



ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО МОРСКОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Государственный университет морского и речного флота имени адмирала
С.О. Макарова»
(ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова»)

Факультет _____ Экономике и финансов
Кафедра _____ Экономике и менеджмента
Направление _____
подготовки _____ 38.03.01 «Экономика»
Профиль _____ «Экономика предприятий и организаций»

«К ЗАЩИТЕ ДОПУЩЕНА»
И.о. Заведующего кафедрой

(подпись)
к.т.н., доцент Зайцева Т.В.
(ФИО)
«__» _____ 2022 г.

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

Обучающегося: _____ Диденко Лилии
_____ Викторовны

Вид работы: _____ Выпускная квалификационная работа бакалавра

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

На тему: _____ «Диагностика финансового состояния предприятия
_____ и разработка мер по его улучшению (на примере
_____ ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье»)»

Руководитель _____
работы: _____ к.г.н., доц. ВФ ФГБОУВО «ГУМРФ им. адм. С.О. Макарова
(должность, подпись, фамилия, инициалы, дата)

_____ Комов Игорь Владимирович

Консультант _____
_____ (должность, подпись, фамилия, инициалы, дата)

Обручающийся _____ Диденко Л.В.
(подпись, фамилия, инициалы, дата)

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ 2022 г.

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО МОРСКОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Государственный университет морского и речного флота имени адмирала
С.О. Макарова»
(ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова»)

Факультет _____ Экономии и финансов
Кафедра _____ Экономии и менеджмента
Направление _____
подготовки _____ 38.03.01 «Экономика», «Экономика предприятий и организаций»

«УТВЕРЖДАЮ»
И.о. Заведующего кафедрой
_____ к.т.н., Зайцева Т.В.
(подпись)
« _____ » _____ 20__ г.

Задание
на выпускную квалификационную работу
бакалавра

Обучающемуся _____ Диденко Лилии Викторовне
(фамилия, имя, отчество)

Тема: _____ «Диагностика финансового состояния предприятия
и разработка мер по его улучшению (на примере
ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье»)»

Утверждена приказом ректора Университета от « ___ » _____ 20__ г. № _____
Срок сдачи законченной работы (проекта) « _____ » _____ 20__ г.

Исходные данные к работе _____ Бухгалтерский баланс, Отчет о финансовых
результатах, нормативные документы, учетные регистры, данные бухгалтерского учета
исследуемого предприятия.

Перечень вопросов, подлежащих исследованию (краткое содержание работы):

- Введение. Актуальность темы, цели и задачи выпускной квалификационной работы,
объект исследования, теоретическая и практическая базы исследования.

- Глава 1. _____ Теоретические аспекты анализа финансового состояния
(наименование главы)
_____ предприятия
(содержание главы и ее разделов, параграфов)

- Глава 2. _____ Диагностика финансового состояния
(наименование главы)
_____ ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье»
(содержание главы и ее разделов, параграфов)

Содержание

Введение.....	4
1. Теоретические аспекты анализа финансового состояния предприятия.....	6
1.1 Понятие, сущность и направления анализа финансового состояния.....	6
1.2 Информационная база и методы анализа финансового состояния предприятия.....	11
1.3 Мониторинг состояния рынка грузоперевозок в России в 2021 – 2022 гг.	16
1.4 Организационно-экономическая характеристика ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье».....	21
2. Диагностика финансового состояния ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье».....	26
2.1 Анализ имущественного потенциала предприятия.....	26
2.2 Анализ источников финансирования.....	30
2.3 Оценка уровня ликвидности и платежеспособности.....	35
2.4 Оценка уровня финансовой устойчивости.....	43
2.5 Анализ финансовых результатов и рентабельности.....	51
3. Меры по улучшению финансового состояния ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье».....	57
3.1 Пути оптимизации балансовых показателей.....	57
3.2 Направления снижения затрат и резервы роста прибыли.....	67
Заключение.....	72
Список использованных источников.....	76
Приложения.....	81

Введение

Руководителям средних и крупных предприятий необходимо каждый день принимать множество управленческих решений. Поэтому очень важно объективно оценивать состояние финансов компании, эффективность использования ресурсов, величину задействования кредитных средств и др. Расчеты и «сухие» цифры по всем этим показателям доступны в бухгалтерской документации, а вот проведение на их основе всестороннего анализа и выводы о дальнейших вариантах развития предприятия – дело профессионалов.

Финансовое состояние – важнейшая черта экономической деятельности предприятия. Она оценивает конкурентоспособность, потенциал компании в сотрудничестве с другими партнерами, а также оценивает способность компании погасить долговые обязательства. Диагностика финансового состояния организации является актуальной и очень важной проблемой, как для отдельного предприятия, так и для государства в целом. Раньше при анализе эффективности работы предприятия все внимание уделялось рассмотрению оборотных средств. Вводились различные методы, фонды, лимиты и главным показателем выделяли прибыль. О финансовом состоянии организации судили именно по этому показателю. При этом не было необходимости введения соответствующей формы отчетности, специального учета и раскрытого экономического анализа. В текущий момент времени данный подход не является актуальным, ибо каждая организация заинтересована в платежеспособности, возможностях экономического роста, в стабильности, в современных и актуальных методах оценки и анализа, в развитии и использовании эффективных мер по продвижению и улучшению своей деятельности. Предприятию важно уже не столько учитывать рентабельность собственного капитала и активов, размер прибыли, сколько определять всю величину полученного дохода, темп экономического роста и уровень платежеспособности.

Цель работы заключается в проведении комплексного финансового анализа предприятия и выработке на его основе практических выводов и рекомендаций.

В процессе достижения указанной цели были сформулированы и решены следующие задачи:

- изучить сущность и методологию финансового анализа;
- оценить имущественное положение и источники финансирования предприятия;
- исследовать уровень ликвидности, платежеспособности предприятия;
- проанализировать финансовые результаты работы компании;
- оценить уровень финансовой устойчивости организации;
- разработать пути улучшения финансового состояния предприятия.

В качестве объекта исследования при написании работы выбрано ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье». Это логистическая компания, осуществляющая грузоперевозки по России и СНГ, сдающая в аренду складские помещения, проводящая ремонт и сервисное обслуживание грузовой техники и тягачей, установку тахографов и другого оборудования.

Теоретическими и методологическими проблемами оптимизации финансового состояния предприятия в разрезе его слагаемых занимались такие учёные, как Т.В. Абалкина, Л.Е. Басовский, Л.А. Берстайн, И.А. Бланк, Р. Брейли, Ю. Бригхем, И.К. Вишневская, Л. Гапенски, В.Я., Горфинкель, В.В. Ковалев, Ю.И. Коробов, С. Майерс, Г.С. Панова, Г.В. Савицкая, А.А. Строгонов, Е.В. Тихомиров, П. А. Хитров и многие другие.

Методической базой для выполнения данной работы послужила совокупность разных методов финансово-экономического анализа организации, а именно: горизонтальный, вертикальный и коэффициентный анализы.

Информационной базой для написания выпускной квалификационной работы являются данные бухгалтерской и финансовой отчетности ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» за 2019 – 2021 гг.

1. Теоретические аспекты анализа финансового состояния предприятия

1.1 Понятие, сущность и направления анализа финансового состояния

В современных условиях каждое предприятие нуждается в объективной оценке своего финансового состояния. Полная и достоверная информация о финансово-хозяйственной деятельности компании, отражаемая в бухгалтерской отчетности, необходима и в качестве основы для принятия внутренних управленческих решений, и как средство коммуникации с представителями организаций, выступающих потенциальными инвесторами. Чем лучше показатели, которые отражает оценка финансового состояния предприятия в данный период времени и перспективе, тем больше шансов для привлечения дополнительного капитала.

Термин «финансовое состояние» характеризует способность компании обеспечивать свою деятельность с экономической точки зрения. Оно может быть устойчивым, когда предприятие владеет достаточными ресурсами, позволяющими ему не только покрывать текущие платежи, но и расширять свою деятельность. В менее благоприятной ситуации говорят о неустойчивом или даже кризисном положении.

Важно различать понятия «финансовый анализ» и «анализ финансового состояния». Финансовый анализ – это более широкое определение, так как состоит из анализа финансового состояния и анализа образования и распределения прибыли, реализации и себестоимости продукции.

По своей сути финансовый анализ включает в себя три взаимосвязанных блока:

- анализ финансовых результатов;
- анализ состояния финансов;

– анализ эффективности финансово-хозяйственной деятельности компании.

Основной целью финансового анализа состоит в получении небольшого числа ключевых, наиболее информативных параметров, дающих объективную и четкую картину финансового состояния предприятия, его доходов и расходов, изменений в расчетах с кредиторами и дебиторами, а также изменений в структуре активов и пассивов. То есть, анализ финансового состояния является частью финансового анализа. Финансовое положение субъекта хозяйствования определяется достаточностью финансовых ресурсов, которые необходимы для функционирования коммерческой, производственной и других видов деятельности, эффективностью их размещения и использования, финансовой устойчивости и финансовыми взаимоотношениями с другими компаниями, а также своей платежеспособностью. Предприятия, которые могут своевременно произвести платежи, имеют хорошее финансовое состояние. От результатов коммерческой, производственной и финансовой деятельности зависит финансовое состояние организации. Положительное влияние на него оказывает ритмичный выпуск и реализация высококачественной продукции. Главными составляющими финансового состояния предприятия являются (рисунок 1.1).

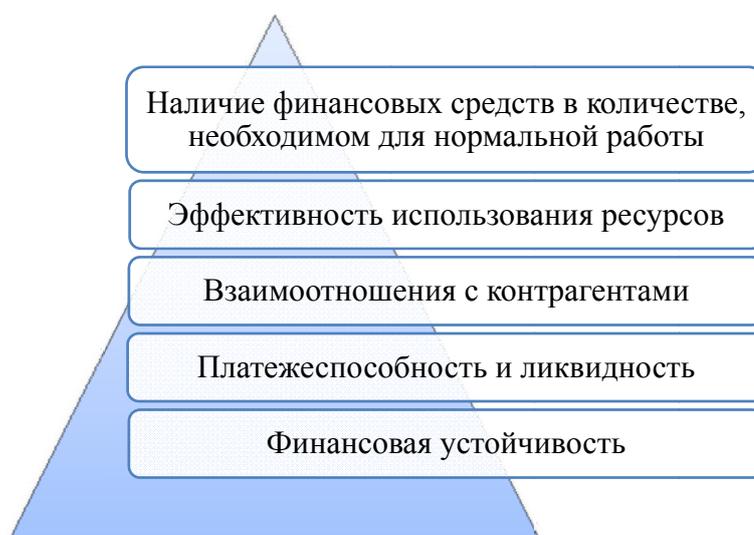


Рисунок 1.1 – Ключевые составляющие финансового состояния предприятия

Финансовая работа является одним из аспектов общей хозяйственной деятельности организации. Она заключается в:

- обеспечении притока денежных средств;
- контроле за соблюдением расчетной дисциплины;
- достижении баланса между заемным и собственным капиталом;
- рациональном использовании всех видов финансовых ресурсов.

При этом финансовая и хозяйственная деятельность напрямую влияют друг на друга. При четком выполнении утвержденного производственного плана финансовое состояние является устойчивым. Что, в свою очередь, приводит к дальнейшей положительной динамике, поскольку при достаточном количестве денежных ресурсов нужды производства полностью удовлетворяются.

Если же план по производству остается нереализованным в полной мере, то повышается себестоимость продукции, как следствие, снижается прибыль и другие финансовые показатели работы компании.

Один из инструментов финансовой деятельности – это анализ показателей работы предприятия. Его цель – поиск недостатков в экономическом положении компании, их устранение, а также определение резервов для улучшения финансовых показателей.

Сегодня такой анализ невозможно представить без программных средств. После введения данных, отраженных в бухгалтерской отчетности, специализированные программы производят расчеты и демонстрируют результаты, дающие представление о состоянии компании в удобной для пользователя форме.

Помимо внутреннего значения, финансовый анализ играет важную роль в поддержании высокой конкурентоспособности компании на рынке. Грамотное ведение аналитической деятельности позволяет предвидеть сложные ситуации и находить правильные алгоритмы действий в них.

Экономический анализ и адекватная оценка финансового состояния компании являются ключевыми условиями его успеха в конкурентных ры-

ночных условиях. Они не только обеспечивают нормальное функционирование предприятия в настоящем, но и позволяют ему поддерживать свою стабильность и хорошую репутацию, а также развивать деловую активность в перспективе.

Как уже упоминалось, финансовый анализ – это процесс изучения данных финансового состояния и итогов работы компании для принятия руководством управленческих, реорганизационных, инвестиционных и других решений. Проведение такого анализа иногда целесообразно соединять с общим экономическим, чтобы увидеть полную картину. По результатам отчетов можно отследить проблемные места предприятия, итоги работы за определенный период, возможные резервы и др.

Сам процесс представляет собой расчеты разных показателей, коэффициентов, соотношений вместе со сравнением полученных данных со сведениями прошлых периодов или других предприятий. Многие компании уже частично или полностью проходили процедуру финансового анализа со стороны банка перед решением о предоставлении кредита, а также при аудите деятельности.

Услуга проверки состояния дел в компании чаще всего выполняется по заказу ее же руководства. Реже – для лиц, опосредованно заинтересованных в деятельности предприятия:

- потенциально новые владельцы бизнеса;
- покупатели, поставщики товаров и партнеры по бизнесу, которым это нужно для оценки надежности компании;
- государственные структуры (обычно налоговые органы), если хотят проверить возможность банкротства предприятия;
- инвесторы и кредиторы с целью проверки компании на целесообразность вложения средств;
- собственники бизнеса для оценки правильности работы нанятого персонала.

Еще одна группа заинтересованных в проведении финансового анализа – субъекты, защищающие интересы бизнеса:

- аудиторские компании;
- юристы для оценки возможностей выполнения условий по контрактам;
- консультанты по финансам, которые используют результаты анализа для выработки рекомендаций руководству об инвестировании капитала;
- СМИ для оценки тенденций в отрасли, написания обзоров, др.

В этом случае диагностика финансового положения дел на предприятии является частью более крупной оценки деятельности компании.

После подключения профессионала к проведению этой процедуры руководство получает полную картину:

- финансового положения предприятия на данный момент и тенденциях его изменения в ближайшее время при том же уровне ведения хозяйственной деятельности;
- качественных и количественных изменений в финансах за запрашиваемый период;
- изменений в денежной сфере в лучшую или худшую сторону и причинах, приведших к этому;
- потенциально проблемных мест в финансовом состоянии организации, а также причин их возникновения;
- резервов для улучшения финансового положения бизнеса, путях увеличения эффективности работы.

В совокупности эти данные дают набор вариантов разных управленческих решений с прогнозированием развития предприятия при каждом из них.

Результаты финансового анализа для каждого из заинтересованных лиц или структур могут прояснить точную и информативную картину состояния дел компании, ее убытков и прибылей, актуальной дебиторской и кредитной задолженности, изменений в активах и пассивах за необходимый период. При проведении такого анализа основной упор стоит сделать на подробное

изучение отчетности, качество расчетов по разным методикам и дальнейшую интерпретацию результатов.

1.2 Информационная база и методы анализа финансового состояния предприятия

Проведение анализа финансового состояния в большей степени зависит от источников информационного обеспечения анализа. Результативность проведения анализа финансового состояния предприятия во многом зависит от правильности организации деятельности хозяйствующего субъекта, а также от правильного ведения всей документации. Используемые в процессе экономического анализа источники информации могут быть внутренними, то есть разрабатываемые непосредственно предприятием, а также внешними, то есть привлекаемые извне. На рисунке 1.2 представлены три группы источников для анализа.

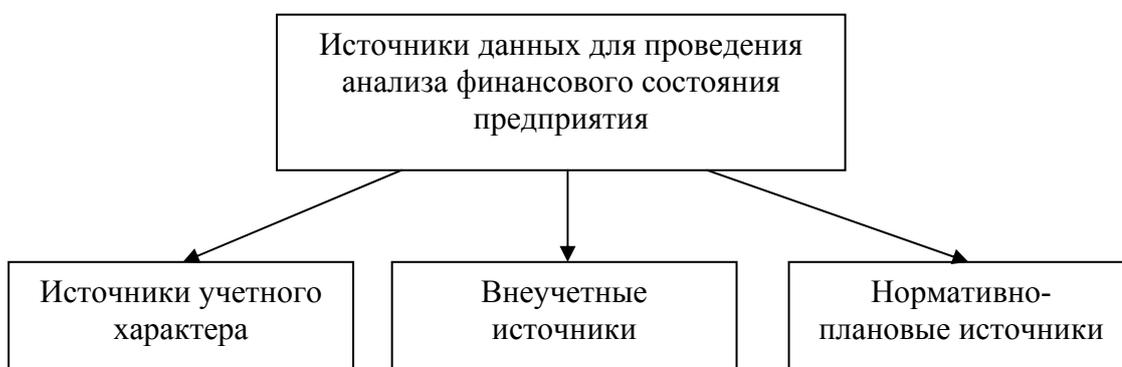


Рисунок 1.2 – Источники информации анализа финансового состояния предприятия

К источникам информации учетного характера относятся документы бухгалтерского, оперативного и статистического учета. Особое значение в обеспечении информации анализа имеет бухгалтерский учет и отчетности. Именно в ней в наибольшей мере отражены все хозяйственные явления и процессы, а также же результаты деятельности предприятия.

Бухгалтерский баланс отражает в денежной оценке имущество предприятия и источники формирования этого имущества на определенную дату. Бухгалтерский баланс составляется в виде таблицы, которая содержит актив баланса, он в свою очередь делится на два раздела, и пассив баланса, который содержит три раздела. Актив баланса должен быть равен пассиву. В основе этого равенства лежит способ двойной записи. Бухгалтерский баланс является одним из главных документов, который позволяет оценить текущее финансовое состояние предприятия. Структура бухгалтерского баланса представлена на рисунке 1.3.

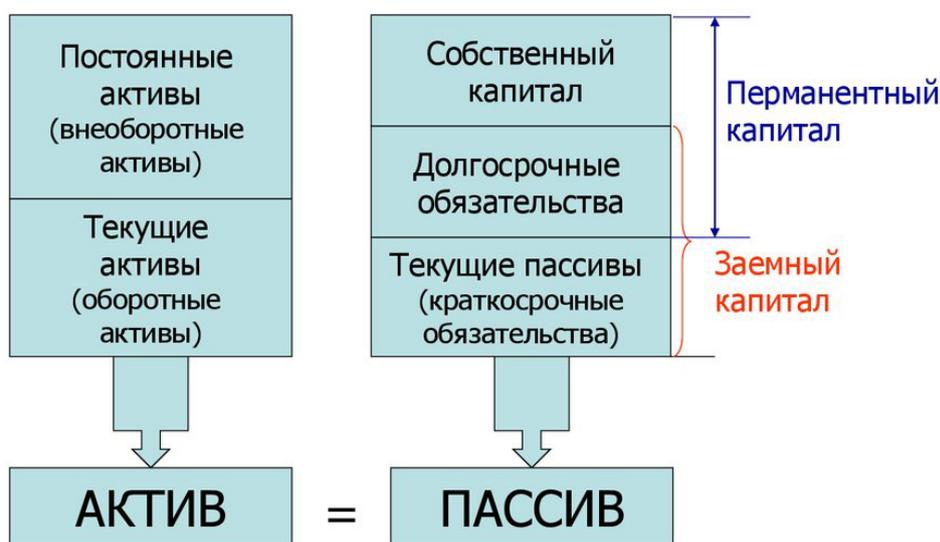


Рисунок 1.3 – Структура бухгалтерского баланса

Оперативный учет, в отличие от бухгалтерского, позволяет проследить текущее состояние предприятия. Он измеряется как в стоимостной оценке, так и в натуральных величинах. Оперативный учет проводится с целью постоянного наблюдения и контроля за каждым явлением финансово-хозяйственной деятельности организации. Данный вид учета охватывает все операции, протекающие на предприятии, а также способствует расчёту некоторых показателей. К таким показателям относятся выполнение плана производства продукции, использование рабочей силы и оборудования, и другие.

Наряду с источниками учетного характера изучаются документы, регулирующие хозяйственную деятельность предприятия. Такие источники информации называются – внеучетные. К ним относятся:

- указы Президента РФ, законы, постановления Минфина и т.д.;
- хозяйственно-правовые документы;
- техническая документация;
- информация о контрагентах;
- информация об исследовании рынка сбыта;
- решения общих собраний директоров;
- материалы внутреннего и внешнего аудита и т.д.

Изучение вышеперечисленных источников информации в процессе проведения анализа финансового состояния предприятия позволяет всесторонне изучать всю хозяйственную деятельность, более точно выявлять проблемы и своевременно находить резервы для улучшения экономического состояния организации.

К третьей группе источников информации относятся нормативно-плановые. К ним относятся все типы планов, нормативные материалы.

На основе информационной базы различают ряд методов анализа финансового состояния предприятия. На рисунке 1.4 представлены методы финансового анализа на предприятии.

Горизонтальный анализ подразумевает сопоставление показателей в течение анализируемого периода. Данный метод также называют временным или динамичным, так как проводится оценка изменений в отчетном году по сравнению с базовым периодом. В рамках горизонтального анализа рассчитывается абсолютное отклонение, то есть изменение показателя в стоимостном выражении, и относительное отклонение в %.

Горизонтальный метод необходим для решения нескольких задач:

- установления структуры показателей;
- выявление тенденции изменения динамики показателей;
- сравнение отчетного и базового периода.

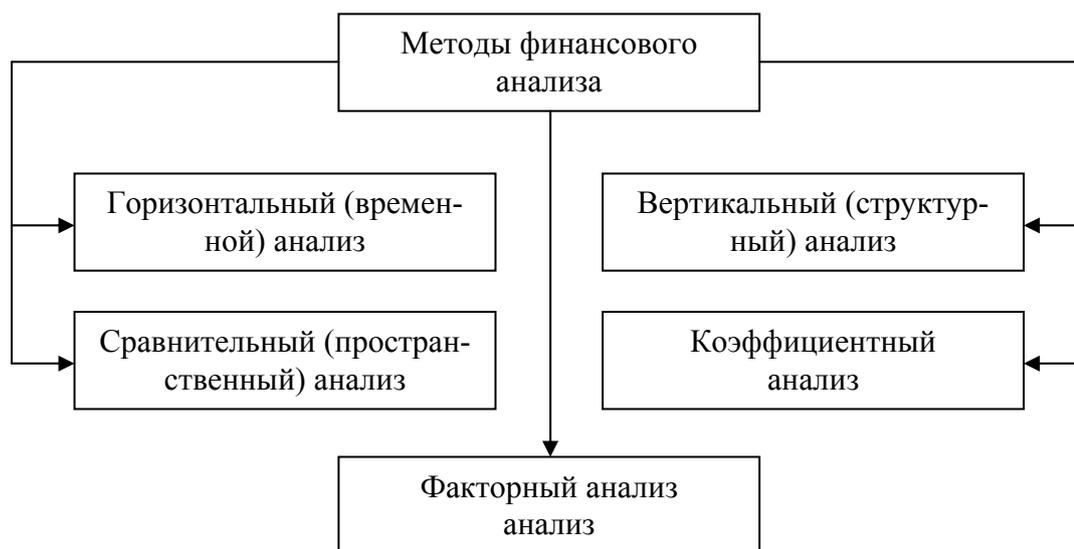


Рисунок 1.4 – Методы проведения финансового анализа

Данный анализ используется при изучении баланса предприятия, отчета о финансовых результатах и отчета о движении денежных средств.

В ходе проведения горизонтального анализа сравнивается прирост показателей, это способствует формированию выводов и рекомендаций.

Вертикальный (структурный) анализ проводится для определения и сравнения удельных весов каждой статьи баланса. Данный метод является наиболее часто встречающимся для анализа финансового состояния предприятия.

Проведение вертикального анализа помогает определить структуру элементов баланса предприятия. Кроме того, выявить влияние изменения удельного веса каждой статьи на финансовые результаты.

Структурный анализ также может рассчитываться для решения таких задач, как:

- анализ всех видов деятельности предприятия;
- анализ прибыли различных товаров и услуг;
- оценка налоговой политики предприятия;
- анализ актива баланса;
- анализ пассива баланса.

Вертикальный анализ проводится для изучения каждой статьи и изучения каждого показателя.

Изучение влияния отдельных факторов на экономические показатели называют факторным анализом. Такой метод проведения анализа финансового состояния предприятия носит причинно-следственный характер. Факторный анализ бывает детерминированным и стохастическим. Детерминированный факторный анализ позволяет изучить влияние обобщающих факторов, взаимосвязь которых является функциональной, то есть представляет собой произведение либо частное от деления.

Стохастический факторный анализ исследует влияние факторов, взаимосвязь которых является вероятной или корреляционной.

Также, факторный анализ подразделяется на прямой и обратный. Прямой факторный анализ основывается на изучении влияния факторов дедуктивным методом, простыми словами от общего к частному. Обратный метод проводится от частных факторов к обобщающим.

Существует такой метод анализа как анализ относительных показателей, его так же называют коэффициентным анализом. Данный вид анализа подразумевает расчет данных бухгалтерской отчетности. По результатам проведения коэффициентного анализа можно выявить проблемы и разработать более эффективный финансовый план.

Относительные показатели рассчитываются для отражения одной величины к другой. Они способствуют прогнозированию и планированию бизнеса. С помощью расчетов коэффициентов можно повысить эффективность хозяйственной деятельности субъекта. Данный метод анализа используется для нескольких целей, таких как:

- сопоставляя относительные показатели текущего и прошлого периодов можно зафиксировать тенденцию движения прибыли и убытков;
- контроль затрат на производство;
- сравнение нескольких экономических субъектов;

Сравнительный анализ проводится для сопоставления нескольких объектов исследования.

1.3 Мониторинг состояния рынка грузоперевозок

в 2021 – 2022 гг.

Пандемия внесла существенные коррективы в образ жизни россиян. Изменение структуры потребления повлияло на все сегменты рынка, в том числе грузоперевозки, и простимулировало увеличение темпов цифровой трансформации отрасли. Также стоимость грузоперевозок в 2021 г. в среднем выросла на 20%. По ряду основных направлений аналитики отмечают увеличение стоимости перевозки до 40%. Вместе с этим на 20% увеличилась средняя продолжительность рейса. Таковы главные результаты исследования, в ходе которого эксперты проанализировали данные более 50 тыс. компаний-перевозчиков, подключенных к цифровой платформе Deliver, и оценили состояние рынка логистики.

В 2021 г. средний чек грузоперевозки вырос на 20% по сравнению с прошлогодними показателями. Это связано с дефицитом доступного транспорта, который возник из-за множества структурных изменений рынка: обеспечением рынка, подорожанием запчастей, переходом водителей как рабочей силы в другие сектора (например, на работу курьерами, что более выгодно), а также с уходом с рынка мелких игроков.

Аналитики пришли к выводу, что количество перевозчиков и логистических компаний увеличилось почти на 3%. Сократилось количество небольших логистических компаний, больше стало средних – это говорит о том, что рынок укрупняется и консолидируется. В 2020 г. подключилось около 1000 перевозчиков со средним парком в две машины, на август 2021 г. подключилось более 1400 компаний со средним парком в пять машин. Вместе с этим растет спрос на логистические услуги со стороны потребителей, что является причиной дефицита компаний-исполнителей на рынке.

Среди ключевых трендов, которые влияют на развитие грузовой автологистики в России, выделили появление новых производств, экспансию торговых сетей в регионы, развитие e-commerce, снижение издержек за счет

объединения грузов разных отправителей, инициативу регулятора, выступающего за обеление рынка от недобросовестных игроков и консолидацию игроков на рынке с помощью логистических платформ.

Эксперты ожидают консолидации рынка, поскольку консолидируются отрасли, служащие источником спроса на перевозки, среди компаний будет расти конкуренция в области цены, качества и надежности услуг. Для этого им придется увеличивать расходы на автоматизацию и цифровизацию бизнес-процессов – в том числе, например, и интеграцию финансовых технологий.

За последние два года с рынка ушло большое количество мелких транспортных компаний. Отрасль существенно укрупнилась и консолидировалась вокруг крупных и средних игроков. Естественный отбор уже прошел, на рынке сейчас есть некоторый дефицит предложения. Другой вопрос, что за это время произошел резкий разворот рынка в сторону потребителя, которому удобно иметь единую точку входа для разных транспортных сервисов – которой фактически и является любая платформа. Выход подавляющего большинства компаний на разные платформы – это вопрос времени.

В 2021 г. на первый план вышли задачи по развитию и расширению мощностей, созданию новых сервисов, которые будут способствовать стабилизации умеренно средней рентабельности грузоперевозок. Этому может способствовать внедрение цифровых решений, создание консолидированных продуктов для сохранения конкурентных преимуществ на рынке. Это даст возможность перевозчикам сосредоточиться не на выживании, а на развитии собственного дела, а потребителям стабильно получать качественную услугу по перевозке грузов. Для рынка это будет означать рост качества услуг, что положительно скажется на экономике страны в целом. За счет масштабной цифровизации логистической отрасли ожидается не только увеличения прибыли, но и роста рынка на 5% в 2021-2022 гг. и далее на 3% ежегодно.

Роль грузоперевозок для потребительского рынка была сильно недооценена, пандемия это лишний раз доказала. Рост ставок в текущем году обу-

словлен различными факторами. И он привел к фундаментальному изменению. Если раньше перевозчики жили на грани нулевой рентабельности, то теперь получили возможность зарабатывать и стать полноценным участником рынка. Скачки цен наблюдались и раньше, но были ситуативными. Теперь перевозчики почувствовали, что текущий уровень цен можно держать большой период времени. Для грузовладельцев, производителей и ретейлеров текущая ситуация не из лучших – им приходится пересматривать свои сегодняшние бюджеты, гадать, какими в следующем году будут ставки и какой транспорт будет в наличии.

Среди ключевых технологий, играющих важную роль в логистической отрасли, можно выделить «ИИ» и «Big Data», которые предоставляют компании возможность анализировать информацию, контролировать дефицит спроса и нагрузки. А введение электронного документооборота, который способствует диджитализации отрасли, поможет оптимизации дополнительных затрат для компании. По мнению экспертов рынка, электронный документооборот сможет снизить затраты перевозчиков на 1% и позволит быстро получать деньги за выполненные заказы. Кроме того, ответом на цифровые технологии в логистике стало появление на рынке цифровых платформ.

Вопрос с технологией блокчейн для многих логистических компаний все еще остается открытым. Это перспективная технология, которая могла бы потенциально решить многие проблемы логистической отрасли – например, страхование и отслеживание грузов. Порядка 78% директоров по логистике планируют ускорить цифровую трансформацию цепей поставок, следует из исследования Accenture. Опрос проводился среди компаний – лидеров американского, европейского и китайского рынков. Но до сих пор остается открытым вопрос рентабельности применения технологии для компаний МСБ, которые, как известно, являются одними из основных перевозчиков на логистическом рынке. Для больших корпоративных игроков, взаимодействующих с крупными ретейл-сетями, технология будет более востребованной в будущем. Уже сейчас наблюдаются первые кейсы ее применения.

В условиях постиндустриального общества глобализма ни в одной стране мира не ведется производство полного цикла технологически сложных изделий с высокой добавленной стоимостью. Как правило, несколько стран работают в формате консорциума и целятся не в локальные, а в мировые рынки. В такой экономической системе трансграничные перевозки создают значительную часть стоимости товаров, а их гарантия, качество и сроки имеют критическое значение. Выполнять и контролировать обязательства в области перевозок без высокого уровня цифровизации отрасли невозможно. Роль цифровизации будет только расти, так как будет необходимо использовать и сочетать множество технологических решений: IoT, блокчейн, разработку мобильных приложений и т.д. Поскольку для транспортировки, как правило, привлекается одновременно несколько подрядчиков, безопасность и доверенная среда проведения операций ставятся на первое место. Все участники грузоперевозок заинтересованы в максимальной скорости проведения операций между подрядчиками, и блокчейн, не уступая в скорости проведения операций мировым платежным системам, занимает первое место среди остальных технологий.

Изменения в транспортной сфере 2022 года ещё более значительные. Введение санкций против России сильно озадачило многие компании, в том числе транспортные. Логистическая отрасль пострадала в большей степени, так как ответные меры нашей страны против США, стран ЕС, Канады, Австралии нанесли удар не только по самим адресатам, но и компаниям. Именно логистика оказалась крайне чувствительной к этим событиям.

Все известные негативные факторы, произошедшие после этих событий, можно условно разделить на две части:

- снижение количества и объемов международных перевозок, в связи с этими событиями произошло подорожание кредитов, сократился объем импорта;
- сокращение тарифов и как итог, доходов транспортных компаний.

Несмотря на то, что первые санкции против России были введены уже довольно давно, сегодня ситуация мало чем изменилась. Положение организаций, выполняющих транспортно-логистические операции крайне нестабильное и остаться на плаву могут только опытные, давно зарекомендовавшие себя «игроки», в то время как новые очень быстро приходят в состояние банкротства.

Экономика и политическая ситуация сильно влияет на сферу в целом. Причем крайне важен тот факт, что даже сами клиенты транспортных компаний понесли большой ущерб в связи с появлением санкций. Как результат – расходы на данную отрасль очень сильно сократились.

С появлением санкций, импорт и объем перевозок сократился порядка 25-40%, что составило почти половину от всего оборота. Те организации, которые в качестве основной деятельности выбрали импорт понесли еще больший ущерб.

Сборные грузы постепенно замещают остальные виды логистических услуг и это вполне естественно. Большая часть транспортных компаний после введения санкций переориентировала собственную деятельность. Транспорт начал простаивать, рост расходов на перевозку продуктов и других товаров увеличился, а спрос остался прежним, либо сократился.

Чтобы оставаться конкурентоспособными и просто «живучими», компании пошли на весьма неоднозначный шаг – было расширено количество предоставляемых услуг, в том числе появились бесплатные предложения. Некоторые расходы при этом сократились, например, стандартная для страны ситуация – сокращение рабочих мест и оплаты труда.

Ситуация в области транспортно-логистических услуг пока остается неоднозначной. Экономическая ситуация в стране не позволяет утверждать ни о чем. Санкции вызвали рост производства внутри страны, именно поэтому отечественная транспортная логистика еще вполне может «встать с колен». К сожалению, на это уйдет много времени, но в результате государство станет более устойчивым, выровняется экономика.

1.4 Организационно-экономическая характеристика ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье»

В качестве объекта исследования при написании работы выбрано ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье». Это логистическая компания, осуществляющая грузоперевозки по России и СНГ, сдающая в аренду складские помещения, проводящая ремонт и сервисное обслуживание грузовой техники и тягачей, установку тахографов и другого оборудования.

Юридический адрес компании: 394026, Воронежская область, г. Воронеж, ул. Текстильщиков, д. 2а, офис 309.

При регистрации компании были присвоены следующие коды: ОГРН 1173668057870, ИНН 3662256352, КПП 366201001.

В качестве основного вида деятельности выбрано 49.41 – Деятельность автомобильного грузового транспорта. Дополнительные виды деятельности по ОКВЭД:

45.20 Техническое обслуживание и ремонт автотранспортных средств;

45.31 Торговля оптовая автомобильными деталями, узлами и принадлежностями;

49.42 Предоставление услуг по перевозкам;

52.10 Деятельность по складированию и хранению;

52.29 Деятельность вспомогательная прочая, связанная с перевозками.

Руководит предприятием Канистратенко Алексей Вадимович. Он же является его учредителем, владеющим 50% предприятия. Его соучредителем с аналогичной долей в уставном капитале компании является Канистратенко Серафима Александровна.

ООО «АТП «Черноземье» зарегистрировано 13 ноября 2017 регистратором Межрайонная инспекция Федеральной налоговой службы № 12 по Воронежской области.

За годы работы компанией накоплен существенный опыт в организации междугородних и международных перевозок. ООО «Автотранспортное

предприятие «Черноземье» специализируется на перевозке фасованных и упакованных грузов, как не требующих, так и требующих температурных режимов, не допускающих их заморозку – медикаментов, косметики, парфюмерии, продуктов питания, саженцев и иных товаров. Предприятие располагает собственным парком как крупнотоннажных, так и малотоннажных рефрижераторов, что позволяет осуществлять доставку «от двери до двери» грузов, требующих специальных условий транспортировки, со строгим соблюдением температурного режима. В автопарке имеются грузовые автомобили марок MAN, DAF, SCANIA, КАМАЗ, Газель, ГАЗ, ЗИЛ, Валдай, Газон next и других. Весь автопарк имеет оборудование осуществляющее контроль и выдачу подтверждения температурного режима во время транспортировки перевозимых товаров. На территории автобазы находится собственный автоматизированный сервис, собственная грузовая автомойка.

Кроме того, в ассортиментной линейке «Автотранспортное предприятие «Черноземье» есть сборные грузоперевозки. Это транспортировка грузов, полученных от нескольких заказчиков, на одном автомобиле и в один пункт назначения, что дает возможность снизить стоимость доставки, в особенности, если речь идет о мелкогабаритном товаре. Доставка сборных грузов требует четкой и слаженной работы сотрудников компании на всех этапах. Большой опыт специалистов ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» позволяет организовать логистику наилучшим образом. Кроме того, предоставляется услуга «Льготная доставка». Она разработана специально для удаленных городов и малых населенных пунктов, где нет представительств ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье». Забор груза с адреса и доставка на адрес осуществляются по расписанию, в определенные дни недели. Такой формат позволяет объединять отправления клиентов в каждом регулярном рейсе и предлагать выгодные тарифы до 90% дешевле среднерыночных.

Помимо этого, ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» оказывает услугу экспедирования, заключающиеся в сопровождении пере-

возимого груза и перманентном мониторинге процесса погрузочно-разгрузочных работ с целью недопущения сбоев. Компания предлагает клиентам гибкую систему цен в зависимости от дальности маршрута следования, габаритов и веса груза, а также от выбранного вида автотранспорта. В качестве дополнительной услуги осуществляется упаковка грузов.

Складские услуги, предлагаемые ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье», подразделяются на несколько типов: номенклатурное ответственное хранение и безноменклатурное ответственное хранение, что позволяет осуществлять складирование и хранение разноформатных и разноплновых товаров. Компания предлагает услуги по ответственному хранению грузов как в закрытом складе, так и на открытых площадях.

С целью решения логистических задач, а также ответственного хранения, компания располагает теплыми складскими помещениями в Воронеже, Липецке, Белгороде, Москве, Санкт-Петербурге, Екатеринбурге и Новосибирске. Имеем развитую сеть партнеров, позволяющую осуществлять перевозки из любых других городов России.

Свои грузы ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» доверяют крупнейшие российские фармацевтические компании, производители и дистрибьюторы. Компания «Автотранспортное предприятие «Черноземье» гарантирует сохранность и целостность отправок путем страхования перевозимых грузов (с предоставлением оригинала полюса страхования), кроме того клиентам гарантируются конкурентные цены, соблюдение сроков перевозки и индивидуальный подход. ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» стремится предложить своим клиентам максимально безопасные и комфортные условия осуществления грузоперевозок. По этой причине оно самостоятельно занимается страхованием перевозок, даже опасных грузов, сотрудничая с крупнейшими и надежнейшими страховыми компаниями страны. Благодаря многолетнему опыту компании, ее безупречной репутации, современному, исправному автопарку и профессионализму водителей,

страхование рисков грузоперевозок является лишь дополнительной мерой защиты.

Один из видов деятельности ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» – установка и обслуживание тахографов. В 2020 году компания прошла лицензирование на техническое обслуживание и распространение шифровальных (криптографических) средств и защищенных с их помощью информационных систем. Номер лицензии ЛСЗ 0017505. В этом же году была открыта мастерская по обслуживанию тахографов с регистрационным номером РФ 0839. ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» совместно с производителями тахографов проводит обучающие семинары и вебинары по всей стране. За каждым из постоянных клиентов компании закрепляется персональный менеджер, который оперативно решает любые задачи, от организационных, до технических. Собственная служба технической поддержки позволяет клиентам получать своевременную помощь в решении производственных задач.

Гармонично структурированная иерархическая структура транспортной компании позволяет эффективно распределить обязанности между сотрудниками и наладить работу. ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» имеет свою систему управления и подчиненности, построенную по линейному принципу (рисунок 1.5).

Компанией управляет генеральный директор, в обязанности которого входит также подбор персонала, заключение договоров, контроль работы звеньев низших уровней. Подчиняются генеральному директору:

- Эксплуатационная служба – она организует процесс транспортировки таким образом, чтобы оптимизировать затраты на него;
- Техническая служба. Её сотрудники ответственны за исправность машин, поэтому они следят за условиями их хранения, контролируют своевременность прохождения технического обслуживания, учёт расходных материалов и т.д.

– Экономическая служба – ведёт бухгалтерию, занимается планированием и т.д.

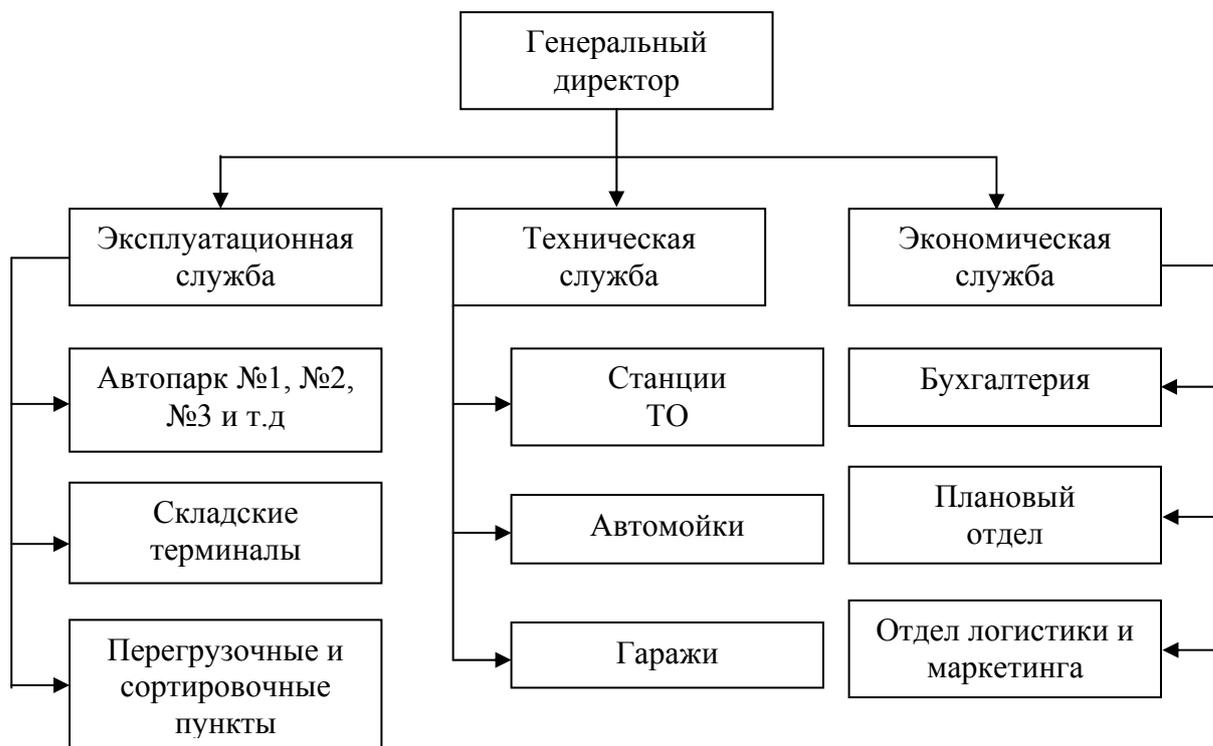


Рисунок 1.5 – Структура управления и подчиненности
ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье»

В целом структура управления и подчиненности ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» соответствует сфере деятельности компании и отвечает её потребностям.

2. Диагностика финансового состояния ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье»

2.1 Анализ имущественного потенциала предприятия

В системе бухгалтерской отчетности важное место занимает бухгалтерский баланс, так как в нем отражаются данные, которые дают характеристику коммерческой и производственной деятельности в отчетном периоде, а также оценку финансового положения за весь отчетный год. Проведение анализа баланса позволяет определить финансовое состояние предприятия, его эффективность хозяйствования, устойчивость, перспективы развития.

Актуальность анализа баланса в современном бухгалтерском учете занимает основное место в финансовой отчетности компании, так как в нем содержится вся необходимая информация о финансовом положении организации на настоящий период, что позволяет оценить финансовое состояние компании и принять правильные, эффективные управленческие решения.

Анализ имущественного потенциала предприятия представлен в активе баланса. Имущественный потенциал компании определяется величиной, состоянием и составом активов, которыми может владеть и распоряжаться коммерческая организация для достижения поставленной цели. Задача данного анализа заключается в определении обеспеченности предприятия, выявлении резервов повышения эффективности использования основных средств, а также определение причин изменения уровня показателей. При анализе имущественного потенциала имеется в виду денежная оценка, которая позволяет сделать вывод об оптимальности, целесообразности вложения финансовых ресурсов в активы предприятия. При оценке анализа имущественного потенциала организации используется ряд показателей, которые рассчитываются по данным бухгалтерской отчетности.

Структурно-динамический анализ активов ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» за 2019 – 2021 гг. проведен в таблице 2.1.

Таблица 2.1 – Структурно-динамический анализ имущества ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» за 2019 – 2021 гг.

Показатели	2019 г.		2020 г.		2021 г.		Абсол. отклон. 2020 г. от 2019 г. (+;-)	Абсол. отклон. 2021 г. от 2020 г. (+;-)	Темп роста (снижения) в 2020 г. относительно 2019 г., %	Темп роста (снижения) в 2021 г. относительно 2020 г., %
	тыс. руб.	Удельн. вес в валюте баланса, %	тыс. руб.	Удельн. вес в валюте баланса, %	тыс. руб.	Удельн. вес в валюте баланса, %				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Внеоборотные активы, всего – в том числе:	1382	18,11	7669	12,96	44745	57,11	6287	37076	554,92	583,45
основные средства	1382	18,11	7669	12,96	44745	57,11	6287	37076	554,92	583,45
Оборотные активы, всего – в том числе:	6248	81,89	51477	87,02	33599	42,89	45229	-17878	823,90	65,27
Запасы	3284	43,04	3799	6,42	3590	4,58	515	-209	115,68	94,50
Дебиторская задолженность	2577	33,77	45601	77,09	22579	28,82	43024	-23022	1769,54	49,51
Денежные средства	387	5,07	2077	3,51	7430	9,48	1690	5353	536,69	357,73
Валюта баланса	7630	100,00	59156	100,00	78344	100,00	51526	19188	775,31	132,44

Наглядно структура актива баланса ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» и его составляющих в 2019 – 2021 гг. показаны на рисунках 2.1 и 2.2.

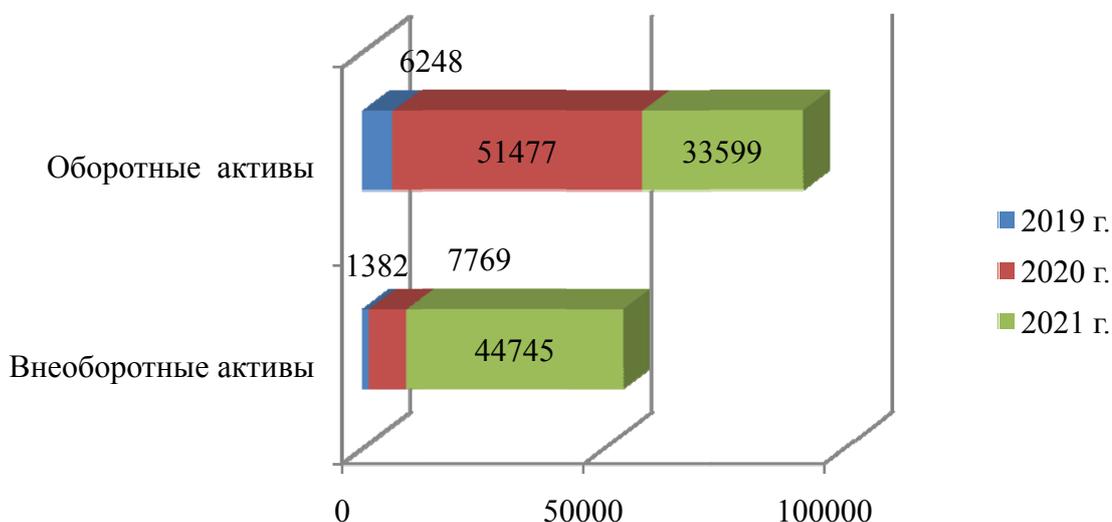


Рисунок 2.1 – Структура актива баланса ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» в 2019 – 2021 гг., тыс. руб.

Результаты структурно-динамического анализа актива баланса ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» позволяют сделать вывод о том, что в имущественном положении компании произошли изменения. В 2021 г. по сравнению с 2019 г. валюта баланса увеличилась более, чем в десять раз. Это произошло за счет разного рода факторов, которые разнонаправленно повалили на результативный показатель. Следует обратить внимание на неравномерность изменения состава имущества предприятия. Суммарная величина внеоборотных активов за анализируемый период значительно возросла и, увеличившись по годам на 554,92 % и 583,45 % соответственно. Причиной тому является существенный рост основных средств, имевший место в период с 2019 по 2021 годы. Данное увеличение было связано частично с покупкой новых объектов основных фондов. Руководством предприятия было принято решение о покупке новых транспортных средств, вследствие чего все свободные денежные и заемные средства были брошены на финансирование данного мероприятия.

Оборотные средства анализируемого предприятия за исследуемый период также изменились, как по величине, так и по структуре. Совокупная величина оборотных активов за анализируемый период возросла с 6248 тыс. руб. до 33599 тыс. руб. Больше всего такому положению дел способствовало увеличение суммы дебиторской задолженности. На конец 2020 г., увеличившись более, чем в 17 раз, её размер составил 45601 тыс. руб., а к 2021 г. удалось существенно сократить объем непогашенных контрагентами обязательств. Представленную в таблице динамику дебиторской задолженности можно оценить двояко. С одной стороны, это можно считать отрицательной тенденцией, так как руководящему составу анализируемого предприятия не удалось установить такую схему взаимодействия с контрагентами, при которой дебиторская задолженность востребуется в полном объеме. А с другой стороны это может быть связано с ростом объемов реализации транспортных услуг.

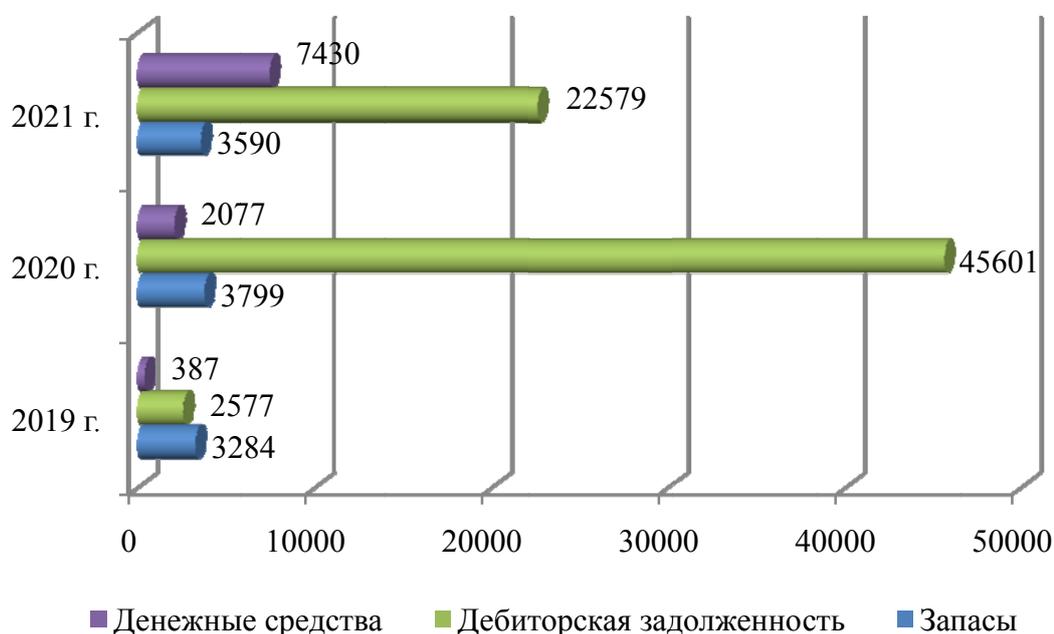


Рисунок 2.2 – Структура оборотных активов ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» в 2019 – 2021 гг., тыс. руб.

Одним из факторов изменения оборотных активов ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» стал рост запасав на 515 тыс. руб. в 2020 г. и их сокращение на 209 тыс. руб. в 2021 г. Неоднозначная динамика запа-

сов стала следствием проводимой руководством исследуемого предприятия политики. В период кризиса, связанного с пандемией, на складах предприятия были накоплены ценности, обеспечивающие его бесперебойную работу. С улучшением эпидемиологической и экономической ситуаций потребность в этом отпала.

Расчеты показывают существенное увеличение имеющихся у ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» свободных денежных средств. В 2020 г. их величина возросла на 536,69 %, а в 2021 г. увеличилась ещё на 357,73 %. Наличие остатков свободных денежных средств с одной стороны положительно характеризует платежеспособность предприятия, а с другой стороны большой объем неиспользованных денежных средств говорит о не эффективном управлении и является резервом роста прибыли.

В целом структура актива баланса утяжелена значительным количеством числящихся на нем внеоборотных средств, структуру оборотного капитала также следует признать не эффективной.

2.2 Анализ источников финансирования

Финансирование предприятий – совокупность методов и форм, условий финансового обеспечения и принципов простого и расширенного производства. Под финансированием понимается процесс образования капитала компании во всех его формах. Данное понятие тесно связано с таким понятием как инвестирование – процесс накопления активов, которые способны принести прибыль, а также процесс увеличения собственного капитала.

В настоящее время состав источников финансирования оказывает непосредственное влияние на финансовую устойчивость и финансовое состояние предприятия. Анализ источников финансирования предприятия состоит из анализа собственного и заемного капиталов. Структурно-динамический анализ капитала ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» проведен в таблице 2.2.

Таблица 2.2 – Анализ структуры и динамики изменения источников финансирования

ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» за 2019 – 2021 гг.

Показатели	2019 г.		2020 г.		2021 г.		Абсол. отклон. 2020 г. от 2019 г. (+;-)	Абсол. отклон. 2021 г. от 2020 г. (+;-)	Темп роста (снижения) в 2020 г. относительно 2019 г., %	Темп роста (снижения) в 2021 г. относительно 2020 г., %
	тыс. руб.	Удельн. вес в валюте баланса, %	тыс. руб.	Удельн. вес в валюте баланса, %	тыс. руб.	Удельн. вес в валюте баланса, %				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Собственный капитал, всего – в том числе:	-231	-3,03	378	0,64	5585	7,13	609	5207	-163,64	1477,51
Уставный капитал	10	0,13	10	0,02	10	0,01	–	–	100,00	100,00
Нераспределенная прибыль	-241	-3,16	368	0,62	5575	7,12	609	5207	-152,70	1514,95
Заемный капитал, всего – в том числе:	7861	103,03	58768	99,34	72759	92,87	50907	13991	747,59	123,81
Долгосрочные кредиты и займы	6963	91,26	7450	12,59	34586	44,15	487	27136	106,99	464,24
Краткосрочные кредиты и займы	–	0,00	1007	1,70	–	0,00	1007	-1007	–	–
Кредиторская задолженность	898	11,77	50311	85,05	38173	48,72	49413	-12138	5602,56	75,87
Валюта баланса	7630	100,00	59156	100,00	78344	100,00	51526	19188	775,31	132,44

Наглядно структура пассива баланса ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» и его составляющих за 2019 – 2021 гг. показана на рисунках 2.3, 2.4 и 2.5.

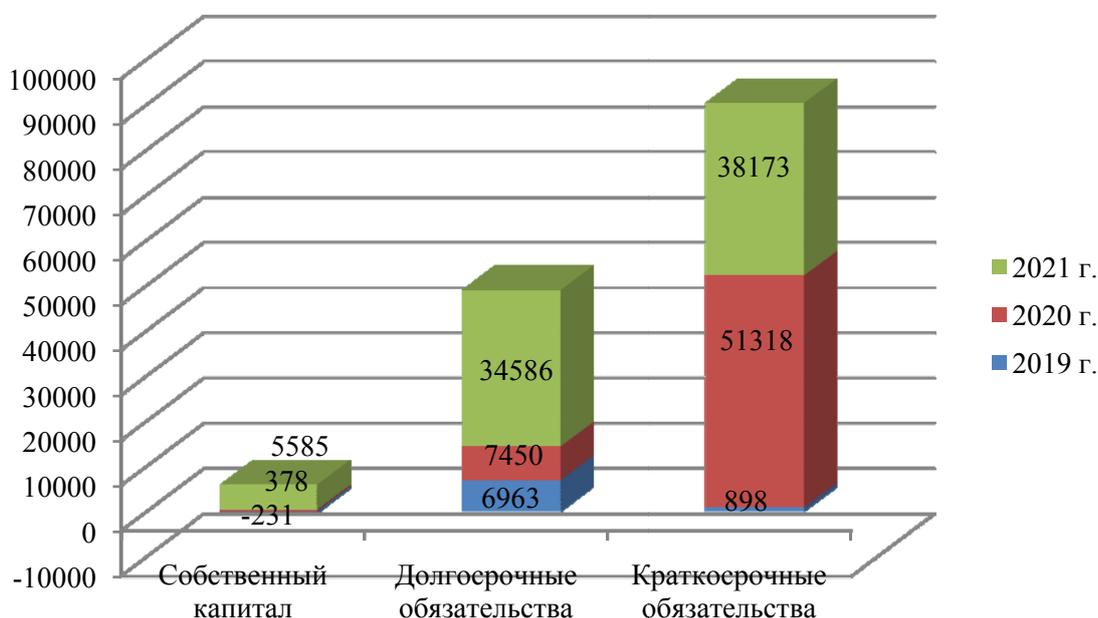


Рисунок 2.3 – Структура пассива баланса ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» в 2019 – 2021 гг., тыс. руб.

По результатам проведенного анализа структуру пассивов ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» в 2019 – 2021 гг. можно считать неудовлетворительной. Приведенные в таблице данные свидетельствуют о существенных изменениях, наметившихся в составе источников финансирования ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье». Следует отметить, что величина собственного капитала предприятия в 2020 г. по сравнению с 2019 г. перешла из отрицательной в положительную зону, увеличившись на 609 тыс. руб. и составила 378 тыс. руб. В 2021 г. наметилась ещё более положительная динамика. Прирост собственного капитала составил 5207 тыс. руб. За год он увеличился почти в 15 раз (1477,51%).

Структуру собственных средств ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» составляют два элемента – уставный капитал и нераспределенная прибыль. Именно второй компонент оказал существенное влияние на

изменение собственного капитала исследуемого предприятия. В денежной оценке динамика нераспределенной прибыли составила +609 тыс. руб. в 2020 г. и + 5207 тыс. руб. в 2021 г. Этому способствовал рост объемов реализации, а так же улучшающаяся общеэкономическая ситуация. При этом изменения не затронули величину уставного капитала, она в разрезе анализируемых лет по-прежнему равна 10 тыс. руб.

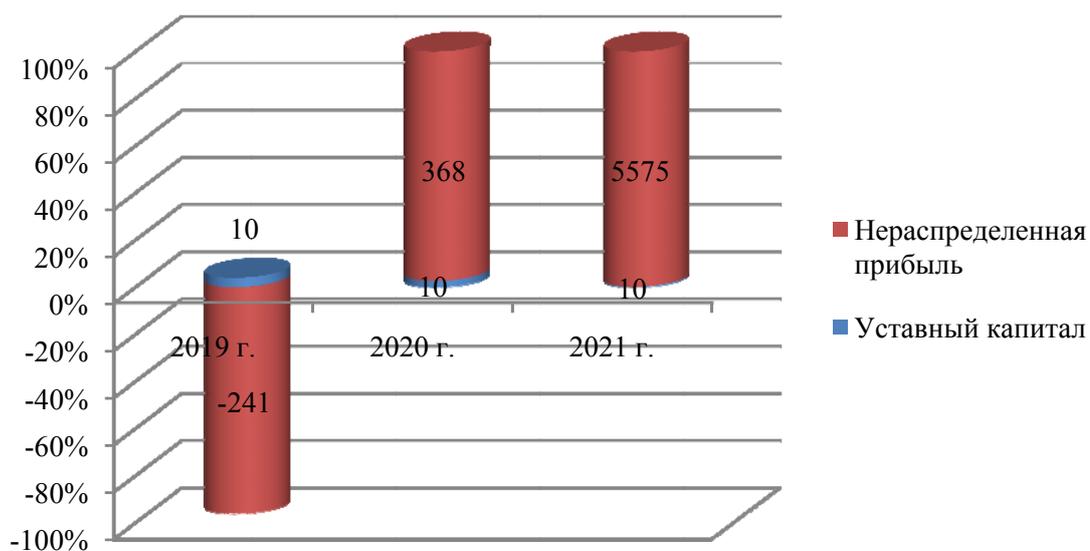


Рисунок 2.5 – Структура и динамика собственного капитала
 ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье»
 в 2019 – 2021 гг., тыс. руб.

Существенную долю в пассиве ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» занимают долгосрочные обязательства, что говорит о том, что анализируемое предприятие при осуществлении своей деятельности не в состоянии обойтись без привлечения долгосрочных источников финансирования. За исследуемый период долгосрочные заимствования возросли на 6,99 % и 464,24 % соответственно. Столь быстрый рост по этой статье по сравнению с приростом краткосрочных обязательств может свидетельствовать о том, что кредитные организации уверены в кредитоспособности анализируе-

мого предприятия, вследствие чего не отказывают ему в предоставлении долгосрочных займов.

Размер краткосрочных обязательств предприятия перед контрагентами с 2019 по 2021 гг. сначала значительно возрос, а потом сократился. Это произошло, в том числе, под влиянием несущественного увеличения такой статьи баланса, как краткосрочные кредиты и займы.

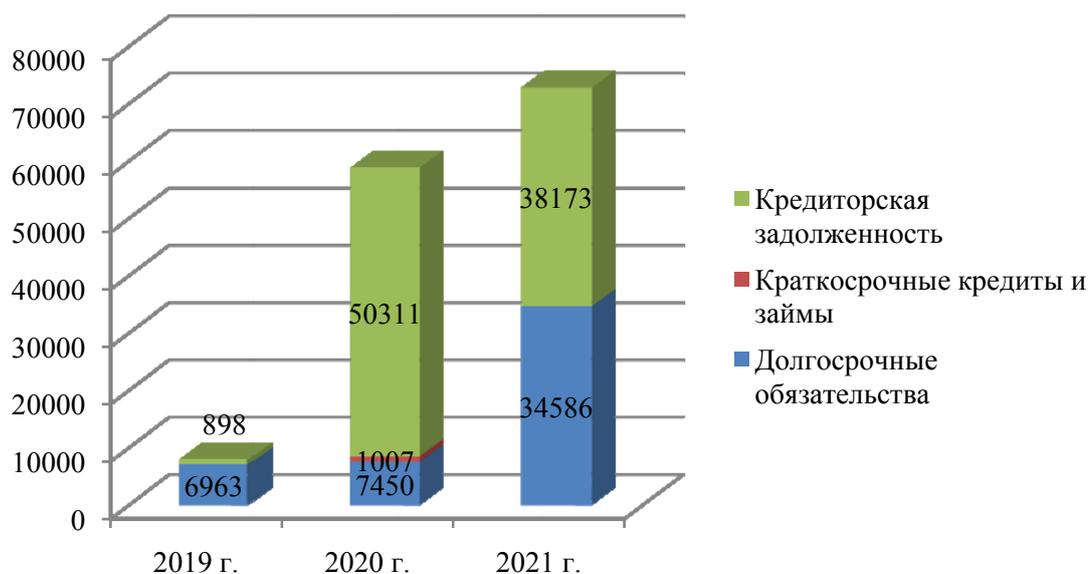


Рисунок 2.6 – Структура и динамика обязательств ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» в 2019 – 2021 гг., тыс. руб.

В изменении данной статьи наблюдается определенная тенденция. В 2020 г. она возросла с нуля до 1007 тыс. руб., а в 2021 г. снова вернулась к нулевой отметке. Подобные колебания могут быть связаны с особенностью привлечения ресурсов и желанием руководства ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» профинансировать оборотные средства за счет краткосрочных заимствований.

В анализируемом периоде наблюдается существенный рост кредиторской задолженности. По годам её изменение составило + 48413 тыс. руб. и – 12138 тыс. руб. соответственно. Из этого можно сделать вывод, что за иссле-

дуемый период недостаток финансовых ресурсов предприятие компенсировало денежными средствами, которые должны были пойти на погашение кредиторской задолженности перед контрагентами. В конечном итоге это может обернуться снижением доверия к организации со стороны партнеров, клиентов, покупателей либо привести к банкротству.

2.3 Оценка уровня ликвидности и платежеспособности

Ликвидность баланса – это степень покрытия обязательств предприятия активами, срок превращения которых в денежные средства соответствует сроку погашения обязательств. От степени ликвидности баланса зависит платежеспособность предприятия. Анализ ликвидности баланса заключается в сравнении средств по активу, сгруппированных по степени их ликвидности и расположенных в порядке убывания ликвидности, с обязательствами по пассиву, сгруппированными по срокам их погашения и расположенными в порядке возрастания сроков погашения.

Все активы фирмы в зависимости от степени ликвидности, т. е. скорости превращения в денежные средства, можно условно разделить на несколько групп.

Наиболее ликвидные активы (А1) – суммы по всем статьям денежных средств, которые могут быть использованы для выполнения текущих расчетов немедленно.

Быстро реализуемые активы (А2) – активы, для обращения которых в наличные средства требуется определенное время.

Медленно реализуемые активы (А3) – наименее ликвидные активы – это запасы, дебиторская задолженность, налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям и т.д.

Труднореализуемые активы (А4) – активы, которые предназначены для использования в хозяйственной деятельности в течение относительно продолжительного периода времени.

Пассивы баланса по степени возрастания сроков погашения обязательств группируются следующим образом.

Наиболее срочные обязательства (П1) – кредиторская задолженность, расчеты по дивидендам, прочие краткосрочные обязательства, а также ссуды, не погашенные в срок.

Краткосрочные пассивы (П2) – краткосрочные заемные кредиты банков и прочие займы, подлежащие погашению в течение 12 месяцев после отчетной даты.

Долгосрочные пассивы (П3) – долгосрочные заемные кредиты и прочие долгосрочные пассивы – статьи раздела IV баланса «Долгосрочные пассивы».

Постоянные пассивы (П4) – статьи раздела III баланса «Капитал и резервы» и отдельные статьи раздела V баланса, не вошедшие в предыдущие группы: «Доходы будущих периодов» и «Резервы предстоящих расходов».

Для определения ликвидности баланса следует сопоставить итоги по каждой группе активов и пассивов. Баланс считается абсолютно ликвидным, если выполняются условия: $A1 \geq П1$, $A2 \geq П2$, $A3 \geq П3$ и $A4 \leq П4$. Невыполнение одного из первых трех неравенств, свидетельствует о нарушении ликвидности баланса. При этом недостаток средств по одной группе активов не компенсируется их избытком по другой группе, поскольку в реальной ситуации менее ликвидные активы не могут заменить более ликвидные (т.е. компенсация может быть лишь по стоимости). Следует отметить, что в большинстве случаев достижение высокой ликвидности противоречит обеспечению более высокой прибыльности. Наиболее рациональная политика состоит в обеспечении оптимального сочетания ликвидности и прибыльности предприятия.

Анализ ликвидности баланса ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» за 2019 – 2021 гг. в абсолютных показателях проведен в таблице 2.3.

Таблица 2.3 – Анализ ликвидности баланса ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье»
в абсолютных показателях за 2019 – 2021 гг.

Группа показателей	Сумма			Группа показателей	Сумма			Платежный излишек (+), недостаток (-)		
	2019 г.	2020 г.	2021 г.		2019 г.	2020 г.	2021 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.
2	3	4		5	6	7	8	9	10	11
Наиболее ликвидные активы (А1)	387	2077	7430	Наиболее срочные обязательства (П1)	898	50311	38173	-511	-48234	-30743
Быстро реализуемые активы (А2)	2577	45601	22579	Краткосрочные обязательства (П2)	–	1007	–	2577	44594	22579
Медленно реализуемые активы (А3)	3284	3799	3590	Долгосрочные пассивы (П3)	6963	7450	34586	-3679	-3651	-30996
Труднореализуемые активы (А4)	1382	7669	44745	Постоянные пассивы (П4)	-231	378	5585	-1613	-7291	-39160
Баланс	7630	59156	78344	Баланс	7630	59156	78344	–	–	–

Анализ ликвидности баланса ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье», проведенные в абсолютных показателях за 2019 – 2021 гг., позволяет заключить, что в каждом из анализируемых периодов пропорции группировки активов и пассивов не были однородными. Сравнивая величину наиболее ликвидных активов с величиной наиболее срочных обязательств установлено, что в 2019 г. у ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» наиболее срочные обязательства в несколько раз превышали величину источников их покрытия. В 2020 – 2021 годы ситуация изменилась к худшему. Этому способствовал незначительный рост имеющихся у предприятия свободных денежных средств и очень сильно возросшая величина срочных обязательств. Это привело к тому, что на конец анализируемого периода недостаток средств на покрытие обязательств составил 30743 тыс. руб., увеличившись с 511 тыс. руб. в 2019 г. В течение всех анализируемых периодов имеет место отсутствие возможности покрыть наиболее ликвидными активами наиболее срочные обязательства предприятия.

При этом выполняется второе неравенство, характеризующее ликвидность бухгалтерского баланса. Это произошло потому, что величина привлеченных краткосрочных заемных средств сократился, при этом размер дебиторской задолженности по-прежнему оставался на крайне высоком уровне. Таким образом, на ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» хорошо налажена расчетно-платежная дисциплина. Средств, которые поступают по расчетам достаточно для погашения внешних обязательств предприятия.

Сравнивая медленно реализуемые активы и долгосрочные обязательства ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье», можно констатировать, что в разрезе анализируемых периодов это неравенство неуклонной не выполняется. Причиной тому является значительная сумма долгосрочных обязательствах в балансе предприятия по сравнению с запасами. Отсутствие у предприятия достаточного количества медленно реализуемых активов не дает возможность в случае крайней необходимости реализовать их, а высво-

бодившиеся денежные средства пустить на частичное погашение краткосрочных обязательств.

Четвертое неравенство позволяет заключить, что у ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» на протяжении всего анализируемого периода величина постоянных активов была недостаточной. То есть, размер средств, вложенных в трудно реализуемые активы, был значительно выше, чем размер средств, находящихся в виде постоянных пассивов. Тревожным сигналом является выросшая величина внеоборотных активов. Сложившаяся ситуация сопряжена с некоторым риском. Если все кредиторы одновременно потребуют у предприятия возврата долгов, то даже в случае, если удастся реализовать все имеющиеся у предприятия активы, то полученных средств будет недостаточно для того, чтобы расплатиться по всем долгам.

Наглядно изменение платежного излишка (недостатка) ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» в 2019 – 2021 гг. показана на рисунке 2.7.

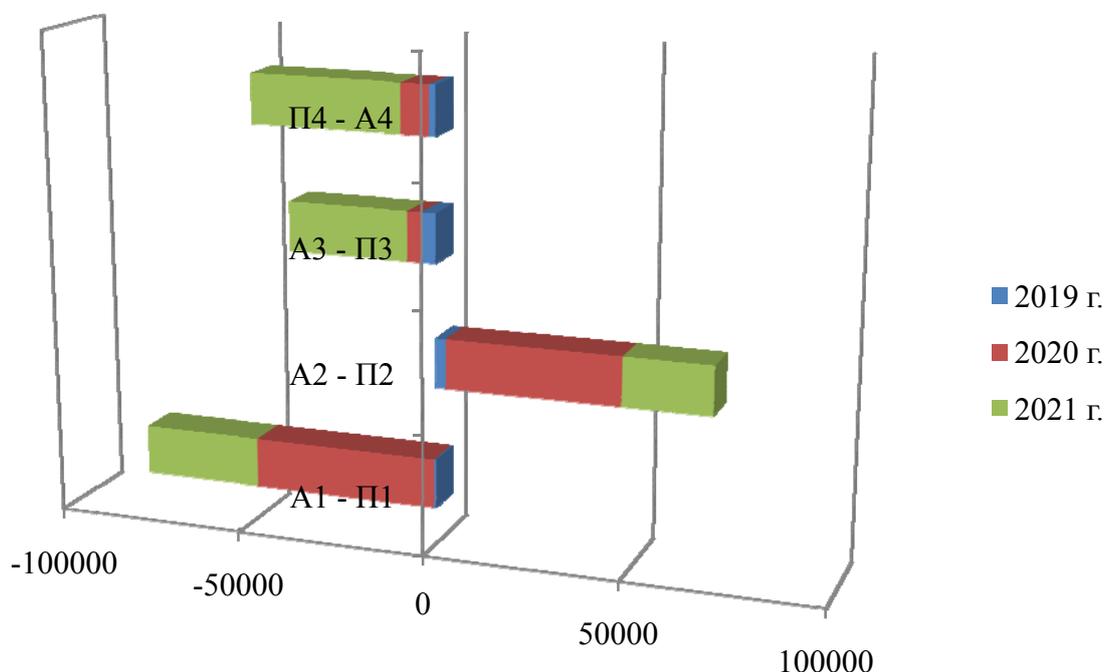


Рисунок 2.7 – Платежный излишек (недостаток)
ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье»
в 2019 – 2021 гг., тыс. руб.

Также уровень ликвидности предприятия оценивается с помощью специальных показателей – коэффициентов ликвидности, основанных на сопоставлении оборотных средств и краткосрочных пассивов. При проведении анализа следует рассчитать и проанализировать следующие коэффициенты (таблица 2.4).

Таблица 2.4 – Коэффициенты ликвидности предприятия

Показатель	Способ расчета	Оптимальное значение	Пояснение
1	2	3	4
Коэффициент абсолютной ликвидности	$A1/P1$	$\geq 0,1$	Погашение в ближайшее время текущей краткосрочной задолженности предприятия за счет денежных средств и финансовых вложений
Коэффициент текущей ликвидности	Оборотные активы / Текущие обязательства	≥ 2	Погашение текущих обязательств по кредитам и расчетам за счет оборотных активов
Коэффициент критической (быстрой) ликвидности	$A1 + A2/P1$	$\geq 1,5$	Показывает, какая часть краткосрочных обязательств может быть покрыта средствами, поступающими по расчетам
Коэффициент обеспеченности собственными оборотными средствами	$P4 - A4 /$ Оборотные активы	$\geq 0,1$	Характеризует наличие собственных оборотных средств предприятия, необходимых для обеспечения его финансовой устойчивости
Коэффициент восстановления (утраты) платежеспособности	$(\text{Коэффициент текущей ликвидности начало года} + 6/12 \Delta \text{ коэффициента текущей ликвидности}) / 2$	≥ 1	Носит прогнозный характер

Результаты коэффициентного анализа ликвидности и платежеспособности ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» представлены в таблице 2.5, а наглядная динамика их изменения приведена на рисунке 2.8.

Таблица 2.5 – Коэффициентный анализ ликвидности
 ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье»
 за 2019 – 2021 гг.

Показатели	2019 г.	2020 г.	2021 г.	Абсол. отклон. 2020 г. от 2019 г. (+;-)	Абсол. отклон. 2021 г. от 2020 г. (+;-)	Темп роста (снижения) в 2020 г. относи- тельно 2019 г., %	Темп роста (снижения) в 2021 г. относи- тельно 2020 г., %
1	2	3	4	5	6	7	8
Исходные данные, тыс. руб.							
Наиболее ликвидные активы	387	2077	7430	1690	5353	536,69	357,73
Дебиторская задолженность	2577	45601	22579	43024	-23022	1769,54	49,51
Оборотные активы	6248	51477	33599	45229	-17878	823,90	65,27
Внеоборотные активы	1382	7669	44745	6287	37076	554,92	583,45
Наиболее срочные обязательства	898	50311	38173	49413	-12138	5602,56	75,87
Собственный капитал	-231	378	5585	609	5207	-163,64	1477,51
Рассчитанные коэффициенты ликвидности							
Коэффициент абсолютной лик- видности	0,43	0,04	0,19	-0,39	0,15	9,58	471,48
Коэффициент текущей ликвидно- сти	6,96	1,02	0,88	-5,93	-0,14	14,71	86,02
Коэффициент критической лик- видности	3,30	0,95	0,79	-2,36	-0,16	28,71	82,95
Коэффициент обеспеченности собственными средствами	-0,26	-0,14	-1,17	0,12	-1,02	54,86	822,89
Коэффициент восстановления (утраты) платежеспособности	–	1,99	0,48	1,99	-1,51	–	24,12

Проведя анализа ликвидности и платежеспособности ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» можно заключить, что ситуация с платежеспособностью напряженная. В разрезе анализируемых периодов значения всех крайне низкие с динамикой на ухудшение. Высокое значение показателя абсолютной ликвидности наблюдается в 2019 г. В этот период оно выше нижней границы своего нормативного значения более, чем в четыре раза и составляет 0,43. В последующие годы ситуация с данным коэффициентом неоднозначная. В 2020 г. он сокращается до 0,04 (ниже нормативного значения), а к 2021 г. увеличивается до 0,19, превышая норматив. Если в 2019 г. компания могла покрыть почти 43 % своих краткосрочных обязательств, то к концу 2021 г. эта цифра значительно снизилась и составила лишь 19 %.

Коэффициент текущей ликвидности в 2020 – 2021 гг. также значительно ниже нормы, согласно которой у ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» величина оборотных активов должна в два раза превышать размер краткосрочных обязательств. Если кредиторы потребуют возврата долгов в полном объеме, то предприятию придется отдать всё, включая имущество, являющее собой основу деятельности, что делает невозможным дальнейшее функционирование предприятия. На конец 2021 г. ситуация с покрытием краткосрочных обязательств приблизилась к критической. Соотношение оборотных активов и краткосрочных обязательств стремительно упало и стало составлять 0,88 вместо положенных 2,0. Даже если для покрытия краткосрочных обязательств будут привлечены все денежные средства, находящиеся в расчетах в виде дебиторской задолженности, то этих средств будет недостаточно для покрытия краткосрочных обязательств ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье». Об этом говорит низкое значение коэффициента критической ликвидности.

Коэффициентом обеспеченности собственными средствами в течение всех трех анализируемых периодов имеет отрицательное значение. Анализируемое предприятие нарастило объем своих внеоборотных активов, вслед-

ствие чего коэффициент обеспеченности собственными средствами упал до минимума. То есть, как в 2019, так и в 2021 гг. деятельность анализируемого предприятия финансируется исключительно за счет привлеченных источников, что делает его зависимым от контрагентов и провоцирует высокую вероятность наступления банкротства.

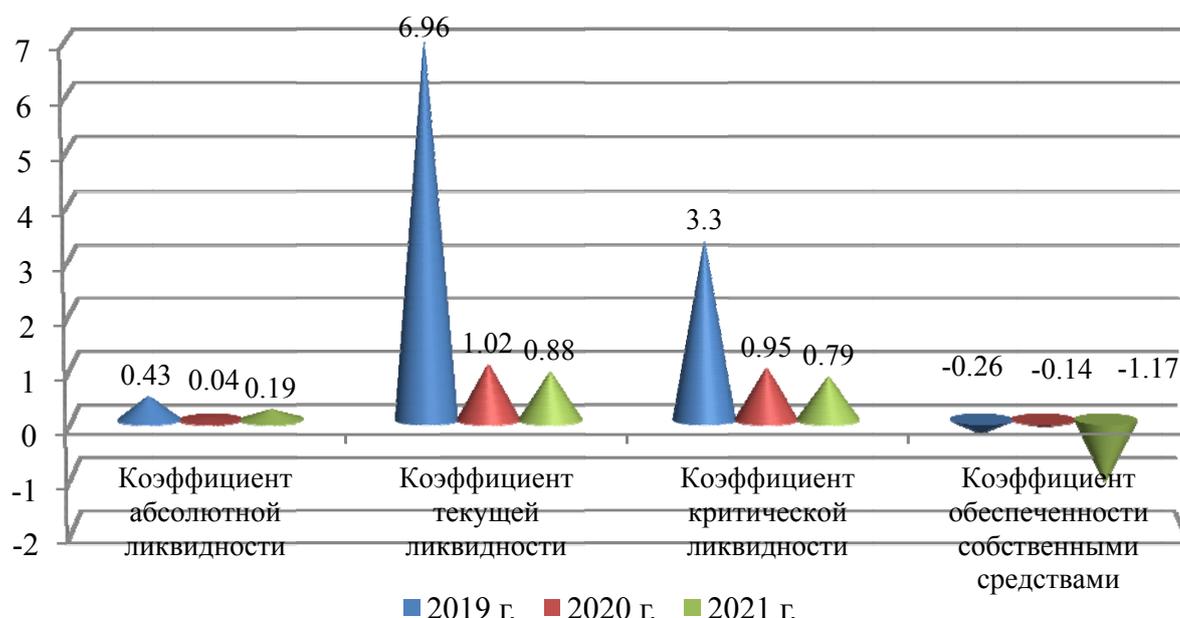


Рисунок 2.8 – Динамика изменения коэффициентов ликвидности ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» в 2019 – 2021 гг.

Значение коэффициента восстановления (утраты) платежеспособности не вызывает оптимизма. В 2021 г. его значение меньше 1, значит в ближайшее время показатель текущей ликвидности ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» не восстановится.

2.4 Оценка уровня финансовой устойчивости

Финансовая устойчивость является важнейшей составляющей финансового состояния предприятия. Задачей анализа финансовой устойчивости является оценка величины и структуры активов и пассивов. Это необходимо для того, чтобы определить, насколько организация независима с финансо-

вой точки зрения, растет или снижается уровень этой независимости. Основным способом оценки финансовой устойчивости является соответствие величины средств, направленных организацией на формирование материально-производственных запасов (МПЗ), финансовым источникам этих средств. Если организации для формирования материально-производственных запасов было достаточно своих собственных средств, ее финансовая независимость квалифицируется как абсолютная. При этом должно выполняться следующее условие: $МПЗ < \text{Собственные оборотные средства}$ или по строкам баланса, или $1210 + 1220 < 1300 - 1100$.

Если условие абсолютной финансовой независимости организацией не выполняется, то следует определить, за счет каких заемных источников она финансирует недостающий объем материальных оборотных ресурсов. Очевидно, что такими источниками могут быть какие-либо статьи краткосрочных обязательств организации. При условии, что недостающая часть средств компенсируется за счет привлечения краткосрочных кредитов и займов (как правило, они и привлекаются на цели так называемого пополнения оборотных средств), то финансовая устойчивость организации считается нормальной. Такая ситуация по данным баланса будет выглядеть следующим образом: $МПЗ < \text{Собственные оборотные средства} + \text{Долгосрочные обязательства}$, или $1210 + 1220 < 1300 - 1100 + 1400$.

Высокой степенью финансовой зависимости характеризуется ситуация, которая по данным бухгалтерского баланса выглядит следующим образом: $МПЗ < \text{Собственные оборотные средства} + \text{Долгосрочные обязательства} + \text{Заемные средства}$, или $1210 + 1220 < 1300 - 1100 + 1400 + 1510$.

Проблемным является финансовое положение организации при следующем соотношении материальных оборотных активов и их источников: $МПЗ < \text{Собственные оборотные средства} + \text{Долгосрочные обязательства} + \text{Заемные средства} + \text{Кредиторская задолженность}$, или $1210 + 1220 < 1300 - 1100 + 1400 + 1510 + 1520$.

Анализа финансовой устойчивости ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» в абсолютных показателях проведен в таблице 2.6.

Таблица 2.6 – Анализ обеспеченности запасов и затрат ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» источниками средств в 2019 – 2021 гг.

Показатели	2019 г., тыс. руб.	2020 г., тыс. руб.	2021 г., тыс. руб.	Абсол. отклон. 2020 г. от 2019 г. (+;-)	Абсол. отклон. 2021 г. от 2020 г. (+;-)	Темп роста (снижения) в 2020 г. относи- тельно 2019 г., %	Темп роста (снижения) в 2021 г. относи- тельно 2020 г., %
1	2	3	4	5	6	7	8
Собственный капитал	-231	378	5585	609	5207	-163,64	1477,51
Внеоборотные активы	1382	7669	44745	6287	37076	554,92	583,45
Собственный оборотный капи- тал	-1613	-7291	-39160	-5678	-31869	452,01	537,10
Долгосрочные кредиты и займы	6963	7450	34586	487	27136	106,99	464,24
Собственный оборотный и дол- госрочный заемный капитал	5350	159	-4574	-5191	-4733	2,97	-2876,73
Краткосрочные кредиты и зай- мы	898	51318	38173	50420	-13145	5714,70	74,39
Общая величина источников средств для формирования за- пасов	6248	51477	33599	45229	-17878	823,90	65,27
Общая величина запасов	3284	3799	3590	515	-209	115,68	94,50
Излишек (недосток) собст- венного оборотного капитала (П ₁)	-4897	-11090	-42750	-6193	-31660	226,47	385,48
Излишек (недосток) собствен- ного оборотного и долгосрочно- го заемного капитала (П ₂)	2066	-3640	-8164	-5706	-4524	-176,19	224,29
Излишек (недосток) общей величины источников средств	2964	47678	30009	44714	-17669	1608,57	62,94
Тип финансовой устойчивости	M = (0; 1; 1)	M = (0; 0; 1)	M = (0; 0; 1)	–	–	–	–

Наглядно уровень обеспеченности запасов и затрат ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» источниками средств в 2019 – 2021 гг. показан на рисунке 2.9.

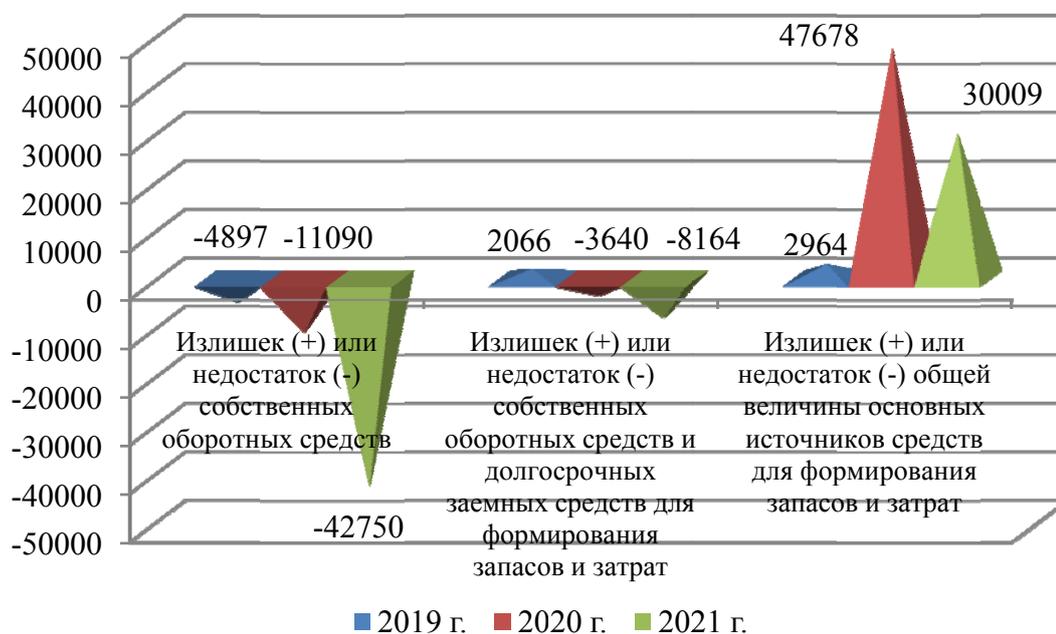


Рисунок 2.9 – Уровень обеспеченности запасов и затрат ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» источниками средств в 2019 – 2021 гг., тыс. руб.

Анализ финансовой устойчивости предприятия позволяет говорить о незначительном запасе прочности, обусловленном низким уровнем собственного капитала и постепенным ростом заемных средств.

В 2019 г. финансовая устойчивость относилась ко второму типу: устойчивое финансовое состояние. Это связано с тем, что у ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» наблюдается недостаток средств для покрытия запасов, так как величина собственных оборотных средств отрицательна, но долгосрочные привлеченные источники больше суммы числящихся на балансе запасов и затрат.

В 2020 – 2021 гг. ситуация приняла проблемный оборот. Практически не изменившиеся запасы и затраты на фоне нарастания недостатка собствен-

ного оборотного капитала и значительного увеличения заимствований привело к тому, что у ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» образовалось неустойчивое финансовое состояние. Единственным значением, которое в результате расчетов оказалось больше нормы стала общая величина источников формирования запасов и затрат. Если руководство ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» в ближайшее время не проведет реструктуризацию активов и внешних обязательств, то банкротство предприятия неизбежно.

Устойчивость финансового состояния наряду с абсолютными показателями характеризуется системой финансовых коэффициентов, которые описаны в таблице 2.7.

Таблица 2.7 – Коэффициенты, используемые для анализа финансовой устойчивости и формулы их расчета

Показатель	Способ расчета	Оптимальное значение	Пояснение
1	2	3	4
Коэффициент автономии	Собственный капитал / Валюта баланса	$\geq 0,5$	Показывает долю собственных средств в общей сумме всех средств предприятия
Коэффициент финансовой зависимости	Заемный капитал / Валюта баланса	$\leq 0,5$	Показывает долю заемных средств в общей сумме всех средств предприятия
Коэффициент соотношения заемных и собственных средств	Заемный капитал / Собственный капитал	≤ 1	Указывает, сколько заемных средств привлекло предприятие на каждый рубль вложенных в собственные средства
Коэффициент маневренности собственного оборотного капитала	Собственные оборотные средства / Собственный капитал	$\geq 0,5$	Показывает, какая часть собственных средств находится в мобильной форме
Коэффициент финансовой устойчивости	Функционирующий капитал / Валюта баланса	$\geq 0,5$	Показывает, какую часть в структуре капитала составляет собственный капитал и долгосрочные обязательства

Результаты коэффициентного анализа финансовой устойчивости ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» представлены в таблице 2.8, а наглядная динамика их изменения приведена на рисунке 2.10.

Таблица 2.8 – Коэффициентный анализ финансовой устойчивости
 ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье»
 за 2019 – 2021 гг.

Показатели	2019 г.	2020 г.	2021 г.	Абсол. отклон. 2020 г. от 2019 г. (+;-)	Абсол. отклон. 2021 г. от 2020 г. (+;-)	Темп роста (снижения) в 2020 г. относи- тельно 2019 г., %	Темп роста (снижения) в 2021 г. относи- тельно 2020 г., %
1	2	3	4	5	6	7	8
Исходные данные, тыс. руб.							
Собственный капитал	-231	378	5585	609	5207	-163,64	1477,51
Заемный капитал	7861	58768	72759	50907	13991	747,59	123,81
Валюта баланса	7630	59156	78344	51526	19188	775,31	132,44
Собственные оборотные средства	-1613	-7291	-39160	-5678	-31869	452,01	537,10
Функционирующий капитал	5350	159	-4574	-5191	-4733	2,97	-2876,73
Расчитанные коэффициенты финансовой устойчивости							
Коэффициент автономии	-0,03	0,01	0,07	0,04	0,06	-21,11	1115,64
Коэффициент финансовой зави- симости	1,03	0,99	0,93	-0,04	-0,06	96,42	93,48
Коэффициент соотношения за- емных и собственных средств	-34,03	155,47	13,03	189,50	-142,44	-456,86	8,38
Коэффициент маневренности собственного оборотного капи- тала	6,98	-19,29	-7,01	-26,27	12,28	-276,23	36,35
Коэффициент финансовой ус- тойчивости	0,701	0,003	-0,058	-0,698	-0,061	0,383	-2172,161

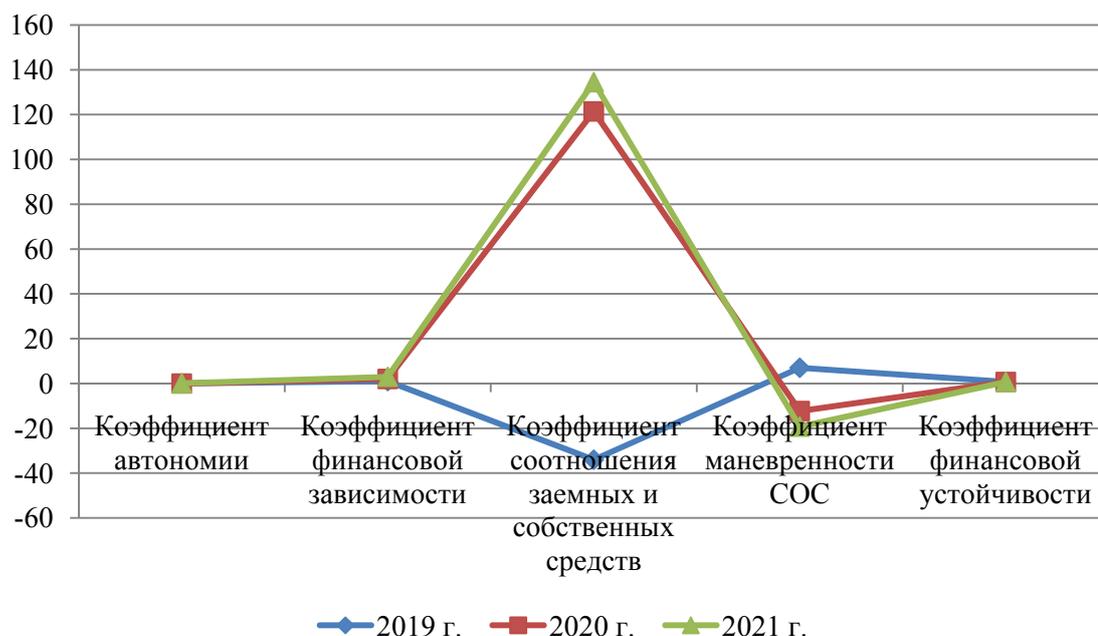


Рисунок 2.10 – Динамика относительных показателей финансовой устойчивости ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» за 2019 – 2021 гг.

Коэффициентный анализ финансовой устойчивости ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» характеризует ситуацию, как критическую. Коэффициент финансовой автономии, показывающий удельный вес собственного капитала в общей его структуре, в разрезе анализируемых периодов растет не достигая нормативного значения. У ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» значение данного показателя было равно - 0,03 в 2019 г. и 0,07 в 2021 г. Причиной такого низкого коэффициента автономии является низкий удельный вес собственного капитала в общей структуре капитала предприятия. Это указывает на повышение зависимости предприятия от внешних инвесторов.

Коэффициент автономии неразрывно связан с показателями финансовой зависимости, динамика которого означает увеличение доли заемных средств в общей структуре капитала предприятия. В период 2019 – 2021 гг. значение коэффициента автономии существенно ниже него нормативного уровня. Если в 2019 г. на один рубль инвестированного капитала приходи-

лось 1,03 руб. заемных средств, то к 2020 г. эта величина стала составлять 99 копеек, а к 2021 г. сократилась до 93 копеек. Это можно считать положительной тенденцией, так как сокращение данного показателя в динамике свидетельствует об усилении финансовой независимости ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье».

Коэффициент соотношения капиталов, представляющий собой отношение привлеченных и собственных средств, показывает, что в 2019 г. на каждый рубль собственных средств, вложенных в активы предприятия, приходилось 34,03 рубля заемных средств, а в 2020 и 2021 гг. – 155,47 рубля и 13,03 рубля соответственно. В разрезе анализируемых периодов значения этих коэффициентов существенно отставало от нормативного уровня. Такое низкое значение данного показателя обусловлено тем, что в эти периоды у предприятия величина собственного капитала была крайне мала.

Анализ коэффициента маневренности собственного оборотного капитала показал негативную динамику. В исследуемом периоде предприятие значительно сократило величину коэффициента маневренности, оставив при этом объем собственного капитала на низком уровне. Особенно тяжелая ситуация сложилась в 2020 г., так как именно в этот период помимо роста величины основных производственных фондов, у ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» наблюдается значительное увеличение объема средств, вложенных в запасы. То есть собственный оборотный капитал у анализируемого предприятия отсутствует, а его деятельность финансируется за счет средств привлеченных извне, как на долгосрочной, так и на краткосрочной основе. Подтверждает этот тезис коэффициент финансовой независимости, который в разрезе анализируемого периода сократился с 0,701 до - 0,058 при норме больше 0,7.

Для укрепления финансовой устойчивости ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» целесообразно реструктурировать кредиторскую задолженность, растянув её оплату во времени. Это позволит избежать банкротства и укрепит отношения с контрагентами компании.

2.5 Анализ финансовых результатов и рентабельности

Анализ финансовых результатов компании – изучение не только конечного результата деятельности предприятия, но и процесс его получения. Под конечным результатом понимается прибыль организации, как основной показатель на который ориентируются все коммерческие предприятия.

Показатели финансовых результатов хозяйственной деятельности организации отражают компетентность руководства и качество управленческих решений, поэтому отчет о финансовых результатах в современной аналитической практике рассматривается как источник информации об уровне экономической эффективности хозяйственной деятельности организации. Структура отчета позволяет проанализировать результаты деятельности организации в разрезе источников их получения. Для целей оценки результатов деятельности данные представляются не менее, чем за три отчетных периода.

В таблице 2.9 приведены данные для анализа состава и структуры финансовых результатов ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» за 2019 – 2021 гг., а наглядная динамика их изменения показана на рисунке 2.11.

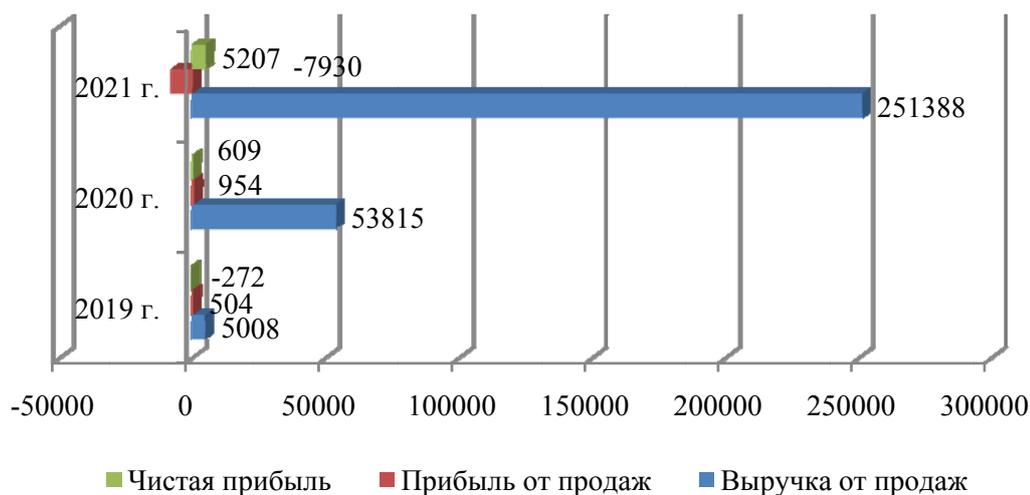


Рисунок 2.11 – Динамика финансовых результатов ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» в 2019 – 2021 гг.

Таблица 2.9 – Анализ финансовых результатов ООО «Автотранспортное предприятие
«Черноземье» за 2019 – 2021 гг.

Показатели	2019 г.	2020 г.	2021 г.	Абсол. отклон. 2020 г. от 2019 г. (+;-)	Абсол. отклон. 2021 г. от 2020 г. (+;-)	Темп роста (снижения) в 2020 г. относи- тельно 2019 г., %	Темп роста (снижения) в 2021 г. относи- тельно 2020 г., %
1	2	3	4	5	6	7	8
Выручка от продажи	5008	53815	251388	48807	197573	1074,58	467,13
Себестоимость продаж	4504	52861	259318	48357	206457	1173,65	490,57
Валовая прибыль	504	954	-7930	450	-8884	189,29	-831,24
Прибыль от продаж	504	954	-7930	450	-8884	189,29	-831,24
Проценты к уплате	–	2	1434	2	1432	–	71700,00
Прочие доходы	83	29	17311	-54	17282	34,94	59693,10
Прочие расходы	785	219	1438	-566	1219	27,90	656,62
Прибыль до налогообложения	-198	762	6509	960	5747	-384,85	854,20
Чистая прибыль	-272	609	5207	881	4598	-223,90	855,01

Анализ финансовых результатов ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» показал, что выручка компании в исследуемом периоде неуклонно возрастала. В 2019 г. по сравнению с 2018 г. она увеличилась на 48808 тыс. руб., или в 10,7 раза. При этом в 2020 г. наблюдается рост выручки от продаж на 197573 р., или 4,6 раза. В условиях мирового финансового кризиса обусловленного пандемией – это неплохой показатель. Не менее яркую динамику имела себестоимость продаж. По годам она увеличилась в 11,7 % и 4,9 раза соответственно. Обращает на себя внимание тот факт, что темп роста себестоимости оказался выше темпа роста выручки. Это привело к сокращению прибыли от продаж в 2020 г. на 8884 тыс. руб., или более, чем в восемь раз. Таким образом, увеличение выручки от реализации нивелируется негативной динамикой роста затрат. Это говорит о не эффективном использовании применяемых ресурсов.

Прочие направления доходов и расходования средств оказались своего влияние на размер прибыли до налогообложения и чистой прибыли. Прочие доходы в течение всего исследуемого периода росли, как и прочие расходы. Причем темп роста первых опережал темпы прироста вторых. Это положительно сказалось на чистой прибыли, которая по годам увеличилась в несколько раз, перейдя из отрицательной зоны в положительную. В целом результативность работы ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» можно оценить положительно, так как за период, подвергшийся анализу, предприятию не только удалось нарастить выручку, но и получить значительную величину прибыли.

Изучая конечные финансовые результаты деятельности предприятия, важно анализировать не только динамику, структуру, факторы и резервы роста прибыли, но и соотношение прибыли с использованными ресурсами, а также с доходами предприятия от его основной и прочей хозяйственной деятельности. Это соотношение называется рентабельностью.

Рентабельность – показатель характеризующий степень доходности, выгодности и прибыльности деятельности предприятия, т.е. соизмерение прибыли с затратами или ресурсами. Она показывает, сколько прибыли при-

ходится на единицу израсходованных ресурсов. В экономической литературе рентабельность продаж предлагается рассчитывать как отношение чистой прибыли к сумме того, рентабельность чего рассчитывается. Этот показатель рассчитывается по универсальной формуле:

$$P_i = \frac{ЧП}{i} \cdot 100\%, \quad (1)$$

где P_i – рентабельность i -го показателя, %;

ЧП – чистая прибыль;

i – показатель, рентабельность которого определяется.

Чем выше значение данного коэффициента в динамике, тем эффективнее используются средства, привлеченные предприятием.

Результаты расчетов коэффициентов рентабельности средств ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» и их наглядная интерпретация представлены в таблице 2.10 и на рисунке 2.12.

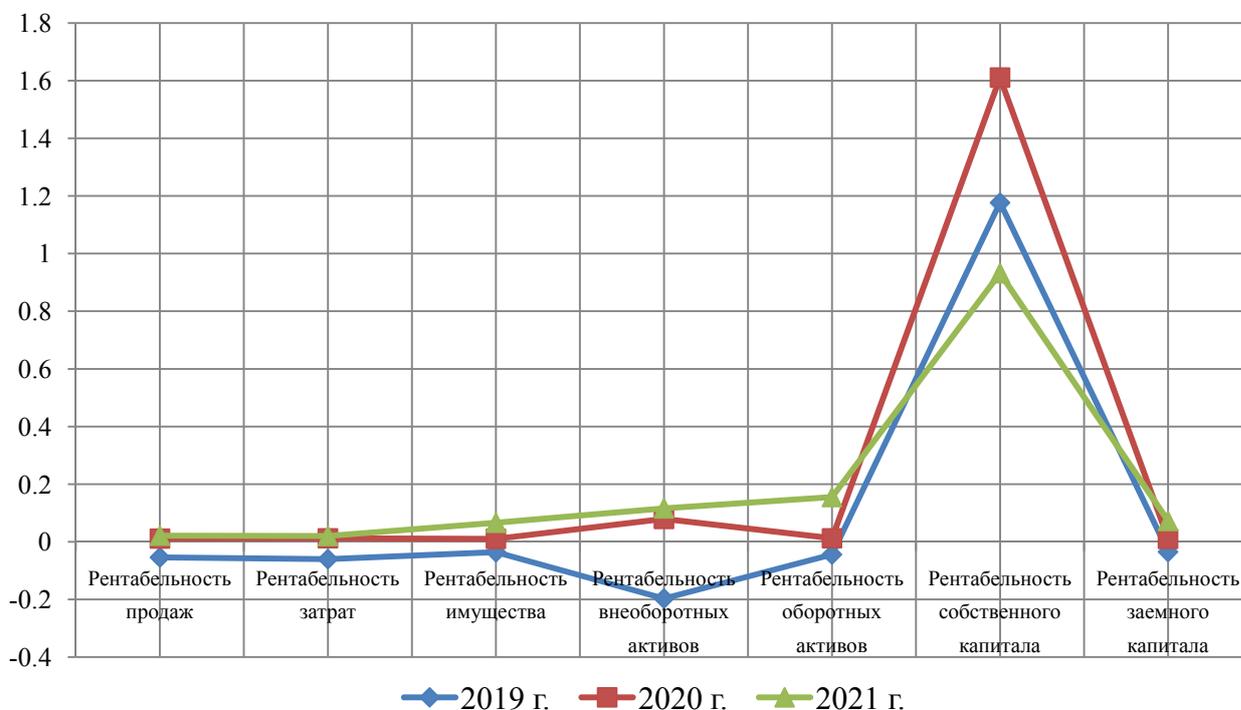


Рисунок 2.12 – Динамика показателей рентабельности ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» в 2019 – 2021 гг.

Таблица 2.10 – Анализ рентабельности ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье»
за 2019 – 2021 гг.

Показатели	2019 г.	2020 г.	2021 г.	Абсол. отклон. 2020 г. от 2019 г. (+;-)	Абсол. отклон. 2021 г. от 2020 г. (+;-)	Темп роста (снижения) в 2020 г. относи- тельно 2019 г., %	Темп роста (снижения) в 2021 г. относи- тельно 2020 г., %
1	2	3	4	5	6	7	8
Исходные данные, тыс. руб.							
Выручка от реализации	5008	53815	251388	48807	197573	1074,58	467,13
Полная себестоимость	4504	52861	259318	48357	206457	1173,65	490,57
Чистая прибыль	-272	609	5207	881	4598	-223,90	855,01
Валюта баланса	7630	59156	78344	51526	19188	775,31	132,44
Внеоборотные активы	1382	7669	44745	6287	37076	554,92	583,45
Оборотные активы	6248	51477	33599	45229	-17878	823,90	65,27
Собственный капитал	-231	378	5585	609	5207	-163,64	1477,51
Заемный капитал	7861	58768	72759	50907	13991	747,59	123,81
Расчитанные показатели рентабельности							
Рентабельность продаж	-0,054	0,011	0,021	0,066	0,009	-20,84	183,03
Рентабельность затрат	-0,060	0,012	0,020	0,072	0,009	-19,08	174,29
Рентабельность имущества	-0,036	0,010	0,066	0,046	0,056	-28,88	645,60
Рентабельность внеоборотных активов	-0,197	0,079	0,116	0,276	0,037	-40,35	146,54
Рентабельность оборотных активов	-0,044	0,012	0,155	0,055	0,143	-27,18	1309,96
Рентабельность собственного капитала	1,177	1,611	0,932	0,434	-0,679	136,83	57,87
Рентабельность заемного капитала	-0,035	0,010	0,072	0,045	0,061	-29,95	690,60

Анализ рентабельности показал, что эффективность деятельности предприятия почти по всем направлениям растет. Увеличение выручки с 5008 тыс. руб. в 2019 г. до 251388 тыс. руб. в 2021 г. на фоне роста чистой прибыли за аналогичный период с -272 тыс. руб. до 5207 тыс. руб. привело к росту рентабельности продаж более, чем в два раза. Не менее динамичная ситуация обстоит и коэффициентом рентабельности затрат. Его значение за два года увеличилось с -0,060 до 0,02. Уровень рентабельности имущества также возрос. Если в 2019 г. на каждый рубль, вложенный в имущество предприятия, было получено 0,036 р. чистого убытка, то в 2021 г. эта величина возросла до 0,066 р. чистой прибыли. При этом в 2021 г. рост рентабельности наблюдается как в отношении оборотных, так и в отношении внеоборотных активов, соответственно на 46,54 %, и в 13 раз. Такие существенные изменения обусловлены политикой, проводимой на предприятии. Администрация ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» выбрала курс, направленный на наращивание имущественного потенциала, который, как показывает практика, сопровождается повышением эффективности производственной деятельности.

Не эффективно используется капитал предприятия. Если в 2020 г на каждый рубль собственного капитала было получено 1,611 р. чистой прибыли, то в отчетном году эта цифра сократилась до 0,932 р. Эффективность использования заемного капитала находится на более высоком уровне. Увеличение объема заимствований непропорциональное росту финансовых результатов, привело к изменению их рентабельности с 1% в 2020 г. до 7,2 % в 2021 г. В целом рентабельность ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» можно охарактеризовать как относительно высокую с динамикой на улучшение.

3. Меры по улучшению финансового состояния ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье»

3.1 Пути оптимизации балансовых показателей

Финансовое состояние и поддержание платежного потенциала является важнейшей характеристикой деятельности ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье». Оно определяет конкурентоспособность и его потенциал в деловом сотрудничестве, является гарантом эффективной реализации экономических интересов всех участников финансовых отношений: как самого предприятия, так и его партнеров.

Проведенный в работе анализ выявил положительную динамику большинства показателей. За три предшествующих года ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» удалось значительно нарастить объемы деятельности, что сопровождалось ростом имущественной базы и увеличением размеров привлекаемого капитала. В частности, внеоборотные активы в период с 2019 по 2021 г. возросли с 1382 тыс. руб. до 44745 тыс. руб., то есть более, чем в 30 раз. Оборотные средства показали менее яркую, но крайне существенную динамику, увеличившись с 6248 тыс. руб. до 33599 тыс. руб. (в 18,6 раза). Источниками финансирования столь стремительного роста имущественной базы стали как собственные, так и привлеченные средства. Причем собственный капитал компании, выйдя из отрицательной зоны, достиг 5585 тыс. руб. При этом заемные средства, привлекаемые как на долгосрочной, так и на краткосрочной основе, увеличились с 7861 тыс. руб. в 2019 г. до 72759 тыс. руб. в 2021 г. Следовательно, увеличение и обновление внеоборотных активов ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» осуществлялось преимущественно за счет заемных средств, то есть неустойчивых с финансовой точки зрения источников. Это утяжелило структуру бухгалтерского баланса. В нем стало преобладать недвижимое имущество, а в пассиве – доминировать обязательства.

Более целесообразным для ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» было бы приобретение основных средств не с использованием банковского кредита, а посредством лизинга.

Лизинг – это долгосрочная аренда актива с возможностью его выкупа в дальнейшем. В русском языке термин лизинг произошел от английского слова «lease», что переводится как «аренда, договор об аренде». Такой дословный перевод не дает достаточно точного определения понятия лизинговых отношений. Поэтому в международной практике чаще применяется термин «финансовый лизинг» (иными словами – «финансовая аренда»). В мировой практике термин «лизинг» используется для обозначения различного рода сделок, основанных на аренде товаров длительного пользования.

В соответствии с этим определением под лизингом понимают долгосрочную аренду машин и оборудования или договор аренды машин и оборудования, купленных лизингодателем для лизингополучателя с целью их производственного использования при сохранении права собственности на них за лизингодателем на весь срок договора. Кроме того, лизинг можно рассматривать как специфическую форму финансирования вложений в основные фонды при посредничестве специализированной (лизинговой) компании, которая приобретает для третьего лица имущество и отдает ему это имущество в аренду на долгосрочный период. Таким образом, лизинговая компания фактически кредитует лизингополучателя.

В отличие от договора купли-продажи, по которому право собственности на товар переходит от продавца к покупателю, при лизинге право собственности на предмет аренды сохраняется за лизингодателем, а лизингополучатель приобретает лишь право на его временное использование. По истечении срока лизингового договора лизингополучатель может приобрести объект сделки по согласованной цене, продлить лизинговый договор или вернуть оборудование владельцу по истечении срока договора.

С экономической точки зрения лизинг имеет сходство с кредитом, предоставленным на покупку оборудования. При кредите в основные фонды за-

емщик вносит в установленные сроки платежи в погашение долга, при этом банк для обеспечения возврата кредита сохраняет за собой право собственности на кредитуемый объект до полного погашения ссуды. При лизинге арендатор становится владельцем взятого в аренду имущества только по истечении срока договора и выплаты им полной стоимости арендованного имущества.

Особая привлекательность лизинга по сравнению с другими формами заимствований заключается в том, что, требуя меньших гарантий, и являясь менее рискованным для заемщика, лизинг является более доступной формой кредитования предприятий малого и среднего бизнеса.

Лизинг имеет много других преимуществ. Например, лизинговые сделки предусматривают большую гибкость, чем банковские кредиты и, таким образом, являются важным механизмом обновления основных средств в условиях рыночной экономики. Однако, фундаментальный фактор заключается в том, что право пользования является для лизингополучателя более важным нежели право собственности, потому что право пользования напрямую обеспечивает увеличение прибыли. Важно также и то, что оборудование, передаваемое в лизинг, зачастую помогает освободить ресурсы для того, чтобы предприятие могло выйти на полную мощность.

До конца 2014 года статья 31 Федерального закона от 29.10.1998 № 164-ФЗ «О финансовой аренде (лизинге)» определяла, что предмет лизинга, переданный лизингополучателю по договору лизинга, учитывается на балансе лизингодателя или лизингополучателя по взаимному соглашению. С 16.11.2014 ст. 31 Федерального закона от 04.11.2014 № 344-ФЗ утратила силу. Поэтому купленное ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» лизинговое имущество числилось бы на балансе лизингодателя. В течение срока действия договора лизинга лизингополучатель (исследуемое предприятие) отражает в бухгалтерском учете только причитающиеся к уплате текущие лизинговые платежи. Необходимо обратить внимание, что в бухгалтерском учете лизинговые платежи признаются расходами лизингополучателя

по обычным видам деятельности в том случае, если предмет лизинга используется в предпринимательской деятельности лизингополучателя (в нашем случае оказании транспортных услуг).

В 2022 г. руководство исследуемого предприятия планирует расширить базу автотранспортных средств покупкой автомобиля MAN TGX 18.480 4x2 BL SA 2022 г. стоимостью 14 400 тыс. руб. Характеристика предстоящих инвестиций приведена в таблице 3.1.

Таблица 3.1 – Характеристика предполагаемых инвестиций
во внеоборотные активы в 2022 г.

Параметр	Характеристика
Стоимость предполагаемых к покупке внеоборотных активов	14400 тыс. руб.
Срок получения заемных средств	36 месяцев
Величина первоначального взноса	20%
Срок амортизации	9 лет (108 месяцев)

В настоящее время лизинговые компании предлагают средства на приобретение объектов грузового транспорта по договору лизинга под 15 % годовых, а кредитные организации могут предоставить заемные средства под 13% годовых (при условии наличия залога).

Однако, несмотря на разность процентов, финансовые результаты от приобретения имущества в лизинг и с привлечением долгосрочного кредита отличаются. Это обусловлено разными подходами к признанию налоговых расходов. Платежи по лизингу являются расходами, а не прибылью. Именно поэтому предприятия могут существенно уменьшить свои налоговые выплаты за счет приобретения оборудования в форме лизинга. Допускается использование коэффициента ускоренной амортизации. Таким образом, разница полной стоимости кредита и лизинга чаще всего в пользу лизинга.

Расчет финансовых результатов ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» при приобретении автомобилей MAN TGX в кредит приведен в таблице 3.2.

Таблица 3.2 – Расчет финансовых результатов ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» при приобретении автомобилей MAN TGX в кредит, тыс. руб.

Расчетный период	Балансовая стоимость	Амортизация	Налог на имущество	Аванс	Кредит	Остаток долга по кредиту	Погашение долга по кредиту	Оплата процентов по кредиту	Отток денежных средств	Затраты для целей налогообложения	Экономия по налогу на прибыль	НДС к возмещению
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
0	–	–	–	2880,00	11520,00	–	–	–	2880,00	0,00	0,00	2304,00
1	12203,39	112,99	–	–	–	11520,00	320,00	124,80	444,80	237,79	47,56	–
2	12090,40	112,99	–	–	–	11200,00	320,00	121,33	441,33	234,33	46,87	–
3	11977,40	112,99	–	–	–	10880,00	320,00	117,87	437,87	230,86	46,17	–
4	11864,41	112,99	–	–	–	10560,00	320,00	114,40	434,40	227,39	45,48	–
5	11751,41	112,99	–	–	–	10240,00	320,00	110,93	430,93	223,93	44,79	–
6	11638,42	112,99	–	–	–	9920,00	320,00	107,47	427,47	220,46	44,09	–
7	11525,42	112,99	–	–	–	9600,00	320,00	104,00	424,00	216,99	43,40	–
8	11412,43	112,99	–	–	–	9280,00	320,00	100,53	420,53	213,53	42,71	–
9	11299,44	112,99	–	–	–	8960,00	320,00	97,07	417,07	210,06	42,01	–
10	11186,44	112,99	–	–	–	8640,00	320,00	93,60	413,60	206,59	41,32	–
11	11073,45	112,99	–	–	–	8320,00	320,00	90,13	410,13	203,13	40,63	–
12	10960,45	112,99	254,80	–	–	8000,00	320,00	86,67	661,47	454,46	90,89	–
13	10847,46	112,99	–	–	–	7680,00	320,00	83,20	403,20	196,19	39,24	–
14	10734,46	112,99	–	–	–	7360,00	320,00	79,73	399,73	192,73	38,55	–
15	10621,47	112,99	–	–	–	7040,00	320,00	76,27	396,27	189,26	37,85	–
16	10508,47	112,99	–	–	–	6720,00	320,00	72,80	392,80	185,79	37,16	–
17	10395,48	112,99	–	–	–	6400,00	320,00	69,33	389,33	182,33	36,47	–
18	10282,49	112,99	–	–	–	6080,00	320,00	65,87	385,87	178,86	35,77	–

Продолжение таблицы 3.2

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
19	10169,49	112,99	–	–	–	5760,00	320,00	62,40	382,40	175,39	35,08	–
20	10056,50	112,99	–	–	–	5440,00	320,00	58,93	378,93	171,93	34,39	–
21	9943,50	112,99	–	–	–	5120,00	320,00	55,47	375,47	168,46	33,69	–
22	9830,51	112,99	–	–	–	4800,00	320,00	52,00	372,00	164,99	33,00	–
23	9717,51	112,99	–	–	–	4480,00	320,00	48,53	368,53	161,53	32,31	–
24	9604,52	112,99	224,97	–	–	4160,00	320,00	45,07	590,04	383,03	76,61	–
25	9491,53	112,99	–	–	–	3840,00	320,00	41,60	361,60	154,59	30,92	–
26	9378,53	112,99	–	–	–	3520,00	320,00	38,13	358,13	151,13	30,23	–
27	9265,54	112,99	–	–	–	3200,00	320,00	34,67	354,67	147,66	29,53	–
28	9152,54	112,99	–	–	–	2880,00	320,00	31,20	351,20	144,19	28,84	–
29	9039,55	112,99	–	–	–	2560,00	320,00	27,73	347,73	140,73	28,15	–
30	8926,55	112,99	–	–	–	2240,00	320,00	24,27	344,27	137,26	27,45	–
31	8813,56	112,99	–	–	–	1920,00	320,00	20,80	340,80	133,79	26,76	–
32	8700,56	112,99	–	–	–	1600,00	320,00	17,33	337,33	130,33	26,07	–
33	8587,57	112,99	–	–	–	1280,00	320,00	13,87	333,87	126,86	25,37	–
34	8474,58	112,99	–	–	–	960,00	320,00	10,40	330,40	123,39	24,68	–
35	8361,58	112,99	–	–	–	640,00	320,00	6,93	326,93	119,93	23,99	–
36	8248,59	112,99	195,14	–	–	320,00	320,00	3,47	518,61	311,60	62,32	–
Итого:		4 067,80	674,92	2 880,00	11 520,00	213 120,00	11 520,00	2 308,80	17 383,72	7 051,51	1 410,30	2304,00

Налог на имущество платит организация-владелец, а так как при лизинге имущество или оборудование находится в собственности лизинговой компании, то клиенты не платят этот вид налога. Налог на добавленную стоимость (НДС) уже включен в лизинговые платежи. В базу для расчета этого налога входят и стоимость имущества, и услуги лизингодателя, поэтому НДС при лизинговом договоре всегда будет больше, чем НДС при кредитном договоре.

Расчет финансовых результатов ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» при приобретении автомобилей MAN TGX в лизинг приведен в таблице 3.3.

Таблица 3.3 – Расчет финансовых результатов ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» при приобретении автомобилей MAN TGX в лизинг

Номер платежа	Остаточная стоимость имущества	Возмещение стоимости имущества	Комиссионное вознаграждение	Лизинговые платежи
1	2	3	4	5
1	11 520 000	255 344,58	144 000	399 344,58
2	11 264 655,42	258 536,39	140 808,19	399 344,58
3	11 006 119,03	261 768,09	137 576,49	399 344,58
4	10 744 350,94	265 040,19	134 304,39	399 344,58
5	10 479 310,75	268 353,2	130 991,38	399 344,58
6	10 210 957,55	271 707,61	127 636,97	399 344,58
7	9 939 249,94	275 103,96	124 240,62	399 344,58
8	9 664 145,98	278 542,76	120 801,82	399 344,58
9	9 385 603,22	282 024,54	117 320,04	399 344,58
10	9 103 578,68	285 549,85	113 794,73	399 344,58
11	8 818 028,83	289 119,22	110 225,36	399 344,58
12	8 528 909,61	292 733,21	106 611,37	399 344,58
13	8 236 176,4	296 392,38	102 952,2	399 344,58
14	7 939 784,02	300 097,28	99 247,3	399 344,58
15	7 639 686,74	303 848,5	95 496,08	399 344,58
16	7 335 838,24	307 646,6	91 697,98	399 344,58
17	7 028 191,64	311 492,18	87 852,4	399 344,58
18	6 716 699,46	315 385,84	83 958,74	399 344,58

Продолжение таблицы 3.3

1	2	3	4	5
19	6 401 313,62	319 328,16	80 016,42	399 344,58
20	6 081 985,46	323 319,76	76 024,82	399 344,58
21	5 758 665,7	327 361,26	71 983,32	399 344,58
22	5 431 304,44	331 453,27	67 891,31	399 344,58
23	5 099 851,17	335 596,44	63 748,14	399 344,58
24	4 764 254,73	339 791,4	59 553,18	399 344,58
25	4 424 463,33	344 038,79	55 305,79	399 344,58
26	4 080 424,54	348 339,27	51 005,31	399 344,58
27	3 732 085,27	352 693,51	46 651,07	399 344,58
28	3 379 391,76	357 102,18	42 242,4	399 344,58
29	3 022 289,58	361 565,96	37 778,62	399 344,58
30	2 660 723,62	366 085,53	33 259,05	399 344,58
31	2 294 638,09	370 661,6	28 682,98	399 344,58
32	1 923 976,49	375 294,87	24 049,71	399 344,58
33	1 548 681,62	379 986,06	19 358,52	399 344,58
34	1 168 695,56	384 735,89	14 608,69	399 344,58
35	783 959,67	389 545,08	9 799,5	399 344,58
36	394 414,59	394 414,4	4 930,18	399 344,58
Итого:		11 519 999,81	2 856 405,07	14 376 404,88

Сравнительная характеристика затрат ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» при приобретении грузового автомобиля MAN TGX в кредит и лизинг приведена в таблице 3.4.

Таблица 3.4 – Сравнительная характеристика затрат
ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» при приобретении
грузового автомобиля MAN TGX в кредит и лизинг

Показатели	Покупка в кредит	Покупка в лизинг
Отток денежных средств (общая сумма выплат), руб.	17 383 720	14 376 404
Экономия по налогу на прибыль, руб.	1 410 300	3 154 908
НДС к возмещению, руб.	2 304 000	2 880 000
Фактические затраты, руб.	13 669 420	8 341 496

Таким образом, приобретение автомобиля MAN TGX в лизинг сокращает фактические затраты ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» на 5 327 924 руб.

Далее следует оценить, как приобретение внеоборотных активов в лизинг вместо их покупки за счет кредитных средств отразится на финансовом состоянии исследуемого предприятия. По усредненным данным бухгалтерского учета за 2018-2021 гг. один автомобиль типа MAN TGX путем его эксплуатации, или сдачи в аренду позволяет получить выручку в размере 9500 тыс. руб. и чистую прибыль в размере 2300 тыс. руб.

То есть, в результате приобретения автомобиля на условиях финансового лизинга транспортная компания получит дополнительную прибыль в размере 2300 тыс. руб. в год. Полученная дополнительная прибыль увеличит размер собственного капитала предприятия. В результате повысится финансовая устойчивость и улучшится финансовое состояние предприятия.

Проведем прогнозный расчет показателей финансового состояния, учитывая влияние предложения по лизингу. По хозяйственным операциям, связанным с получением дохода от перевозки и понесенных расходов по лизинговым платежам, выплате заработной платы и прочим расходам, произведен взаимозачет. Полученная экономия и прибыль от перевозки грузов увеличит величину денежных средств в активе баланса и величину нераспределенной прибыли в пассиве бухгалтерского баланса. Величина собственного капитала исследуемого предприятия составит 7885 тыс. руб. Размер внеоборотных активов останется неизменным, так как имущество, полученное в лизинг, числится на балансе лизингодателя. Оборотные активы и высоколиквидные активы возрастут на прибавочную величину и составят 35899 тыс. руб. и 9730 тыс. руб. соответственно.

Рассчитанные прогнозные значения показателей финансового состояния ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» представлены в таблице 3.5.

Таблица 3.5 – Прогнозные значения показателей финансового состояния
ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье»

Показатели	2021 г.	Прогнозный год	Абсол. отклон. прогнозного от 2021 г. (+;-)	Темп роста (снижения) в прогнозном году относительно 2021 г., %
1	2	3	4	5
Коэффициент абсолютной ликвидности	0,19	0,25	0,06	131,58
Коэффициент обеспеченности собственными средствами	-1,17	-1,03	0,14	88,03
Коэффициент маневренности собственного оборотного капитала	-7,01	-4,67	2,34	66,62
Коэффициент автономии	0,07	0,10	0,03	142,86

Наглядно динамика финансовых показателей ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» до и после предложенных мер показана на рисунке 3.1

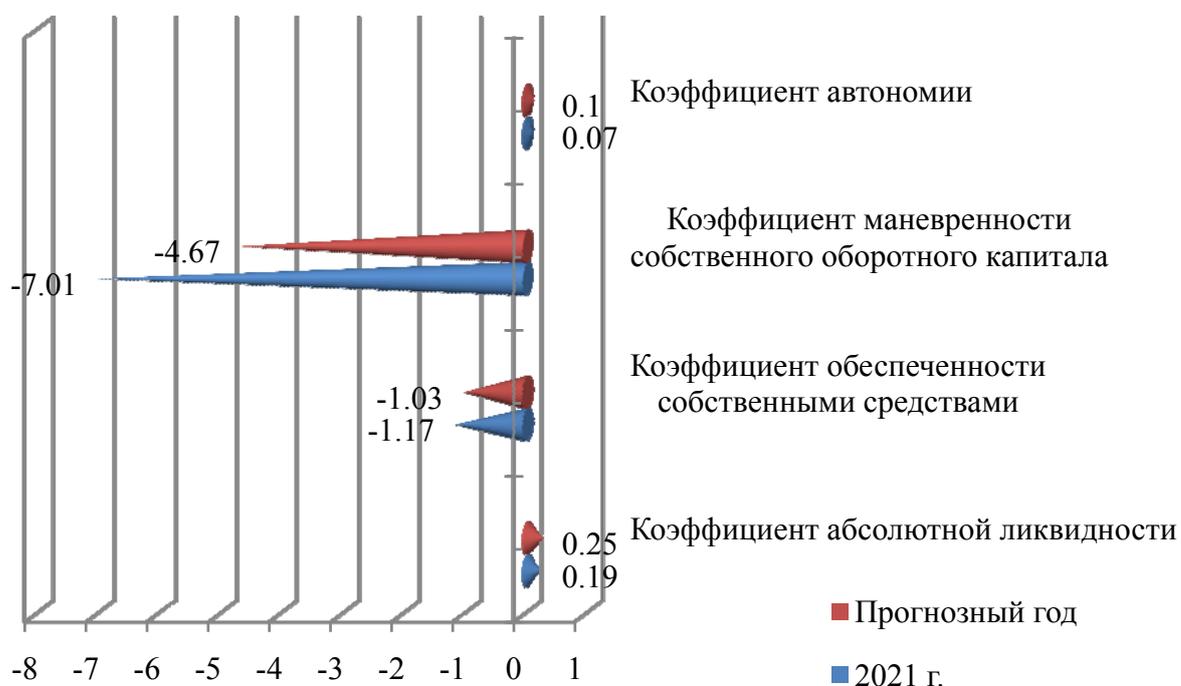


Рисунок 3.1 – Динамика финансовых показателей ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» до и после предложенных мер

Динамика показателей, характеризующих финансовое состояние ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье», положительна. В результате реализации предложенных мер удалось значительно нарастить значения коэффициентов абсолютной ликвидности и автономии на 31,58% и 42,86% соответственно. Положительное влияние оказано и на коэффициенты обеспеченности собственными средствами и маневренности собственного оборотного капитала. Их не удалось вывести из отрицательной зоны, однако удалось добиться сокращения недостатка собственного финансирования на 11,97% и 33,38% соответственно.

Таким образом, приобретение основных средств в лизинг не только позволяет сократить фактические затраты на расширение и обновление имущественного имущества, но и облегчить структуру баланса, а также улучшить финансовые показатели.

3.2 Направления снижения затрат и резервы роста прибыли

Прибыль предприятия находится в прямой зависимости от себестоимости оказываемых услуг. Чем она ниже, тем конкурентоспособнее компания. Уменьшая издержки автомобильных перевозок, можно корректировать тарифы, что положительно влияет на цену продукции других отраслей экономики.

Проведенный во второй главе работы анализ финансовых результатов ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» выявил динамичный рост выручки от реализации транспортных услуг. За три года её объем возрос с 5008 тыс. руб. до 251388 тыс. руб., то есть в 50 раз. При этом прибыль от продаж не продемонстрировала столь стремительного роста. Если в 2019 – 2020 гг. она была положительной, то к 2021 г. перешла в отрицательную зону. Причиной тому явились сильно возросшие затраты. В разрезе анализируемых периодов себестоимость продаж увеличилась с 4504 тыс. руб. до 259318 тыс. руб., то есть в 57,5 раз. Следовательно, резервом роста прибыли

ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» является сокращение затрат и их оптимизация.

Для грамотного управления затратами в транспортной логистике необходимо оптимизировать все этапы транспортно-логистического процесса – от выбора вида транспорта и построения цепи поставок до планирования маршрутов и контроля выполнения заданий. В частности необходимы:

1. Рациональный выбор вида транспорта. Транспортные расходы во многом зависят от вида используемого транспорта. Автомобильный транспорт наиболее выгоден для перевозок относительно небольших объемов грузов на относительно небольшие расстояния. Обязательно надо учитывать грузоподъемность транспорта и в арсенале компании иметь транспортные средства с разной грузоподъемностью.

2. Планирование загрузки транспорта, формирование оптимальных цепей поставок, маршрутов и рейсов. Для сокращения затрат нужно минимизировать количество простоев и порожних пробегов транспорта, сократить необоснованные потери времени при стыковках и перевалке грузов. Для этого необходимо грамотно управлять загрузкой транспорта, строить оптимальные маршруты с учетом временных окон клиентов и подрядчиков, планировать работу таким образом, чтобы выполнять как можно больше заказов силами как можно меньшего количества транспортных единиц.

3. Контроль выполнения транспортных заданий. Для оптимизации затрат на логистику необходимо оперативно контролировать выполнение транспортных заданий. Это позволяет избегать потерь, связанных со срывами сроков поставок, простоями, отклонениями от графика работы транспорта по причине незапланированных и форс-мажорных ситуаций. Онлайн-мониторинг местонахождения транспорта, маршрутов движения, времени прохождения контрольных точек и т.п. дает диспетчеру возможность быстро реагировать на любые возникающие отклонения и корректировать ситуацию.

4. Контроль топливных расходов. По оценкам разных экспертов, ГСМ могут «забирать на себя» до 50% себестоимости перевозок, при этом не все-

гда такой объем топливных расходов обоснован. Например, если речь идет об автомобильных перевозках – потери могут быть связаны с нецелевым использованием транспорта и сливами топлива. Чем выше уровень контроля – тем меньше вероятность завышения затрат на топливо. Есть несколько способов сократить эти расходы, и внедрять их лучше комплексно: установить системы мониторинга, обучить водителей экономичному вождению и стимулировать их к использованию полученных знаний, внедрив систему вознаграждений и т.д.

5. Оперативное планирование техосмотров и сервисного обслуживания транспорта. Для снижения затрат на обслуживание транспорта необходимо следить за соблюдением правил эксплуатации ТС, контролировать пробег, своевременно планировать прохождение ТО. Сотрудничество с официальными СТО, гарантийные обязательства по выполненным работам, оригинальные запчасти – все это работает на непрерывную, стабильную деятельность компании. Поэтому выбор лучше сделать в пользу официальных дилерских центров.

6. Выбор шин. Шины – еще одна статья расходов автоперевозчиков. Использование дешевых шин может сократить расходы на 50% – просто потому, что они дешевые. В общей структуре расходов траты на шины занимают всего 1%. Но пробег до очередной замены при этом сократится, а расход топлива вырастет. Таким образом, сэкономив 0,5% от общей стоимости владения компанией можно потерять до 5% из-за повышенного расхода топлива и необходимости более частой замены шин.

7. Оплата труда составляет заметную часть расходов. Лидеры сферы транспортных перевозок, как правило, привязывают выплаты к результатам сотрудников. Если речь идёт о водителях, то показателями эффективности могут стать:

- расход топлива;
- пройденный километраж;
- отсутствие штрафов и опозданий;

– количество выполненных рейсов или доставок.

Серьёзной мотивирующей частью при этом становится выплата премий (например, за экономию определенного количества топлива). Если зарплата водителя будет состоять не из фиксированной суммы, а из вознаграждения по формуле «оклад + премия за выполненную работу + бонусы за экономию топлива и бережливое отношение к автомобилю», расходы на оплату труда вырастут. Но при этом появится заметный положительный эффект: увеличение количества выполненных рейсов (что позволит не расширять штат водителей), снижение потребности привлечения наёмного транспорта, сокращение затрат на топливо (в среднем на 5%) и ремонт автомобилей (в среднем на 4%).

Все вышеобозначенные задачи взаимосвязаны. Поэтому к оптимизации общих затрат в транспортной логистике нужно подходить комплексно. В первую очередь, необходимо (рисунок 3.2).

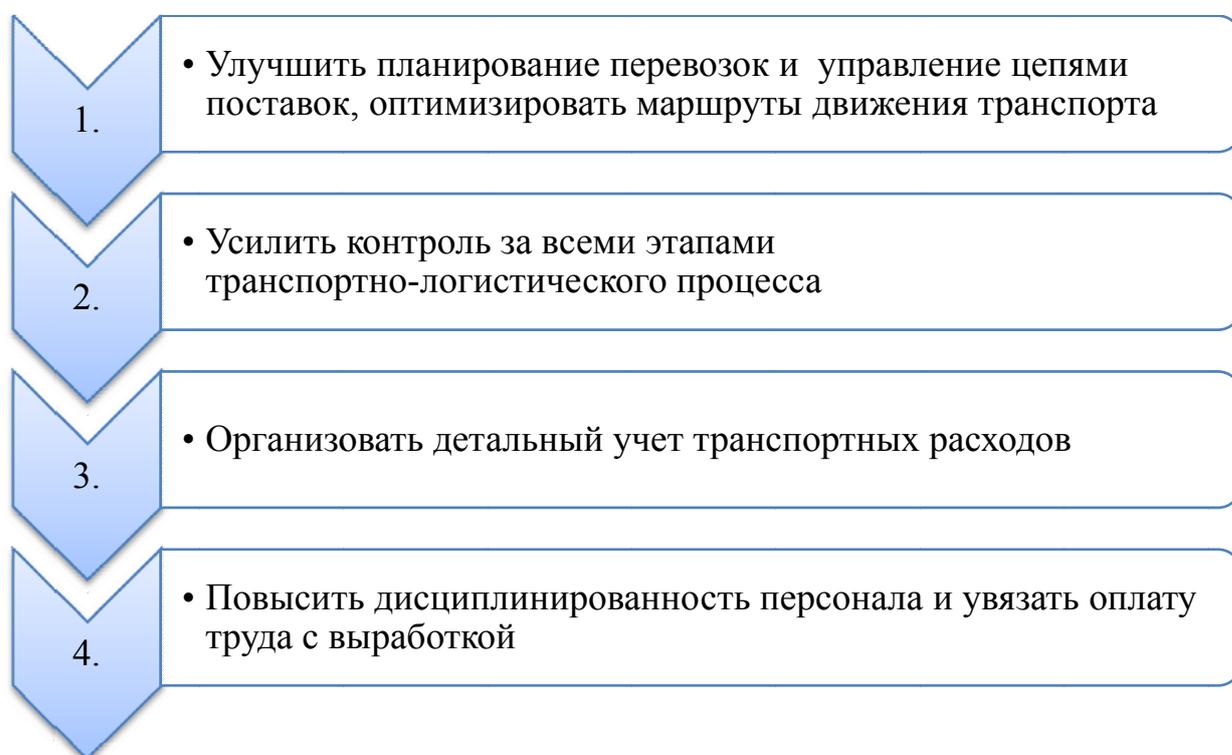


Рисунок 3.2 – Пути оптимизации расходов ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье»

Единственный способ добиться всего этого в кратчайшие сроки – комплексная автоматизация транспортной логистики. Для автоматизации транспортной логистики и оптимизации транспортных затрат рекомендуются следующие программные решения:

– «1С:Центр спутникового мониторинга ГЛОНАСС/GPS» (1С:ЦСМ). Эта система собирает и обрабатывает данные с телематического оборудования, установленного на транспортных средствах – GPS ГЛОНАСС трекеров, датчиков, маяков и т.п. Позволяет получать оперативную информацию о ключевых показателях работы любых видов ТС и контролировать обоснованность транспортных расходов;

– «1С:TMS Логистика.Управление перевозками» – это наиболее популярная программа для планирования перевозок, управления цепями поставок, формирования оптимальных маршрутов. Решение подходит как для управления автомобильной доставкой, так и для организации сложных мультимодальных перевозок. 1С:TMS содержит подключаемый модуль ГЛОНАСС/GPS мониторинга;

– ТОВ:Мобильный клиент – программа для оперативного контроля выездного персонала. С его помощью можно передавать на мобильные устройства сотрудников сформированные в 1С:TMS рейсы, в реальном времени контролировать выполнение маршрутных заданий, обмениваться с сотрудниками оперативной информацией – сообщениями, отчетами, документами;

– ИТОВ ECO-DRIVE – система для контроля безопасности автомобильных перевозок. Дает возможность оценивать стиль вождения и соблюдение условий эксплуатации транспорта, дисциплинирует водителей, снижает риски аварий, уменьшает расходы на обслуживание и внеплановые ремонты техники.

В комплексе все эти инструменты помогают в короткие сроки добиться снижения затрат, предотвратить нарушения и необоснованное разрастание расходов на перевозки.

Заключение

Анализ финансового состояния предприятия является неперенным элементом его успешного функционирования, позволяющим выявить слабые места и принять меры по их устранению. В современных реалиях рыночной экономики, умение управлять своими финансами, является важнейшим условием для достижения поставленных целей. Особенно сильно на сегодняшний день затрудняют работу любой организации, введенные против нашей страны санкции. В условиях эмбарго ряда стран на разные виды товаров, отечественным организациям становится сложно конкурировать, и они терпят существенные убытки. Чтобы не довести организацию до краха любой руководитель обязан своевременно и качественно проводить финансовый анализ.

В работе был проведен комплексный анализ финансового состояния ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье», который дал следующие результаты.

Размер внеоборотных активов за анализируемый период значительно возрос и, увеличившись почти в несколько раз к концу 2021 г. составил 44745 тыс.р. Это связано с тем, что было решено увеличить количество числящихся на балансе основных средств. Вместе с тем в структуре оборотного капитала наблюдаются аналогичные процессы. Общая величина оборотных активов за анализируемый период возросла в пять раз. Больше всего такому положению дел способствовал рост дебиторской задолженности. Размер имеющихся у предприятия свободных денежных средств за год увеличился более, чем в три раза. Это связано с наращиванием объемов деятельности ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье».

Пассив баланса, также как и актив, подвергся существенным изменениям. При этом величина собственного капитала предприятия перешла из отрицательной зоны в положительную, составив в 2021 г. 5585 тыс. руб. Долгосрочные обязательства в балансе анализируемого предприятия изменились значительно. Рост по годам составил 478 тыс. руб. и 27136 тыс. руб. соответ-

ственно. Это говорит о том, что кредитные организации уверены в кредитоспособности анализируемого предприятия, вследствие чего выдают ему долгосрочные займы.

Величина краткосрочных обязательств предприятия перед своими кредиторами увеличилась. В основном это произошло под влиянием существенного роста такой статьи баланса, как кредиторская задолженность. В разрезе анализируемых периодов она увеличилась более, чем в 40 раз. То есть, все произошедшие в структуре активов изменения, в основном, профинансированы долгосрочными кредитами и кредиторской задолженностью. В целом структуру активов и пассивов ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» за 2019 – 2021 гг. по результатам проведенного анализа можно считать удовлетворительной.

Анализ абсолютных показателей ликвидности и платежеспособности ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» показывает, что соотношение его активов и пассивов не является оптимальным. Доля наиболее ликвидных активов меньше доли наиболее срочных обязательств и имеющаяся разница имеет тенденции к росту.

Коэффициентный анализ ликвидности и платежеспособности предприятия показал, что значение большинства исследуемых показателей не соответствует установленному нормативу. Если в 2019 г. ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» было в состоянии покрыть высоколиквидными активами 43 % своих наиболее срочных обязательств, то к 2021 г. значение этого показателя сократилось до 19 %. Низкое значение показателей ликвидности вызвано недостаточностью денежных средств и существенным темпом увеличением краткосрочных обязательств.

Анализ абсолютных показателей финансовой устойчивости ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» позволяет сделать вывод, что на протяжении всех трех анализируемых периодов ситуация с уровнем финансовой устойчивости была проблемной. Это связано с тем, что у компании наблюдается недостаток средств для покрытия запасов, так как величина собст-

венных оборотных средств меньше суммы числящихся на балансе запасов и затрат.

Коэффициентный анализ финансовой устойчивости показал, что величины коэффициентов, характеризующих финансовую устойчивость в разные периоды времени были неудовлетворительными. Это связано с тем, значительно возрос объем имеющихся у предприятия внеоборотных активов. При этом величина собственных источников их покрытия столь значительному изменению не подверглась.

Анализ финансового результата анализируемого предприятия показал, что практически по всем направлениям деятельности предприятия наблюдаются позитивные изменения, связанные с ростом выручки. Однако положительная динамика роста выручки была нивелирована существенным ростом себестоимости. Столь резкие колебания данного показателя при прочих равных условиях могли привести к ухудшению финансового состояния предприятия и способствовать значительному снижению его доходности. Этого не произошло по причине получения существенной суммы прочих доходов.

Анализ рентабельности показал, что эффективность деятельности предприятия растет. Увеличение выручки на фоне роста чистой прибыли привело к росту рентабельности продаж, затрат, имущества и капитала.

Подытожив результаты анализа можно сказать, что увеличение и обновление внеоборотных активов ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» осуществлялось преимущественно за счет заемных средств, то есть неустойчивых с финансовой точки зрения источников. Это утяжелило структуру бухгалтерского баланса.

В 2022 г. руководство исследуемого предприятия планирует расширить базу автотранспортных средств покупкой автомобиля MAN TGX 18.480 4x2 BL SA 2022 г. стоимостью 14 400 тыс. руб. Проведенные в работе расчеты показывают, что совершение данной покупки посредством лизинга сокращает фактические затраты ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» на 5 327 924 руб. По усредненным данным бухгалтерского учета за

2018-2021 гг. один автомобиль типа MAN TGX путем его эксплуатации, или сдачи в аренду позволяет получить выручку в размере 9500 тыс. руб. и чистую прибыль в размере 2300 тыс. руб. Скорректировав прогнозную отчетность на указанные величины можно констатировать, что значительная часть финансовых показателей улучшится. Таким образом, приобретение основных средств в лизинг не только позволяет сократить фактические затраты на расширение и обновление имущественного имущества, но и облегчить структуру баланса, а также улучшить финансовые показатели.

Резервом роста прибыли ООО «Автотранспортное предприятие «Черноземье» является сокращение затрат и их оптимизация. Для грамотного управления затратами необходимо:

- улучшить планирование перевозок и управление цепями поставок, оптимизировать маршруты движения транспорта;
- усилить контроль за всеми этапами транспортно-логистического процесса;
- организовать детальный учет транспортных расходов;
- повысить дисциплинированность персонала и увязать оплату труда с выработкой;
- применить комплексную автоматизацию транспортной логистики.

В комплексе все эти инструменты помогут в короткие сроки предотвратить ухудшение финансового состояния и сдержать необоснованный рост расходов на перевозки.

Список использованных источников

1. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) [Электронный ресурс]. – М., [2022]. – Режим доступа : Информационно-правовая справочная система «Консультант Плюс».

2. Гражданский Кодекс Российской Федерации ГК РФ от 30.11.1994 №51–ФЗ [Электронный ресурс]. – М., [2022]. – Режим доступа : Информационно-правовая справочная система «Консультант Плюс».

3. Налоговый кодекс Российской Федерации. Часть первая от 31.07.98. № 147–ФЗ Часть вторая от 05.08.2000. № 118-ФЗ [Электронный ресурс]. – М., [2022]. – Режим доступа: Информационно-правовая справочная система «Консультант Плюс».

4. Анализ финансовой отчетности : учебник / под ред. М.А. Вахрушиной. – 4-е изд., перераб. и доп. – Москва : ИНФРА-М, 2022. – 434 с. + Доп. материалы [Электронный ресурс]. – (Высшее образование: Бакалавриат). – DOI 10.12737/textbook_5cfa59205f9890.46595973. - ISBN 978-5-16-016777-0. - Текст : электрон-ный. - URL: <https://znanium.com/catalog/product/1841845>
Пласкова, Н. С. Анализ финансовой отчетности, составленной по МСФО : учебник / Н.С. Пласкова. – 3-е изд., перераб. и доп. – Москва : ИНФРА-М, 2022. – 276 с. – (Высшее образование: Магистратура). – DOI 10.12737/1121571. - ISBN 978-5-16-016377-2. - Текст : электронный. - URL: <https://znanium.com/catalog/product/1832155>

5. Арзуманова, Т. И. Экономика организации / Арзуманова Т.И., Мачабели М.Ш. - Москва :Дашков и К, 2018. - 240 с.: ISBN 978-5-394-02049-0. - Текст : электронный. - URL: <https://znanium.com/catalog/product/430313>

6. Беляцкая, Т. Н. Экономика организации : учебное пособие / Т. Н. Беляцкая. - Минск : РИПО, 2020. - 283 с. - ISBN 978-985-503-968-7. - Текст : электронный. - URL: <https://znanium.com/catalog/product/1216823>

7. Бланк И.А. Финансовый менеджмент [Текст]: Учебный курс. – 2-е изд., перераб. и доп. – К.: Эльга, Ника-Центр, 2020. – 656 с.
8. Бобышева, А.З. Финансовое оздоровление фирмы: теория и практика [Текст]: Учебное пособие для студентов упр. и экон. спец. вузов. – М.: Дело, 2018. – 256 с.
9. Витебская, Е. С. Экономика организации : учебное пособие / Е. С. Витебская. - Минск : РИПО, 2020. - 295 с. - ISBN 978-985-7234-65-3. - Текст : электронный. - URL: <https://znanium.com/catalog/product/1214845>
10. Гиляровская Л.Т. Анализ и оценка финансовой устойчивости коммерческой организации [Текст] /Л.Т. Гиляровская, А.А. Вехорева. – СПб.: Питер, 2019. – 265 с.
11. Горемыкин В.А., Богомолова О.А. Экономическая стратегия предприятия [Текст]. Учебник. – Информационный издательский дом «Филинь», Рилант, 2020. – 506 с.
12. Губина О.В. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятия: Практикум [Текст]: учебное пособие. 2-ое изд. перераб. и доп. М.: ИД «ФОРУМ»: ИНФРА-М, 2018. – 176 с.
13. Давыдова Г. В., Беликов А. Ю. Методика количественной оценки риска банкротства предприятий [Текст]. – М., 2018. – 250 с.
14. Донцова Л. В., Никифорова Н. А. Анализ финансовой отчетности [Текст]: учебное пособие / Л. В. Донцова, Н. А. Никифорова. – М. : Сервис, 2020. – 368 с.
15. Жарковская Е. П. Антикризисное управление [Текст] / Е. П. Жарковская, Б. Е. Бродский.- М.: Омега - Л, 2019. – 358 с.
16. Илышева, Н. Н. Анализ финансовой отчетности : учебник / Н. Н. Илышева, С. И. Крылов. - Москва : Финансы и Статистика, 2021. - 370 с. - ISBN 978-5-00184-015-2. - Текст : электронный. - URL: <https://znanium.com/catalog/product/1494324>
17. Камысовская, С. В. Бухгалтерская финансовая отчетность: формирование и анализ показателей : учебное пособие / С.В. Камысовская, Т.В. За-

харова. – Москва : ИНФРА-М, 2022. – 432 с. + Доп. материалы [Электронный ресурс]. – (Высшее образование: Бакалавриат). - ISBN 978-5-16-015156-4. - Текст : электронный. - URL: <https://znanium.com/catalog/product/1843257>

18. Карелина С. А. Правовое регулирование несостоятельности (банкротства) [Текст]: учеб.-практ. Пособие / Карелина С. А. – М.: ВолтерсКлувер, 2020.– 473 с.

19. Кобелева И. В., Ивашина, Н. С. Анализ финансово- хозяйственной деятельности коммерческих организаций [Текст]: учебное пособие / И. В. Кобелева, Н. С. Ивашина. – М.: Инфра - М, 2019. – 255 с.

20. Ковалев В. В. Финансовый анализ [Текст]: учебник / В. В. Ковалев. - М.: – Финансы и статистика, 2018. – 512 с.

21. Ковалев В.В., Ковалев, Вит. В. Финансы предприятий [Текст]: учебник / В. В. Ковалев, Вит. В. Ковалев. – М. : ТК Велби, Изд-во Проспект, 2018. – 352 с.

22. Кован С. Е. Теория антикризисного управления предприятием [Текст]: учебное пособие /С. Е. Кован, Л. П. Мокрова, А. Н. Ряховская; под.ред. М. А. Федотовой, А. Н. Ряховской – М.Кнорус, 2019. – 160 с.

23. Коротков Э. М. Финансовый анализ [Текст]/ Э. М. Коротков. - М.: Олимп - бизнес, 2018. – 248 с.

24. Корпоративные финансы : учебник / под общ. ред. А.М. Губернаторова. – Москва : ИНФРА-М, 2020. – 399 с. – (Высшее образование: Бакалавриат). – DOI 10.12737/1013023. - ISBN 978-5-16-014961-5. - Текст : электронный. - URL: <https://znanium.com/catalog/product/1013023>

25. Корпоративные финансы: Учебное пособие / Кокин А.С., Яшин Н.И., Яшин С.Н. и др. - М.: ИЦ РИОР, НИЦ ИНФРА-М, 2018. - 369 с.: - (Высшее образование: Бакалавриат). - ISBN 978-5-369-01524-7. - Текст : электронный. - URL: <https://znanium.com/catalog/product/959906>

26. Косова, Л. Н. Корпоративные финансы : учебное пособие / Л. Н. Косова. - Моск-ва : РГУП, 2018. - 52 с. - ISBN 978-5-93916-705-5. - Текст : электронный. - URL: <https://znanium.com/catalog/product/1192169>

27. Маевская, Е. Б. Экономика организации : учебник / Е.Б. Маевская. – Москва : ИНФРА-М, 2020. – 351с.– (Высшее образование: Бакалавриат).– www.dx.doi.org/10.12737/19026. - ISBN 978-5-16-012769-9. - Текст : электронный. - URL: <https://znanium.com/catalog/product/1044367>
28. Маслевич, Т. П. Экономика организации : учебник для бакалавров / Т. П. Маслевич ; под ред. Е. Н. Косаревой. - Москва : Дашков и К, 2019. - 330 с. - ISBN 978-5-394-03037-6. - Текст : электронный. - URL: <https://znanium.com/catalog/product/1232785>
29. Панкова, С. В. Практикум по анализу бухгалтерской (финансовой) отчетности : учебное пособие / С.В. Панкова, Т.В. Андреева, Т.В. Романова. – Москва : РИОР : ИН-ФРА-М, 2021. – 165 с. – (Высшее образование). – DOI: <https://doi.org/10.12737/13380>. - ISBN 978-5-369-01491-2. - Текст : электронный. - URL: <https://znanium.com/catalog/product/1255456>
30. Пласкова, Н.С. Анализ финансовой отчетности, составленной по МСФО: учебник / Н.С. Пласкова. [Текст] - М.: Вузовский учебник, НИЦ ИНФРА-М, 2019. – 331 с.
31. Попов Р.А. Антикризисное управление [Текст]: Учебник для вузов. – М.: Высшая школа, 2019. – 492 с.
32. Прыкина Л.В. Экономический анализ организации: [Текст] учебник для вузов 2-е изд., перераб. и доп./ Л.В. Прыкина. - М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2020. – 407 с.
33. Савицкая Г. В. Анализ хозяйственной деятельности предприятий. [Текст] / Г. В. Савицкая.– М.: ИНФРА-М, 2018. – 336 с.
34. Самылин, А. И. Корпоративные финансы : учебник / А.И. Самылин. – изд. испр. и доп. – М. : ИНФРА-М, 2019. – 472 с. – (Высшее образование: Бакалавриат). – www.dx.doi.org/10.12737/914. - ISBN 978-5-16-008995-9. - Текст : электронный. - URL: <https://znanium.com/catalog/product/1008016>
35. Стратегия и тактика антикризисного управления фирмой [Текст] / Под ред. Градова А.П. – М.: Спец. Литература, 2021. – 833 с.

36. Теория и практика антикризисного управления [Текст]: Учебник для вузов / Г.З. Базаров и др., «Понити» М. 2020. – 469 с.

37. Фридман, А. М. Экономика организации : учебник / А. М. Фридман. – Москва : РИОР : ИНФРА-М, 2021. – 239 с. – (Среднее профессиональное образование). - ISBN 978-5-369-01729-6.

38. Чараева, М. В. Корпоративные финансы : учебное пособие / М. В. Чараева. – Москва : ИНФРА-М, 2019. – 286 с. – (Высшее образование: Бакалавриат). - ISBN 978-5-16-011081-3. - Текст : электронный. - URL: <https://znanium.com/catalog/product/1003842>

ПРИЛОЖЕНИЯ

Бухгалтерский баланс
на 31 декабря 2021 г.

Организация <u>ООО «АТП «Черноземье»</u> Идентификационный номер налогоплательщика _____ Вид деятельности: <u>грузоперевозки</u> Организационно-правовая форма / форма собственности <u>ООО / частная</u> Единица измерения: <u>тыс. руб. /млн. руб.</u>	Дата (число, месяц, год)	Форма	Коды		
	по ОКПО	по ОКПО	0710001		
	ИНН	ИНН	31	12	2021
	по ОКВЭД	по ОКВЭД	20158890		
	ОКОПФ/ОКФС	ОКОПФ/ОКФС	3662256352		
	по ОКЕИ	по ОКЕИ	49.41		
			12165	16	
			384/385		

Адрес (местоположение): Россия, 394026, Воронежская область, г. Воронеж, ул. Текстильщиков, д. 2а, офис 309.

Пояснения	Наименование показателя	Код строки	На 31 декабря 2021 г.	На 31 декабря 2020 г.	На 31 декабря 2019 г.
	АКТИВ				
	I. ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ				
	Нематериальные активы	1110	–	–	–
	Результаты исследований и разработок	1120	–	–	–
	Основные средства	1130	44745	7669	1382
	Доходные вложения в материальные ценности	1140	–	–	–
	Финансовые вложения	1150	–	–	–
	Отложенные налоговые активы	1160	–	–	–
	Прочие внеоборотные активы	1170	–	–	–
	Итого по разделу I	1100	44745	7669	1382
	II. ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ				
	Запасы	1210	3590	3799	3284
	Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	1220	–	–	–
	Дебиторская задолженность	1230	22579	45601	2577
	Финансовые вложения	1240	–	–	–
	Денежные средства	1250	7430	2077	387
	Прочие оборотные активы	1260	–	–	–
	Итого по разделу II	1200	33599	51477	6248
	БАЛАНС	1600	78344	59156	7630

Продолжение приложения А

Пояснения	Наименование показателя	Код строки	На 31 декабря 2021 г.	На 31 декабря 2020 г.	На 31 декабря 2019 г.
	ПАССИВ				
	III. КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЫ				
	Уставный капитал (складочный капитал, уставный фонд, вклады товарищей)	1310	10	10	10
	Собственные акции, выкупленные у акционеров	1320	(-)	(-)	(-)
	Переоценка внеоборотных активов	1340	-	-	-
	Добавочный капитал (без переоценки)	1350	-	-	-
	Резервный капитал	1360	-	-	-
	Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	1370	5575	368	(241)
	Итого по разделу III	1300	5585	378	(231)
	IV. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА				
	Заемные средства	1410	34586	7450	6963
	Отложенные налоговые обязательства	1420	-	-	-
	Резервы под условные обязательства	1430	-	-	-
	Прочие обязательства	1450	-	-	-
	Итого по разделу IV	1400	34586	7450	6963
	V. КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА				
	Заемные средства	1510	-	1007	-
	Кредиторская задолженность	1520	38173	50311	898
	Доходы будущих периодов	1530	-	-	-
	Резервы предстоящих расходов	1540	-	-	-
	Прочие обязательства	1550	-	-	-
	Итого по разделу V	1500	38173	51318	898
	БАЛАНС	1700	78344	59156	7630

Отчет о финансовых результатах
за 2021 г.

Организация _____	ООО «АТП «Черноземье»	Дата (число, месяц, год)	31	12	2021
Идентификационный номер налогоплательщика	_____	Форма по ОКПО	0710002		
Вид деятельности: <u>грузоперевозки</u>	_____	ИНН	20158890		
Организационно-правовая форма / форма собственности	_____	по ОКВЭД	3662256352		
_____	ООО / частная	ОКОПФ/ОКФС	49.41		
Единица измерения: <u>тыс. руб. /млн. руб.</u>	_____	по ОКЕИ	12165	16	
			384/385		

Адрес (местоположение): Россия, 394026, Воронежская область, г. Воронеж, ул. Текстильщиков, д. 2а, офис 309.

Наименование показателя	Код строки	За 2021 г.	За 2020 г.	За 2019 г.
Выручка	2110	251388	53815	5008
Себестоимость продаж	2120	(259318)	(52861)	(4504)
Валовая прибыль (убыток)	2100	(7930)	954	504
Коммерческие расходы	2210	(–)	(–)	(–)
Управленческие расходы	2220	(–)	(–)	(–)
Прибыль (убыток) от продаж	2200	(7930)	954	504
Доходы от участия в других организациях	2310	–	–	–
Проценты к получению	2320	–	–	–
Проценты к уплате	2330	(1434)	(2)	–
Прочие доходы	2340	17311	29	83
Прочие расходы	2350	(1438)	(219)	(785)
Прибыль (убыток) до налогообложения	2300	6509	762	(198)
Текущий налог на прибыль	2410	(1302)	(153)	(74)
в т.ч. постоянные налоговые обязательства (активы)	2421	–	–	–
Изменение отложенных налоговых обязательств	2430	–	–	–
Изменение отложенных налоговых активов	2450	–	–	–
Прочее	2460	–	–	–
Чистая прибыль (убыток)	2400	5207	609	(272)