по всем видам обязательств. Показатель также включает ранговые коэффициенты, характеризующие вклад и значимость отдельных групп статей актива и пассива в формировании уровня ликвидности баланса. ООО «ПАТП-1» в 2016 г. способно рассчитаться по всем видам обязательств в размере 1 руб. 13 коп., в 2018 г. лишь на 73 коп. Значение коэффициента снизилось, что является негативным моментом для предприятия.

Платежеспособность предприятия – способность предприятия (организации) своевременно и в полной мере рассчитываться с кредиторами по своим краткосрочным финансовым обязательствам, используя в качестве источников текущие активы, включая отдельные элементы оборотных средств (наличность, дебиторскую задолженность, производственные запасы).

Финансовые коэффициенты, характеризующие платежеспособность ООО «ПАТП-1» вынесены в таблицу 2.12. Полученные при этом базовые коэффициенты платежеспособности сравниваются с нормативными значениями коэффициентов.

Таблица 2.12 - Оценка платежеспособности ООО «ПАТП-1»

Наименование	Расчетная формула	Коэффициенты платежеспособности, %			Нормальное значение, %
		2016 г.	2017 г.	2018 г.	
1	2	3	4	5	6
Коэффициент абсолютной ликвидности; денежное покрытие, %	$(A_{1240}+A_{1250})/(\Pi_{1510}+\Pi_{1520})$	80,1	87,4	15,6	25
Коэффициент быстрой ликвидности; финансовое покрытие, %	$(A_{1230}+\dots+A_{1250})/(\Pi_{1510}+\Pi_{1520})$	123,5	159,9	91,4	100
Коэффициент текущей ликвидности; общее покрытие, %	$(A_{1200})/(\Pi_{1510}+\Pi_{1520})$	160,5	252,4	135,1	200
Коэффициент «критической» оценки, %	$(A_{1200})/(\Pi_{1510}+\Pi_{1520})$	160,5	252,4	135,1	100

Коэффициент абсолютной ликвидности показывает, какая часть краткосрочных обязательств может быть погашена наличными деньгами немедленно. Из 100% краткосрочных обязательств ООО «ПАТП-1» может погасить в 2016 г. 80,1%, а в 2018 г. 15,6%. То есть в 2016 г. нормативное значение (25%) выполняется, а в 2018 г. – не выполняется. Таким образом в 2018 г. ООО «ПАТП-1» не может оплатить краткосрочные обязательства за счет собственной наличности.

Коэффициент быстрой ликвидности характеризует, какая часть краткосрочных обязательств может быть погашена имеющимися оборотными средствами в денежной форме. ООО «ПАТП-1» в 2016 г. может погасить всю сумму краткосрочных обязательств имеющимися оборотными средствами в денежной форме, тогда как в 2018 г. – лишь на 91,4%.

Нормативное значение коэффициента быстрой ликвидности (100%) в 2018 г. не выполняется. Это негативный момент, поскольку это говорит о текущей неплатежеспособности предприятия.

Коэффициент текущей ликвидности показывает, в какой степени текущие активы покрывают краткосрочные обязательства и характеризует платежные возможности предприятия. ООО «ПАТП-1» способно покрыть краткосрочные обязательства в 2016 г. за счет текущих активов в размере 1

руб. 61 коп., в 2018 г. – в размере 1 руб. 35 коп. Это свидетельствует о том, что ООО «ПАТП-1» не располагает достаточным объемом ресурсов, формируемых за счет собственных источников. Установленный норматив (2,0) не выполняется, это создает угрозу финансовой нестабильности ввиду различной степени ликвидности активов и невозможности их срочной реализации в случае одновременного обращения кредиторов.

Коэффициент «критической» оценки на ООО «ПАТП-1» составил: в 2016 г. 160,5%, а в 2018 г. 135,1%, что значит, что предприятие может выполнить свои долговые обязательства краткосрочного свойства, сохранив способность осуществлять, продолжать производственно-хозяйственную деятельность (то есть способность выполнить свои краткосрочные обязательства, не потеряв запасы).

Таким образом, проведенный анализ отражает ухудшение платежеспособности предприятия.

2.2.5 Анализ финансовых результатов и рентабельности

Для анализа балансовых стоимостных показателей на основе отчета о финансовых результатах деятельности предприятия (представленный в таблице Б.1 Приложения Б) проведен анализ экономических показателей деятельности предприятия за 2016-2018гг (таблица 2.13).

Таблица 2.13 - Основные экономические показателей деятельности

ООО «ПАТП-1»

Наименование	Код строки	Абсолютные значения, тыс.руб.			Темп роста,%
		2016 г.	2017 г.	2018 г.	
1	2	3	4	5	6
Выручка (нетто) от продажи товаров (продукции, работ, услуг)	2110	55791	47506	78107	40

Продолжение таблицы 2.13

1	2	3	4	5	6
Себестоимость проданных товаров (продукции, работ, услуг)	2120	47894	42575	69557	45
Валовая прибыль	2100	7897	4929	8550	8,3
Прибыль от продаж	2200	5827	3382	6874	17
Прибыль (убыток) до налогообложения	2300	7897	4929	8550	8,2
Налог на прибыль и иные аналогичные обязательные платежи	2410	1866	1009	2052	10
Чистая прибыль	2400	6031	3920	6498	10,9

Таким образом, можно констатировать увеличение в 2018 г. выручки от реализации товаров (продукции, работ, услуг) на 40% по сравнению с 2016 г.

Наблюдается также рост себестоимости проданной продукции на 45%. Так как темп роста себестоимости опережает темп роста выручки, наблюдается замедление темпов роста валовой прибыли, она увеличивается всего на 8,3%. Это позитивная тенденция, однако на предприятии не соблюдается «Золотое правило бизнеса»: темп роста валовой прибыли меньше темпа роста выручки.

Прибыль от продаж увеличилась за 2016-2018 гг. на 17%. Поскольку выручка от реализации растет большими темпами, чем прибыль от продаж, то этого свидетельствует о том, что на ООО «ПАТП-1» увеличиваются затраты на производство и это негативная тенденция.

Наблюдается рост прибыли до налогообложения на 8,2%, которая является результатом изменения прибыли от продаж на величину сальдо прочих доходов и расходов, и налога на прибыль и прочих обязательных платежей.

Чистая прибыль за 2016-2018 гг. на ООО «ПАТП-1» увеличилась на 7,8%. Тенденция к росту чистой прибыли - позитивный момент, поскольку возможности для расширения производства и обновления производственного потенциала возрастают.

Основные экономические показатели деятельности ООО «ПАТП-1» за 2016-2018 гг. представлены на рисунке 2.5.

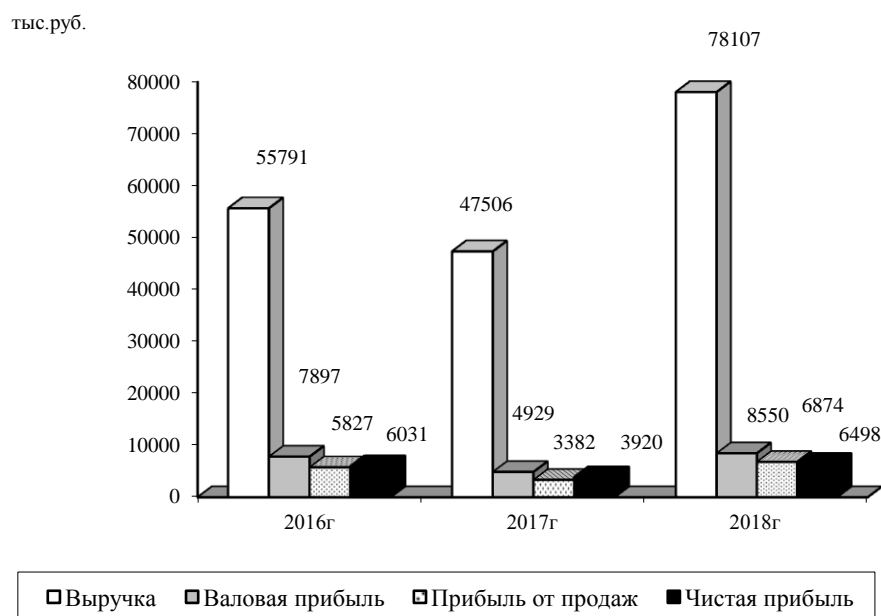


Рисунок 2.5 - Основные экономические показатели деятельности ООО «ПАТП-1»

Далее проведен анализ рентабельности предприятия.

Показатели рентабельности характеризуют эффективность деятельности предприятия и являются фактором, который определяет его финансовые результаты.

Показатели рентабельности хозяйственной деятельности ООО «ПАТП-1» представлены в таблице 2.14.

Таблица 2.14 - Показатели рентабельности производственно-хозяйственной деятельности ООО «ПАТП-1»

Наименование	Финансовые коэффициенты			Темп роста, %
	2016 г.	2017 г.	2018 г.	
1	2	3	4	6
Рентабельность издержек, %	16,5	11,6	12,3	-25
Рентабельность оборота, %	14,2	10,4	10,9	-23
Норма прибыли, %	10,8	8,2	8,3	-20

В ООО «ПАТП-1» с одного рубля текущих затрат, связанных с производством и реализацией продукции в 2016 г. получено 16,5 руб. валовой прибыли, в 2018 г. - 12,3 руб. За анализируемый период рентабельность издержек снижается на 25%, что свидетельствует о

неэффективном управлении.

ООО «ПАТП-1» с каждого рубля выручки в 2016 г. получало 14,2 руб., в 2018 г. – 10,9 руб. прибыли от продаж. В динамике рентабельность оборота снизился на 23% и это негативный момент, поскольку предприятие заинтересовано в максимизации прибыли.

На ООО «ПАТП-1» в 2016 г. единица выручки от продаж приносила предприятию 10,8 руб. чистой прибыли, в 2018 г. – 8,3 руб. чистой прибыли. Снижение прибыли на 20% рассматривается как негативная тенденция.

В целом, за исследуемый период 2016-2018гг все показатели рентабельности снижаются, что свидетельствует о снижении хозяйственной деятельности ООО «ПАТП-1».

Далее проведен анализ рентабельности использования капитала (активов). Рентабельности использования капитала (активов) – это способность предприятия генерировать прибыль на вложенный капитал, активы, затраты.

Показатели рентабельности использования капитала (активов) ООО «ПАТП-1» приводится в таблице 2.15.

Таблица 2.15 - Показатели рентабельности использования капитала (активов)

Наименование	Финансовые коэффициенты, %			Темп роста, %
	2016 г.	2017 г.	2018 г.	
1	2	3	4	5
Рентабельность использования активов	31	17	15	-16
Экономическая рентабельность предприятия	41	22	20	-21
Финансовая рентабельность предприятия	47	25	40	-7

В целом, рентабельность использования капитала (активов) к 2018 г. снижается в среднем в два раза. Способность активов генерировать прибыль снижается.

3 РАЗРАБОТКА МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПОВЫШЕНИЮ ПЕРСПЕКТИВНОГО ВАРИАНТА ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ВЛОЖЕНИЙ ООО «ПАТП -1»

3.1 Основные пути повышения эффективности деятельности

Для повышения перспективного варианта осуществления инвестиционных вложений ООО «ПАТП-1» предлагается создание филиала в г. Новосибирске.

Суть проекта: Создание эффективной филиальной сети, оказывающей услуги по доставке грузов, на территории города Новосибирска.

Основное направление деятельности предприятия – оказание транспортно – логистических услуг.

Основными заказчиками будут торговые сети.

Филиал ООО «ПАТП-1» будет оказывать услуги с использованием собственного автотранспорта.

Для организации работы филиалу потребуется 5 единиц собственного автомобильного транспорта.

Потребности в производственных помещениях:

Для осуществления производственной деятельности для открытия филиала ООО «ПАТП-1» потребуется аренда офисного помещения, в размере 80 кв.м., складские помещения в размере 120 кв.м. для хранения и формирования сборных грузов, производственные помещения в размере 100 кв.м. для организации ремонтной базы для проведения ремонта и обслуживания автотранспорта, а также земельный участок площадью 0,2 га для организации стоянки автотранспорта.

Объем оказываемых услуг:

- Перевозка грузов собственным автотранспортом - 19 725 тонн в год;
- Услуги ответственного хранения - 18 250 тонн в год.

Постановка филиала компании на налоговый учет по месту его расположения не нужна. (Порядок регистрации ООО существенно упростился после принятия Федерального закона от 27.07.2010 N 229-ФЗ).

Филиал может быть создан лишь после соответствующего решения учредителей, а его руководители будут работать на основании генеральной доверенности. Это приводит к потребности в отражении сведений в уставе предприятия. Требуется осуществление регистрации подразделения в ЕГРЮЛ, ПФР и ФСС. Также информация поступает в Росстат для получения кодов статистики. Благодаря изменениям законодательства производится межведомственный обмен информацией, поэтому постановка на учет в перечисленные органы будет осуществлена в автоматическом порядке.

Организационный план проекта.

ООО «ПАТП-1» имеет опыт создания филиалов по территории России. Типовая структура филиала организации имеет следующий вид:

- директор – обеспечивает организацию оперативного производственно-экономического управления в филиале;
- отдел управления персоналом – обеспечивает планирование, найм, учет, организацию обучения и повышения квалификации работников, проведение инструктажей, аттестации персонала;
- бухгалтерия – обеспечивает учет хозяйственных операций, представляет организацию в налоговых и иных органах;
- отдел продаж – осуществляет прием заказов на грузоперевозки;
- отдел логистики – разрабатывает оптимальные схемы маршрутов в соответствии с наличными заказами, свободных транспортных средств и водителей;
- транспортный отдел – обеспечивает процесс организации грузоперевозок.

К числу оптимальных вариантов развития организации в сложившихся условиях внешней среды и исходя из полученных результатов оценки организационно-экономической деятельности ООО «ПАТП-1» можно

отнести совершенствование логистической системы, дальнейшее развитие филиальной сети компании. В качестве одной из возможных мер развития ООО «ПАТП-1» в данном направлении было предложено открытие филиала в г. Новосибирск.

В целях создания филиала ООО «ПАТП-1» в г. Новосибирске целесообразно воспользоваться опытом создания филиалов компании в других регионах. Структура управления филиала ООО «ПАТП-1» представлена на рисунке 3.1.

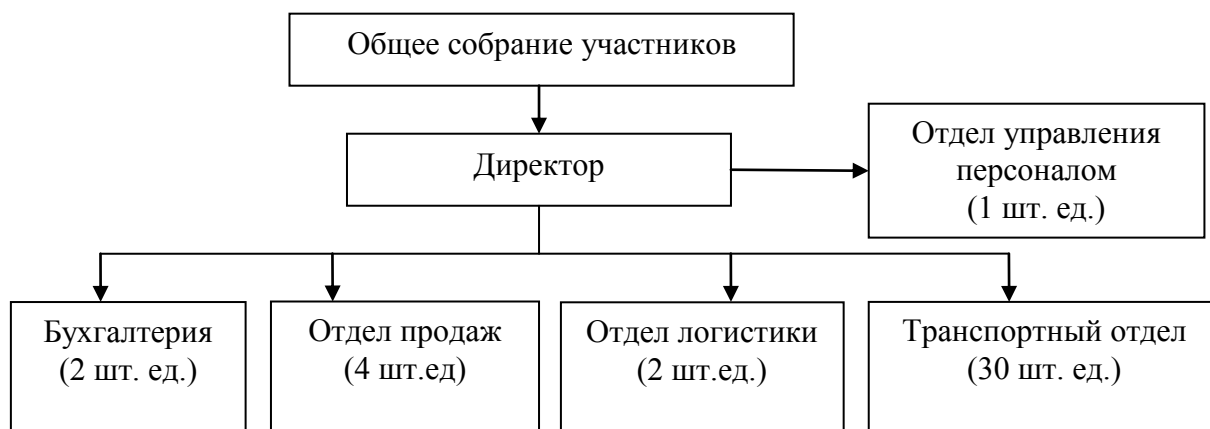


Рисунок 3.1 - Схема структуры управления филиала ООО «ПАТП-1» в г. Новосибирске

Планируемый штат персонала филиала ООО «ПАТП-1» в г. Новосибирске 40 человек.

В целях организации деятельности филиала ООО «ПАТП-1» в г. Новосибирск необходимо:

- отразить сведения в уставе предприятия, регистрация подразделения в ЕГРЮЛ, ПФР и ФСС;
- заключить договор аренды;
- заключить договоры на охранные услуги, коммунальное обслуживание;
- перегнать автотранспортные средства из существующих филиалов;
- осуществить подбор и найм персонала (директор (1 штатная единица), главный бухгалтер (1 штатная единица), бухгалтер (1 штатная

единица), начальник отдела продаж (1 штатная единица), ведущий специалист отдела продаж (1 штатная единица), начальник отдела логистики (1 штатная единица), специалист по логистике (1 штатная единица), специалист по управлению персоналом (1 штатная единица), водители (20 штатных единиц), механики (5 штатных единиц), грузчики (5 штатных единиц). Итого: 40 работников.

– разработать и утвердить должностные инструкции.

На основании плана реализации проектных изменений составим план-график осуществления работ. План график осуществления работ по проекту открытия филиала ООО «ПАТП-1» содержит этапы его реализации с привязкой к срокам их исполнения и указанием ответственных должностных лиц.

Начало реализации проекта определено с 1 июня 2019 года.

Этапы реализации проекта представлены в таблице 3.1.

Таблица 3.1 - Этапы реализации проекта создания филиала ООО «ПАТП-1»

Мероприятия	Ответственный	Сроки реализации
Исследование рынка	Директор	01.06.19 – 05.06.19
Отражение сведений в уставе предприятия, регистрации подразделения в ЕГРЮЛ, ПФР и ФСС	Директор	06.06.19 – 10.06.19
Аренда офисного помещения	Директор	
Заключение договоров на охранные услуги, коммунальное обслуживание	Начальник договорного отдела	11.06.19 – 20.06.19
Закупка мебели и организация рабочих мест	Директор, специалист по управлению персоналом	
Подбор персонала	Специалист по управлению персоналом	21.06.19 – 30.06.19
Перегон автотранспортных средств	Водитель	01.07.19 – 15.07.19
Утверждение должностных инструкций сотрудников	Директор, специалист по управлению персоналом	16.07.19 – 20.07.19

Продолжение таблицы 3.1

Мероприятия	Ответственный	Сроки реализации
Рекламные мероприятия	Директор, начальник отдела продаж	21.07.19 – 31.07.19
Открытие филиала	Директор	1.07.19

Представленная программа направлена на создание филиала. Для рассмотрения этапов внедрения рекомендации построим таблицу 3.2 План-график основных мероприятий (таблица 3.2).

Таблица 3.2 - План-график основных мероприятий развития филиала

ООО «ПАТН-1»

Этапы работы	Июнь				Июль			
	01.06.19 – 05.06.19	06.06.19 – 10.06.19	11.06.19 – 20.06.19	21.06.19 – 30.06.19	01.07.19 – 15.07.19	16.07.19 – 20.07.19	21.07.19 – 31.07.19	1.08.19
Исследование рынка								
Отражение сведений в уставе предприятия, регистрации подразделения в ЕГРЮЛ, ПФР и ФСС								
Аренда офисного помещения								
Заключение договоров на охранные услуги, коммунальное обслуживание								
Закупка мебели и организация рабочих мест								
Подбор персонала								
Перегон автотранспортных средств								

Продолжение таблицы 3.2

Этапы работы	Июнь				Июль			
	01.06.19 – 05.06.19	06.06.19 – 10.06.19	11.06.19 – 20.06.19	21.06.19 – 30.06.19	01.07.19 – 15.07.19	16.07.19 – 20.07.19	21.07.19 – 31.07.19	1.08.19
Утверждение должностных инструкций сотрудников								
Рекламные мероприятия								
Открытие филиала								

Так, проект открытия филиала ООО «ПАТП-1» может быть реализован в течение шести месяцев. Он начинается 1 июня 2019 года с разработки проекта плана открытия филиала и заканчивается 1 августа его открытием.

Таким образом, с целью создания филиала ООО «ПАТП-1» в г.Новосибирске предлагается программа мероприятий, которая позволит руководству предприятия создать эффективной филиальную сеть, оказывающей услуги по доставке грузов в торговые сети, на территории города Новосибирска.

3.2 Оценка эффективности предлагаемых мероприятий

Указанные мероприятия требуют осуществления определённых затрат.

Затраты на трудовые ресурсы филиала представлены в таблице 3.3.

Таблица 3.3 - Затраты на трудовые ресурсы в ООО «ПАТП-1» в г. Новосибирске

Должность	Количество, чел.	Оклад, руб.	Налоги ФОТ, 30%	Всего, в месяц руб.	Всего, в год руб.
Директор	1	50000	15000	65000	780000
Главный бухгалтер	1	30000	9000	39000	468000

Продолжение таблицы 3.3

Должность	Количество, чел.	Оклад, руб.	Налоги ФОТ, 30%	Всего, в месяц руб.	Всего, в год руб.
Бухгалтер	1	25000	7500	32500	390000
Начальник отдела продаж	1	22000	6600	28600	234000
Ведущий специалист отдела продаж	1	20000	6000	26000	319200
Менеджер по продажам	2	16000	4800	41600	499200
Начальник отдела логистики	1	25000	7500	32500	390000
Специалист по логистике	1	20000	6000	26000	312000
Специалист по управлению персоналом	1	20000	6000	26000	312000
Водители	20	24000	7200	624000	5846400
Механики	5	25000	7500	162500	1950000
Грузчики	5	21000	6300	136500	1638000
Итого	40	-	89400	1240200	13138800

Таким образом, общий штат персонала составит 40 человек. Фонд оплаты труда – 1240200 рублей в месяц. За год 13138800 рублей в год.

В таблице 3.4 представлены единовременные затраты на реализацию проекта. Их оценка показывает, что для открытия и обеспечения функционирования филиала ООО «ПАТП-1» требуется осуществить единовременных затрат в сумме 315 000,0 рублей. Единовременные затраты будут осуществлены в июне-декабре 2019 года.

Таблица 3.4 - Единовременные затраты на реализацию проекта

Элемент единовременных затрат	Сумма затрат, руб.
Расходы на перегон автотранспортных средств	50 000,0
Приобретение оборудования и инвентаря	150 000,0
Приобретение техники (компьютеры, факс, принтеры)	100 000,0
Поиск и отбор персонала	15 000,0
Итого:	315 000,0

В таблице 3.5 представлены текущие затраты на реализацию проекта

по открытию филиала ООО «ПАТП-1», распределённые в соответствии с планом их осуществления.

Таблица 3.5 - Текущие затраты на реализацию проекта

Элемент текущих затрат	Сумма затрат в мес., руб.	Сумма затрат в год, руб.
Аренда	20 000,0	240 000,0
Оплата труда + отчисления в Фонды	1240200,0	13138800,0
Коммунальные услуги	5000,0	60 000,0
Приобретение горюче-смазочных материалов	40000,0	480000,0
Расходы на ремонт автомобиля	20000,0	240000,0
Налоги	64230,0	770760,0
Реклама	10 000,0	120 000,0
Итого:	1399430	15049560

Текущие затраты планируется осуществлять с августа 2019 года. Их ежемесячная величина составит 139943,0 рублей; в год 504956,0рублей.

Маркетинговый план.

Одним из самых значимых моментов функциональности предприятия является наличие клиентов и заказов. Этим вопросом стоит заняться ещё до того, как филиал начнёт официальную деятельность. А сразу после открытия, следует сделать следующее:

- отправка предложений о сотрудничестве с указанием тарифов;
- заявки на участие в тендерах.

Комплексное внедрение планируемых мероприятий обеспечит филиалу ООО «ПАТП-1» необходимые конкурентные преимущества и поможет обеспечить нормальный уровень спроса на предоставляемые услуги.

Финансовый план.

Определим итоговые затраты на открытие и обеспечение его функционирования.

В таблице 3.6 обобщённо представлены необходимые для осуществления проекта открытия филиала ООО «ПАТП-1» единовременные и текущие затраты, распределённые в соответствии со сроками их осуществления.

Таблица 3.6 - Общая сумма затрат для реализации проекта

Месяц, год	Сумма затрат, руб.	Состав затрат
июнь 2019 г.	25000,0	Уплата аренды, коммунальные платежи
июль 2019 г.	340000,0	Уплата аренды, коммунальных услуг, расходы на перегон автотранспортных средств, приобретение оборудования и инвентаря, приобретение техники, поиск и отбор персонала
август 2019 г.	734230,0	Уплата аренды, коммунальных услуг, оплату труда персонала, рекламы, расходы на горюче-смазочные материалы, расходы на ремонт автомобиля, налоговых платежей
сентябрь 2019 г.	734230,0	
октябрь 2019 г.	734230,0	
ноябрь 2019 г.	734230,0	
декабрь 2019 г.	734230,0	
январь 2020 г.	734230,0	
февраль 2020 г.	734230,0	
март 2020 г.	734230,0	
апрель 2020 г.	734230,0	
май 2020 г.	734230,0	
ИТОГО	7707300,0	

Таким образом, как показывают проведённые расчёты, общая сумма единовременных и текущих затрат для реализации проекта составляет 7707300,0 рублей.

В таблице 3.7 представлена выручка компании которая составляет 135852000руб. В среднем каждый филиал (компания имеет 14 филиалов) приносит компании выручку в размере 9703714,3 в год. Ожидается, что открываемый филиал будет приносить такой же объем выручки. Доход от его функционирования начнется через 2 месяца после начала реализации проекта. Планируемая сумма доходов от реализации проекта представлена в таблице 3.7.

Таблица 3.7 - Планируемая сумма доходов от реализации проекта

Период 2019-2020 гг.	Доход, в руб.
август 2019 г.	808642,9
сентябрь 2019 г.	808642,9
октябрь 2019 г.	808642,9
ноябрь 2019 г.	808642,9
декабрь 2019 г.	808642,9
январь 2020 г.	808642,9
февраль 2020 г.	808642,9
март 2020 г.	808642,9

Продолжение таблицы 3.7

Период 2019-2020 гг.	Доход, в руб.
апрель 2020 г.	808642,9
май 2020 г.	808642,9
Итого:	7277785,7

Таким образом, общая сумма прогнозируемого дохода за прогнозируемый период составляет 7277785,7 рублей.

Для определения эффективности предложенных мероприятий обобщим представленную информацию о планируемых потоках доходов и расходов проекта, рассчитаем, насколько увеличится входящий денежный поток в результате реализации предложенных мероприятий, рассчитаем чистый дисконтированный доход и срок окупаемости проекта.

1. Определение потока доходов от реализации проекта.

С учётом сроков реализации проекта и выхода на рынок прогнозируемый поток доходов на первый год реализации проекта будет распределён следующим образом, как представлено в таблице 3.8.

Таблица 3.8 - Планируемая сумма доходов от реализации проекта

№ периода для расчёта окупаемости проекта	Период 2019-2020 гг.	Прогнозируемый доход, в руб.
0	июнь 2019 г.	0
1	июль 2019 г.	0
2	август 2019 г.	808642,9
3	сентябрь 2019 г.	808642,9
4	октябрь 2019 г.	808642,9
5	ноябрь 2019 г.	808642,9
6	декабрь 2019 г.	808642,9
7	январь 2020 г.	808642,9
8	февраль 2020 г.	808642,9
9	март 2020 г.	808642,9
10	апрель 2020 г.	808642,9
11	май 2020 г.	808642,9
Итого:		7277785,7

Таким образом, общая сумма прогнозируемого дохода за прогнозируемый период составляет 7277785,7 рублей.

2. Определение потока расходов на реализацию проекта.

С учётом сроков реализации проекта и выхода на рынок прогнозируемый поток расходов на первый год реализации проекта будет распределён следующим образом, как представлено в таблице 3.9.

Таблица 3.9 - Планируемая сумма расходов от реализации проекта

№ периода для расчёта окупаемости проекта	Период 2019-2020 гг.	Прогнозируемые расходы, в руб.
0	июнь 2019 г.	25000,0
1	июль 2019 г.	340000,0
2	август 2019 г.	734230,0
3	сентябрь 2019 г.	734230,0
4	октябрь 2019 г.	734230,0
5	ноябрь 2019 г.	734230,0
6	декабрь 2019 г.	734230,0
7	январь 2020 г.	734230,0
8	февраль 2020 г.	734230,0
9	март 2020 г.	734230,0
10	апрель 2020 г.	734230,0
11	май 2020 г.	734230,0
Итого:		7707300,0

Таким образом, общая сумма прогнозируемых расходов за прогнозируемый период составляет 7707300,0 рублей.

Произведём расчёт окупаемости проекта.

Для определения параметров окупаемости проекта произведём расчёт показателей по следующему алгоритму:

1. Определение денежных потоков

– Вложения

$$\sum_{t=0}^T Z_t = Z_T,$$

(6)

где Z_T – затраты;

$t = 0$ – нулевой период, так как на начало проекта должны быть определенные деньги.

– Поступления от реализации проекта

$$\sum_{t=1}^T D_t = D_T,$$

(7)

где D_T – доход;

$t = 1$ – первый период.

2. Норма дисконта

Норма дисконта определяется ценой денег, инвестированных в проект. Проект планируется реализовать с привлечением средств инвестора по 33,2% годовых или 2,77% в месяц.

3. Коэффициент дисконтирования

Коэффициент дисконтирования используется в целях учёта временного фактора:

$$k_{dt} = \frac{1}{(1+d)^t}, \quad (8)$$

где d – норма дисконта;

$t = 0, 1, 2, \dots T$;

$T = 12$.

4. Чистый дисконтированный доход (ЧДД) по расчётным периодам

$$\text{ЧДД}_t = (D_t - Z_t) \cdot k_{dt} \quad (9)$$

5. Чистый дисконтированный доход (ЧДД) за весь период

$$\text{ЧДД}_T = \sum_{t=0}^T (D_t - Z_t) \cdot k_{dt} \quad (10)$$

6. Чистая текущая стоимость (ЧТС) – нарастающий итог ЧДД (NPV)

$$\text{ЧТС}_t = \sum_{t=0}^t \text{ЧДД}_t \quad (11)$$

7. Чистая текущая стоимость (ЧТС) за весь период

$$\text{ЧТС}_T = \text{NPV} = \sum_{t=0}^T \text{ЧДД}_t$$

(12)

Произведём расчёт указанных в формулах (1) – (7) показателей для проекта открытия филиала ООО «ПАТП-1» исходя из определённых параметров затрат, доходов, нормы дисконта и коэффициента дисконтирования. Ставка дисконтирования 13%.

Результаты расчётов представлены в таблице 3.10.

Таблица 3.10 - Расчёт параметров окупаемости проекта для ООО «ПАТП-1»,
в руб.

Период	Доход	Затраты	Коэффициент	Дисконт. Доход	Дисконт. Затраты	ЧДД	NPV
0	0,0	25000,0	1,000	0	25000,0	-25000,0	-25000,0
1	0,0	340000,0	0,885	0	300885,0	-300885,0	325885,0
2	808642,9	734230,0	0,783	633285,972	575009,8	58276,2	267608,8
3	808642,9	734230,0	0,693	560430,1	508858,2	51571,8	216036,9
4	808642,9	734230,0	0,613	495955,8	450317,0	45638,8	170398,1
5	808642,9	734230,0	0,543	438898,9	398510,6	40388,3	130009,8
6	808642,9	734230,0	0,480	388406,1	352664,3	35741,9	-94267,9
7	808642,9	734230,0	0,425	343722,3	312092,3	31630,0	-62638,0
8	808642,9	734230,0	0,376	304179,0	276187,9	27991,1	-34646,8
9	808642,9	734230,0	0,333	269184,9	244414,0	24770,9	-9875,9
10	808642,9	734230,0	0,295	238216,8	216295,6	21921,2	12045,2
11	808642,9	734230,0	0,261	210811,3	191412,0	19399,3	31444,5
	7277785,7	7707300,0	-	3883091,2	3851646,7	31444,5	

На рисунке 3.2 представлен график чистой дисконтированной стоимости и чистого дисконтированного дохода по проекту открытия филиала ООО «ПАТП-1» г.Новосибирск.

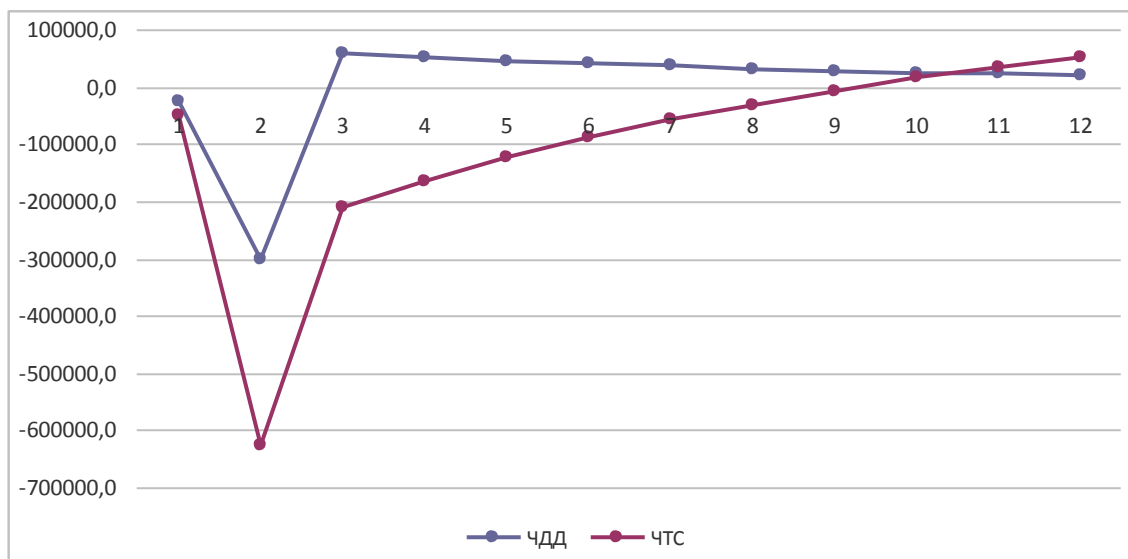


Рисунок 3.2 - ЧДД и ЧТС реализации проекта ООО «ПАТП-1»

На основе полученных данных, произведём расчёт показателей:

- индекс доходности проекта;
- рентабельность проекта;
- срок окупаемости проекта.

8. Индекс доходности (ИД) – доход на каждый вложенный рубль

$$\text{ИД} = \text{PI} = \frac{\sum_{t=1}^T D_t \cdot k_{\text{дт}}}{\sum_{t=0}^T Z_t \cdot k_{\text{дт}}} \quad (13)$$

ИД = 1,008 руб./ руб.

Таким образом, реализация проекта по итогам первого года принесет компании 1,008 рублей на каждый вложенный рубль затрат, или, иначе, доходность реализации проекта по итогам первого года его функционирования составляет порядка 100,8%.

Срок окупаемости проекта составит порядка 10 месяцев и 14 дней.

Таким образом, предлагаемый к реализации проект открытия филиала позволит обеспечить развитие ООО «ПАТП-1», достижение поставленных целей в совершенствовании управления организацией в условиях нестабильной среды, поскольку его положения содержат не только

количественные, но и качественные изменения системы.

3.3 Анализ чувствительности проекта к риску

Виды рисков и влияние их на прибыль представлены в таблице 3.11.

Таблица 3.11 - Виды рисков и влияние их на прибыль

Виды рисков	Отрицательное влияние на прибыль
Экономический спад	Падение спроса с ростом цен
Рост цен на топливо и ГСМ	Снижение спроса
Снижение рентабельности	Снижение цен, падение выручки
Падение и нестабильность курса рубля	Падение продаж или снижение цен
Рост налогов	Уменьшение чистой прибыли
Рост затрат на ремонт и обслуживание транспортной техники	Падение продаж
Рост цен на ГСМ	Снижение прибыли
Недостаточная загрузка ТС	Увеличение кредитов или снижение объема производства
Инфляция	Неустойчивое положение
Низкое качество дорожной инфраструктуры вне пределов Центрального федерального округа	Увеличение затрат на ремонт

Риски проекта:

1. Поломка автотранспортного средства.
2. Спекулятивные риски – финансовые риски, связанные с покупательской способностью (инфляционные, валютные, дефляционные и др.).
3. Следующие риски – это риски - природоестественные (землетрясение, наводнение и т.п.), экологические, политические и т.п.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Общество с ограниченной ответственностью «Производственное автотранспортное предприятие №1» (сокращенное фирменное наименование ООО «ПАТП-1») зарегистрировано 20 июля 2005 года Межрайонной инспекции Федеральной налоговой службы №6 по Ханты-Мансийскому автономному округу-Югре.

Виды деятельности ООО «ПАТП-1»:

Основной (по коду ОКВЭД): 52.29 – Деятельность вспомогательная прочая, связанная с перевозками.

Внешняя среда для ООО «ПАТП-1» является по большей части неблагоприятной. Негативные экономические тенденции и сильная зависимость от практически единственного потребителя делают компанию уязвимой и вынуждают ее держать цены на свои услуги в определенных пределах в целях удержания конкурентных позиций.

Проведя анализ финансового состояния предприятия можно констатировать увеличение в 2018 г. выручки от реализации товаров (продукции, работ, услуг) на 40% по сравнению с 2016 г.

Наблюдается также рост себестоимости проданной продукции на 45%. Так как темп роста себестоимости опережает темп роста выручки, наблюдается замедление темпов роста валовой прибыли, она увеличивается всего на 8,3%. Это позитивная тенденция, однако на предприятии не соблюдается «Золотое правило бизнеса»: темп роста валовой прибыли меньше темпа роста выручки.

Прибыль от продаж увеличилась за 2016-2018 гг. на 17%. Поскольку выручка от реализации растет большими темпами, чем прибыль от продаж, то этого свидетельствует о том, что на ООО «ПАТП-1» увеличиваются затраты на производство и это негативная тенденция.

Чистая прибыль за 2016-2018 гг. на ООО «ПАТП-1» увеличилась на 7,8%. Тенденция к росту чистой прибыли - позитивный момент, поскольку

возможности для расширения производства и обновления производственного потенциала возрастают.

В сложившихся условиях и в целях обеспечения развития организации, необходимо обеспечить развитие системы сбыта, целевой установкой которой должна стать стратегия по привлечению новых клиентов на новой рыночной нише. Это позволит организации обеспечить своё развитие, поскольку в сложившихся условиях ориентация сбыта преимущественно на группе клиентов – препятствует поддержанию рентабельности финансово-хозяйственной деятельности.

В ближайшей перспективе ООО «ПАТП-1» рекомендуется создание Новосибирского филиала.

В целях создания филиала ООО «ПАТП-1» целесообразно воспользоваться опытом создания филиалов компании в других регионах.

Суть проекта: Создание эффективной филиальной сети, оказывающей услуги по доставке грузов в торговые сети, на территории города Новосибирска.

В целях организации деятельности филиала ООО «ПАТП-1» в г.Новосибирск необходимо:

- отразить сведения в уставе предприятия, регистрация подразделения в ЕГРЮЛ, ПФР и ФСС;
- заключить договор аренды;
- заключить договоры на охранные услуги, коммунальное обслуживание;
- перегнать автотранспортные средства;
- осуществить подбор и найм персонала.
- разработать и утвердить должностные инструкции.

Указанные мероприятия требуют осуществления определённых затрат.

Общая сумма единовременных и текущих затрат для реализации проекта составляет 7707300,0 рублей.

Таким образом, реализация проекта по итогам первого года принесет

компании 1,008 рублей на каждый вложенный рубль затрат, или, иначе, доходность реализации проекта по итогам первого года его функционирования составляет порядка 100,8%.

Срок окупаемости проекта составит порядка 10 месяцев и 14 дней.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- 1 Адаменко, Ю.А. Оценка финансового состояния предприятия на основе анализа финансовых коэффициентов / Ю.А. Адаменко // Современные тенденции в экономике и управлении: новый взгляд. – 2016. – Вып. 23. – С.142-144.
- 2 Агарков, А.П. Экономика и управление на предприятии: учебник / А.П. Агарков[и др.], под ред. А.П. Агаркова. – М.: Дашков и К^о, 2016. – 400 с.
- 3 Анализ финансовой отчетности: учебное пособие / под ред. О.В. Ефимовой, М.В. Мельника, В.В. Бердникова, Е.И. Бородиной. – М.: Омега-Л, 2017. – 388 с.
- 4 Артеменко, В.Г. Финансовый анализ: учебник / В. Г. Артеменко, М. В. Беллендир. – М.: Дело-Сервис, 2018. – 152 с.
- 5 Барышникова, Н.А. Экономика предприятия: учебное пособие / Н.А. Барышникова, Т.А. Матеуш, М.Г. Миронов. – М.: Юрайт, 2015. – 192 с.
- 6 Гражданский кодекс Российской Федерации. Части первая, вторая, третья и четвертая. – М.: Проспект, КноРус, 2016. – 512 с.
- 7 Зонова, А В. Бухгалтерский финансовый учет: учебное пособие / А. В. Зонова, И.Н. Бачуринская, С. П. Горячих. – СПб.: Питер, 2014. – 480 с.
- 8 Иванова, А.С. Методика проведения анализа финансовых результатов деятельности организации на основании данных отчета о финансовых результатах/ А.С. Иванова // Современные тенденции в экономике и управлении: новый взгляд. – 2018. – Вып. 37-2. – С. 38-40. – 2013. – № 10. – С. 100.
- 9 Кириченко, Т.В. Финансовый менеджмент: учебник / Т.В Кириченко. – М.: Дашков и Ко, 2016. – 484 с.
- 10 Оськина, Ю.Н. Обзор методик анализа финансовых результатов / Ю.Н. Оськина, Е.А. Баева // Социально-экономические явления и процессы. – 2016. – Вып. 4. – С. 127.
- 11 Теория менеджмента: учебник / под ред. А.К. Семенова, В.И. Набокова. – М.: Дашков и К, 2016. – 492 с.

- 12 Фетисов, В.Д. Финансовый менеджмент: учебное пособие / В. Д. Фетисов, Т. В. Фетисова. – М.: Юнити, 2014. – 167 с.
- 13 Федцов В.Г. Менеджмент: комплексный подход./ В.Г.Федцов.- М.: Юнити, 2015. С. 93.
- 14 Финансовый менеджмент на предприятии: учебник / под ред. С.А. Сироткина, Н.Р. Кельчевской. – М.: Инфра-М, 2016. – 296 с..
- 15 Фрейдина Е.В. Исследование систем управления./ Е.В. Фрейдина Е.В. - М., 2014. С. 284.
- 16 Холл, Ричард Х. Организации: структуры, процессы, результаты / Холл Ричард Х; пер. А.С. Суздальев. – М.: Проспект, 2014. – 746 с.
- 17 Шарипов, Т.Ф. Планирование на предприятии: Учебник / Т. Ф. Шарифов. – Оренбург, ОГУ, 2014. – 266 с.
- 18 Шеметов, П.В. Менеджмент: управление организационными системами: Учебное пособие для вузов / П.В. Шеметов, Л.Е. Чередникова, С.В. Петухова. – 3-е изд., стер. – М.: Омега-Л, 2015. – 408 с.

ПРИЛОЖЕНИЯ

ПРИЛОЖЕНИЕ А

Таблица А.1 - Бухгалтерский баланс ООО «ПАТП-1»

Показатель	Строка	2016 г.	2017 г.	2018 г.
I. ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ				
Нематериальные активы	1110			
Результаты исследований и разработок	1120			
Нематериальные поисковые активы	1130			
Материальные поисковые активы	1140			
Основные средства	1150	6800	11955	9790
Доходные вложения в материальные ценности	1160			
Финансовые вложения	1170			
Отложенные налоговые активы	1180			
Прочие внеоборотные активы	1190	2119	0	0
Итого по разделу I	1100	8919	11955	9790
II. ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ				
Запасы	1210	2268	3486	9259
НДС по приобретенным ценностям	1220	98	155	27
Дебиторская задолженность до 12 месяцев	1230	2780	2858	18847
Финансовые вложения	1240	1150	0	0
Денежные средства	1250	3985	3444	3673
Прочие оборотные активы	1260	5	5	5
Итого по разделу II	1200	10286	9948	31811
БАЛАНС	1600	19205	21903	41601
III. КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЫ				
Уставный капитал (складочный капитал, уставный фонд, вклады товарищей)	1310	210	210	210
Собственные акции, выкупленные у акционеров	1320			
Добавочный капитал	1330			
Переоценка внеоборотных активов	1340			
Добавочный капитал (без переоценки)	1350			
Резервный капитал	1360			
Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	1370	12587	15436	15819
Итого по разделу III	1300	12797	15646	16029
IV. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА				
Заемные средства	1410			
Отложенные налоговые обязательства	1420			
Резервы под условные обязательства	1430			
Прочие обязательства	1450			
Итого по разделу IV	1400	0	0	0
V. КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА				
Заемные средства	1510	0	0	5853
Кредиторская задолженность	1520	6408	3941	17708
Доходы будущих периодов	1530			
Резервы предстоящих расходов	1540			
Прочие обязательства	1550	0	0	2011
Итого по разделу V	1500	6408	3941	25572
БАЛАНС	1700	19205	21903	41601

ПРИЛОЖЕНИЕ Б

Таблица Б.1 - Отчет о финансовых результатах ООО «ПАТП-1»

Показатель	Строка	2016 г.	2017 г.	2018 г.
Выручка (за минусом НДС, акцизов)	2110	55791	47506	78107
Себестоимость продаж	2120	47894	42575	69557
ВАЛОВАЯ ПРИБЫЛЬ (УБЫТОК)	2100	7897	4929	8550
Коммерческие расходы	2210	834	562	673
Управленческие расходы	2220	1236	987	1003
ПРИБЫЛЬ (УБЫТОК) ОТ ПРОДАЖ	2200	7897	4929	8550
Доходы от участия в других организациях	2310			
Проценты к получению	2320			
Проценты к уплате	2330			
Прочие доходы	2340	2643	2101	2357
Прочие расходы	2350	573	556	681
ПРИБЫЛЬ (УБЫТОК) ДО НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ	2300	7897	4929	8550
Текущий налог на прибыль	2410	1866	1009	2052
в т. ч. постоянные налоговые обязательства (активы)	2421			
Изменение отложенных налоговых обязательств	2430			
Изменение отложенных налоговых активов	2450			
Прочее	2460			
ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ (УБЫТОК)	2400	6031	3920	6498