

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Филиал федерального государственного автономного образовательного учреждения
высшего образования
«Южно – Уральский государственный университет
(национальный исследовательский университет)»
в г. Нижневартовске
Кафедра «Экономика, менеджмент и право»

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ
Заведующий кафедрой

/Н.В. Зяблицкая/

10 июня 2020 г.

Финансово- экономическое обоснование перевода отдельных единиц

транспорта на экономичное топливо в ООО «Ситэк-Транс»

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА
ЮУрГУ – 38.03.01.2020. 410.ВКР

Консультанты, (должность)

Руководитель работы
д.э.н., зав. кафедрой

/Н.В. Зяблицкая/

5 июня 2020 г.

Консультанты, (должность)

Автор работы
Обучающийся группы НвФл-
508

/Е.А. Бурлакова/

4 июня 2020 г.

Консультанты, (должность)

Нормоконтролер

/Н.В.Назарова/

5 июня 2020 г.

Нижневартовск 2020

АННОТАЦИЯ

Бурлакова Е.А. Финансово-экономическое обоснование перевода отдельных единиц транспорта на экономичное топливо в ООО «Ситэк-Транс» –Нижевартговск: филиал ЮУрГУ, НвФл- 508, 86 с., 18 ил., 29 таб., 20 фор., библиогр. список – 32 наим., прил. – 1 с., 20 л. слайдов

Выпускная квалификационная работа выполнена с целью разработки стратегии по переводу отдельных единиц ТС на экономичное топливо для

ООО «Ситэк-Транс» и ее финансово- экономическое обоснование.

В выпускной квалификационной работе проанализирована организационная структура предприятия, выявлены сильные и слабые стороны

ООО «Ситэк-Транс», а также возможные угрозы и дополнительный потенциал предприятия. Изучены отраслевые особенности функционирования организации.

В работе произведен анализ финансово – хозяйственной деятельности предприятия, анализ финансовой устойчивости, анализ ликвидности и платежеспособности, так же произведена оценка деловой активности, оценка рентабельности и анализ затратности функционирования.

Разработана система перевода отдельных единиц транспортных средств на ГБО в условиях нестабильной экономической ситуации в экономике страны и мира в целом, так же пути возможного прогнозирования доходов при осуществлении разработанной стратегии.

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	8
1 ХАРАКТЕРИСТИКА ООО «Ситэк-Транс» И ОТРАСЛЕВЫЕ ОСОБЕННОСТИ ЕГО ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ.....	10
1.1 История развития организации.....	10
1.2 Цель и виды деятельности.....	12
1.3 Организационно-правовой статус.....	13
1.4 Организационно-производственная структура.....	14
1.5 Отраслевые особенности функционирования ООО «Ситэк-Транс».....	20
1.6 SWOT-анализ.....	22
2 АНАЛИЗ ФИНАНСОВО-ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ	25
2.1 Анализ основных показателей деятельности ООО «Ситэк-Транс».....	25
2.2 Анализ состава и структуры баланса ООО «Ситэк-Транс».....	27
2.3 Анализ финансовой устойчивости предприятия.....	40
2.4 Анализ ликвидности и платежеспособности предприятия.....	42
2.5 Оценка деловой активности.....	45
2.6 Оценка рентабельности.....	49
2.7 Анализ затратности функционирования.....	51
3 ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ ПЕРЕВОДА ОТДЕЛЬНЫХ ЕДИНИЦ ТРАНСПОРТА НА ЭКОНОМИЧНОЕ ТОПЛИВО В ООО «Ситэк-Транс»	55
3.1 Сущность проекта	55
3.2 Методические основы оценки эффективности инвестиционного проекта.....	59
3.3 Оценка эффективности проекта.....	62
3.4 Порядок официального оформления ГБО в РФ.....	71
3.5 Коммерческая эффективность проекта.....	76
3.6 Анализ чувствительности проекта к риску.....	78
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	81

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК.....	83
ПРИЛОЖЕНИЕ А Организационно- производственная структура предприятия ООО «Ситэк-Транс».....	86

ВВЕДЕНИЕ

Управление, контроль и регулирование ресурсов различных субъектов хозяйствования способствует как стабильности, так и положительному развитию самих субъектов. А так же в состоянии осуществить положительную динамику в доходах государства. Так как каждое предприятие обязано осуществлять необходимые налоговые выплаты, которые направлены на доходность государства.

В настоящее время цены на нефтепродукты растут, а экологические требования к автомобильному транспорту ужесточаются. Решением этой проблемы является эксплуатация автомобилей на экологически чистом альтернативном топливе.

Актуальность темы данной работы заключается в необходимости проведения оценки экономической целесообразности использования природного газа на автотранспортных средствах.

Разумное и бережное распределение всех ресурсов предприятия непосредственно отражается на себестоимости продукции. И в качестве результата напрямую влияет на прибыль компании, увеличивая ее, либо уменьшая (если использование ресурсов было нецелесообразным и повлекло за собой ненужные экономические затраты).

Таким образом, для предприятия, предоставляющего услуги по транспортировке габаритных и негабаритных грузов путем перевоза на грузовых и легковых транспортных средствах, можно выделить основную идею по снижению материальных затрат на осуществление транспортных услуг- это перевод отдельных единиц транспорта на более экономичное топливо.

В качестве альтернативного топлива с меньшими материальными затратами, но с большим экономическим эффектом для предприятия можно предложить, так называемый сжатый природный газ.

Объектом исследования выступает компания ООО «Ситэк-Транс».

Предметом исследования является обоснование экономической эффективности перевода отдельных единиц транспорта предприятия на экологичное топливо.

Цель дипломного проекта состоит в оценке и оценке экономической эффективности перевода отдельных единиц транспорта предприятия ООО «Ситэк-Транс» на экологичное топливо.

Для достижения поставленной цели необходимо решение следующих задач:

- изучение общей характеристики ООО «Ситэк-Транс»;
- анализ основных показателей производственно-экономической деятельности ООО «Ситэк-Транс»;
- анализ финансового состояния ООО «Ситэк-Транс», а именно анализ ликвидности, платежеспособности, финансовой устойчивости, деловой активности и рентабельности предприятия;
- оценка эффективности перевода отдельных единиц транспорта ООО «Ситэк-Транс» на экологичное топливо.

В дипломном проекте были использованы различные анализы финансовых средств предприятия, оценка деловой активности, оценка рентабельности, а так же полная разработка плана и результаты его будущего внедрения по переводу отдельных единиц транспорта на экологичное топливо.

1 ХАРАКТЕРИСТИКА ООО «СИТЭК-ТРАНС» И ОТРАСЛЕВЫЕ ОСОБЕННОСТИ ЕГО ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ

1.1 История развития организации

ООО «Ситэк-Транс» в г. Нижневартовске создано в соответствии с законодательством Российской Федерации и Федеральным законом «Об обществах с ограниченной ответственностью» N 14-ФЗ от 8 февраля 1998 года. Организация ООО «Ситэк-Транс» зарегистрирована 15 июля 2005 года.

Руководителем ООО «Ситэк-Транс» является директор Юровский Виталий Владимирович.

Организация ООО «Ситэк-Транс» имеет четыре обособленных подразделения:

- 1) город Усинск, Республика Коми
- 2) на территории Чаяндинского месторождения, Республика Саха (Якутия)
- 3) село Бураево, Республика Башкортостан
- 4) город Нижневартовск, ХМАО-Югра

Компания имеет собственный офис, технику и оборудование для выполнения своей деятельности.

ООО «Ситэк-Транс» осуществляет свою деятельность на основании устава организации и уставного капитала.

Предприятие на сегодняшний день является одним из крупнейших транспортно-логистических предприятий города Нижневартовска. Его история – это непрерывный процесс развития и совершенствования.

Перед созданием организации была проведена большая работа, заключающаяся в анализе и поиске своей рыночной ниши среди всех организаций, занимающихся этим видом деятельности.

За прошедшие 14 полных лет грузоперевозчик смог добиться больших успехов, и заслужил доверие многих клиентов, пользующихся транспортно-экспедиционными услугами. Данные достижения стали возможны благодаря грамотно спроектированным схемам в области логистики и работе высококвалифицированных сотрудников. Клиентам был предоставлен высокий уровень обслуживания, который исключает появление конфликтных ситуаций,

связанных с неудовлетворительной работой сотрудников или срывом даты доставки груза.

При создании организации в ней работали 3 человека. Для предоставления услуг по первым заказам, грузовые автомобили были взяты в аренду. В 2008 году компания приобрела первую фуру для организации междугородних перевозок. В 2010 году в компании появился новый трал, надежные водители, механики, трудоустроенные официально.

С увеличением количества заявок на габаритный и негабаритный груз появилась потребность в автоматизированном документообороте и отдельном структурном подразделении - бухгалтерии. К концу 2010 года был набран отдел бухгалтерии.

Для того чтобы успешно работать в условиях конкурентной борьбы компания постоянно работала над расширением спектра предоставляемых услуг и обновлением автопарка.

С 27 ноября 2017 года было произведено изменение сведений о юридическом лице, содержащихся в Едином государственном реестре юридических лиц. Межрайонная инспекция Федеральной налоговой службы №17 по Московской области.

С 16 мая 2018 года внесены изменения в сведения, содержащиеся в Едином государственном реестре юридических лиц, в связи с переименованием (переподчинением) адресных объектов. Межрайонная инспекция Федеральной налоговой службы №17 по Московской области.

С 22 июня 2018 года внесены изменения в сведения, содержащиеся в Едином государственном реестре юридических лиц, в связи с переименованием (переподчинением) адресных объектов. Межрайонная инспекция Федеральной налоговой службы №17 по Московской области

К концу 2018 года численность сотрудников увеличилась почти в два раза и была равна 961 сотруднику.

Но к концу 2019 года количество сотрудников значительно уменьшилось и стало 859 трудоустроенных лиц в организации ООО «Ситэк-Транс».

Также за 2017 и 2018 год чистая прибыль была увеличена в два раза, но на окончании 2019 года наблюдался стремительный спад, и чистая прибыль была снижена почти в 3 раза.

Следовательно, производственные и управленческие процессы на предприятии ООО «Ситэк-Транс» требуют внесения каких-либо изменений для усовершенствования и/или реконструирования основной деятельности организации.

1.2 Цель и виды деятельности

ООО «Ситэк-Транс» ведет деятельность в соответствии с кодом ОКВЭД (Общероссийский классификатор видов экономической деятельности) №602410 – «Деятельность автомобильного грузового специализированного транспорта».

Дополнительные виды деятельности по ОКВЭД 2:

- Строительство жилых и нежилых зданий
- Техническое обслуживание и ремонт легковых автомобилей и легких грузовых автотранспортных средств
- Деятельность агентов по оптовой торговле твердым, жидким и газообразным топливом и связанными продуктами
- Деятельность агентов по оптовой торговле металлами в первичных формах
- Торговля розничная металлическими и неметаллическими конструкциями в специализированных магазинах
- Деятельность вспомогательная прочая, связанная с перевозками
- Деятельность автомобильного грузового специализированного транспорта
- Розничная торговля металлическими и неметаллическими конструкциями
- Деятельность агентов по оптовой торговле черными металлами.

1.3 Организационно-правовой статус

Организационно – правовым статусом «Ситэк-Транс» является ООО.

Общество с ограниченной ответственностью (ООО) - коммерческая компания, основанная хотя бы одним или несколькими юридическим и / или физическим лицом, целевой капитал которого разделен на акции. Участники компании - учредители - не несут ответственности по своим обязательствам и несут риск убытков, связанных с деятельностью компании, вплоть до суммы их долей в уставном капитале компании, но только до тех пор, пока компания не будет объявлена банкротом. В случае банкротства компании участники несут дополнительную ответственность за долги компании вместе со всеми своими активами[17,с.55].

ООО, наряду с другими типами компаний, а также хоз.товариществами, производственными кооперативами, государственными и местными унитарными компаниями, является коммерческой организацией, то есть организацией, которая стремится к получению прибыли в качестве основной цели своего бизнеса и распределить прибыль между участниками.

С момента регистрации, ООО приобретает права юридического лица. ООО имеет следующие основные характеристики:

- создается без ограничения срока;
- действует на принципах полного хозяйственного расчета и самофинансирования;
- имеет самостоятельный баланс, расчетный и иные счета в учреждениях банков Российской Федерации и иностранных банков в рублях и иностранной валюте;
- имеет фирменное наименование, регистрируемое в установленном законом порядке, круглую печать со своим наименованием, угловой штамп, а также фирменные бланки и другие реквизиты.

Обобщенно можно сказать, что главной целью создания данного предприятия со статусом ООО, является получение прибыли.

С момента регистрации, ООО приобретает права юридического лица.

ООО имеет следующие основные характеристики:

- создается без ограничения срока;
- действует на принципах полного хозяйственного расчета и самофинансирования;
- имеет самостоятельный баланс, расчетный и иные счета в учреждениях банков Российской Федерации и иностранных банков в рублях и иностранной валюте;
- имеет фирменное наименование, регистрируемое в установленном законом порядке, круглую печать со своим наименованием, угловой штамп, а также фирменные бланки и другие реквизиты.

Таким образом описав и выделив основные моменты такой организационно-правовой системы как общество с ограниченной ответственностью, можем сказать, что предприятие ООО «Ситэк-Транс» было создано с целью получения прибыли; без ограничения по временным срокам и имеющее полностью самостоятельную финансовую подушку на расчетных и иных счетах.

1.4 Организационно-производственная структура

Организационная структура управления представляет собой упорядоченный набор органов, которые управляют деятельностью компании. Организационная структура предприятия зависит от масштаба и технического уровня производства. Для осуществления оперативного и конкретного управления производством большое значение имеет создание наиболее рациональной структуры управления. [18, с.48]

Организационная структура ООО «Ситэк-Транс» является линейно-функциональной. Эта структура управления основана на функциональном разделении полномочий руководителей и линейной подчиненности некоторых специалистов (сотрудников) соответствующим функциональным менеджерам. Группа руководителей и специалистов, на которую возложена ответственность за выработку и реализацию управленческих решений, составляет аппарат управления

предприятием. На организационно-управленческую структуру большое влияние имеют такие факторы, как

- Размер организации (количество персонала, выпуск продукции, производственные расходы)
- Разнообразность деятельности организации
- Стратегия, реализуемая организацией
- Технология осуществления основной деятельности предприятия
- Географическое размещение организации
- Отношение к организации руководителей и вышестоящих ее сотрудников

Среди положительных сторон данной структуры можно выделить следующее: Обеспечение грамотных и актуальных указаний от вышестоящих сотрудников, по руководству для каждого типа работы.

С отрицательной точки зрения можно рассмотреть повышенную степень самоизоляции определенных кадров в различных функциональных подразделениях и службах.

Одним из важных моментов в анализе структуры хозяйствующего субъекта является характеристика отделов, их взаимосвязи, согласованности.

Можно выделить ведущее производство, которое плотно связано с перевозками грузов и услугами автомобильного транспорта, вспомогательное, которое обеспечивает стандартные условия бесперебойного обслуживания, техническое обслуживание – отвечает за выполнение функций технического обслуживания, хранения материалов.

Аппарат управления состоит из генерального директора, его заместителей, функциональных отделов и служб, непосредственно им подчиненных. Общее и административное руководство предприятием осуществляет генеральный директор ООО «Ситэк-Транс».

На данном предприятии структура управления является линейно-функциональной (рис. 1.1- Приложение А).

Генеральный директор – это главное лицо предприятия, которое несет полную ответственность за осуществление любой деятельности на предприятии. А так же генеральный директор владеет самым расширенным списком должностных полномочий. Он полностью организует и контролирует работу предприятия в целом.

Исполнительный директор – он имеет прямое подчинение генеральному директору. В то время как сам имеет право полностью руководить предприятием/обособленным подразделением. Исполнительный директор несет ответственность за деятельность компании перед государственными органами. Он имеет право представлять лицо предприятия и выступать как на различных конференциях, собраниях и т.д., так и представлять интересы организации в суде.

Финансовый директор- полностью руководит потоками финансовых средств предприятия. Финансовый директор, одно из самых важнейших лиц в организации, так как от грамотности его действий относительно распределения всех денежных средств, напрямую зависит прибыль предприятия и его финансовая стабильность в целом. Подчиняется финансовый директор естественно генеральному директору.

В обязанности финансового директора входит управление движением всех денежных средств, осуществление полного контроля за всеми расходами и доходами предприятия, а так же обеспечение их эффективного использования. Обеспечение предприятия кредитными финансами. Полностью все налоговые отчисления и сопутствующая отчетность для налоговых органов. Управление кадрами работающими в финансовых и бухгалтерских отделах.

Главный бухгалтер предприятия - назначается на должность и освобождается от должности руководителем организации и подчиняется непосредственно ему.

Основные обязанности главного бухгалтера:

- Организует бухгалтерский учет хозяйственно-финансовой деятельности и контроль за экономным использованием материальных, трудовых и финансовых ресурсов, сохранностью собственности предприятия.

- Формирует согласно законодательству о бухгалтерском учете учетную политику, исходя из структуры и особенностей предприятия, необходимости обеспечения его финансовой устойчивости.

Возглавляет работу по:

- Подготовке и принятию рабочего плана счетов, форм первичных учетных документов, применяемых для оформления хозяйственных операций, по которым не предусмотрены типовые формы;
- Разработке форм документов внутренней бухгалтерской отчетности;
- Обеспечению порядка проведения инвентаризаций, контроля за проведением хозяйственных операций, соблюдения технологии обработки бухгалтерской информации и порядка документооборота.

Организует:

- Учет имущества, обязательств и хозяйственных операций, поступающих основных средств, товарно-материальных ценностей и денежных средств;
- Своевременное отражение на счетах бухгалтерского учета операций, связанных с их движением;
- Учет издержек производства и обращения, исполнения смет расходов, реализации продукции, выполнения работ (услуг), результатов хозяйственно-финансовой деятельности предприятия, а также финансовых, расчетных и кредитных операций.

Бухгалтерия – структурное подразделение предприятия, которое занимается сбором данных об имуществе организации и его обязательствах. Бухгалтерия в праве предоставлять обоснованную, документально- подтвержденную информацию об экономическом состоянии предприятия. Данная информация необходима для эффективного принятия управленческих решений.

- Основные обязанности сотрудников бухгалтерии:
- Формирование учетной и налоговой политики в соответствии с действующим законодательством и потребностями организации;

- Подготовка и принятие плана счетов, форм первичных учетных документов, применяемых для оформления хозяйственных операций, разработка форм документов внутренней бухгалтерской отчетности;
- Предоставление информации о деятельности организации, ее имущественном положении, доходах и расходах;
- Осуществление мероприятий, направленных на укрепление финансовой дисциплины;
- Учет всех хозяйственных операций организации;
- Учет исполнения бюджетов организации;
- Налоговый учет организации, составление и своевременная сдача налоговой и иной требуемой законодательством отчетности и т.д.

Главный инженер занимает весомое положение в руководящем звене. Он должен контролировать все без исключения производственные процессы.

Производственный отдел - это отдел, отвечающий за техническое состояние производства и его эксплуатацию. Отдел подчинен главному инженеру.

Основные функции производственного отдела:

- Создание программ для производства и календарных графиков, их корректировка в течение планируемого периода, разработка и внедрение нормативов для оперативно - производственного планирования;
- Оперативный контроль за ходом производства, за обеспечением производства технической документацией, оборудованием, инструментом, материалами, комплектующими изделиями, транспортом, погрузочно - разгрузочными средствами и т.п.;
- Ежедневный оперативный учет хода производства, выполнения суточных заданий, контроль за соблюдением установленных норм на рабочих местах, за рациональностью использования транспортных средств и своевременностью выполнения погрузочно - разгрузочных работ.
- Координирует работу подразделений предприятия, принимает меры по обеспечению ритмичности выполнения календарных планов производства,

предупреждению и устранению нарушений хода производственного процесса.

Начальник автоколонны обеспечивает технически правильную эксплуатацию автомобилей, эффективное использование подвижного состава. Организует контроль за техническим состоянием автомобилей и выпуск их на линию в строгом соответствии с утвержденным графиком перевозок. Обеспечивает контроль за работой водителей на линии. Организует приемку поступающих в эксплуатацию подвижного состава и оборудования. Осуществляет производственный инструктаж водителей, контролирует соблюдение ими производственной и трудовой дисциплины, правил и норм охраны труда.

Инженер по эксплуатации- занимается изучением, обследованием и анализом потока различных габаритных и негабаритных грузов. Так же в обязанности инженера по эксплуатации входит подготовка необходимых данных для заключения договоров на перевозки груза транспортными средствами предприятия. Составление различных рабочих графиков сменности водителей ТС. Актуальный расчет нормы расхода топлива для каждого маршрута и определенного вида транспортного средства.

Контролирует качество перевозок. Организует своевременное и качественное ведение учета и отчетности о работе подвижного состава автомобильного транспорта.

Инженер по безопасности движения (БД)- отвечает за безопасность движения транспортных средств по заданному маршруту. Так же следит за выполнением работниками технического цеха должностных полномочий и соблюдение правил эксплуатации ТС. Отвечает и осуществляет контроль за выпуском на выполнение транспортировки груза ТС в надлежащем техническом состоянии.

Служба диспетчирования- отвечает за централизованное непрерывное наблюдение, контроль и регулирование производственного процесса, организуемые на основе установленных календарных планов, сменно-суточных заданий с использованием средств оперативного управления.

Главный механик- обеспечивает бесперебойную и технически правильную эксплуатацию и надежную работу оборудования, повышение ее сменности, содержание в работоспособном состоянии на требуемом уровне точности.

Планово-экономический отдел - это структурное подразделение предприятия, которое занимается сбором экономических показателей компании, их анализом и разработкой экономических планов.

Основные функции ПЭО:

- Получение первичной информации от структурных подразделений;
- Разработка методологии формирования планов, управленческих отчетов;
- Формирование управленческих отчетов;
- Контроль и анализ результатов деятельности компании.

1.5 Отраслевые особенности функционирования ООО «Ситэк-Транс»

Автотранспортное предприятие - организация, осуществляющая перевозки автомобильным транспортом, а также хранение, техническое обслуживание (ТО) и ремонт подвижного состава. [2, с.51]

Основными задачами автотранспортной компании являются:

- организация и осуществление перевозок в соответствии с планом и мероприятиями;
- хранение, обслуживание и ремонт подвижного состава;
- материально-техническое снабжение предприятия;
- техническое обслуживание и ремонт зданий, сооружений и оборудования;
- подбор, распределение и повышение квалификации персонала;
- организация работ, планирование и учет производственно-финансовой деятельности.

Основными процессами производственной деятельности автотранспортного предприятия являются:

- основное производство;

- вспомогательное производство;
- обслуживающее производство;
- управление производством.

Автотранспортные предприятия формируются из структурных подразделений (автоколонн, цехов, отделов, служб), которые являются производственными звеньями предприятия. Эти подразделения не имеют полной отчетности и независимого баланса, не наделены правами юридического лица и не могут самостоятельно управлять производственными активами и оборотным капиталом, а также проводить расчеты с другими предприятиями и организациями.

Количество и состав производственных подразделений и структурных подразделений зависят от масштаба автотранспортной компании, ее назначения, местоположения и других факторов. Наряду с производственными связями, автотранспортная компания имеет органы управления и организации для обслуживания сотрудников компании.

Производственные связи в сочетании с органами управления и организациями по обслуживанию работников формируют структуру предприятия, которая зависит от количества производственных и непроизводственных звеньев, размера и соотношения между ними с точки зрения численности работников и подвижного состава, мощности и пропускная способность.

По характеру выполняемых работ автотранспортные предприятия подразделяются на грузовые, автобусные, такси, пассажирские (для обслуживающих учреждений и организаций), смешанные (грузовые и пассажирские) и специальные (скорая помощь, коммунальное обслуживание и т. д.).

Характерная особенность для транспортного предприятия- это то, что основная деятельность организации выполняется вне его территории. А ремонтные работы по обслуживанию ТС как раз таки осуществляются на территории предприятия.

Таким образом, можно выделить несколько самых важных отраслевых особенностей для предприятия занимающегося транспортной деятельностью. Непосредственно осуществление самих перевозов габаритного и негабаритного груза, поддержание полностью исправного рабочего оборудования, в том числе и ТС, а так же снабжение предприятия как техническим оборудованием, так и всеми необходимыми финансовыми издержками.

1.6 SWOT-анализ

SWOT (англ.)- анализ, отражающий анализ среды предприятия показывает силу (strength), слабость (weakness), возможности (opportunities) и угрозы (threats) относящиеся к определенной организации. Этот метод, признан подходом, который позволяет изучить как внешнюю, так и внутреннюю среду предприятия.

На основе метода SWOT мы можем установить актуальную связь между сильными и слабыми сторонами организации, и угрозами и возможностями, имеющими внешнюю природу.

Исходя из изучения тесно связанных сильных и слабых сторон предприятия, с угрозами и возможностями организации, в дальнейшем можно сформулировать стратегию организации.

Проведение SWOT-анализа транспортной компании позволяет оценить внешние и внутренние факторы, которые оказывают влияние на стратегическое развитие фирмы. В ходе анализа выявляются сильные и слабые стороны предприятия, а также риски и возможности для эффективного развития.

Таблица 1.1 - SWOT-анализ ООО «Ситэк-Транс»

Сильные стороны	Возможности
------------------------	--------------------

Создание дополнительного авто- парка Большой объем заключенных договоров Профессиональное помещение для ремонта ТС Опытный рабочий коллектив и наличие необходимого оборудования	Создание отдела по маркетингу Необходимое сокращение неквалифицированного персонала Освоение новых секций рынка, путем приобретения нового вида ТС Усовершенствование ремонтной базы, а также создание новой
Слабые стороны	Угрозы
Высокая стоимость транспортных услуг Отсутствие специализированных автомобилей Нет маркетинговых ходов Высокая стоимость содержания и обслуживания всех транспортных средств	Резкие подъемы стоимости топлива Увеличение расходов на содержание и эксплуатацию ТС Большое количество конкурентоспособных идентичных предприятий Спад положительного роста доходов и возможная потеря постоянной клиентуры

Таким образом, при обработке матрицы SWOT-анализа, были получены следующие результаты:

1. Основные сильные стороны - наличие нового автомобильного парка и широкой сети клиентуры.
2. Основные слабые стороны - высокая стоимость перевозок;
3. Основные возможности - сокращение персонала и снижение накладных расходов;
4. Угрозы для компании - рост цен на топливо и появление на рынке конкурентов.

Благодаря данным SWOT-анализа мы можем сформулировать следующую стратегию. Из полученных нами данных, мы видим, что в настоящий момент на данном предприятии диагностирован медленный прирост чистой прибыли, либо его отсутствие за рассмотренные временные промежутки.

Так же стоит отметить выгодные предпосылки развития организации в случае следующих действий:

1. Перевода ТС на более экономичное топливо, впоследствии чего можно осуществить снижение стоимости перевозок на рынке сбыта, а так же уменьшение стоимости обслуживания автопарка;
2. Анализ и оценка квалификации сотрудников, а далее их обучение, либо сокращение;
3. Усовершенствование имеющейся ремонтной базы и создание новых ремонтных баз.

2 АНАЛИЗ ФИНАНСОВО-ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ

2.1 Анализ основных показателей деятельности ООО «Ситэк-Транс»

Анализ финансово-экономического состояния предприятия отображает насколько эффективна деятельность организации в целом.

Информационной базой для проведения анализа финансово-экономического состояния предприятия служит бухгалтерская отчетность. [5, с.18]

Для анализа финансово-хозяйственной деятельности ООО «Ситэк-Транс» были использованы годовые бухгалтерские отчеты: за 2017-2019 гг.

Таблица 2.1 – Основные показатели деятельности
ООО «Ситэк-Транс» (тыс.руб.)

Показатель	2017 (тыс.руб.)	2018 (тыс.руб.)	2019 (тыс.руб.)
Выручка	1322320	2400460	3178100
Себестоимость продаж	296040	2278700	3043610
Валовая прибыль (убыток)	26273	121762	134493
Коммерческие расходы	0	0	0
Управленческие расходы	0	135550	164553
Прибыль (убыток) от продаж	26273	-13788	-30060
Доходы от участия в других организациях	0,0	0,0	0,0
Проценты к получению		1395	2282
Проценты к уплате	0	0	0
Прочие доходы	13218	47058	79533
Прочие расходы	17825	28373	51183
Прибыль (убыток) до налогообложения	21666	6292	572
Текущий налог на прибыль	4837	1668	3386
в т.ч. постоянные налоговые обяз-ва (активы)	0,0	2340	-4059
Изменение отложенных налог. обязательств	0,0	-835	-933
Изменение отложенных налоговых активов	0,0	-1095	144
Чистая прибыль (убыток)	16829	2694	-8541
Результат от прочих операций	0,0	0,0	0,0
Совокупный финансовый результат периода	0	2694	-8541

Анализ основных показателей деятельности приведен в таблице 2.1. Графическая интерпретация данной таблицы приведена на рисунке 2.1.

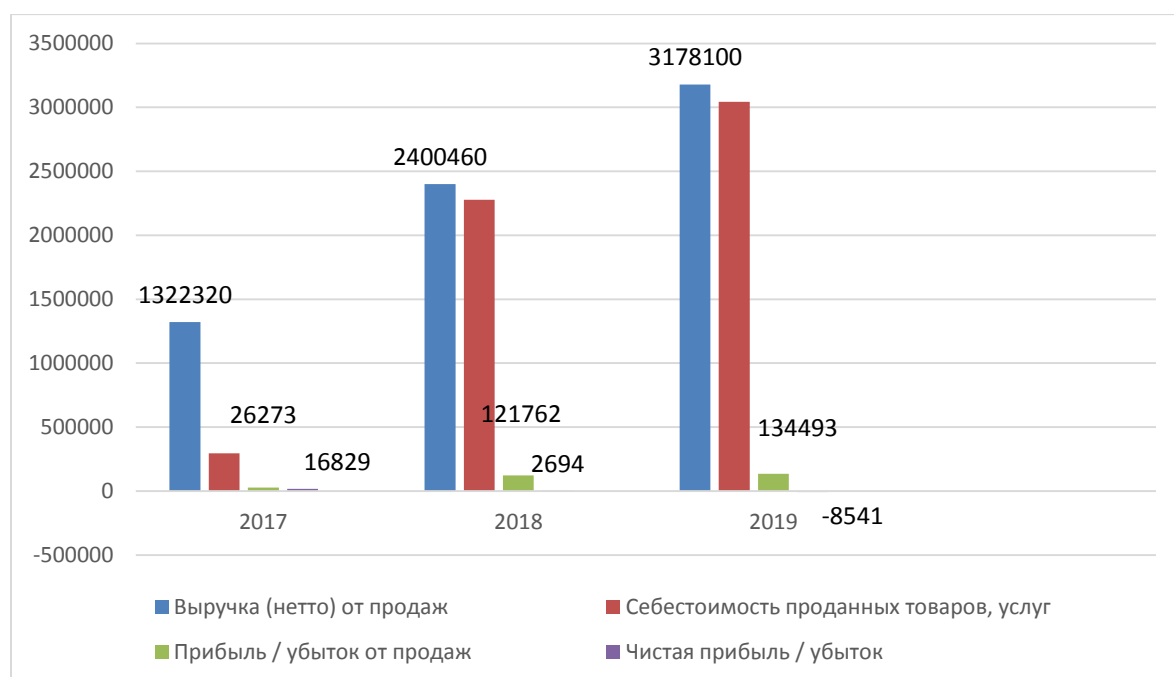


Рисунок 2.1 – Динамика основных показателей деятельности

В 2019 году по сравнению с 2018 годом выручка (нетто) от продаж ООО «Ситэк-Транс» увеличилась на 777 640 тыс.руб. или на 67,38% и составила 3 178 100 тыс.руб. В свою очередь, в 2019 году себестоимость продукции увеличилась на 764 910 тыс.руб. или на 6,29% и составила 3 043 610 тыс.руб. В целом чистая прибыль ООО «Ситэк-Транс» за исследуемый период 2017-2019 гг. переросла в отрицательный показатель и стала равна убытку в 8 541 тыс. руб. Так же темпы роста себестоимости не превышают темпов роста выручки, что можно рассматривать как положительную тенденцию развития предприятия. Значит, прибыль увеличивается, при уменьшении темпов роста себестоимости продукции (услуг).

На рисунке 2.2 представлены темпы роста выручки и себестоимости продаж ООО «Ситэк-Транс» за 2017-2019 гг.

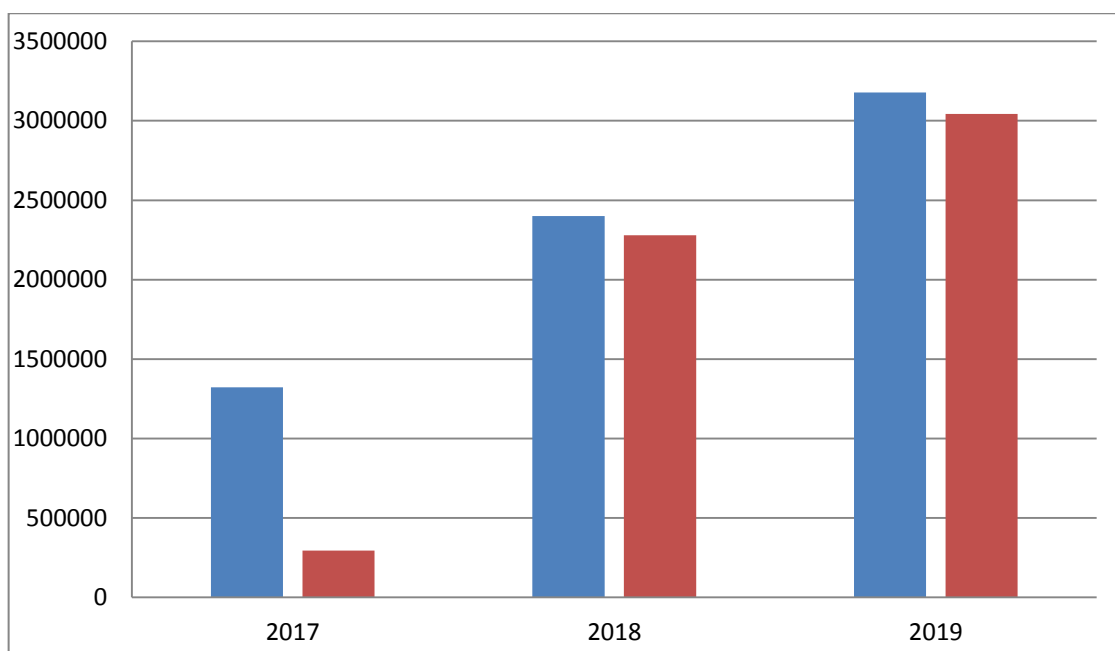


Рисунок 2.2 - Темпы роста выручки и себестоимости продаж
ООО «Ситэк-Транс»

Анализируя темп роста себестоимости продаж относительно 2017-2019 гг, можно говорить о высоком подъеме показателей. Так к концу 2019 года себестоимость увеличилась на 2 747 570 тыс. руб., в процентном соотношении прирост себестоимости составил +107,4%, что в свою очередь говорит об отрицательной тенденции развития предприятия ООО «Ситэк-Транс».

2.2 Анализ состава и структуры баланса ООО «Ситэк-Транс»

Одной из главных составляющих анализа финансово-экономического состава и структуры баланса предприятия является характеристика активов и пассивов (имущество и обязательства) баланса организации.

По результатам анализа активов (имущества) баланса можно отметить основные показатели, которые отражают производственно-хозяйственную деятельность предприятия.

К таким показателям относятся:

- 1) стоимость имущества предприятия, общий итог баланса;

2) иммобилизованные активы (внеоборотные активы), итог разд. I баланса;

3) мобильные активы (стоимость оборотных средств), итог разд. II баланса. [19, с.89]

Активы - это ресурсы, которые контролирует и использует сама организация. Грамотное использование активов может привести к хорошему притоку денежных средств.

Активы являются подвижными по своей природе. В непрерывной работе организации активы постоянно нестабильны, так же как и их структура.

Предприятие, получая финансовую прибыль частично использует ее для приобретения различных ТС, их ремонт, содержание и т.д.

Одним из важнейших факторов является правильность инвестиций финансовых средств в активы предприятия.

Актив баланса – это часть бухгалтерского баланса, которая в отличие от Пассива, представляет информацию об активах предприятия. Напомним, что в балансе предприятия активы и пассивы баланса – разделы, итоговые суммы которых равны между собой. Это обусловлено принципом двойной записи.

Величина активов по балансу соответствует величине его пассивов на каждую из дат, представленных в бухгалтерском балансе.

В активе баланса отражаются имущество, имущественные права и денежные средства, которые представляются с разбивкой по 2 основным блокам:

- внеоборотные активы;
- оборотные активы.

Формирование активов предприятия связано с тремя основными этапами его развития:

1. Создание нового предприятия;
2. Расширение, реконструкция и модернизация действующего предприятия;
3. Формирование новых структурных единиц действующего предприятия (дочерних предприятий, филиалов и т. д.).

Таблица 2.1 Состав активов организации

Внеоборотные активы (Основной капитал)	Оборотные активы (Текущие)
<ol style="list-style-type: none"> 1. Нематериальные активы (неимеющие физическое форменное выражение; патент, авторское право, программная услуга и т.д.) 2. Основные средства (средства, имеющие свою натуральную форму и принимающие участие в самом производстве, со сроком использования > 1 года; здания, ТС, скот, произв. Оборудование и т.д.) 3. Незавершенное строительство (это обездвиженный объект, который находится на стадии построения, вплоть до полного завершения строительства в установленном порядке) 4. Доходные вложения в материальные ценности (приобретение различных владений в имущество предприятия, с целью получения прибыли, путем сдачи данных владений в аренду/лизинг) 5. Долгосрочные финансовые вложения (финансовые вложения, которые имеют срок обращения и он должен быть более 12 месяцев) 6. Отложенные налоговые активы (доходы и расходы предприятия, которые отражаются в налоговом учете за разные отчетные промежутки) 7. Прочие внеоборотные активы (активы, с большим сроком обращения, а именно, сроком свыше 12 месяцев и не относящиеся к другим разделам баланса предприятия) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Запасы (активы, которые используют как изначальное сырье при производстве продукции, либо оказании какой-либо услуги) 2. Дебиторская задолженность (определенное количество денежных средств, которое предприятие одалживало на временной промежуток какой-либо фирме или иному физическому лицу) 3. Краткосрочные финансовые вложения (финансовые вложения, которые имеют ограниченный срок обращения и он должен быть не более 12 месяцев) 4. Денежные средства (валютные средства, которые могут быть выражены как в форменных купюрах, так и находящиеся на расчетных счетах, вкладах и т.д.) 5. Прочие оборотные активы (ресурсы, которые предприятие использует в своей повседневной хозяйственной жизнедеятельности)

Пассивы баланса предприятия- это источники возникновения для его активов. Пассив баланса отражает обязательства предприятия, его ответственность и долги, в том числе и их причину.

Таблица 2.2 Состав пассивов организации

Собственный капитал	Заемный капитал	
	Долгосрочный	Краткосрочный
<ol style="list-style-type: none"> 1. Уставной капитал (складочный капитал, уставный фонд, вклады товарищей) 2. Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток) 3. Собственные акции, выкупленные у акционеров 4. Переоценка внеоборотных активов 5. Добавочный капитал (без переоценки) 6. Резервный капитал 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Заемные средства 2. Отложенные налоговые обязательства 3. Оценочные обязательства 4. Прочие обязательства 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Заемные средства 2. Кредиторская задолженность 3. Доходы будущих периодов 4. Оценочные обязательства 5. Прочие обязательства

В балансе предприятия активы и пассивы тесно связаны друг с другом и всегда отображаются в необходимых бухгалтерский отчетах (бухгалтерская отчетность).

Актив и пассив организации увеличиваются параллельно, а так же и происходит уменьшение состава активов и пассивов. Если произошло увеличение актива, то соответственно увеличится и пассив, и аналогично с уменьшением.

На заключительном этапе производится формирование бухгалтерского баланса, в котором отображены все итоги различных операций, а именно, изменения активов и пассивов предприятия.

Таким образом, исходя из вышенаписанного, можно сделать вывод, что итоговые суммы актива и пассива должны быть равны.

При оценке финансового состояния предприятия используются некоторые понятия:

- общая стоимость имущества предприятия равна валюте баланса;
- стоимость иммобилизованных активов (т. е. основных и прочих внеоборотных средств) равна сумме итога раздела I актива баланса;

-стоимость оборотных (мобильных) средств равна итогу раздела II актива баланса;

-стоимость материальных оборотных средств составляет общую сумму запасов в составе оборотных активов баланса и т.д.

Таблица 2.3 - Отображение внеоборотных активов предприятия

ООО «Ситэк-Транс»

	2017 год, тыс. руб.	2018 год, тыс. руб.	2019 год, тыс. руб.
Нематериальные активы	0	0	0
Результаты исследований и разработок	0	0	0
Нематериальные поисковые активы	0	0	0
Материальные поисковые активы	0	0	0
Основные средства	46 133	43 635	53 616
Доходные вложения в материальные ценности	0	0	0
Финансовые вложения	15 204	0	0
Отложенные налоговые активы	0	46	191
Прочие внеоборотные активы	0	0	0
Итого	61 337	43 681	53 806

Ориентируясь на таблицу 2.3 можем сказать, что движение внеоборотных активов имеет отрицательную динамику. Такая динамика может являться следствием продажи каких-либо основных средств предприятия или же следствием амортизации.

Содержание и использование внеоборотных активов предприятия требует серьёзных долгосрочных вложений, необходимо всегда соотносить величину внеоборотных активов с размером собственного капитала. Чем больше внеоборотных активов находится на балансе компании, тем больше должна быть и величина её собственного капитала

Таблица 2.4 - Отображение оборотных активов предприятия

ООО «Ситэк-Транс»

	2017 год, тыс. руб.	2018 год, тыс. руб.	2019 год, тыс. руб.
Запасы	38084	59456	80189
Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	0	0	0
Дебиторская задолженность	237117	406100	479745
Финансовые вложения (за исключением денежных эквивалентов)	11800	12100	0
Денежные средства и денежные эквиваленты	731	4998	1161
Прочие оборотные активы	685	168	0
Итого	276362	482821	573150
БАЛАНС (актив)	337699	526503	626956

Таким образом, можно наблюдать положительную динамику активов предприятия ООО «Ситэк-Транс» относительно 2017-2019 гг. Причиной данной положительной динамики может быть как расширение производства, уменьшение дебиторской задолженности, так и успешные краткосрочные финансовые вложения.

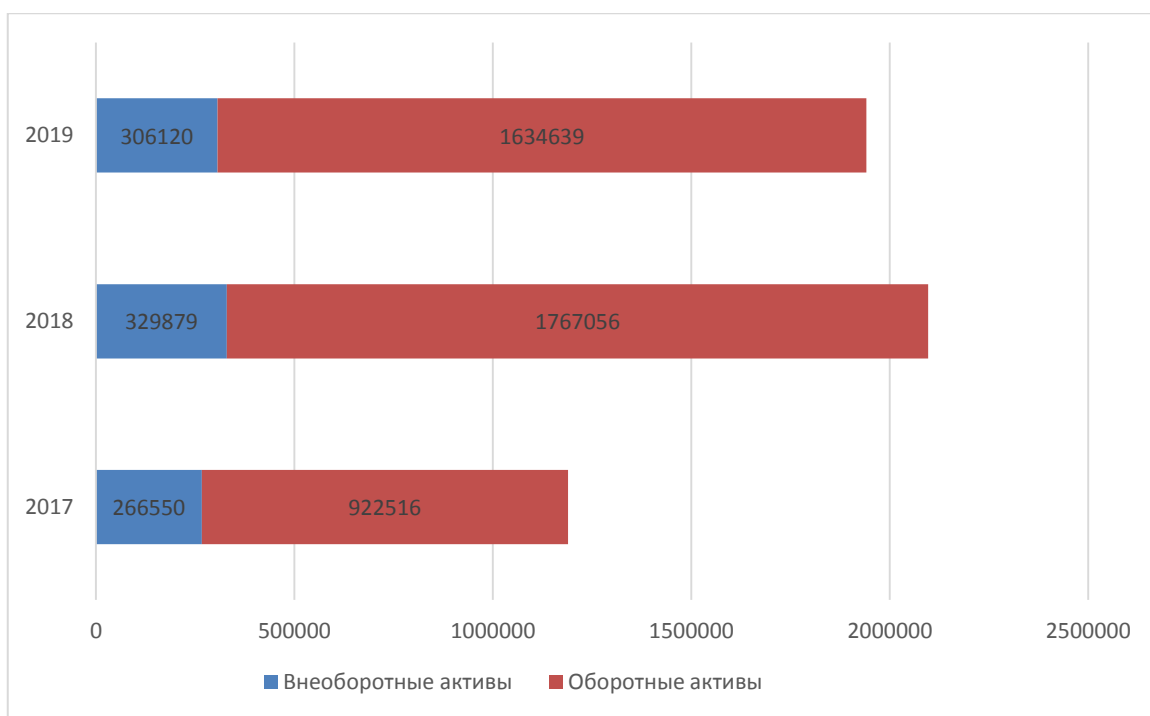


Рисунок 2.3 - Динамика активов предприятия (тыс. руб.)

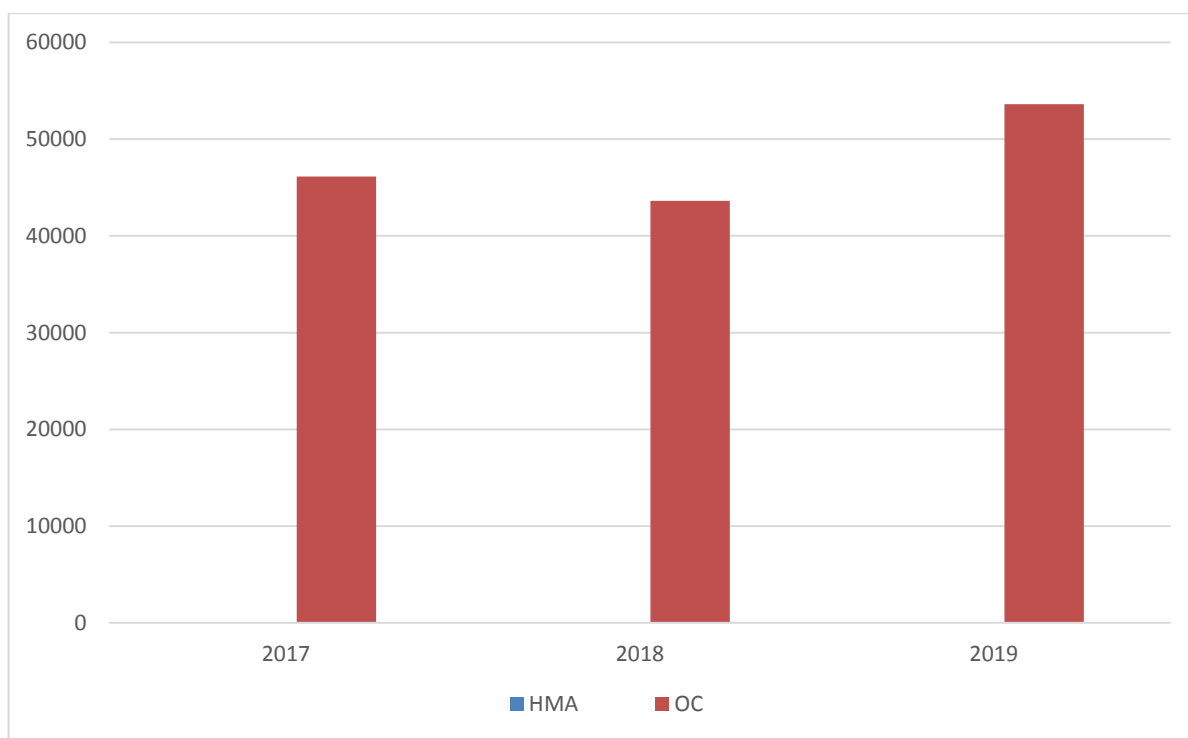


Рисунок 2.4 - Динамика внеоборотных активов предприятия (тыс. руб.)

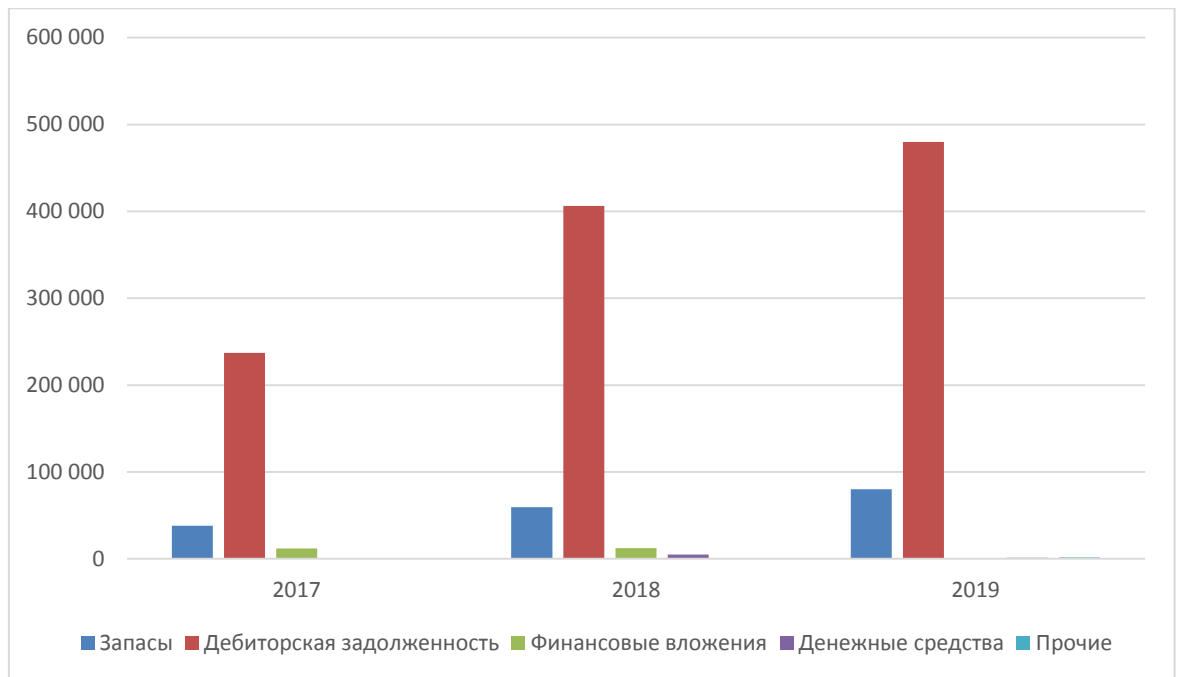


Рисунок 2.5 - Динамика оборотных активов предприятия (тыс. руб.)

Основываясь на данных приведенных выше, можно говорить о достаточно высоком росте дебиторской задолженности, о росте запасов, хоть и незначительном, но все же положительном росте. Остальные показатели имеют отрицательную динамику на рассматриваемом временном промежутке.



Рисунок 2.6 – Динамика баланса (активов) предприятия

Фондовооруженность – характеризует оснащенность труда производственными фондами, определяется по формуле:

$$\Phi_{\text{В}} = \text{СФ} / \text{Р} \quad (1)$$

СФ – среднегодовая стоимость основных фондов, тыс.руб

Р – среднесписочная численность рабочих, чел.

Фондоотдача – обобщающий показатель использования основных фондов:

$$\Phi_{\text{О}} = \text{В} / \text{СФ} \quad (2)$$

В – выручка, тыс.руб

Фондоемкость - показывает, с каким объемом основных производственных фондов связано производство одной единицы продукции

$$\Phi_{\text{е}} = \text{Сф} / \text{В} \quad (3)$$

Повышение фондоотдачи ведет к относительной экономии основных производственных фондов, что является важным фактором увеличения финансовых результатов деятельности предприятия. Можно сделать вывод, что ресурсы используются эффективно, что характеризует работу предприятия с положительной стороны

Таблица 2.5 - Показатели эффективности использования основных средств

Показатели	2017	2018	2019
Фондоотдача, руб.	0,01	0,01	0,01
Фондоемкость, руб.	93,27	105,33	91,33
Фондовооруженность, тыс. руб./чел	1591,75	1611,24	1478,30
Фондорентабельность, %	0,25	0,24	0,27

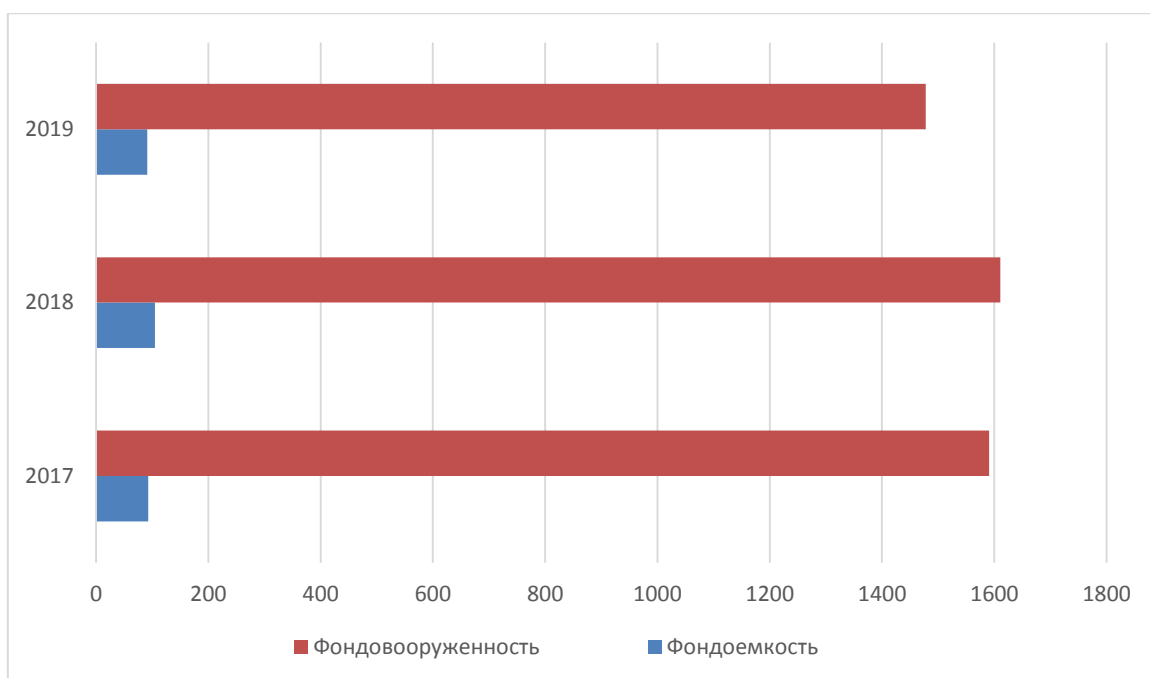


Рисунок 2.6 - Динамика использования основных средств предприятия

Анализ динамики состава и структуры пассива баланса

Таблица 2.6 – Отображение пассива баланса предприятия

ООО «Ситэк-Транс», «раздел собственный капитал»

	2017 год, тыс. руб.	2018 год, тыс. руб.	2019 год, тыс. руб.
Уставный капитал (складочный капитал, уставный фонд, вклады товарищей)	20	20	0
Собственные акции, выкупленные у акционеров	0	0	0
Переоценка внеоборотных активов	0	0	0
Резервный капитал	0	0	0
Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	-71719	-19035	-27574
Итого	-71739	-19055	-27554

Рассматривая данные приведенные в таблице 2.6 можно говорить об отрицательном пассиве баланса в разделе собственного капитала. Отрицательные данные констатируют тот факт, что предприятие ООО «Ситэк-Транс» на данный момент не может сосуществовать без заемных средств. Хотя рассматривая динамику относительно 2017 и 2019 годов, можно увидеть, что есть положительные изменения относительно данных собственного баланса.

Таблица 2.7 – Отображение пассива баланса предприятия

ООО «Ситэк-Транс», «долгосрочные обязательства»

	2017 год, тыс. руб.	2018 год, тыс. руб.	2019 год, тыс. руб.
Заемные средства	0	0	0
Отложенные налоговые обязательства	0	3680	4613
Оценочные обязательства	0	0	0
Прочие обязательства	2747	0	0
Итого	2747	3680	4613

Предоставим наглядные изменения финансовых средств в разделе долгосрочные обязательства.

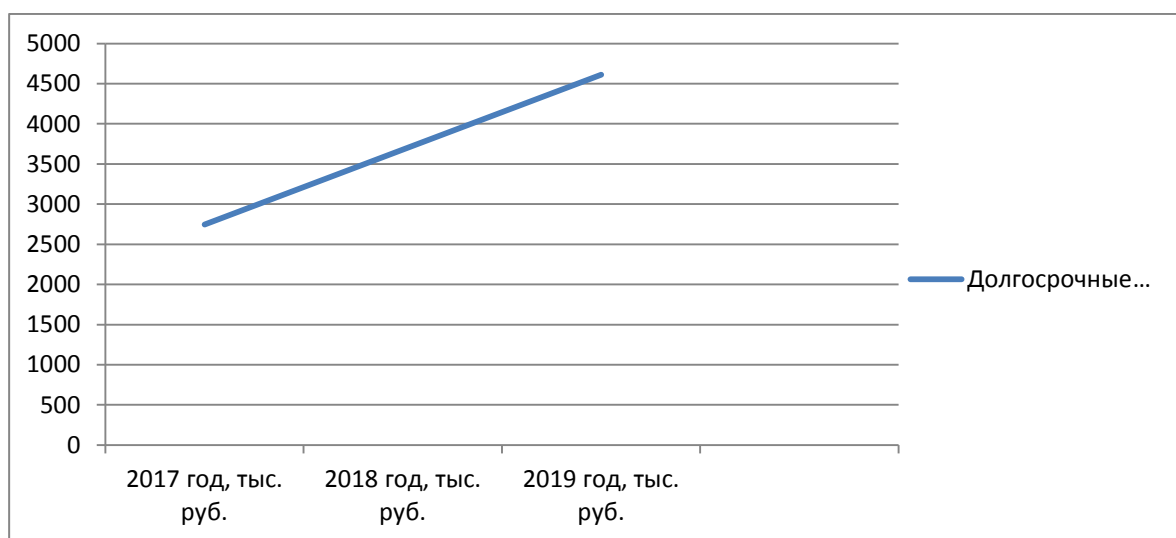


Рисунок 2.7 – Динамика движений денежных средств по долгосрочным обязательствам в ООО «Ситэк-Транс»

Таблица 2.8 – Отображение пассива баланса предприятия

ООО «Ситэк-Транс», «краткосрочные обязательства»

	2017 год, тыс. руб.	2018 год, тыс. руб.	2019 год, тыс. руб.
Заемные средства	0	0	0
Кредиторская задолженность	392183	510352	592825
Доходы будущих периодов	0	0	0
Оценочные обязательства	2747	31486	57072
Прочие обязательства	14488	0	0
Итого	406671	541838	649897
Баланс (пассив)	337699	526503	626956

Так же, предоставим наглядные изменения финансовых средств в разделе краткосрочные обязательства.

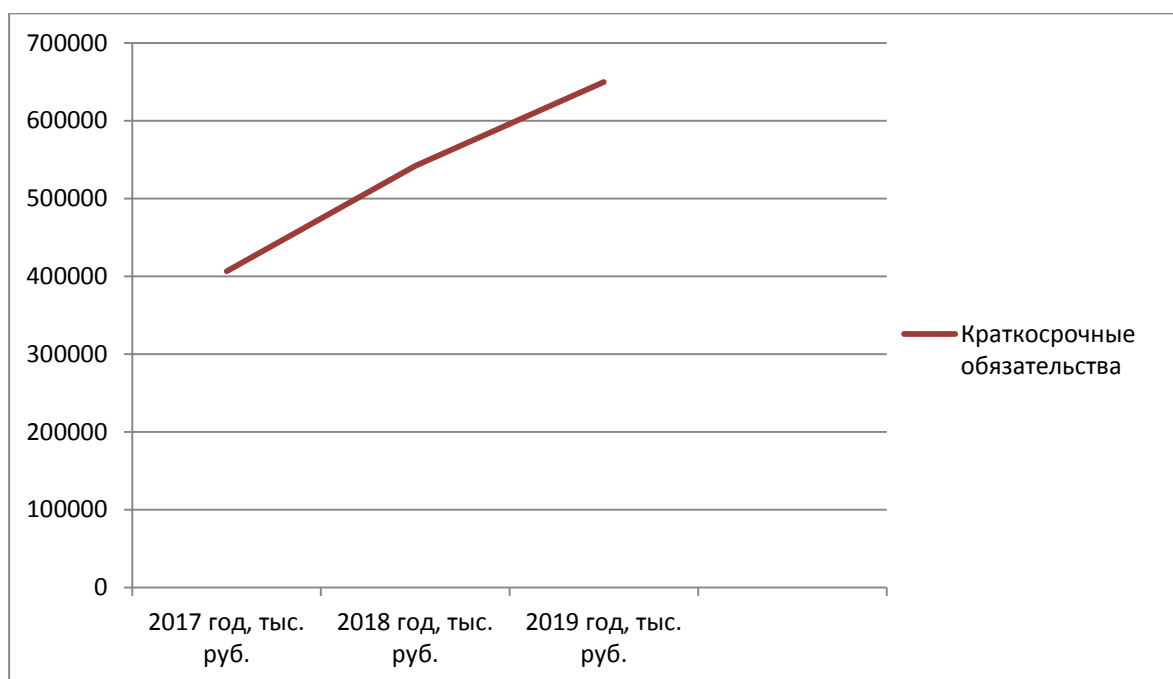


Рисунок 2.7 – Динамика движений денежных средств по краткосрочным обязательствам в ООО «Ситэк-Транс»



Рисунок 2.8 – Состав и структура пассива баланса ООО «Ситэк-Транс»,
тыс. руб.

На предприятии ООО «Ситэк-Транс» заемные средства возросли на 245 092 тыс. руб. относительно рассматриваемого временного промежутка 2017-2019 гг., а собственные средства так и остались в отрицательных показателях, но отрицательное значение уменьшилось на 44 165 тыс. руб.

2.3 Анализ финансовой устойчивости предприятия

Основным важным фактором финансовой устойчивости организации является наличие необходимого количества запасов и их актуальность, а так же контроль за всеми необходимыми затратами.

Финансовая устойчивость отображается в системе абсолютных и относительных показателей.

Существуют такие понятия как, величина источников средств и величина запасов и затрат. Разница среди таких показателей обычно характеризует финансовую устойчивость организации.

К источникам средств формирования запасов и затрат относятся краткосрочные и долгосрочные кредиты и займы, а так же собственные оборотные средства организации.

Различают три показателя обеспеченности запасов и затрат источниками их формирования: излишек или недостаток собственных оборотных средств, излишек или недостаток собственных оборотных средств и долгосрочного кредита, излишек или недостаток собственных оборотных средств долгосрочного и краткосрочного кредита. [21, с.78]

Более глубокая оценка финансовой устойчивости предприятия проводится при помощи коэффициентов финансовой устойчивости, которые являются относительными величинами.

Таблица 2.9 – Абсолютные показатели финансовой устойчивости

ООО «Ситэк-Транс» (тыс.руб.)

Наименование показателя	2017	2018	2019
Собственные оборотные средства (СОС)	-178333	-215759	-247891
Собственные ОС и долгосрочные заемные источники (СДИ)	27267	9695	-14376
Общая величина источников (ОИ)	132656	146143	138268
Запасы	38084	59456	80189

Таблица 2.10 – Относительные показатели финансовой устойчивости

ООО «Ситэк-Транс»

Наименование показателя	2017	2018	2019	Норматив
Коэффициент соотношения заемных и собственных средств	8,4	15,3	23,6	< 0,7
Коэффициент соотношения долгосрочных и краткосрочных обязательств	0,7	0,2	0,06	Максимум
Коэффициент маневренности	-2,9	-2,6	-3,5	0,2 - 0,5
Коэффициент обеспеченности СОС	-0,3	-0,2	-0,2	$\geq 0,1$
Коэффициент автономии	0,1	0,06	0,04	> 0,65-0,7

Данные таблицы 2.8 позволяют сделать вывод, что предприятие не имеет финансовой устойчивости, характерную для большинства российских предприятий. Следовательно, предприятие не может полноценно выполнять свои финансовые обязательства перед государством и контрагентами.

Относительные показатели финансовой устойчивости показывают на сколько зависит предприятие от инвесторов и кредиторов.

Следует обратить внимание на отрицательные показатели в разделе собственные средства, «отрицательные» собственные средства могут говорить о потере финансовой устойчивости предприятия, определенной зависимости в заемных средствах (которые > на 245 092 тыс.руб.) и развитии негативных тенденций для дальнейшего функционирования организации. Но так же важно отметить, что отрицательный показатель собственных средств уменьшился на 44 165 тыс. руб., что говорит о принятии определенных мер предприятием ООО «Ситэк-Транс» для достижения стабильного финансового состояния.

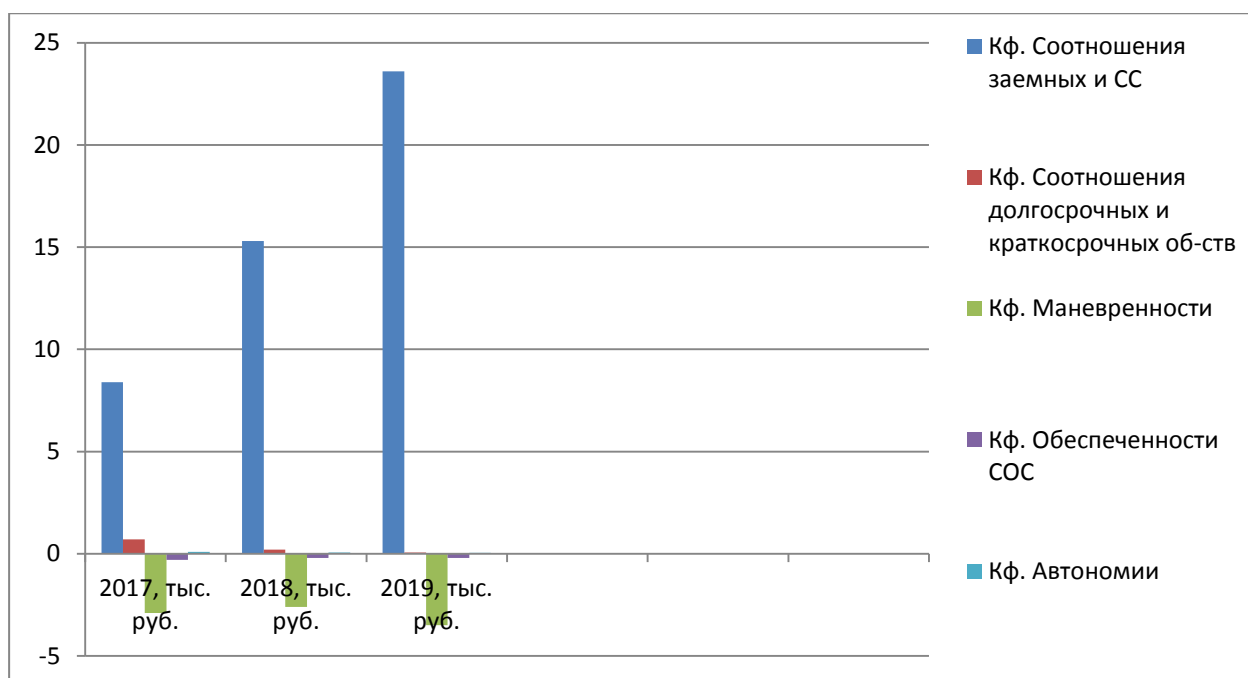


Рисунок 2.9 – Динамика абсолютных показателей финансовой устойчивости предприятия ООО «Ситэк-Транс»

2.4 Анализ ликвидности и платежеспособности предприятия

Одним из показателей, характеризующих финансовое положение предприятия, является его платежеспособность, т.е. возможность своевременно погашать свои платежные обязательства наличными денежными ресурсами.

Ликвидность баланса предприятия определяется как степень покрытия обязательств активами, срок превращения которых в денежную форму соответствует сроку погашения обязательств. В зависимости от степени ликвидности, т.е. скорости превращения в денежные средства, активы предприятия подразделяются на следующие группы.

$$\left. \begin{array}{l} A1 \geq П1 \\ A2 \geq П2 \\ A3 \geq П3 \\ A4 \leq П4 \end{array} \right\}$$

Это условия определяют абсолютную ликвидность баланса, где

A1 – наиболее ликвидные активы, это денежные средства и краткосрочные финансовые вложения;

A2 – быстро реализуемые активы, это дебиторская задолженность до 12 месяцев;

A3 – медленно реализуемые активы, готовая продукция, незавершенное производство, производственные запасы (материальные оборотные активы);

A4 – трудно реализуемые активы, активы – это основные средства, долгосрочные финансовые вложения.

Пассивы баланса группируются по степени срочности их оплаты:

П1 – наиболее срочные обязательства, это все виды кредиторской задолженности;

П2 – краткосрочные пассивы, это займы и кредиты;

П3 – долгосрочные пассивы, кредиты и займы;

П4 – постоянные пассивы, собственные средства предприятия.

Для определения ликвидности баланса активы и пассивы баланса группируются: активы – по степени их ликвидности, пассивы – по степени их срочности. [13, с.109]

Рассматривая ликвидность баланса предприятия необходимо учесть, что активы, которые являются наиболее ликвидными в основном ушли на погашение наиболее срочных и важных обязательств.

Для определения ликвидности баланса следует сопоставить итоги переведенных групп по активу и пассиву.

Таблица 2.11 - Итоги переведенных групп по активу и пассиву баланса в ООО «Ситэк-Транс»

	2017, тыс. руб.	2018, тыс. руб.	2019, тыс. руб.
A1	125366	152452	163222
A2	3642	3845	3987
A3	365201	325620	334562
A4	125463	259621	345891

Продолжение Таблицы 2.11

Пассивы			
П1	392183	510352	592825
П2	406671	541838	649897
П3	2747	3680	4613
П4	0	0	0

Ориентируясь на таблицу 2.8 видно, что все показатели, относящиеся к группе активов предприятия, находятся в положительной динамике, кроме группы А3 (медленно реализуемые активы и т.д.), что является положительным моментом для ООО «Ситэк-Транс», так как это говорит о скорости реализации.

Рассматривая, группу пассивов предприятия так же заметна положительная динамика для всех позиций в разделе пассива баланса. Однако данный положительный рост не является благоприятным для финансового состояния предприятия.

Таблица 2.12 – Показатели ликвидности баланса ООО «Ситэк-Транс»

Наименование показателя	на 31.12.2017	на 31.12.2018	на 31.12.2019	Норматив
Коэффициент текущей ликвидности	0,22	0,25	0,4	>1
Коэффициент критической ликвидности	0,61	0,83	0,83	>0,8
Коэффициент абсолютной ликвидности	0,003	0,03	0,02	>0,2
Коэффициент автономии	0	0,03	0,04	>0,3
Коэффициент финансовой устойчивости	0,20	0,3	0,04	>0,6

Коэффициент текущей ликвидности отображает, какое количество валюты = рублей, текущих активов приходится на 1 рубль текущих обязательств.

Коэффициент критической ликвидности отображает, какое количество из раздела краткосрочные обязательства может быть погашено за счет финансовых средств из краткосрочных финансовых вложений и дебиторской задолженности.

Коэффициент абсолютной ликвидности отображает определенную долю краткосрочных обязательств, которая может быть покрыта за счет денежных

средств и краткосрочных финансовых вложений. Для ООО «Ситэк-Транс» данный показатель находится в пределах нормы.

Коэффициент автономии отображает насколько независимо предприятие от кредиторов и инвесторов.

Коэффициент финансовой устойчивости отображает насколько необходимо для предприятия продажа собственных средств для перекрытия по долговым обязательствам.

Данные показывают, что ООО «Ситэк-Транс» не является ликвидным на протяжении исследуемого периода, поскольку наиболее ликвидные средства и быстро реализуемые активы не покрывают наиболее срочные обязательства.

Анализируя данные таблицы 2.9 можно диагностировать, что предприятие находится в зоне риска по возможности утраты платежеспособности. Так как за рассмотренный временной период можно констатировать резкое ухудшение ликвидности финансовых активов на ООО «Ситэк-Транс».

Таким образом, видно, что состояние предприятия находится в рисковом положении, но определенные изменения на данном момент не привели организацию ООО «Ситэк-Транс» к глобальному кризису, поэтому благодаря своевременному вмешательству организация снова может добиться благоприятного финансово состояния.

2.5 Оценка деловой активности

Оценка деловой активности отображает результаты и эффективность в целом главной деятельности организации, данную оценку можно проводить как на качественном уровне, так и благодаря количественным критериям.

В случае проведения оценки с помощью качественных критериев можно использовать объем оказываемых услуг и рынков для сбыта продукции (услуг), использование эффективных форм управления организацией, условия для осуществления должностных обязанностей работниками и их достойный отдых, а

так же репутация предприятия в целом.

Коэффициент оборачиваемости активов отражает, насколько быстро активы возвращаются в свою первоначальную стадию осуществляемого ими кругооборота.

$$K_{oa} = \text{НД} / \text{Сва} \quad (4)$$

K_{oa} – коэффициент оборачиваемости активов

НД – нетто-доходы от продаж

Сва – средняя величина активов.

Коэффициент оборачиваемости запасов отражает, количество раз пополнения запасов за анализируемый временной период.

$$K_{oz} = \text{Смст} / \text{Сва} \quad (5)$$

K_{oz} – коэффициент оборачиваемости запасов

Смст – материальная составляющая себестоимости реализованной продукции

Сва – средняя величина активов.

Коэффициент оборачиваемости дебиторской задолженности, показывает число оборотов за выбранный временной промежуток, т. е. сколько раз в течение временного периода объемы поступлений от реализации могут вместить в себе средний остаток дебиторской задолженности:

$$O_{dz} = \text{НД} / \text{Сдз} \quad (6)$$

O_{dz} – оборачиваемость дебиторской задолженности

НД – нетто-доходы от продаж

Сдз – средняя дебиторская задолженность.

Коэффициент оборачиваемости кредиторской задолженности, показывает сколько раз в течении выбранного временного промежутка объемы закупок могут вместить в себя средний остаток кредиторской задолженности:

$$Окз = Зм/Скз \quad (7)$$

Окз – оборачиваемость кредиторской задолженности

Зм – материальная составляющая затрат на производство продукции (включая реализованную в течение периода и находящуюся в стадии НЗП)

Скз – средняя кредиторская задолженность за поставки.

Коэффициент производительности труда. Рассчитывается из таких показателей как, расходы на рабочую силу, амортизация и прибыль до вычета налоговых обязательств. Определяется на базе данных о добавленной стоимости. Показатель производительности труда отражает долю созданной предприятием стоимости, которая приходится на каждого работника как участника ее создания:

$$Пт = ДС/Ссч \quad (8)$$

Пт – производительность труда

ДС – добавленная стоимость, созданная или реализованная за период

Ссч – среднесписочная численность работающих.

Коэффициент продуктивности. Показывает, какая доля созданной стоимости, приходится на каждый рубль расходов на рабочую силу (фонд заработной платы) :

$$Кпр = ДС/Ррс \quad (9)$$

Кпр – коэффициент продуктивности

ДС – добавленная стоимость

Ррс – расходы на рабочую силу.

Коэффициент устойчивости экономического роста. Показывает, какие возможности имеются у предприятия для расширения своей деятельности путем реинвестирования заработанных средств:

$$Куэр = (Пч - Д)/Ск \quad (10)$$

Куэр – коэффициент устойчивости экономического роста

Пч – чистая прибыль

Д – дивиденды

Ск – собственный капитал (средняя величина).

Таблица 2.13 - Коэффициенты деловой активности

Наименование показателя	2017	2018	2019
Коэффициент общей оборачиваемости активов	0,078	0,005	0,014
Коэффициент оборачиваемости запасов	3,84	4,33	4,85
Коэффициент оборачиваемости дебиторской задолженности	0,11	0,034	0,063
Коэффициент оборачиваемости кредиторской задолженности	1,21	1,24	1,22
Коэффициент производительности труда	11,14	12,43	12,61
Коэффициент продуктивности	3,12	3,45	3,87
Коэффициент устойчивости экономического роста	0,23	0,12	0,17

Таким образом, анализ показателей оценки деловой активности предприятия ООО «Ситэк-Транс» показал, что скорость оборота ресурсов практически не увеличивается на всем анализируемом временном промежутке, а в некоторых пунктах незначительно уменьшается, либо незначительно увеличивается. Коэффициент оборачиваемости дебиторской задолженности изменился незначительно, но данные изменения произошли в отрицательную сторону, что может говорить о том, что отношения с дебиторами остаются в целом на прежнем уровне, либо с небольшими ухудшениями. Коэффициент оборачиваемости активов за исследуемый период показал отрицательную тенденцию к концу анализируемого временного промежутка, хоть и незначительную. Такая динамика может говорить о том, что возможно снижение спроса на продукцию, либо данное

снижение уже произошло. Но в целом, ресурсы используются достаточно эффективно.

2.6 Оценка рентабельности

Рентабельность – является относительным показателем экономической эффективности предприятия. Она может комплексно показать различную степень эффективности использования денежных, трудовых, производственных, материальных и так же других ресурсов организации.

Один из самых важных разделов предприятия и всей его деятельности- это анализ финансовых результатов организации. Исходя из которого видно насколько эффективно предприятие использует все свои ресурсы для получения прибыли, что является главной целью, в создании любой коммерческой организации.

Прибыль - это самый важный финансовый результат всей экономической деятельности организации. Увеличение прибыли- это соответственно положительный эффект для предприятия. Так же прибыль может быть определена для создания различных фондов, например, увеличение различных отчислений в фонд накопления может позволить в перспективе расширение масштабов производственной деятельности. А фонд потребления, не напрямую, но так же влияет на увеличение производительности труда. Прибыль характеризует эффективность хозяйственной деятельности предприятия и является источником финансирования его дальнейшего развития. [3, с.117]

Прибыль от реализации в 2019 году по сравнению с предыдущими годами 2017 и 2018 значительно уменьшилась, что конечно же не является выражением хорошего финансового состояния предприятия ООО «Ситэк-Транс». Чистая прибыль соответственно меньше прибыли от реализации.

Так же у предприятия на протяжении всего анализируемого временного периода отсутствует резервный капитал, что немало важно, для финансовой устойчивости организации.

Рассматривая начало временного периода с 2017 года по конец 2019 года, то можно сказать, что общая выручка предприятия значительно увеличилась. Исходя из таких данных можно сделать вывод, что организация имеет возможность достаточно эффективно распоряжаться финансовыми ресурсами.

Для анализа прибыльности деятельности предприятия используются показатели рентабельности.

Коэффициенты рентабельности показывают, насколько прибыльна деятельность предприятия.

Эти коэффициенты рассчитываются как отношение полученной прибыли к затраченным средствам, либо как отношение полученной прибыли к объему реализованной продукции.

Соответственно рентабельность деятельности организации ООО «Ситэк-Транс» может показать, насколько вообще эффективна вся деятельность данной организации. Чем выше будет данный показатель, тем эффективнее будет оцениваться деятельность ООО «Ситэк-Транс»

Коэффициент рентабельности собственного капитала может сказать о том, насколько эффективно предприятие готово использовать свой собственный капитал.

Рентабельность собственного капитала показывает, сколько денежных единиц чистой прибыли заработала каждая денежная единица.

Таблица 2.14 – Показатели рентабельности ООО «Ситэк-Транс» (%)

Наименование показателя	2017	2018	2019
Рентабельность продаж	21,32	24,27	23,87
Рентабельность производства	31,28	33,71	32,97
Рентабельность активов	0,01	0,02	0,02
Рентабельность собственного капитала	0,78	0,79	0,76
Рентабельность производственных фондов	0,05	0,04	0,04

На предприятии ООО «Ситэк-Транс» динамика темпа роста показателя рентабельности продаж увеличилась, но незначительно. Исходя из этого можно говорить что экономическая эффективность продаж предприятия находится в

положительном диапазоне.

Рассматривая динамику показателя рентабельности производства можно так же наблюдать ее положительную сторону, что само собой означает вполне положительную экономическую эффективность организации производства на предприятии ООО «Ситэк-Транс»

Изучая динамику рентабельности активов предприятия можно наблюдать практически стабильное состояние.

Рентабельность собственного капитала так же имеет практически стабильное положение, что говорит о неизменной экономической эффективности относительно собственного капитала организации.

Рассматривая показатели рентабельности производственных фондов, то можно наблюдать так же практически стабильное положение с минимальными отклонениями в отрицательную сторону.

2.7 Анализ затратности функционирования

Анализ затратности функционирования предприятия основывается на анализе издержек организации.

Соответственно можно сделать вывод, что издержки- это материальное выражение, а точнее денежное, тех или иных затрат, которые необходимо осуществлять для поддержания своей производственной и реализационной деятельности.

Анализ затратности функционирования должен проводиться в обязательном порядке на каждом предприятии и иметь свою денежную оценку. Так как каждая организация должна проводить анализ затрат в динамике и осуществлять его характеристику, чтобы в последствии сравнивать уровень затрат с уровнем цен на рынке услуг.

Себестоимость продукции – является одним из наиболее важных экономических показателей, выражающего в денежной форме текущие затраты, связанные с производством и реализацией продукции. [5, с.94]

В расчет себестоимости включаются определенные виды стоимостей, которые могут употребляться в процессе производства, например такие как, стоимость сырья, электроэнергия, определенные коммунальные услуги, материалы, топливо для осуществления транспортировки и т.д. Так же в данный раздел относят и оплату труда работников, стоимость покупных изделий, материалов и оплату за какие-либо необходимые сторонние услуги для поддержания эффективного производства предприятия.

При этом в себестоимость продукции включаются не все издержки предприятия (например, расходы непромышленных хозяйств).

На рисунке 2.10 предоставлены основные разделы для учета затратности функционирования предприятия.



Рисунок 2.10 – Основные затраты для функционирования организации

Для всех промышленных предприятий (независимо от их отраслевой принадлежности) установлена единая группировка затрат по экономическим элементам:

- материальные затраты;
- затраты на оплату труда;
- отчисления на социальные нужды;
- амортизационные отчисления;
- прочие затраты.

Таблица 2.15 - Структура и динамика затрат ООО «Ситэк-Транс»

Показатель	2017		2018		2019	
	тыс. руб.	%	тыс. руб.	%	тыс. руб.	%
Материальные затраты	1253	33,4	1387	27,3	1979	38,3
Расходы на оплату труда	1378	36,7	1487	29,2	1598	30,9
Отчисления во внебюджетные фонды	298	7,9	331	6,5	422	8,2
Амортизация	41	1,09	44	0,9	49	0,9
Прочие затраты	782	20,8	1837	36,1	1118	21,6
ИТОГО	3752	100,00	5086	100,00	5166	100,00

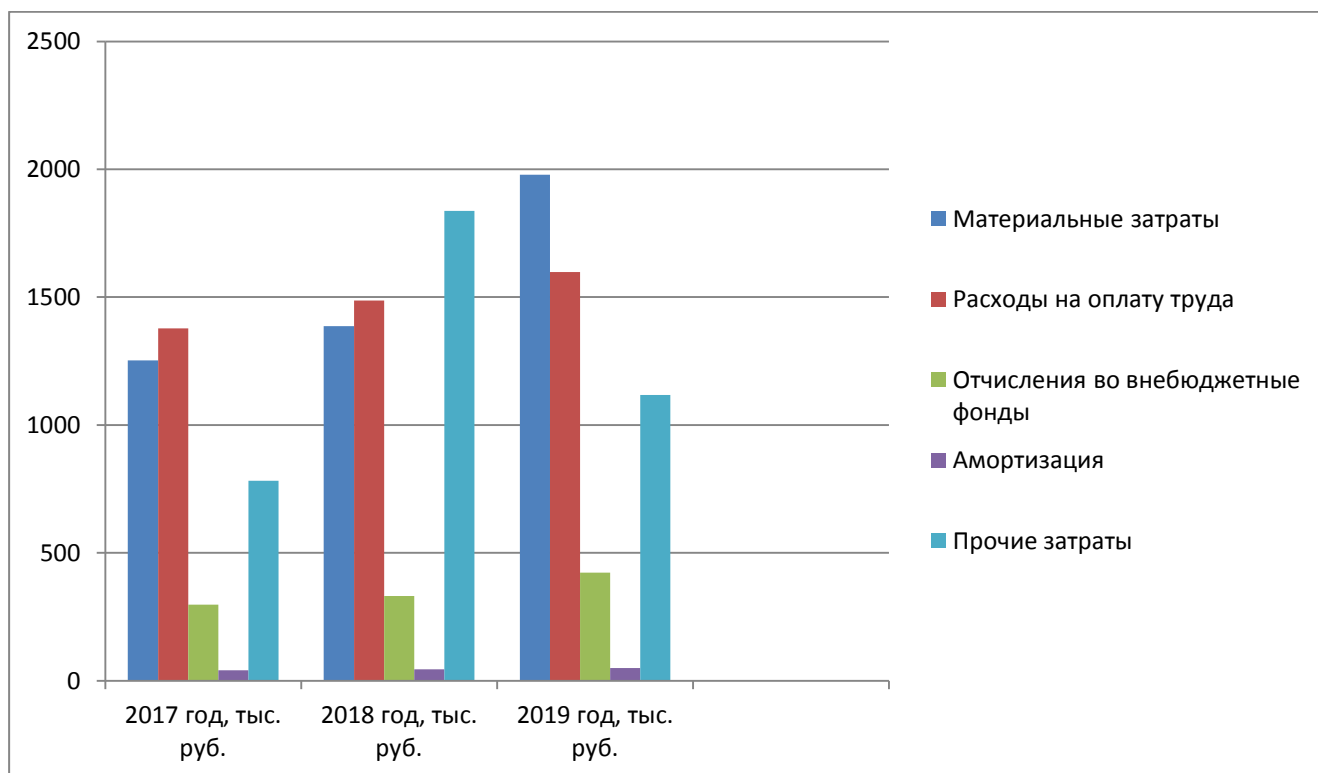


Рисунок 2.11 – Динамика затрат ООО «Ситэк-Транс»

На данной диаграмме видно, что наиболее большой показатель удельного веса относительно 2019 года занимают затраты на материалы и расходы на оплату труда работникам, а так же различные прочие затраты.

Самый маленький удельный вес остается в разделах затрат на амортизацию и отчисления во внебюджетные фонды.

3 ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ ПЕРЕВОДА ОТДЕЛЬНЫХ ЕДИНИЦ ТРАНСПОРТА НА ЭКОНОМИЧНОЕ ТОПЛИВО В ООО «СИТЭК-ТРАНС»

3.1 Сущность проекта

Снижение затрат является одним из основных способов получения прибыли в любом бизнесе. За последние несколько лет дизельное топливо подорожало более чем в полтора раза. По этим причинам компании, которые управляют автотранспортом, очень заинтересованы в оборудовании газовых баллонов для дизельных двигателей, поскольку природный газ является самым дешевым топливным двигателем в мире, и его запасы не будут исчерпаны в течение следующих 200 лет.

В структуре расходов наиболее важным является элемент «топливо», который экономит деньги на данном этапе. Все типы двигателей могут работать на природном газе. В то же время на эффективность преобразования в природный газ влияют несколько факторов. Условно их можно разделить на две группы.

Таблица 3.1 - Основные факторы эффективности природного газа

	Характеристика
Технические факторы	Различные изменения затрат на топливо, полная заработная плата для сотрудников организации, затраты на эксплуатационные материалы, на ТО и сопутствующие ремонтные работы ТС, накладные на товарные расходы, на шины и др.
Организационно-технические факторы	Различные изменения коэффициентов использования пробега ТС, грузоместимость, а так же пассажироместимость, техническая скорость ТС и др.

Для перевода транспортного средства на экономичное топливо, надо решить какое именно топливо подойдет для организации. Можно использовать как сжатый газ (метан), так и сжиженный (пропан-бутан).

Сжиженный газ (основные компоненты смеси) - это пропан и бутан. Этот газ имеет высокую критическую температуру, что помогает разжижать его и

доставлять его потребителю в «новом» агрегатном состоянии при низком давлении (до 1,6 МПа). Используются два сорта пропан-бутановых смесей: летний (до 55% от общего объема пропана) и зимний (до 95% от общего объема пропана). Внедрение двух марок смесей позволит учитывать свойства сжиженного газа в зависимости от температуры окружающей среды, что позволяет эксплуатировать грузовые автомобили в течение всего года. [16, с.45]

При прочих равных условиях расход топлива в двигателе, потребляющем сжиженный газ, на 10-15% выше, чем в аналогичном бензиновом двигателе, из-за его более низкой объемной теплотворной способности.

Сжатый природный газ имеет низкую критическую температуру, поэтому, если его придется сжижать, ему потребуются использование специальных криогенных установок. Это приводит к увеличению стоимости топлива и ставит под сомнение целесообразность установки ГБО. Поэтому природный газ на основе метана сжимается при 20 МПа, приблизительно равных рабочему давлению системы, и закачивается в цилиндр.

Преимущества метана включают высокое октановое число, большие мировые запасы, максимальную полноту сгорания и, конечно, низкую цену. Сжатый газ (метан) является наиболее экономичным топливом. Обработка требует минимальных затрат. На самом деле, перед заправкой автомобиля, его нужно сжать в компрессоре.

Рассмотрим ряд положительных особенностей использования КПГ в транспорте:

- Отсутствие снижения загрязнения моторным маслом увеличивает срок службы и разжижение, а также приводит к снижению потребления масла на 10-15% по сравнению с бензиновыми двигателями.
- снижаются выбросы загрязняющих веществ, особенно СО, в выхлопных газах и шум двигателя;
- значительное уменьшение нагара на деталях цилиндрико-поршневой группы увеличивает срок службы двигателя в среднем на 35-40%;

- срок службы свечей зажигания увеличен на 40%;
- при работе двигателя автомобиля по газодизельному циклу в 3-4 раза уменьшается выброс твердых частиц с отработавшими газами и значительно снижается содержание канцерогенных веществ.

Сегодня средняя розничная цена составляет - 1 кубометр метана (что по энергетическим показателям равно 1 литру бензина) - 16 рублей с 1 ноября 2019 года. Это почти в 4 раза дешевле, чем бензин или дизельное топливо.

При использовании правильно установленного газового оборудования и работе на газовом топливе транспорт получает ряд очевидных преимуществ.

Газ обладает всеми качествами полноценного топлива для двигателей внутреннего сгорания. Никаких изменений в конструкции грузового транспорта при его использовании не нужно, поэтому можно использовать как дизельное топливо, так и газ. Переключение с одного топлива на другое осуществляется на ходу прямо из салона. В то же время, газонаполненное оборудование фактически дублируется дизельной энергетической системой, что повышает надежность грузовика и практически сводит к нулю риск остаться без движения в случае поломки энергосистемы.

Газ является высококачественным топливом с октановым числом около 105, поэтому в любом режиме работы двигателя не детонирует. Следовательно, нагрузка на детали цилиндра-поршневой группы и кривошипно-шатунного механизма снижается. [16, с.47]

Одним из главных преимуществ природного газа является экологичность по отношению к окружающей среде. Газообразное углеводородное топливо относится к числу наиболее экологически чистых видов топлива. Выбросы токсичных веществ из выхлопных газов по сравнению с выбросами бензина в 3–5 раз меньше.

Газообразное топливо повышает производительность двигателя. Происходит более полное сгорание газозооудшной смеси, благодаря чему улучшаются условия смазки пары цилиндров трения и поршня, поскольку газообразное топливо не вымывает масло со стенок и не растворяет его, что снижает расход масла на 10-

15%. Кроме того, двигатель работает ровнее и тише, т.к. газ легко смешивается с воздухом и равномерно наполняет цилиндры однородной смесью. В совокупности все эти факторы увеличивают срок службы двигателя на 30-40%, масла и свечей зажигания - в два раза и, следовательно, значительно снижают затраты не только на эксплуатацию, но и на ремонт.

Практика эксплуатации показывает, что автомобили, работающие на газовом топливе, более устойчивы: они работают в полтора-два раза дольше без ремонта. При сжигании газа образуются менее твердые частицы и зола, что вызывает повышенный износ цилиндров и поршней двигателя. Более того, масляная пленка дольше держится на металлических поверхностях: она не вымывается жидким топливом и, наконец, газ практически не вызывает коррозии металлов. Также стоит обозначить интервал замены масла и свечей. При использовании газа в качестве топлива интервал увеличивается в 1,5 раза.

Кроме того, одним из основных преимуществ использования КПП является минимальная амортизация. При правильном функционировании установленного газового оборудования период капитального ремонта до замены резино-технических изделий составит не менее 5 лет. Кроме того, многие детали установленного ГБО могут быть переустановлены на другой грузовик, продолжая служить в течение длительного времени.

В то же время общий пробег на одной заправке при установке газового оборудования увеличивается вдвое (обычно на грузовике устанавливается газовое оборудование, емкость которого не меньше емкости дизельного бака). Это преимущество ГБО особенно полезно для тех, кто совершает рейсы на большие расстояния.

Важным конкурентным преимуществом метана является бесперебойная поставка метана. Этот факт был недавно оценен предпринимателями, которые уже используют метан в своих транспортных средствах.

Еще одним преимуществом природного газа является то, что его нельзя испортить. Этот продукт, на самом деле, поступает из недр земли прямо в «бак»

автомобиля. Проходит только его необходимая очистка и сушка на специальном оборудовании.

3.2 Методические основы оценки эффективности инвестиционного проекта

Эффективность инвестиционного проекта характеризуется системой показателей, которые отражают соотношение затрат и результатов от инвестиционного проекта.

Выделяют следующие показатели эффективности инвестиционного проекта относительно интересов его участников:

- показатели коммерческой (финансовой) эффективности, учитывающие финансовые последствия реализации проекта для его непосредственных участников;
- показатели бюджетной эффективности, отражающие финансовые последствия проекта для федерального, регионального или местного бюджетов;
- показатели экономической эффективности, учитывающие затраты и результаты, связанные с реализацией проекта, выходящие за пределы прямых финансовых интересов участников инвестиционного проекта и допускающие стоимостное измерение.

При определении эффективности инвестиционного проекта оценка предстоящих затрат и результатов осуществляется в пределах периода планирования, который измеряется количеством шагов расчёта. Шагом расчёта в пределах планирования могут быть: месяц, квартал, полугодие или год.

Для соизмерения показателей по различным шагам периода планирования при оценке эффективности инвестиционного проекта используется приведение их к ценности в начальном шаге (дисконтирование).

Технически приведение к начальному шагу затрат, результатов и эффектов, которые имеют место на t - ом шаге расчёта реализации проекта, производится путём их умножения на коэффициент дисконтирования α_t , который определяется по формуле:

$$\alpha_t = 1 / (1+E)^t \quad (11)$$

где t - номер шага расчёта ($t = 0, 1, \dots, T$);

T - период планирования;

E - норма дисконтирования, равная приемлемой для инвестора норме доходности на капитал.

Для сравнения вариантов инвестиционного проекта, а также для сравнения различных инвестиционных проектов используется ряд общепринятых показателей. К ним относятся: чистый дисконтированный доход (ЧДД), индекс доходности (ИД), внутренняя норма доходности (ВНД), срок окупаемости.

Чистый дисконтированный доход - это сумма текущих эффектов (разницы результатов и затрат) за весь период планирования, приведённая к начальному шагу. ЧДД рассчитывается по формуле:

$$\text{ЧДД} = \sum (R_t - Z_t) \times \alpha_t - K, \quad (12)$$

где R_t - результаты, достигаемые на t -ом шаге расчёта;

Z_t - затраты, осуществляемые на t - ом шаге расчёта, при условии, что в них входят капиталовложения;

α_t - коэффициент дисконтирования;

K - сумма дисконтированных капиталовложений.

Сумма дисконтированных капиталовложений вычисляется по формуле:

$$K = \sum K_t \times \alpha_t \quad (13)$$

где K_t - капиталовложения на t -ом шаге;

α_t - коэффициент дисконтирования;

В случае если ЧДД положителен, проект эффективен, если отрицателен - неэффективен. Чем больше ЧДД, тем эффективнее проект.

Индекс доходности - это отношение приведённого эффекта к приведённым капиталовложениям.

Индекс доходности рассчитывается по формуле:

$$\text{ИД} = 1/K \times \sum (R_t - Z_t) \cdot \alpha_t, \quad (14)$$

где K - сумма дисконтированных капиталовложений;

R_t - результаты, достигаемые на t -ом шаге расчёта;

Z_t - затраты, осуществляемые на t -ом шаге расчёта;

α_t - коэффициент дисконтирования.

Если ИД больше единицы, проект эффективен, если ИД меньше единицы - неэффективен.

Внутренняя норма доходности - это норма дисконта ($E_{вн}$), при которой величина приведённых эффектов равна приведённым капиталовложениям, то есть $E_{вн}$ находится из уравнения:

$$\sum (R_t - Z_t) / (1 + E_{вн})^t = \sum K_t / (1 + E_{вн})^t \quad (15)$$

где: R_t - результаты, достигаемые на t -ом шаге расчёта;

Z_t - затраты, осуществляемые на t -ом шаге расчёта, при условии, что в них входят капиталовложения;

K_t - капиталовложения на t -ом шаге;

$E_{вн}$ - норма дисконта.

Найденное значение $E_{вн}$ (ВИД) сравнивается с требуемой инвестором нормой дохода на вкладываемый капитал. В случае, когда ВИД равна или больше требуемой инвестором нормы дохода на капитал, капиталовложения в данный инвестиционный проект оправданы, и может рассматриваться вопрос о его принятии. В противном случае капиталовложения в данный проект нецелесообразны.

Срок окупаемости - это минимальный временной интервал (от начала осуществления проекта), за пределами которого ЧДД становится и в дальнейшем остается неотрицательным.

При осуществлении проекта выделяется три вида деятельности: инвестиционная, операционная и финансовая.

В рамках каждого вида деятельности происходит приток и отток денежных средств.

Сальдо денежных потоков - это разность между притоком и оттоком денежных средств от всех трёх видов деятельности.

Положительное сальдо денежных потоков на t -ом шаге определяет излишние денежные средства на t -ом шаге. Отрицательное - определяет недостающие денежные средства на t -ом шаге.

Необходимым критерием осуществимости инвестиционного проекта является положительность сальдо накопленных денежных потоков в любом временном интервале, в котором осуществляют затраты и получают доходы.

Отрицательная величина сальдо накопленных денежных потоков свидетельствует о необходимости привлечения дополнительных собственных или заёмных средств и отражения этих средств в расчётах эффективности.

3.3 Оценка эффективности проекта

Чтобы определить целесообразность переоборудования грузовой техники в ООО «Ситек-Транс», необходимо определить срок окупаемости инвестиций в определенные модели грузовых автомобилей, входящих в парк этой компании, и рассчитать экономический эффект от финансовых затрат. Для этого мы возьмем автопарк (Камаз, Маз, MAN) от ООО «Ситек-Транс», который предназначен для перевозки грузов.

Таблица 3.2 - Состав грузовой техники ООО «Ситэк-Транс»

Марка транспортного средства	Итого количество транспортного средства, шт.	Годовой пробег одного автомобиля, км	Норма расхода топлива, л/100 км
КАМАЗ 6465	19	210 000	62
КАМАЗ 6520	12	115 000	73
КАМАЗ 5482	4	55 000	59
МАЗ 6430	5	120 000	120
MAN DFAT	2	140 000	48
Итого	42	640 000	362

Как видно из таблицы 3.2, состав парка ООО «Ситек-Транс» состоит из различных марок с высоким среднегодовым пробегом.

Рассчитаем экономическое влияние капитальных вложений на полное переоснащение этих 42 единиц грузовых автомобилей на газ.

Для начала рассмотрим принцип работы газодизельного двигателя топливной системы. Система подачи газодизельного топлива - единственный эффективный способ снижения затрат на дизельное топливо.

В настоящее время существует эксклюзивный высокотехнологичный дизайн с высочайшим качеством и надежностью, предназначенный для переоборудования дизельных двигателей. Эту технологию называют «газодизель» (ГБО, предназначенным для дизельных двигателей).

Распределенная система впрыска газодизельного топлива предназначена для преобразования дизельных двигателей для работы в двухтопливном режиме: дизель - газ. В этом случае дизельное топливо используется в качестве дозы воспламенения смеси в случае отсутствия искровой системы зажигания в дизельных двигателях.

Увеличение экономических показателей достигается при использовании сжатого природного газа в качестве второго топлива. Высокая степень замены и достаточно высокий показатель эффективности работы достигаются только путем использования комбинирования различных технологий.

Благодаря особому алгоритму, который использует систему ГБО, в непрерывной работе двигателя идет контроль нагрузки на частоту вращения двигателя и данные от его собственных датчиков.

После обработки этих данных блок управления оборудованием газового баллона генерирует управляющие сигналы для форсунок впрыска газа, подающих газ в двигатель и блок шагового двигателя / электронный блок, ограничивая подачу дизельного топлива. Таким образом, поддерживается оптимальный топливный баланс, что значительно повышает эксплуатационную эффективность по сравнению с аналогами, которые применяют жесткие ограничения к топливному насосу высокого давления в сочетании с системой подачи газовых форсунок.

Для автомобилей ООО «Ситек-Транс» предлагается использование ГБО 4-го поколения, который соответствует стандарту Евро 4.5. Для этих моделей грузовых автомобилей ООО «Ситек-Транс» устанавливается газовый баллон с метаном с комбинированной подачей в двигатель метана и дизельного топлива. За кабиной водителя будет установлена кассета с 8 цельнометаллическими цилиндрами (тип 1) общим объемом 400 литров (95 м³ метана). Система из восьми цельнометаллических метановых баллонов (тип 1, КПП-1) по 50 л каждая.

За установкой ГБО в профессиональном техническом центре рекомендовано обратиться в ближайшую лицензированную организацию с хорошей деловой репутацией на рынке сбыта. Данной организацией является АО «Газ-Премиум» в городе Ханты-Мансийске.

И опираясь на расчеты АО «Газ-Премиум», затраты на переоборудование грузовых автомобилей в ООО «Ситек-Транс» для каждого типа грузовых автомобилей составляют от 240 тыс.руб. до 310 тыс. рублей.

Таблица 3.3 - Расходы на переоборудование грузовой техники

Марка транспортного средства	Сумма, тыс. руб.
КАМАЗ 6465	310
КАМАЗ 6520	310
КАМАЗ 5482	310
МАЗ 6430	270
MAN DFAT	240

Данные для расчетов расхода топлива представлены в таблице 3.4.

Таблица 3.4 - Стоимость дизельного топлива и КПГ по состоянию на 2019 год

Вид топлива	Стоимость 1 литра, рублей	Коэффициент увеличения расходов
ДТ	53	1
КПГ	18	1,15

Говоря о сроке окупаемости ГБО мы можем сказать, что расчеты будут производиться опираясь на марки грузовых транспортных средств, так как различные марки имеет разный расход топлива и так же разный среднегодовой пробег.

Формула расчета стоимости дизельного топлива для эксплуатации грузовика на год:

$$T_{\text{дт}} = \frac{H_s \times S}{100} \times P, \quad (16)$$

где H_s – базовая норма расхода топлива на пробег автомобиля в снаряженном состоянии, л/100 км;

S- пробег автомобиля, км;

P- мощность двигателя

Таблица 3.5 - Данные по экономии расходов на стоимости топлива

Марка транспортно-о средства	Затраты на ГБО, тыс. руб.	Затраты, руб.		Экономия на топливе		Срок окупаемости, месяц
		ДТ	КПГ	год/ руб.	месяц/ руб.	
КАМАЗ 6465	5 890	59 160 000	32 844 000	26 316 000	2 193 000	5
КАМАЗ 6520	3 720	326 250	181 125	145 125	12 093	16
КАМАЗ 5482	1 240	130 500	72 450	58 050	4 838	43
МАЗ 6430	1 350	14 094 000	7 824 600	6 269 400	522 450	4
MAN DFAT	480	2 157 600	1 197 840	959 760	79 980	5
Итого	12 680	75 868 350	42 120 015	33 748 335	2 812 361	3,5

Эти расчеты показывают, что целесообразно перевести данных грузовых автомобилей на газовое топливо и позволяет сэкономить на расходах на топливо 2 812 361 руб. / месяц.

Таким образом, экономия затрат в результате использования газа в виде моторного топлива составляет 55%.

Компания «Ситек-Транс» потратит 12 680 000 рублей на перевод всего парка грузовых автомобилей на ГБО и получит экономию на расходах на топливо в размере 33 748 335 рублей, в том числе НДС 18%.

При расчете полной экономической эффективности перевода грузовых автомобилей на газ, необходимо учесть, что в дальнейшем будут возникать обязательные расходы на техническое обслуживание ТС, а так же на тех. Обслуживание установленного предприятием ГБО. Для этого мы воспользуемся рекомендацией АО «Газ-Премиум», которое установит оборудование на грузовые автомобили ООО «Ситэк-Транс», возьмет на себя обязанности по техническому обслуживанию и техническому ремонту оборудования, а также рассчитает возможные эксплуатационные расходы установленного ГБО и сэкономит на обслуживании грузового автомобиля.

Таблица 3.6 – Средняя стоимость на ТО для ТС и ремонт ГБО

Услуга	Цена тыс. руб.	Примечание
Замена ремонтного комплекта редуктора	6	Включая стоимость запасных частей
Диагностика ГБО	2	
Регулировка ГБО	2,5	Включая слив конденсата
Опрессовка баллона, с запорной арматурой	3	Рекомендуется выполнять раз в 2 года

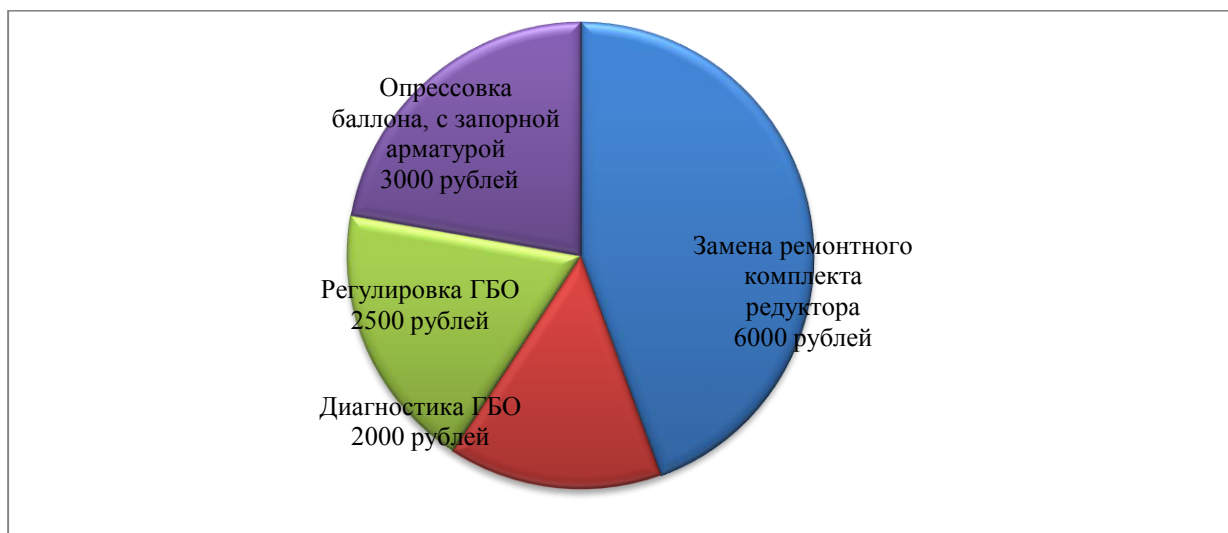


Рисунок 3.1 - Основная стоимость на виды работ при ТО газобаллонного оборудования

Важно отметить, что средний общий срок работы установленного ГБО для ТС предприятия ООО «Ситэк-Транс» = 500/ 600 тыс. км пробега. Следуя из этого, можно совместить замену ремонтного комплекта редуктора с очередным техническим обслуживанием транспортного средства. Так как интервал ТО для ТС будет составлять 120 тыс. км, для всех грузовых ТС организации, переведенных на ГБО. Исходя из вышесказанного можно сделать вывод, что затраты на ТО и ремонт транспортного парка грузовых автомобилей будет составлять около 245 тыс. руб. Но для грузовых транспортных средств ТО необходимо проходить 2 раза в год. Тем самым общий расход на издержки по ТО будет составлять 490 тыс. руб.

В соответствии с пунктом 1 статьи 258 Налогового кодекса Российской Федерации основные средства (в нашем случае грузовые автомобили)

распределяются между амортизационными группами в соответствии с условиями использования.

В ООО «Ситэк-Транс» грузовое оборудование относится к пятой группе амортизации основных средств. Срок полезного использования составляет от 7 до 10 лет. Рассчитаем годовую амортизацию газового оборудования по следующей формуле:

$$A_{\text{год}} = T \times A_n \quad (20)$$

T - общие затраты на ГБО, рублей;

A - процент годовой амортизации.

В нашем случае годовая амортизация грузовой техники ООО «Ситэк-Транс» равна 1 268 000 рублей.

Немало важным фактором для полноценного использования ГБО в грузовой технике предприятия является выбор АГНКС (АГЗС) для дозаправки транспортных средств компримированным природным газом.

Предприятие ООО «Ситэк-Транс» для заправки грузовой техники вне нахождения вблизи АГЗС может приобрести передвижной автогазозаправщик ПАГЗ-2500/32 - 4. Так как большую часть ТС осуществляют грузоперевозки на различные нефтяные месторождения, где нет дополнительно установленных газовых автозаправок.

Рассмотрим основные характеристики данного передвижного автогазозаправщика ПАГЗ-2500/32-4.

Таблица 3.6 - Основная техническая характеристика

Характеристика	Значение
Объем газа в блоке сосудов, м ³	2500

Максимальное давление заправки сосудов ПАГЗ, МПа (кгс/м ²)	32 (326,5)
Рабочее давление заправки газобаллонных автомобилей, МПа (кгс/м ²)	20 (204)
Количество сосудов, шт.	14
Количество секций, шт.	4
Число постов заправки, шт.	2
Рабочая среда	сжатый природный газ по ГОСТ 27527
Габаритные размеры (длина x ширина x высота), мм:	8800x2500x3100
Максимальная скорость, км/ч	80
Срок эксплуатации, лет	10
Масса, кг:	
Перевозимого газа	2000
Полная	24000
Средний объем заправки, м ³ :	
Грузовых автомобилей	62
Автобусов	104
Малолитражных автомобилей	30
Число заправляемых за один рейс, шт.:	
Грузовых автомобилей	29
Автобусов	17
Малолитражных автомобилей	30
Коэффициент опорожнения:	
Без компрессора	0,72
Малолитражных автомобилей	30

Транспортировка и хранение сжатого природного газа осуществляется в специальных баллонах, установленных на полуприцепе или грузовом автомобильном прицепе, под рабочим давлением 20 МПа.

Стоимость мобильного заправщика ПАГЗ-2500 / 32-4 с базовым шасси КАМАЗ-53229 составляет 6 500 000 рублей.

Для компании «Ситэк-Транс» более целесообразно приобрести два таких ПАГЗ-2500 / 32-4.

Указанные газозаправщики будут снабжать грузовики природным газом в радиусе 150 км от какой-либо Нижневартовской АГНКС (АГЗС). В то же время сам заправщик будет заправляться природным газом с АГНКС (АГЗС).

В дальнейшем ООО «Ситэк-Транс» можно сотрудничать с Роснефть (АЗК) по поводу газонаполнения метана в радиусе до 50 км. Эта схема дозаправки является наиболее предпочтительной, поскольку она обеспечит максимальную

загрузку и эффективность заправки транспортных средств, минимизируя расстояние между дозаправками.

Данные всех затрат на весь грузовой автомобильный парк организации ООО «Ситэк-Транс».

Таблица 3.7 - Затраты на перевод грузовой техники на ГБО

Статья затрат	Фактическое (2019г., тыс.руб.)	Расчет при переоборудовании (тыс.руб.)	Экономия (перерасход), (тыс.руб.)
1. ТО и ТР ГБО, р.	690	370	320
2. Заправка топливом, л. /м ³	52 987	17 562	35 425
3. Амортизация	1980	905	1 075
4. Переоборудование (установка ГБО)	-	10 950	- 10 950
5. ПАЗ-2500/32-4	-	13 000	-13 000
ИТОГО:	54 857	42 787	38 870

Общий срок окупаемости капитальных затрат на переоборудование грузовой техники компании ООО «Ситэк-Транс» на работу на газовом топливе равен 1,9 года.

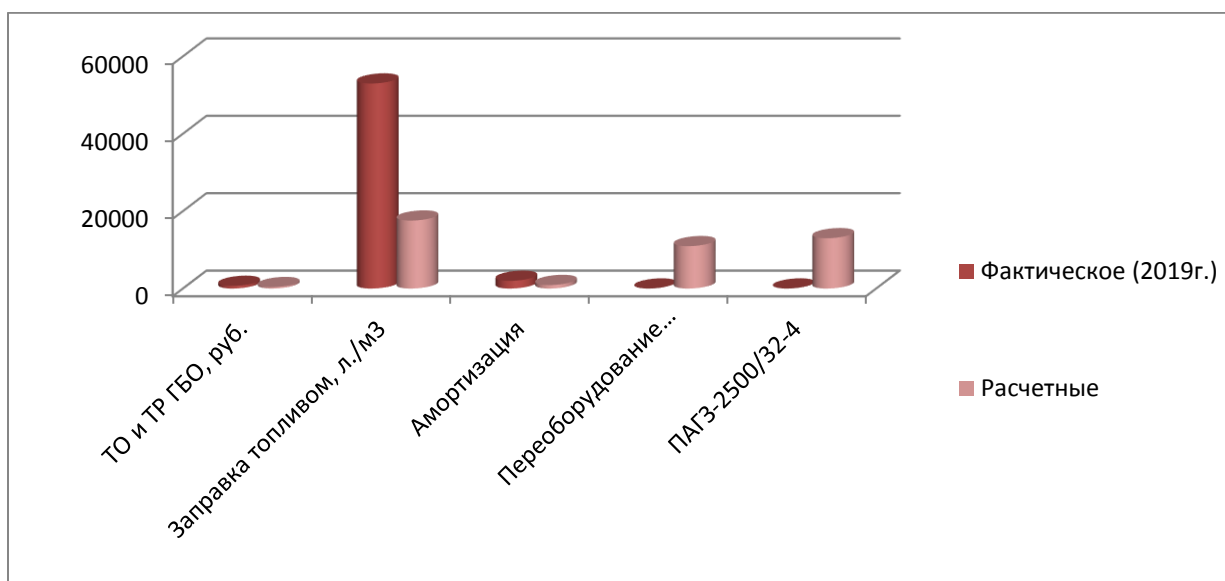


Рисунок 3.3 - Динамика затрат на перевод грузовой техники на моторное топливо компримированный природный газ

Таким образом, был проведен расчет экономической целесообразности перевода парка грузовых автомобилей ООО «Ситек-Транс» на работы по на экологически чистом топливе (КПГ). Финансовые результаты, полученные от

капитальных вложений для перевода грузовиков на работу на газовое топливо предоставлены. Как показывают наши финансовые расчеты, сумма затрат вполне окупаема за 1,9-2 года в основном благодаря экономии топлива и сокращает общие расходы на содержание парка грузовых автомобилей на 18% в год.

Еще одним положительным качеством перевода ТС на ГБО является повышение конкурентоспособности и соответственно в конечном итоге снижение себестоимости предоставляемых рыночных услуг, что влечет за собой увеличение клиентской базы.

3.4 Порядок официального оформления ГБО в Российской Федерации.

1. Получение Заключения предварительной технической экспертизы конструкции транспортного средства на предмет возможности внесения изменений, в испытательную лабораторию, осуществляющую данную экспертизу и имеющую действующую лицензию (3000 руб./одно ТС, на 2019 год).

Для этого необходимо предоставить:

- а) Оригинал ПТС,
 - б) Свидетельство о регистрации ТС,
 - в) Паспорт владельца (физ. Лицо, либо юр. Лицо) ТС.
2. Провести осмотр транспортного средства до внесения изменений в конструкцию (сверка на бензине), с отметкой на заявлении (написанного владельцем ТС) в ГИБДД;
 3. Подать Заявление в любое ГИБДД РФ ближайшее в удобном местоположении (РЭО ГИБДД УВД по г. Нижневартовску, ул. Индустриальная, 49) по установленной законом форме;
 4. Получить ответ на поданное Заявление в ГИБДД, которое рассматривало данный запрос.

5. Ориентируясь на положительный/отрицательный ответ от ГИБДД, принимать, либо не принимать действия по установке ГБО и получить соответствующие сертификаты и необходимые документы.
6. Провести проверку безопасности конструкции транспортного средства на предмет соответствия требованиям технического регламента и получить Протокол технической экспертизы после внесения изменений в конструкцию транспортного средства (4000 руб./одно ТС, на 2019 год).
7. Провести технический осмотр транспортного средства и получить диагностическую карту установленного образца.
8. Получить Свидетельство о соответствии конструкции ТС требованиям безопасности, путем оплаты госпошлины в одном из банков РФ (800 руб./ондо ТС, на 2019 год).

Игнорирование данной, не простой, процедуры может повлечь за собой последствия нарушения Административного Кодекса РФ, а так же снятия автомобиля с регистрации. Несогласованное внесение изменений в конструкцию машины карается штрафом в размере 500 руб. (ст. 12.5 ч. 1 КоАП РФ). Повторное нарушение квалифицируется как «невыполнение требований сотрудника полиции» (ст. 19.3 КоАП РФ; суд может назначить наказание вплоть до административного ареста). После этого регистрация транспортного средства может быть прекращена.

Исходя из предоставленных данных мы можем сформировать таблицу дополнительных расходов для переоборудования транспортных средств ООО «Ситэк-Транс».

Таблица 3.9 – Расходы на обязательное оформление перевода ТС с дизельного топлива на КПП

	ИВЕКО АМТ 633930	Урал 58491	КАМАЗ 5482	ИВЕКО 6339	КАМАЗ 646500
--	---------------------	------------	---------------	------------	-----------------

Заключение, руб.	60 000	3 000	3 000	18 000	6 000
Протокол, руб.	80 000	4 000	4 000	24 000	8 000
Свидетельство, руб.	16 000	800	800	4 800	1 600
Итого, руб.	156 000	7 800	7 800	46 800	15 600

Общая сумма дополнительных (обязательных) расходов составляет 234 000 рублей.

Также по произведенным расчетам был проведен SWOT-анализ, подтверждающий экономическую эффективность перевода грузовой техники ООО «Ситэк-Транс» на экономичное топливо, данные которого представлены в таблице 3.10.

Таблица 3.10 - SWOOT-анализ перевода транспортных средств

ООО «Ситэк-Транс» на экономичное топливо

S - сильные стороны	O – возможности
<ol style="list-style-type: none"> 1. Сокращение расходов за счет снижения топливных издержек 2. Исключение возможности кражи горючего (газ невозможно слить) 3. Уменьшение выбросов, экологичность двигателя ГБО 4. Запуск автомобиля в критически холодных погодных условиях 5. Увеличение мощности и крутящего момента двигателя 6. Работа двигателя становится тише и мягче за счет отсутствия детонации 7. Увеличение интервала замены масла 8. Увеличение ресурса двигателя более, чем в два раза 9. Дополнительная заправка бензином, соответственно возможность преодолевать большее расстояние км. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Тенденция к общемировому снижению добычи нефтяных видов моторного топлива и нарастание его дефицита; 2. Заводской выпуск газобаллонных метановых легковых и грузовых автомобилей ведущими мировыми автогигантами; 3. Развитие широкой сети АГНКС и включения постов заправки КПП в комплексные АЗС; 4. Возможность постройки АГНКС непосредственно вблизи городских кварталах жилой и общественной застройки; 5. Возможно применение СПГ на тепловозах (заменяет до 80% дизельного топлива) при работе в двухтопливном режиме, как основного топлива для судовых и авиационных двигателей, двигателей сельскохозяйственной техники.
Продолжение Таблицы 3.10	
W - слабые стороны	T – угрозы
<ol style="list-style-type: none"> 1. Необходимость заправки газового баллона газом только строго определенного диапазона давления; 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Неразвитость (215 станций в РФ) сети АГНКС сдерживает массовый перевод автотранспорта на КПП;

<ol style="list-style-type: none"> 2. Высокая стоимость перевода автотранспорта на газобаллонное оборудование; 3. При несоблюдении правил эксплуатации 4. Могут возникнуть медицинские опасности - удушье и обморожение; 5. Трудности в приобретении запасных частей (ремкомплектов для импортных редукторов, газовых фильтров, блоков арматуры); 6. Ограниченный срок бездренажного хранения природного газа (в противном случае газ испаряется и повышается давление в баллонах); 7. Заправка газом производится медленнее, чем бензином, дизелем; 8. Большая масса и габариты баллонов, их высокая стоимость вкуче со стоимостью арматуры. 	<ol style="list-style-type: none"> 2. Отсутствие в РФ четкой законодательной 3. Основы переоборудования автотранспорта на КПП и закона о применении альтернативных моторных топлив; 4. Отмена государственного регулирования цен на природный газ; 5. Отсутствие в РФ сертификации на комплексные топливораздаточные колонки.
--	---

Общий экономический эффект от перевода грузовой техники ООО «Ситэк-Транс» на сжатый природный газ составит 33 748 335 рублей.

Максимальный срок окупаемости капитальных вложений на переоборудование парка грузовой техники компании ООО «Ситэк-Транс» на работу на газовом топливе составляет: $66280015/33748335=1,9\sim 2$ года.

Подводя итог вышеприведенным расчетам, можно отметить, что перевод грузовой техники ООО «Ситэк-Транс» на сжатый природный газ в качестве моторного топлива позволит снизить потребление дизельного топлива. Использование природного газа в качестве моторного топлива приводит к значительному снижению концентрации вредных веществ в выхлопе двигателя. Использование природного газа обеспечивает, по сравнению с дизельным, снижение токсичных веществ в выхлопных газах и уменьшение количества дыма в несколько раз, что приведет к снижению загрязнения окружающей среды.

Основные принципы установки ГБО.

1. Подбор необходимого комплекта оборудования
2. Выбор места крепления редуктора и его монтаж
3. Выбор места и монтаж блока управления (БУ) газового оборудования
4. Фиксация газовых форсунок
5. Установка ходового запорного клапана
6. Прокладка проводов от БУ к датчикам, форсункам и кнопке в салоне
7. Монтаж баллона, мультиклапана и заправочного устройства
8. Прокладка газовой магистрали и настройка оборудования ГБО

Схема расположения оборудования ГБО для грузовых автомобилей.

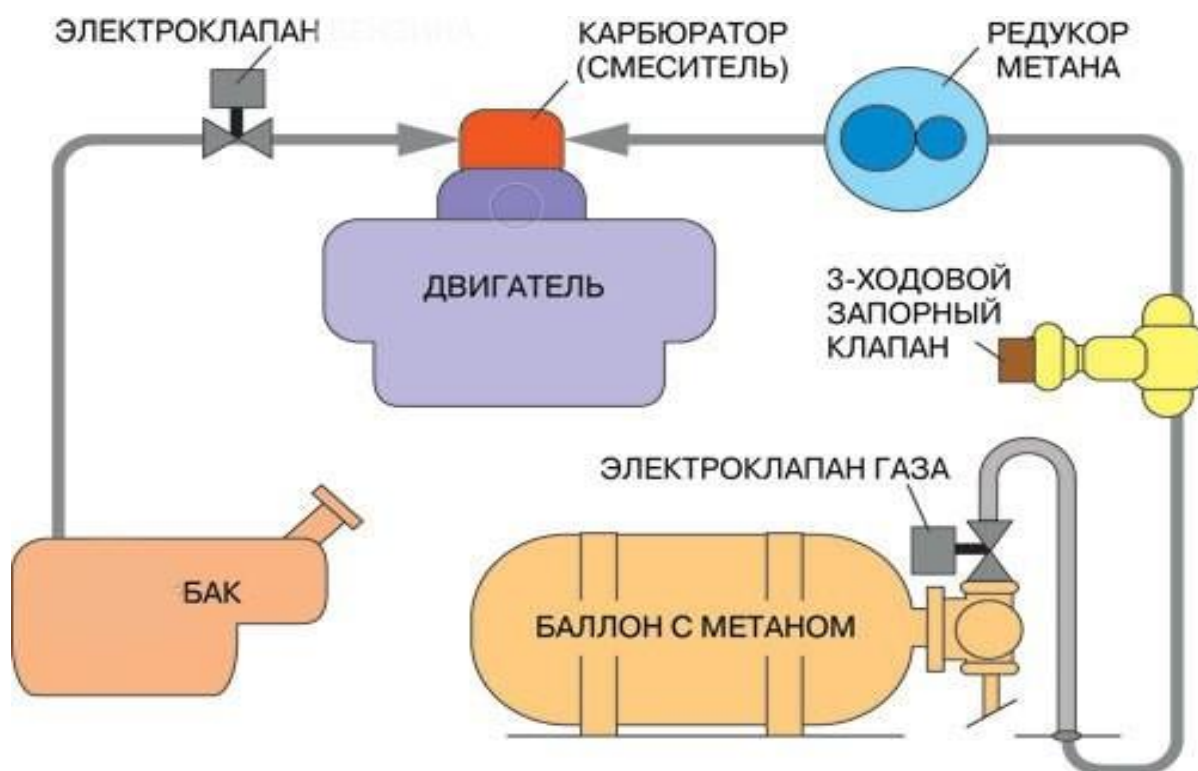


Рисунок 3.2- Схема расположения оборудования ГБО

Ориентируясь на данную схему, можно наглядно увидеть, что газобаллонное оборудование является дополнительной топливной системой, которую можно использовать как основную. Благодаря тому, что установка ГБО монтируется дополнительно к бензиновому/дизельному баку, можно считать, что транспортное средство имеет два заправочных бака, что, в результате, напрямую служит возможностью для преодоления больших расстояний без дозаправки. А косвенно

так же влияет и на более бережную эксплуатацию двигателя, возможность активации транспортного средства в аномально холодных погодных условиях, что очень актуально для нашего региона. И соответственно явное увеличение временного интервала для замены масла.

3.5 Коммерческая эффективность проекта

Финансово-экономическая оценка инвестиционных проектов занимает центральное место в процессе обоснования и выбора возможных вариантов вложения средств в операции с реальными активами. При всех прочих благоприятных характеристиках проекта он никогда не будет принят к реализации, если не обеспечит:

- возмещение вложенных средств за счет доходов от реализации товаров или услуг;

- получение прибыли, обеспечивающей рентабельность инвестиций не ниже имеющегося для фирмы уровня;

- окупаемость инвестиций в пределах срока, приемлемого для фирмы.

Определение реальности достижения именно таких результатов инвестиционных операций и является ключевой задачей оценки финансово-экономических параметров любого проекта вложения средств в реальные активы.

Таблица 3.11 – Экономия финансовых средств при переоборудовании ТС,
за первый год

Показатель	Экономия, (тыс.руб.)
ТО и ТР	320
Заправка топливом, л. /м ³	35 425
Амортизационные отчисления	1 075
Переоборудование (установка ГБО)	- 10 950
Покупка ПАГЗ-2500/32-4	-13 000
Итого	38 870

Если предприятие ООО «Ситэк-Транс» введет наш инвестиционный проект в реализацию, то мы можем рассчитать экономию денежных средств на несколько лет вперед. Итак, говоря о емких и единоразовых затратах, таких как переоборудование на ГБО и покупка ПАГЗ, их мы учитываем один раз и в самом начале наших расчетов. Так как в дальнейшем таких вложений не потребуется.

А такие показатели как ТО и ремонт, обязательная ежедневная заправка топливом ТС и необходимые амортизационные отчисления мы можем рассчитать относительно долгосрочной временной перспективы.

Таблица 3.12 Экономия финансовых средств в перспективе

Показатели	2020, тыс. руб.	2022, тыс. руб.	2025, тыс. руб.
ТО и ТР	320	960	1 600
Заправка топливом, л. /м ³	35 425	106 275	177 125
Амортизационные отчисления	1 075	3 225	5 375
Итого	25 870	110 460	184 100

Анализируя таблицу 3.12, можно говорить о положительных финансовых результатах относительно данного инвестиционного проекта. Так как наглядно выражена экономия денежных средств, а впоследствии активный рост финансовой составляющей организации ООО «Ситэк-Транс», после перевода грузовых ТС на ГБО.

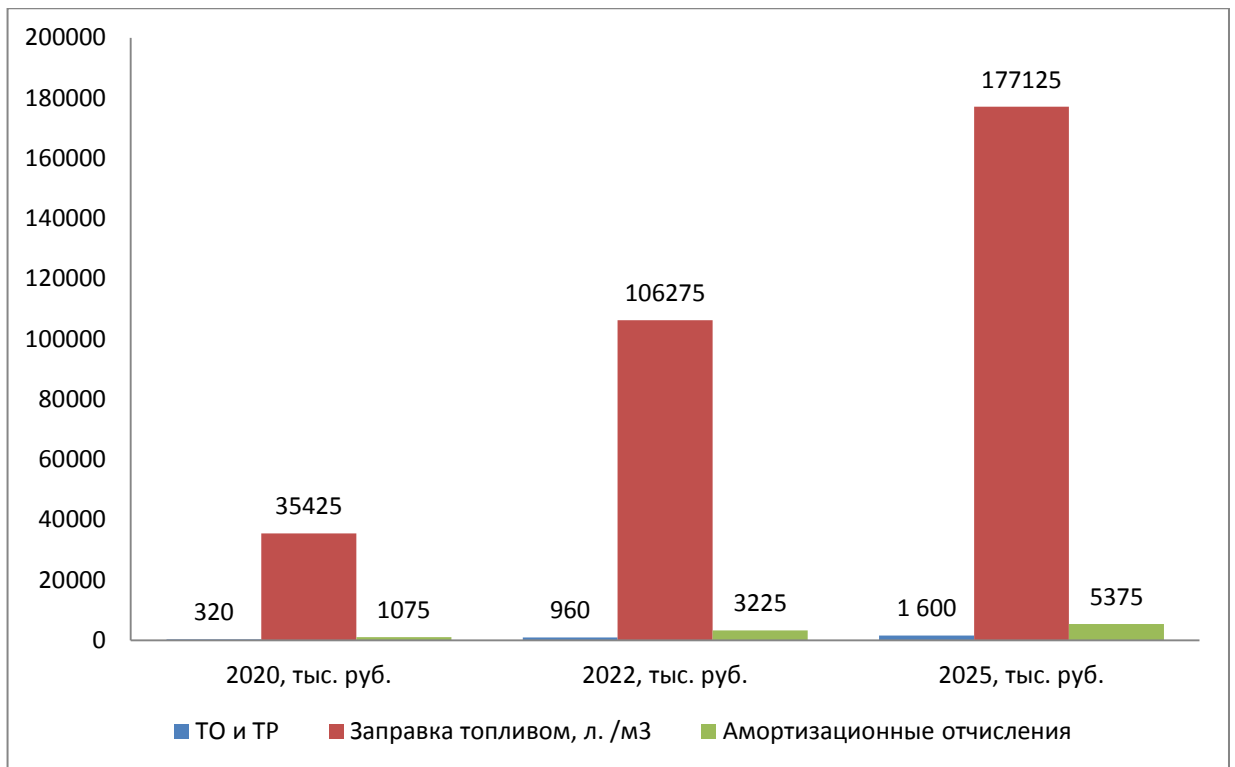


Рисунок 3.3- Показатели коммерческой эффективности проекта

3.6 Анализ чувствительности проекта к риску

Анализ и оценка рисков занимают важное место в системе анализа долгосрочных инвестиций. Модели оценки капитальных активов предполагают, что инвесторы не склонны рисковать, поэтому из двух активов, приносящих равный доход, выберут тот, риск которого меньше.

При этом под риском понимается вероятность получения меньших доходов (или прироста стоимости актива), чем ожидается инвестором. Считается, что анализ инвестиций проводится в условиях риска, а не неопределенности, так как экономические субъекты активно собирают необходимую им информацию и могут с достаточной степенью точности судить о вероятности событий.

Для определения степени чувствительности проекта к риску строится соответствующая диаграмма, которую называют также «диаграммой паука». Для

построения диаграммы «Паук» вычисляем вариации значений NPV при изменении данных параметров.

Таблица 3.13- Значение ЧДД при варьируемых показателях

Показатели	-15%	-10%	-5%	0	5%	10%	15%
Выручка	2 701 385			3 178 100			3 654 815
Текущие издержки		2 860 290		3 178 100		3 495 910	
Налоги			3 019 195	3 178 100	3 337 005		

Для определения степени чувствительности проекта к риску строится соответствующая диаграмма, которую называют также «диаграммой паука».

На рисунке 3.4 представлена диаграмма для предлагаемого мероприятия.

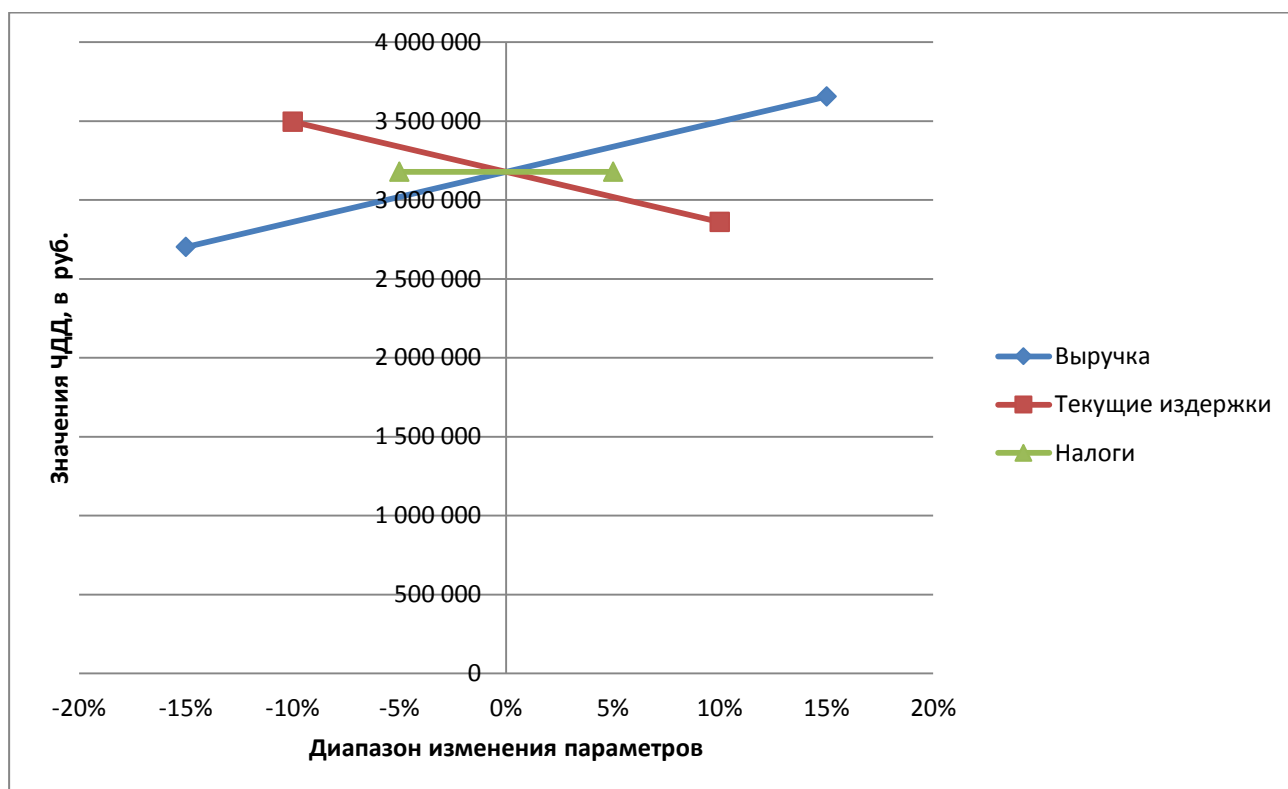


Рисунок 3.4 – Диаграмма «паука», характеризующая чувствительность проекта к риску

Из представленной диаграммы видно, что рассчитав изменение NPV при вариации факторов по диаграмме «Паук», очевидно, что мероприятие не имеет риска - так как график находится в положительной области построения

Согласно всем приведенным расчетам, можно говорить об экономической целесообразности проведения мероприятия.

Соответственно данный инвестиционный проект имеет экономическую эффективность и его можно вводить в реализацию на предприятии ООО «Ситэк-Транс».

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

При проведении полного анализа финансово-хозяйственной деятельности предприятия ООО «Ситэк-Транс» было выявлено весомое снижение общей рентабельности организации и финансовые риски для дальнейшего осуществления полноценной производственной деятельности

В рамках данной работы был предложен проект по переводу грузовых транспортных средств организации ООО «Ситэк-Транс» на сжатый природный газ в качестве основного моторного топлива.

Выполнен расчет экономической целесообразности перевода грузовой техники ООО «Ситэк-Транс» для работы на сжатом природном газе и его финансовые результаты, а так же приведены примеры основных капитальных вложений на перевод грузовых транспортных средств для работы на газовом топливе (ГБО). Опираясь на данные наших расчетов, можно увидеть, что все финансовые вложения на перевод грузовых ТС полностью окупаются за 2 календарных года. Это объясняется экономией на стоимости альтернативного вида топлива, на котором осуществлялись все габаритные и негабаритные транспортировки в компании ООО «Ситэк-Транс», а так же экономия на ремонте и ТО грузовых ТС.

В работе был проведен дополнительный SWOOT - анализ перевода транспортных средств ООО «Ситэк-Транс» на экологичное топливо.

Преимущества установки ГБО:

1. Экономический эффект: является главным преимуществом установки газового оборудования на грузовые автомобили;
2. Экология - данный плюс установки ГБО почему-то менее ценится в Российской Федерации, но так же актуален;
3. Способность преодолевать большие расстояния, ГБО в автомобиле является дополнительной системой, бензин/дизель остается базовым топливом;

4. Двигатели с установкой газового оборудования работают тише и плавнее. Газ имеет высокое октановое число (около 100), что гарантирует плавную, плавную и бесперебойную работу двигателя и большую гибкость. Этими преимуществами очень удобно пользоваться в городе;
5. Газовые двигатели прослужат дольше. Пропан-бутан (сжиженный газ) достигает цилиндров двигателя в наиболее оптимальном состоянии - газе. Таким образом, не только зажигание становится мягче и эффективнее, но и защитный слой масла в двигателе не смывается со стенок цилиндра;
6. При работе на КПП прогрев двигателя не требуется, что повышает его эффективность;
7. Возможность запуска ТС в аномально холодных погодных условиях.

Предлагаемый проект позволит почти вдвое снизить затраты на ГСМ, снизить себестоимость предоставления услуг, повысить конкурентную способность предприятия, увеличить ресурс двигателей внутреннего сгорания.

Общий экономический эффект в год от перевода грузовой техники ООО «Ситэк-Транс» на экологичное топливо составит 33 748 335 рублей.

Таким образом, цель работы достигнута, поставленные задачи решены.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- 1 Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятия: учебное пособие / под редакцией П.П. Табурчака, В.М. Гумина. – Санкт-Петербург: Питер, 2016. - 297 с.
- 2 Аринин, Е.Н. Техническая эксплуатация автомобилей: учебное пособие/ Е.Н. Аринин. - Санкт-Петербург, 2015. – 2-е изд. - 314 с.
- 3 Артеменко, В.Г. Финансовый анализ: учебное пособие/ В.Г. Артеменко, М.В. Беллендир.- Москва. - Вып. 37-2. – 2015. - 442с.
- 4 Баканов, М.И. Теория экономического анализа/ М.И. Баканов. – Москва: Дело-Сервис, 2014. - 326 с.
- 5 Барнгольц, С.Б. Анализ финансового состояния транспортных предприятий. Деньги и кредит/ С.Б. Барнгольц. – Москва: Юрайт, 2018. - № 4. - 18-32с.
- 6 Басовский, Л.Е. Экономический анализ/ Л.Е. Басовский. – Санкт-Петербург: Питер, 2016. - 475 с.
- 7 Бердникова, Т.Б. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятия: учебное пособие / Т.Б. Бердникова. – Москва: Омега-Л, 2015. - 275 с.
- 8 Бочаров, В.В. Финансовый анализ: учебное пособие / В.В. Бочаров. – Санкт-Петербург: Питер, 2015. - 367 с.
- 9 Будрин А.Г. Экономика автомобильного транспорта: учебное пособие/ А.Г. Будрин, Г.А. Кононова. – Москва. - 3-е издание, 2014. – 319с.
- 10 Васильева, Л. С. Финансовый анализ: учебник / Л. С. Васильева, МВ. Петровская. – Москва: Юрайт, 2014. - 324 с.

- 11 Виленский, П. Л. Оценка эффективности инвестиционных проектов: теория и практика: учебное пособие/ П.Л. Виленский, В. Н. Лившиц, С. А. Смоляк. – Москва. – 3-е издание, 2016. - 516с.
- 12 Грачёв, А.В. Анализ и управление финансовой устойчивостью предприятия: учебно-практическое пособие/ А.В. Грачев. – Москва: Юрайт, 2014. - 308 с.
- 13 Донцова, Л.В. Анализ финансовой отчетности: практикум/ Л.В. Донцова, Н.А. Никифорова. - Москва: Издательство «Дело и Сервис», 2015. - 144 с.
- 14 Донцова, Л.В., Комплексный анализ бухгалтерской отчетности/ Л.В. Донцова, Н.А. Никифорова. – Москва: Дашков и Ко, 201. - 304с.
- 15 Дранко, О.И. Финансовый менеджмент. Технологии управления финансами предприятия: учебное пособие для вузов / О. И. Дранко. – Москва: Инфра-М, 2014. - 348 с.
- 16 Жуков, С.А. Природный газ - моторное топливо XXI века/ С.А. Жуков.- Промышленность сегодня, 2017. - № 4(11). - С. 45-48
- 17 Зяблицкая Н.В. Экономика предприятия (организации) : учебное пособие / Н.В. Зяблицкая. – Екатеринбург: ФОРТ ДИАЛОГ- Исеть, 2015.
- 18 Ковалев, В.В., Анализ хозяйственной деятельности предприятия/ В.В. Ковалев, О.Н. Волкова. - Москва: Проспект, 2014. - 457 с.
- 19 Коротков, Э.М. Антикризисное управление: учебник / Э.М. Коротков. – Москва: Дашков и Ко, 2014. - 241с.
- 20 Либерман, И.А. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности: учебное пособие/ И.А. Либерман. – Москва: Юрайт, 2015. - 288с.
- 21 Любушкин, Н.П. Экономический анализ: учебник для ВУЗов/ Н.П. Любушкин. – Москва: Инфра-М, 2014. - 642 с.

- 22 Мельник, М.В. Анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятия: учебное пособие /М.В. Мельник, Е.Б. Герасимова. – Москва: Дашков и Ко, 2015. - 192 с.
- 23 Орехов, В.И. Антикризисное управление/ В.И. Орехов, К.В. Балдин. - Москва: Юрайт, 2015. - 296 с.
- 24 Павлова, Л.Н. Финансовый менеджмент. Управление денежным оборотом предприятия/ Л.Н. Павлова. - Москва: ЮНИТИ, 2015. - 297с.
- 25 Подъяблонская, Л.М. Финансовая устойчивость и оценка несостоятельности предприятий /Л.М. Подъяблонская. - Москва: Юрайт, 2017. - №2. - 12-20с.
- 26 Поправко, В.В. Финансовый контроль и аудит на предприятии: учебное пособие / В.В. Поправко. – Санкт- Петербург: Питер, 2015. - 193 с.
- 27 Румянцева, Е.Е. Финансы организаций: финансовые технологии управления предприятием: учебное пособие / Е. Е. Румянцева. – Москва: Дело-Сервис, 2015. - 349 с.
- 28 Селезнева, Н.Н. Управление финансами. Задачи, ситуации, тесты, схемы: учебное пособие для вузов / Н.Н. Селезнева, А.Ф. Ионова. – Санкт- Петербург: Питер, 2016. - 236 с.
- 29 Соколова, Н.А., Бухгалтерская финансовая отчетность/ Н.А. Соколова, И.Н. Томшинская. - Санкт- Петербург: Питер, 2014. - 312 с.
- 30 Финансовый менеджмент: учебник для вузов / под ред. Г.Б. Поляка. – Москва, 2015. – 2-е изд. - 427 с.
- 31 Финансы: учебник / под ред. В.В.Ковалева. - Москва, 2014. – 3-е изд.- 434 с.
- 32 Чернов, В.А. Финансовая политика организации: учебное пособие для вузов / В.А. Чернов. – Москва: Дашков и Ко, 2015. - 247 с.

ПРИЛОЖЕНИЕ А



Рисунок 1.1 Организационно- производственная структура предприятия ООО «Ситэк-Транс»