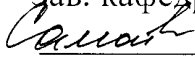


Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

Факультет экономический
Кафедра финансов
Направление подготовки 38.04.01 – Экономика
Направленность (профиль) образовательной программы Финансы, учет и налогообложение

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ
Зав. кафедрой
 Е.А. Самойлова
« 10 » 12 2020 г.

МАГИСТЕРСКАЯ ДИССЕРТАЦИЯ

на тему: Совершенствование финансирования транспортных предприятий, оказывающих услуги по перевозке пассажиров на регулярных городских и пригородных маршрутах

Исполнитель
студент группы 871 озм

03.12.2020  Е.А. Баштовой

Руководитель
доцент, канд. экон. наук

07.12.2020  Е.А. Самойлова


Руководитель научного
содержания программы
магистратуры
доцент, канд. экон. наук

07.12.2020  О.А. Цепелев

Нормоконтроль
ассистент

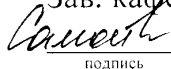
03.12.2020  С.Ю. Колупаева

Рецензент
начальник отдела финансового, кадрового и
правового обеспечения – главный бухгалтер
Восточно-Сибирского межрегионального
управления государственного автодорожного
надзора Федеральной службы по
надзору в сфере транспорта

08.12.2020  В.Н. Ловчикова

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

Факультет экономический
Кафедра финансов

УТВЕРЖДАЮ
Зав. кафедрой
 Е.А. Самойлова
подпись И.О. Фамилия
« 01 » 08 2020 г.

ЗАДАНИЕ

К магистерской диссертации студента Баштового Евгения Александровича

1. Тема магистерской диссертации «Совершенствование финансирования транспортных предприятий, оказывающих услуги по перевозке пассажиров на регулярных городских и пригородных маршрутах»
(утверждено приказом от 30.09.2020 № 2168-уч)

2. Срок сдачи студентом законченной работы 03.12.2020 г.

3. Исходные данные к магистерской диссертации учебные пособия, нормативно-правовые акты, аналитические и финансовые материалы муниципального предприятия «Автоколонна 1275».

4. Содержание магистерской диссертации (перечень подлежащих проработке вопросов):

1. Теоретические аспекты финансирования деятельности предприятий, оказывающих услуги по перевозке пассажиров на регулярных городских и пригородных маршрутах

2. Оценка деятельности предприятий, оказывающих услуги по перевозке пассажиров на регулярных городских и пригородных маршрутах на примере МП «Автоколонна 1275»

3. Совершенствование финансирования деятельности предприятий, оказывающих услуги по перевозке пассажиров на регулярных городских и пригородных маршрутах на примере МП «Автоколонна 1275»

5. Перечень материалов приложения: (наличие чертежей, таблиц графиков, схем, программных продуктов, иллюстрированного материала и т.п.) Бухгалтерский баланс МП «Автоколонна 1275»; Коммерческое предложение; Информация о полной стоимости кредита; Анализ себестоимости по маршрутным перевозкам за 2019 год МП «Автоколонна 1275»; Основные средства; Отчет о проверке работы на заимствования

6. Консультанты по магистерской диссертации (с указанием относящихся к ним разделов)

7. Дата выдачи задания 01.09.2020 г.

Руководитель магистерской диссертации Самойлова Елена Алексеевна, доцент, кандидат экономических наук

Фамилия, Имя, Отчество, ученая степень, ученое звание

Задание принял к исполнению (дата):  01.09.2020 г.

(подпись студента)

РЕФЕРАТ

Магистерская диссертация содержит 84 с., 21 рисунок, 29 таблиц, 6 приложений, 60 источников.

ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВАЯ ФОРМА, ОСНОВНЫЕ СРЕДСТВА, ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ, ИЗДЕРЖКИ, СОБСТВЕННЫЙ КАПИТАЛ, ЗАЕМНЫЕ СРЕДСТВА, ЭФФЕКТИВНОСТЬ

В магистерской работе рассмотрим основные направления совершенствования финансирования транспортных предприятий оказывающих услуги по перевозке пассажиров на регулярных городских и пригородных маршрутах в условиях Амурской области.

Целью магистерской работы является разработка мероприятий по совершенствованию финансирования предприятий, оказывающих услуги по перевозке пассажиров на регулярных городских и пригородных маршрутах.

Объектом исследования выступает муниципальное предприятие «Автоколонна 1275», осуществляющая услуги по перевозке пассажиров на регулярных городских и пригородных маршрутах. Предметом исследования модель финансирования транспортных предприятий оказывающих услуги по перевозке пассажиров на регулярных городских и пригородных маршрутах в условиях Амурской области.

Информационными источниками для написания магистерской работы явились учебные пособия, нормативно-правовые акты, аналитические и финансовые материалы муниципального предприятия «Автоколонна 1275».

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	6
1 Теоретические аспекты финансирования деятельности предприятий, оказывающих услуги по перевозке пассажиров на регулярных городских и пригородных маршрутах	8
1.1 Методы финансирования деятельности предприятий оказывающих услуги по перевозке пассажиров	8
1.2 Особенности деятельности предприятий оказывающих услуги по перевозке пассажиров	17
1.3 Зарубежная практика предприятий оказывающих услуги по перевозке пассажиров	22
2 Оценка деятельности предприятий, оказывающих услуги по перевозке пассажиров на регулярных городских и пригородных маршрутах на примере МП «Автоколонна 1275»	26
2.1 Анализ рынка транспортных услуг	26
2.2 Государственное регулирование деятельности транспортных компаний	44
2.3 Система финансирования транспортных предприятий в целях Амурской области	49
3 Совершенствование финансирования деятельности предприятий, оказывающих услуги по перевозке пассажиров на регулярных городских и пригородных маршрутах на примере МП «Автоколонна 1275»	53
3.1 Проблемы и основные направления совершенствования финансирования транспортных предприятий в условиях Амурской области	53
3.2 Основные направления совершенствования финансирования транспортных предприятий	52
3.2.1 Сокращение затрат на оплату труда	52

3.2.2 Увеличение собственного капитала, с помощью обновления автобусного автопарка	57
3.2.3 Перерасчет себестоимости раз в полугодие, с учетом повышения цен на энергоносители	60
3.3 Эффективность реализованных мероприятий финансирования транспортных компаний	62
Заключение	66
Библиографический список	70
Приложение А Бухгалтерский баланс МП «Автоколонна 1275»	76
Приложение Б Коммерческое предложение	78
Приложение В Информация о полной стоимости кредита	80
Приложение Г Анализ себестоимости по маршрутным перевозкам за 2019 год МП «Автоколонна 1275»	82
Приложение Е Основные средства	83
Приложение Ж Отчет о проверке работы на заимствования	84

ВВЕДЕНИЕ

В настоящее время деятельности предприятий, осуществляющих услуги по перевозке пассажиров на регулярных пригородных и городских маршрутах на автобусном транспорте, является одной из наиболее быстро развивающихся подотраслей российской экономики.

Появление новых хозяйственных связей развитие внутренних и международных рыночных отношений привело к возникновению новых задач и открытию больших перспектив перед подотраслью регулярного городского и пригородного автобусного транспорта. Общественный транспорт осуществляет важную функцию связующего звена между социально значимыми объектами городских районов.

В структуре автомобильного транспорта, направленного на оказание регулярных услуг по перевозке пассажиров, существует жесткая конкуренция между участниками рыночных отношений в данной сфере. Происходит борьба за увеличение прибыльности маршрутов, привлечения наибольшего числа пассажиров, которая за частую сопровождается нарушениями безопасности дорожного движения.

В условиях развивающейся экономики главным элементом транспортного рынка являются предприятия, оказывающие услуги по перевозке пассажиров на пригородных и городских маршрутах. В итоге эти транспортные предприятия определяют основные условия транспортного обслуживания. В настоящее время предложение на рынке транспортных значительно превышает спрос на услуги транспортных предприятий, таким образом возникает конкуренция между предприятиями, оказывающими услуги по перевозке пассажиров на регулярных городских и пригородных маршрутах на транспорте общего пользования.

В представленной работе рассмотрим основные направления совершенствования финансирования предприятий, оказывающих услуги по перевозке пассажиров на регулярных городских и пригородных маршрутах на территории Амурской области.

Целью магистерской работы является разработка мероприятий,

направленных на совершенствование финансирования транспортных предприятий, оказывающих услуги по перевозке пассажиров на регулярных городских и пригородных маршрутах. Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие задачи:

- изучить теоретические аспекты финансирования деятельности предприятий, оказывающих услуги по перевозке пассажиров на регулярных городских и пригородных маршрутах;

- проанализировать эффективность финансирования транспортных компаний в условиях Амурской области;

- выявить проблемы и основные направления совершенствования финансирования транспортных предприятий в условиях Амурской области;

- определить мероприятия направленные на совершенствование финансирования транспортных предприятий в условиях Амурской области;

- оценка эффективности предлагаемых мероприятий финансирования транспортных компаний в условиях Амурской области.

Объектом исследования выступает муниципальное предприятие «Автоколонна 1275», осуществляющая услуги по перевозке пассажиров на регулярных городских и пригородных маршрутах. Предметом исследования модель финансирования транспортных предприятий оказывающих услуги по перевозке пассажиров на регулярных городских и пригородных маршрутах в условиях Амурской области.

Информационной базой для написания практической работы послужили учебные пособия, финансовые и аналитические материалы МП «Автоколонна 1275».

1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ, ОКАЗЫВАЮЩИХ УСЛУГИ ПО ПЕРЕВОЗКЕ ПАССАЖИРОВ НА РЕГУЛЯРНЫХ ГОРОДСКИХ И ПРИГОРОДНЫХ МАРШРУТАХ

1.1 Методы финансирования деятельности предприятий оказывающих услуги по перевозке пассажиров

Финансирование деятельности транспортных предприятий предполагает использование различных методов, форм, условий финансовой помощи, а также условий финансовой поддержки транспортного предприятия для оказания общественных услуг на муниципальном и межмуниципальном транспорте регулярных маршрутах.

В настоящее время к понятию «Финансирование» применимо много комментируемых терминов, рассмотрим в таблице 1 некоторые определения данного термина¹.

Таблица 1 – Определения ученых понятия «Финансирование»

Ф.И.О. ученого	Определение
Н.Н. Ровинский	«Отпуск средств»
О.Н. Горбунова	«Безвозвратное использование государственных денежных средств, которые предоставляются в распоряжение предприятий, организаций и учреждений для осуществления их уставной деятельности»
Н.И. Химичева и Е.В. Покачалова	«Урегулирование нормами права выделение (отпуск) государственных или муниципальных денежных средств, как правило, на безвозмездной и безвозвратной основе (за исключением установленных законодательством условий возмездности и возвратности), для деятельности и развития предприятий, организаций и учреждений соответственно их задачам и функциям»
Ю.А. Крохина	«Это вид распределительных отношений в бюджетной сфере, обеспечение денежными средствами потребностей расширенного воспроизводства»
Э.Д. Соколова	«Выражается в безвозмездном и безвозвратном предоставлении денежных средств»
С.В. Запольский	«Во всех случаях, когда уплачиваемая сумма предполагает возмещение затрат не должником, а лицом, не состоящим в эквивалентно-возмездных отношениях с кредитором, возникающие отношения должны именоваться финансированием»
М. Гужеля	«Когда все средства на лечение пациентов, в том числе средства на содержание медицинских организаций, поступают из одного источника, в нашем случае – через систему обязательного медицинского страхования»

¹ Бригхем Ю. Финансовый менеджмент. СПб. 2018. С. 125.

Таким образом существует много терминов понятия «Финансирование».

Под словом финансирование понимается деятельность предприятий, оказывающих услуги по перевозке пассажиров на регулярных городских и пригородных маршрутах, направленная на обеспечение финансовыми ресурсами потребностей в единовременных текущих затратах.

Для ведения бизнеса необходимо знать, как важно принимать правильные финансовые решения. Для принятия правильных решений необходимо основополагающие концепции в области финансов. Данные концепции представлены в таблице 2².

Таблица 2 – Основополагающие концепции в области финансов

Название концепции	Суть концепции
1	2
Концепция временной стоимости денежных средств	состоит в том, что сегодняшние денежные средства дороже будущих. Частично отказываясь от текущего потребления в пользу увеличения будущего потребления, человек часть своих средств размещает на банковском депозите под определенный процент. Этот процент представляет собой не что иное, как плату за отказ от текущего потребления. Данная концепция подводит нас к тому, что разновременные денежные потоки необходимо приводить к одному моменту времени через ставку дисконтирования. Анализ и оценка дисконтированного денежного потока лежат в основе многих моделей, используемых в теории финансов, а также служат базой для принятия инвестиционных решений ³ .
Концепция риска и доходности	суть которой заключается в том, что инвестор, принимая финансовые решения, действует в условиях неопределенности. Вкладывая денежные средства в те или иные финансовые активы, инвестор естественно стремится получить определенный доход на вложенный капитал, однако этот будущий доход не гарантирован. Любые инвестиции на финансовом рынке сопряжены с риском, и стремление к получению большей доходности несет в себе потенциальную угрозу потери инвестированного капитала, так как инвестор вынужден приобретать более рискованные финансовые активы. Поэтому важно сопоставлять показатели доходности и риска и принимать взвешенные решения, при этом необходимо использовать современные методы управления риском, такие как страхование, хеджирование, диверсификация ⁴ .
Концепция структуры капитала	построена на том, что компании в своей деятельности используют как собственный, так и заемный капитал, каждый из которых имеет конкретную стоимость. Как правило, собственный капитал стоит дороже, а заемный дешевле. Однако чрезмерное увлечение заемным капиталом чревато

² Исхакова З. Р. Современные подходы к анализу финансового состояния организации // Молодой учёный. 2016. № 1 (январь). С. 371 - 375.

³ Градов А.П. Экономическая стратегия фирмы. СПб., 2016. С. 95.

⁴ Иванова А. А. Финансовые стратегии российских предприятий // Молодой ученый. 2018. № 39 (225). С. 75.

1	2
	в соотношении собственного и заемного капитала с тем, чтобы средневзвешенная стоимость капитала была минимальной, что в конечном счете должно способствовать росту стоимости бизнеса. Теория структуры капитала охватывает вопросы дивидендной политики и асимметрии информации ⁵ .
Концепция агентских отношений	заключается в том, что интересы менеджеров (агентов), которых нанимают собственники (принципалы) для управления компанией, зачастую расходятся. Собственники компании заинтересованы в росте стоимости бизнеса, наемный менеджер, как профессионал, должен обеспечить данный рост. Однако предоставление менеджерам права принятия решений относительно деятельности компании и использования финансовых ресурсов создает потенциальный конфликт, так как у менеджеров могут быть свои интересы, отличные от интересов собственников. Менеджер заинтересован в высокой заработной плате, дополнительных бонусах и других привилегиях, что означает вычет из доходов собственников. В связи с этим собственники вынуждены нести расходы, связанные с контролем за деятельностью, что ведет к возникновению агентских затрат ⁶ .
Концепция эффективности финансовых рынков	предполагает, что в ценах финансовых активов учтена вся известная информация. В данной концепции под термином «эффективность» понимается не операционная, а информационная эффективность. Концепция эффективности рынков строится на следующих предпосылках: – информация является общедоступной и все инвесторы получают ее одновременно; – на рынке присутствует много продавцов и покупателей, совершающих регулярные операции в больших объемах, и действия отдельных участников рынка не могут повлиять на общий уровень цен; – все инвесторы действуют рационально и нацелены на получение максимального дохода. В реальной жизни эти предпосылки не соблюдаются или соблюдаются частично, в связи с чем различают слабую, умеренную и сильную формы эффективности рынков ⁷ .

Финансовая роль в деятельности транспортного предприятия, оказывающих общественные услуги на муниципальном и межмуниципальном транспорте регулярных маршрутах проявляется в обеспечении финансовыми ресурсами потребностей от перевозочной деятельности.

Выделим на рисунке 1 основные роли финансов в хозяйственной деятельности предприятий.

На рисунке 2 представлены стадии воспроизводственного процесса.

⁵ Иванова А. А. Финансовые стратегии российских предприятий // Молодой ученый. 2018. № 39 (225). С. 75.

⁶ Градов А.П. Экономическая стратегия фирмы. СПб., 2016. С. 102.

⁷ Там же. С. 105.

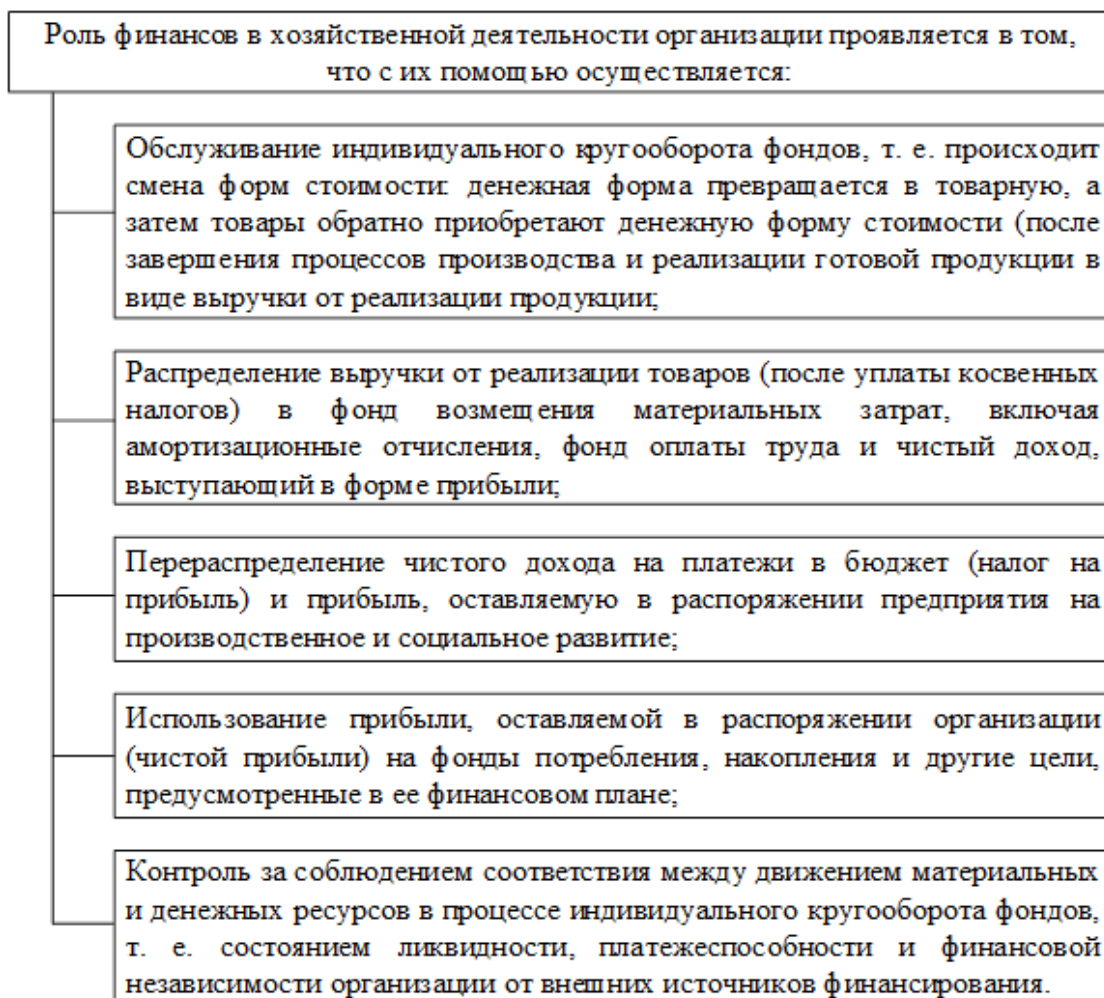


Рисунок 1 – Основные роли финансов в хозяйственной деятельности предприятий



Рисунок 2 – Стадии воспроизводственного процесса

Рассмотрим основные задачи деятельности предприятий на стадиях воспроизводственного процесса (таблица 3).

Таблица 3 – Задачи, решаемые финансами предприятия на стадиях воспроизводственного процесса

Этап	Задачи
Финансирование	Формирование финансовых ресурсов предприятия, оценка издержек привлечения собственных и заемных средств, сравнительная оценка эффективности использования внутренних и внешних источников финансирования для предприятий различных организационно-правовых форм. На этой стадии также решаются вопросы организации и техники привлечения средств из различных источников (организация эмиссии акций и облигаций, привлечение кредитов)
Инвестирование	Под <i>инвестированием</i> здесь понимается вложение денег с целью извлечения дохода. Определение целесообразности инвестиций, а также решение частных вопросов, связанных непосредственно с процессом инвестирования. Инвестиции включают: инвестиции в основные факторы производства (формирование, прирост, обновление и возмещение основных средств); инвестиции, связанные с оптимизацией размера и структуры оборотных средств; инвестиции на подготовку и переподготовку персонала и т.д., однако сам факт инвестирования обуславливается финансами предприятия. Кроме того, поскольку финансовые ресурсы, находящиеся в распоряжении предприятия, всегда ограничены, а возможности их использования безграничны, то важно уметь сравнить различные направления инвестирования и правильно выбрать наилучшее
Производство	Обеспечение производственного цикла предприятия
Реализация продукции	Формирование бюджетов предприятия (бюджетирование как инструмент финансового планирования), проведение план-фактного анализа, выяснение причин отклонений и принятие на этой основе управленческих решений (бюджетирование как управленческая технология)
Распределение финансовых результатов	Оптимизация налогообложения, распределение прибыли на потребляемую и накапливаемую, определение структуры потребляемой прибыли
Обеспечение устойчивости воспроизводственного процесса	Осуществление финансового планирования и контроля. Создание резервных фондов, формирование страховых запасов

Финансы организаций по различному виду деятельности являются единой финансовой базой для всей страны. Финансы играют ведущую роль в данной системе, так как занимают особую часть абсолютно всех финансовых отношений в области общественного производства, при котором происходит создание инновационного продукта, народного богатства и общенационального дохода – все это является ведущими источниками финансовых ресурсов страны⁸.

⁸ Кузнецова Е.И. Финансы. Денежное обращение. Кредит. М., 2012. С. 114.

Сумма финансовых средств и возможных поступлений, у обладающего распоряжением хозяйственного субъекта, определяет как финансовые ресурсы транспортной организации. Финансовые ресурсы образуются путем формирования привлеченных и собственных средств. Первостепенным критерием образования личных денежных ресурсов транспортных корпораций является прибыль.

Прибыль – это материальная ценность, выраженная в виде финансовых накоплений, образуемых организациями независимо от частной или муниципальной формы собственности. В результате данная финансовая категория является результатом экономического процесса в деятельности транспортной организации⁹.

Прибыль транспортных организаций регулирует следующие направления:

- главный денежный источник ресурсов для полного производства услуг в сфере транспорта;
- источник формирования доходов государственного бюджета за счет налогов, выплачиваемых транспортной организацией.

В прибыли заинтересованы не только государство, но и хозяйствующие субъекты, служащие, работники. Прибыль показывает, что денежно-хозяйственные отношения позволяют развивать производственный процесс транспортных организаций, при этом направлении ежегодное превышение прибыли транспортных организаций подтверждает масштабное увеличение денежных резервов транспортных организаций что в свою очередь укрепляет денежную систему государства. Помимо прибыли на хозяйствующих субъектах транспортной сферы деятельности находятся различные источники формирования денежных ресурсов в результате формирования собственных средств: денежные фонды (резервный фонд, амортизационный, уставный фонд, фонд развития производства, и др.).

Собственные средства транспортного предприятия образуется при начальном открытии организации, за счет внесения акционерами денежных средств для формирования уставного капитала организации. Акционеры инвестируют

⁹ Мишин Ю.В. Слагаемые конкурентоспособности // РИСК. 2016. № 1. С. 41 - 45.

денежные средства для получения прибыли. Таким образом на предприятии образуются собственные средства. Последующим этапом формирования денежных средств организаций может являться прибыль, полученная в результате эмиссии акций, облигаций, которые сформирует бюджет организации¹⁰.

Основная часть собственного капитала любого предприятия представлена уставным капиталом. Этот капитал отражен в составленном учредителем уставе. Учредительные документы, а именно устав является основополагающим документом в период существования организации частной формы собственности.

На начальном этапе формирования производственного процесса организации роль уставного капитала имеет важную составляющую в жизни предприятия.

Уставный капитал является гарантом надежности организации для кредиторов. Согласно внесенной доле финансовых средств в уставный капитал определяется роль каждого участника в управлении предприятием.

Помимо уставного капитала в организации формируется резервный капитал, который направлен на возмещение убытков от неудавшихся производственных процессов, а также резервный капитал служит «спасательной подушкой» от неблагоприятных внешних экономических условий.

Безостановочная работа предприятия также обеспечивается наличием резервного капитала. Резервный капитал является гарантом исполнения предприятием своих обязательств¹¹.

Используемые денежные средства в статье собственного капитала организации в настоящее время набирает преимущество в процессе оценки финансовой деятельности организации. В результате стремления многих организаций происходит покрытие потребности в средствах.

Для успешного управления финансами транспортного предприятия, оказывающего услуги по перевозке пассажиров на городских и пригородных маршрутах, является мониторинг и оценка финансового состояния предприятия.

¹⁰ Алексеева А.И. Комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности. М., 2016. С. 124.

¹¹ Любушин Н. П. Экономический анализ. М., 2017. С. 254.

Анализ финансовой устойчивости состоит из трех этапов (таблица 4)¹².

Таблица 4 – Этапы анализа финансовой устойчивости

Название этапа	Суть
1	2
Анализ собственного капитала фирмы	<p>В общем виде методика анализа собственного капитала включает:</p> <p>1 Исследование финансовой отчетности, в ходе которого проводится структурный анализ как в целом величины собственного капитала, так и оценка каждого его элемента.</p> <p>2 Изучение величины и динамики изменения показателя чистых активов на текущий момент времени (путем сравнения их величин), а также его соотношения с источниками формирования собственного капитала.</p> <p>3 Изучение эффективности функционирования собственного капитала за счет установления и оценки величины прироста и качества распределения прибыли, а также анализа показателей рентабельности собственного капитала и финансовой устойчивости.</p> <p>4 Поиск резервов увеличения (прироста) собственного капитала. Для того чтобы принимать обоснованные хозяйственно-управленческие решения, направленные на увеличение собственного капитала, необходимо знать основные резервы такого роста и пути их реализации¹³.</p> <p>При проведении анализа собственного капитала решаются две задачи:</p> <p>а) проверяют обеспеченность им предприятия;</p> <p>б) изучают эффективность использования источников собственных средств. При решении первой задачи определяют оптимальную потребность в собственном капитале и сравнивают ее с фактическим наличием источников собственных средств. Излишек собственного капитала нередко ведет к неэффективному его использованию, недостаток вызывает финансовые затруднения.</p> <p>На первом этапе анализа изучается общий объем формирования собственного капитала, соответствие темпов прироста собственного капитала темпам прироста активов и объема реализуемой продукции предприятия, динамика удельного веса собственных ресурсов в общем объеме формирования финансовых ресурсов в предплановом периоде. Кроме того, на данном этапе анализа рассматриваются источники формирования собственного капитала. В первую очередь изучается соотношение внешних и внутренних источников формирования собственного капитала, а также стоимость привлечения собственного капитала за счет различных источников.</p> <p>На втором этапе анализа исследуется движение собственного капитала.</p> <p>На третьем этапе проводится анализ финансовых коэффициентов¹⁴.</p>
Анализ коэффициентов финансовой устойчивости	<p>Практика финансового анализа выработала основные методы чтения финансовых отчетов, среди них можно выделить следующие:</p> <ul style="list-style-type: none"> - горизонтальный анализ; - вертикальный анализ; - трендовый анализ; - метод финансовых коэффициентов; - сравнительный анализ; - факторный анализ.

¹² Садчикова Д. Н. Проблемы экономического анализа на предприятиях // Молодой ученый. 2017. № 2 (136). С. 494 - 496.

¹³ Конакова В. Проблемы финансовой устойчивости предприятия // Молодой ученый. 2018. № 44 (230). С. 78.

¹⁴ Там же. С. 81.

1	2
	<p>Горизонтальный (временной) анализ – сравнение каждой позиции отчетности с предыдущим годом.</p> <p>Вертикальный (структурный) анализ – определение структуры итоговых финансовых показателей с выявлением влияния каждой позиции отчетности на результат в целом.</p> <p>Трендовый анализ – сравнение каждой позиции отчетности с рядом предшествующих периодов и определение тренда, т.е. основной тенденции динамики показателя, очищенной от случайных влияний и индивидуальных особенностей отдельных периодов. С помощью тренда формируются возможные значения показателей в будущем, а, следовательно, ведется перспективный прогнозный анализ.</p> <p>Сравнительный (пространственный) анализ – это как внутривозвратное сравнение по отдельным показателям фирмы, дочерних фирм, подразделений, цехов, так и межхозяйственное сравнение показателей данной фирмы с показателями конкурентов, со среднеотраслевыми и средними общеэкономическими данными.</p> <p>Анализ относительных показателей (коэффициентов) – расчет отношений данных отчетности, определение взаимосвязи показателей.</p> <p>По Ефимовой, факторный анализ – это анализ влияния отдельных факторов на результативный показатель с помощью детерминированных или стохастических приемов исследования. При этом факторный анализ может быть как прямым, т.е. заключающимся в раздроблении результативного показателя на составные части, так и обратным, когда отдельные элементы соединяются в общий результативный показатель.</p> <p>Целью данной работы является оценка финансовой деятельности предприятия за анализируемые периоды. Соответственно данной цели определяется методика и система показателей анализа.</p> <p>Методика анализа финансового состояния предприятия должна состоять из трех больших взаимосвязанных блоков:</p> <ul style="list-style-type: none"> - анализ экономического потенциала хозяйствующего субъекта, который включает анализ имущественного положения: состава и динамики имущества предприятия и источников его формирования (построение аналитического баланса, вертикальный анализ баланса, горизонтальный анализ, изучение качественных сдвигов в имущественном положении); - анализ финансового положения предприятия на основе финансовых коэффициентов, включающий оценку результативности (деловой активности и рентабельности), финансовой устойчивости, ликвидности, платежеспособности и кредитоспособности предприятия; - разработка возможных перспектив развития предприятия. <p>Метод оценки финансовой устойчивости предприятия с помощью использования абсолютных показателей основывается на расчете показателей, которые с точки зрения данного метода наиболее полно характеризуют финансовую устойчивость предприятия. К абсолютным показателям при оценке финансовой устойчивости предприятия относятся:</p> <ul style="list-style-type: none"> - общая величина собственных оборотных средств; - общая величина запасов и затрат

1	2
Определение типа финансовой устойчивости	<p>Финансовая ситуация предприятия характеризуется четырьмя показателями финансовой устойчивости: Абсолютная финансовая устойчивость – дает понять, что запасы предприятия полностью покрываются собственными оборотными средствами. Стопроцентная финансовая устойчивость говорит о том, что организация не зависит от внешних кредиторов; Нормальная финансовая устойчивость – дает понять, что запасы предприятия покрываются суммой собственных оборотных средств и долгосрочных заемных средств. Согласно теории финансового менеджмента данный показатель является для предприятия наиболее приемлемым; Неустойчивое финансовое положение – говорит о нарушении платежеспособности предприятия, при этом сохраняется возможность восстановления равновесия. Для этого необходимо полнить источники собственных средств, сократить объем дебиторской задолженности, ускорить оборачиваемости запасов. Если величина заемных средств не превышает суммарной стоимости сырья, материалов и готовой продукции, финансовая неустойчивость считается допустимой; Кризисное финансовое состояние (абсолютная неустойчивость) – характеризует состояние предприятия близкого к банкротству, когда сумма денежных средств, краткосрочных ценных бумаг и дебиторской задолженности не могут покрыть даже кредиторской задолженности и просроченных ссуд. В финансовом менеджменте также выделяют проблему избыточной финансовой устойчивости, когда количественные индикаторы финансовой устойчивости завышены (это не показатель того, что предприятие слишком хорошо функционирует). Это говорит о неэффективном управлении активами и источниками финансирования, предприятием в целом. Замедляются темпы развития предприятия, так как оно отягощено излишними резервами и запасами. Стабилизация финансового состояния фирмы во многом зависит от контроля дебиторской задолженности и сокращения продолжительности ее оборота, контроля поступления денежных средств от покупателей, повышения удельного веса собственного капитала в структуре оборотных активов, ведения и улучшения контроля за расходами.</p>

1.2 Особенности деятельности предприятий оказывающих услуги по перевозке пассажиров

Транспортная деятельность включает в себя большой набор взаимосвязанных подотраслей, которые образуют транспортную отрасль, обладающей едиными законами развития, схожестью производственными процессами и назначением предоставляемой услуги. На рисунке 3 изобразим какой транспорт включен в отрасль экономики ¹⁵.

¹⁵ Комарова Т.М. Транспортные коридоры как фактор экономического развития региона (на примере Еврейской Автономной области) [Электронный ресурс] // Библиотека-онлайн : офиц. сайт. URL: <http://www.ebiblioteka.ru> (дата обращения : 12.05.2019).

Транспорт, оказывающий услуги по перевозке пассажиров, как отрасль экономики представляет				
Железнодорожный	Автомобильный	Речной	Морской	Воздушный

Рисунок 3 – Транспорт, оказывающий услуги по перевозке пассажиров, как отрасль экономики

Каждая отрасль обладает определенным количеством особенностей. Транспорт не исключение, рисунок 4 ¹⁶.

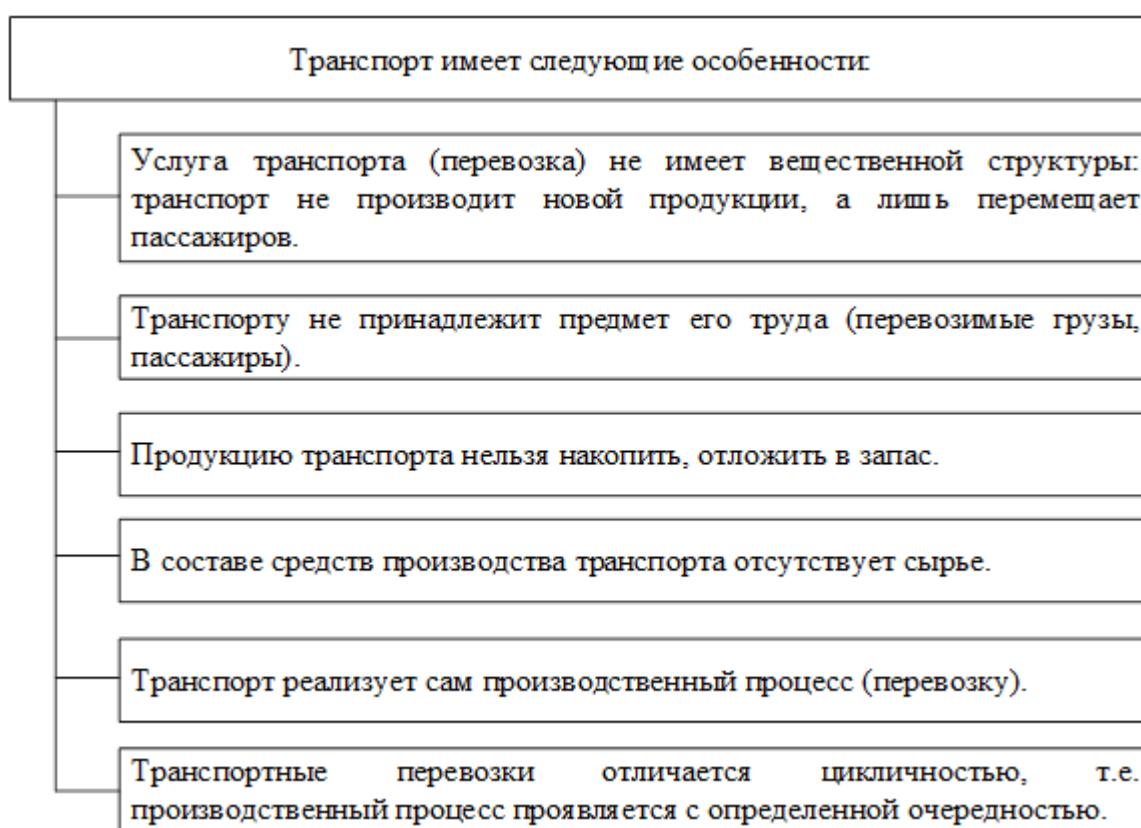


Рисунок 4 – Особенности транспорта

На основании предложенного рисунка 4 выделим что транспортные компании осуществляют важную функцию связующего звена между социально значимыми объектами городских районов.

Стоит так же отметить длительность производственного цикла. Он состоит

¹⁶ Дунаев О.Н. Транспорт решающий фактор конкурентоспособности Российской экономики в условиях глобализации [Электронный ресурс] // Институт непрерывного образования : офиц. сайт. URL : <http://dvo.sut.ru/libr/history/i299mez2/7.htm> (дата обращения : 22.05.2020).

из трех этапов.

В структуре автомобильного транспорта, направленного на оказание регулярных услуг по перевозке пассажиров, существует жесткая конкуренция между участниками рыночных отношений в данной сфере. Происходит борьба за увеличение прибыльности маршрутов, привлечения наибольшего числа пассажиров, которая за частую сопровождается нарушениями безопасности дорожного движения.

Выделим преимущества автомобильного транспорта по отношению к другим видам транспорта, рисунок 5¹⁷.

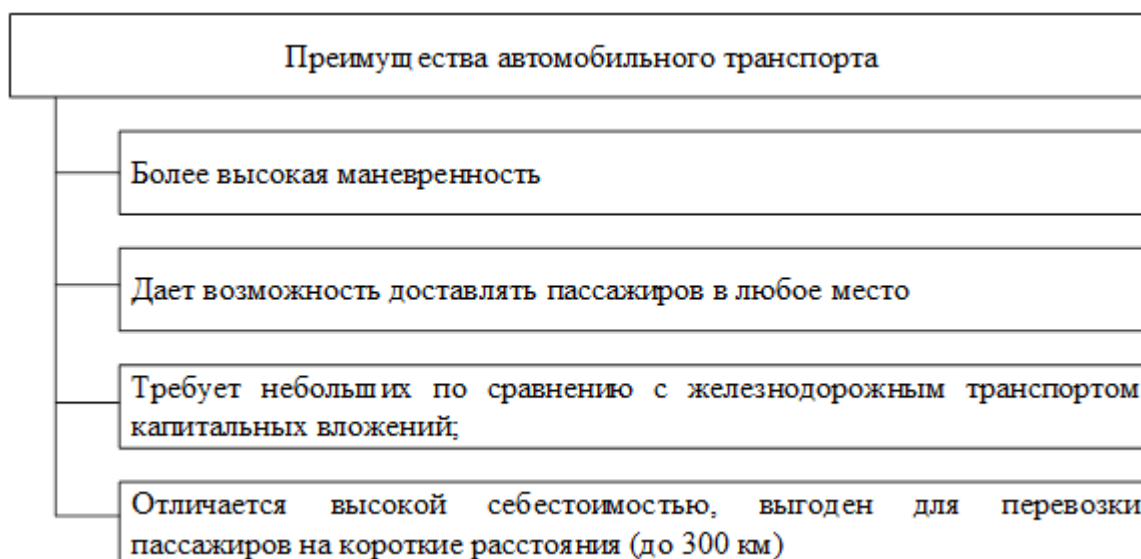


Рисунок 5 – Преимущества автомобильного транспорта

Данные преимущества, представленные на рисунке 5, зачастую удовлетворяют запросы большинства пассажиров. Поэтому автомобильный транспорт является наиболее востребованным по настоящее время.

В транспортных предприятиях финансовые ресурсы существуют в формах:

- как финансовые накопления и доходы, т. е. собственные средства;
- как поступления извне, т. е. привлеченные и заемные средства. Они используются для процесса производства или реализации услуги, а также

¹⁷ Телелюева Л. Н. Особенности основных форм управления и анализ финансовых проблем деятельности транспортных предприятий // Вопросы экономики и управления. 2016. № 5.1 (7.1). С. 87 - 90.

производства капитала и рабочей силы.

Транспортные предприятия используют финансовые ресурсы для исполнения представленных следующих обязательств:

– для государства, это могут быть выплаты в бюджет, возмещение бюджетной ссуды и выплата ссудного процента, платежи в бюджетные и внебюджетные фонды;

– для кредиторов может быть погашение краткосрочных долговых обязательств, оплата процентов за использование кредита;

– для акционеров – оплата дивидендов ¹⁸.

Привлеченные средства, используемые для пополнения финансовых ресурсов организаций в автобусной сфере помимо собственных средств:

– заемные средства выступают в виде кредита и облигаций;

– акционерного капитала, в процессе выпуска ценных бумаг, а также продажи;

– долевых средств учредителей при реализации определенного инвестиционного проекта.

Выручка пассажирских предприятий, выполняющие перевозку пассажиров по маршрутам городского пользования предполагает доходы, заработанные от основного перевозочного процесса, а также других услуг. Основную часть доходов организации транспортной сферы, получают от перевозки пассажиров на муниципальных и межмуниципальных маршрутах.

Доходы организаций в сфере транспорта в первую очередь зависят от объема предоставляемых услуг, установленных тарифов по перевозке пассажиров, а также установленных цен за предоставленную услугу.

Для разработки транспортного тарифа, в первую очередь учитывают вид транспортного средства, дальность перевозки. Для более эффективного применения тарифов разработали классификацию, которые зависят от уровня тарифов и распределяют на фиксированные, регулируемые, договорные и свободные

¹⁸ Телелюева Л. Н. Особенности основных форм управления и анализ финансовых проблем деятельности транспортных предприятий // Вопросы экономики и управления. 2016. № 5.1 (7.1). С. 87 - 90.

(таблица 5) ¹⁹.

Таблица 5 – Классификация тарифов

Название	Суть
Фиксированные тарифы	на железнодорожном транспорте централизованно устанавливает Министерство транспорта и связи РФ по согласованию с государственными органами. Они являются обязательными к применению для всех участников транспортного процесса, используются при осуществлении перевозок железнодорожным транспортом.
Регулируемые тарифы	организации транспорта устанавливают самостоятельно с учетом системы налогового регулирования доходов предприятия. Они могут вводиться на период стабилизации цен.
Договорные тарифы	устанавливают организации транспорта по соглашению с заказчиками, исходя из необходимых затрат на перевозки (работы, услуги) и нормального уровня их рентабельности, регулируемого и утвержденного государственными органами (примерно 35 % расходов).
Свободные тарифы	организации транспорта устанавливают самостоятельно с учетом спроса и предложения на рынке транспортных услуг. Решение об их введении принимают государственные органы.

В организациях сферы транспорта для планирования необходимы затраты (расходы):

- расходы по обычным видам деятельности (перевозки).
- остальные расходы – сумма плановых производственных и чрезвычайных расходов автотранспортной организации ²⁰.

Выручка от перевозочной деятельности транспортных организаций определяет результаты эксплуатации транспортного средства, вспомогательных процессов, и других производственных операций.

Выручка от использования транспортного средства рассчитывается как деление доходов в результате выезда на рейс работы и эксплуатационными расходами транспортного средства.

Налогообложение прибыли транспортных организаций осуществляется в

¹⁹ Шальнова Н. С. Проблемы и перспективы развития пассажирского транспорта // Молодой ученый. 2011. № 12 (35). Т. 1. С. 61 - 64.

²⁰ Телелюева Л. Н. Особенности основных форм управления и анализ финансовых проблем деятельности транспортных предприятий // Вопросы экономики и управления. 2016. № 5.1 (7.1). С. 87 - 90.

соответствии с Налоговым кодексом РФ. Для организаций в сфере общественного транспорта распространяются льготы, направленные на развитие данной отрасли. Выручка, не распределенная на транспортном предприятии, направляется в первую очередь на усовершенствование производственной базы, обновление технического парка предприятия, социальное развитие сотрудников предприятия.

Главной особенностью предприятий в сфере общественного транспорта, что наибольшим удельный вес в активах занимает транспортные средства – они же основные средства, стоимость транспортных средств погашается в результате начисления амортизации.

Для организаций в сфере транспорта важным показателем эффективности предприятия говорит преобладании внеоборотного капитала над оборотным в несколько раз. Для поддержания транспортных средств организации в эффективном состоянии, предприятию необходимо заботиться о наличии оборотных средств – запасов, для обслуживания транспортных средств. Для этого предприятию необходимо иметь чуть меньше 10 % от стоимости всех транспортных средств.

Так же стоит отметить, что в организациях в сфере транспорта наименьший удельный вес в основных средствах предприятия занимают здания сооружения, техника и оборудование.

Оборотные активы занимают так же одну не мало важную часть в жизни организации в сфере общественного транспорта. К оборотным активом – запасам в первую очередь можно отнести: зап. части на автобусы, горюче-смазочные материалы, резина. Данные запасы должны храниться на предприятии в должном количестве.

1.3 Зарубежная практика предприятий оказывающих услуги по перевозке пассажиров

На сегодняшний день в мире до сих пор отсутствует единый подход к выбору самой прибыльной модели управления деятельностью пассажирского общественного транспорта. В дополнении до сих пор не разработана модель

управления деятельности пассажирского транспорта в мегаполисах.

Рассмотрим покрытие эксплуатационных расходов по источникам (таблица 6).

Таблица 6 – Распределение эксплуатационных расходов их покрытия по источникам

Страна	Доля покрытия эксплуатационных расходов по источникам финансирования, в процентах		
	государственный бюджет	муниципальный бюджет	оплата проезда населением
Германия	5	33	62
Швейцария	-	28	72
Франция	24	33	43
Нидерланды	78	–	22
Италия	61	9	30
Австрия	–	52	48
Великобритания	-	32	68
Швеция	3	57	40

Эксплуатационные затраты, выделенные долей согласно источнику финансирования выделяется следующими факторами:

- государственными спецификой политики налогово-бюджетной;
- степенью общественной ориентации экономик.

В определенных странах процедуры, с помощью которых осуществляется финансирование, определяется его размер, вспомогательное присутствие субъектов или местных органов самоуправления, степень вмешательства органов управления, уровень и возможность получения капитала частной собственности, определение ответственности показателей финансирования общественного транспорта по перевозке пассажиров.

Взаимодействие фактора связанные степенью общественной ориентации больше всего заметно в странах: Италия, Нидерланды, Швеция, так как в этих странах доля денежных средств покрывает до 40 % расходов на общественном транспорте по перевозке пассажиров.

Одновременно в Англии, Германии выделенная доля составляет 60 - 70 %.

А для остальных стран Западной Европы колеблется в пределах 48 % ²¹.

Выделим налоги, при оплате которых финансируется городской пассажирский транспорт.

Определяют налогов по следующим видам, выделенные на рисунке 6, финансы которых направляются непосредственно на поддержку городского пассажирского транспорта.

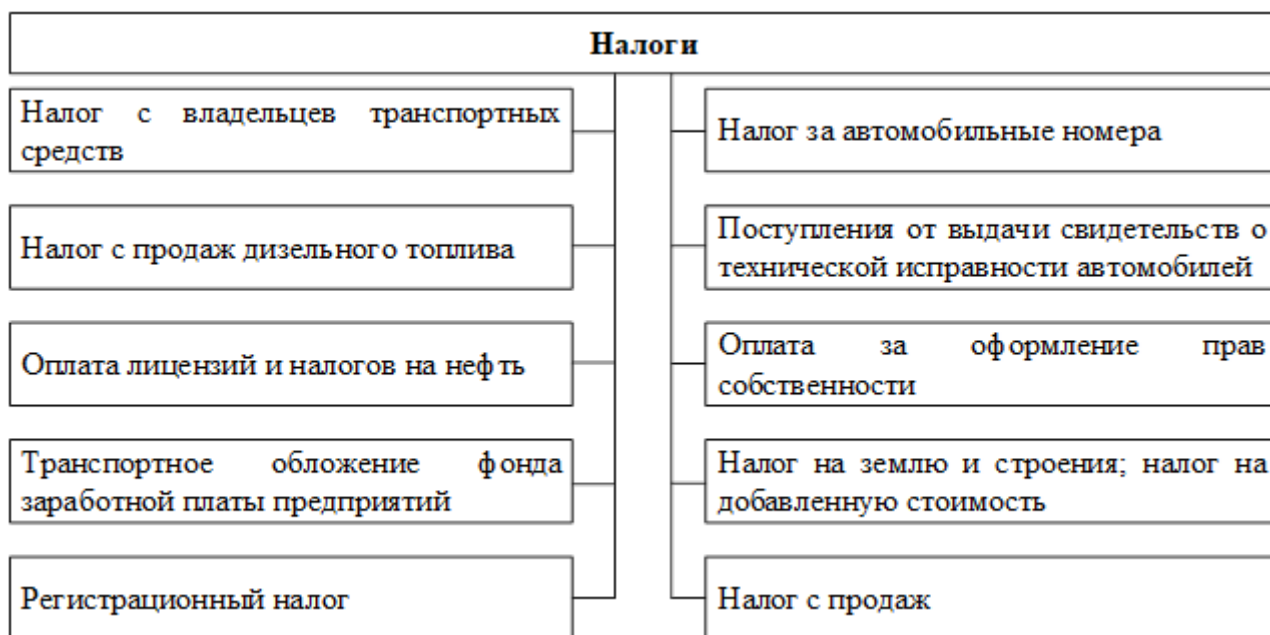


Рисунок 6 – Перечень налогов, из сумм которых финансируется общественный транспорт

Помимо этого, налоговые организации применяют довольно часто снижение налоговых обязательств перед предприятиями осуществляющих перевозки пассажиров на городских и пригородных регулярных маршрутах.

Используемые тарифы предприятиями осуществляющих перевозки пассажиров на городских и пригородных регулярных маршрутах регулируют и устанавливают местными органами власти в соответствии с Федеральными законами. Рассмотрим на рисунке 7 основные условия в формировании уровня тарифов.

²¹ Шальнова Н. С. Проблемы и перспективы развития пассажирского транспорта // Молодой ученый. 2011. № 12 (35). Т. 1. С. 61 - 64.

Условия	
1	величина усредненного тарифа на одну поездку не должна составлять более 3 – 4 % уровня суточного прожиточного минимума населения;
2	величина указанного тарифа не может превышать часовых расходов на эксплуатацию личного автомобиля наиболее распространенного в городе типоразмера.

Рисунок 7 - Основные условия в формировании уровня тарифов

Зарубежный опыт в реструктуризации предприятий осуществляющих перевозки пассажиров на городских и пригородных регулярных маршрутах в настоящее время до сих пор определяет вопрос о финансовом состоянии предприятий в условиях неопределенности. В настоящее время предприятия осуществляющие перевозки пассажиров на городских и пригородных регулярных маршрутах убыточны, поэтому предприятиям оказывается поддержка из бюджетов городского и областного. Финансирование транспортных предприятий при помощи поддержки субсидиями из бюджетов более-менее лояльно справляется развиваться, но проблемы финансовой устойчивости транспортных общественных предприятий остаются актуальны.

2 ОЦЕНКА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ, ОКАЗЫВАЮЩИХ УСЛУГИ ПО ПЕРЕВОЗКЕ ПАССАЖИРОВ НА РЕГУЛЯРНЫХ ГОРОДСКИХ И ПРИГОРОДНЫХ МАРШРУТАХ НА ПРИМЕРЕ МП «АВТОКОЛОННА 1275»

2.1 Анализ рынка транспортных услуг

Проведем анализ основных экономических показателей состояния городского пассажирского транспорта в условиях Амурской области на примере МП «Автоколонна 1275» за 2017 - 2019 г. (таблица 7).

Таблица 7 – Анализ основных экономических показателей муниципального предприятия «Автоколонна 1275» за 2017 - 2019 годы

Показатели	2017	2018	2019	Абсолютное отклонение 2018 - 2017гг. (плюс / минус)	Абсолютное отклонение 2019 - 2018 гг. (плюс / минус)
Выручка, тыс. руб.	269865	240326	249885	-29539	9559
Себестоимость, тыс. руб.	239215	234423	240065	-4792	5642
Стоимость ОС, тыс. руб.	33592	25561	22046	-8031	-3515
Чистая прибыль, тыс. руб.	15903	-1665	-3152	-17568	-1487
Пассажиропоток, тыс. чел.	7343,7	6461,7	6507,7	-882	46
Фондоотдача, тыс. руб.	8,03	9,4	11,3	1,37	1,9
Размер автопарка (автобусы), ед.	106	79	78	-27	-1
Более 10 лет, ед.	48	19	16	-29	-3
7-10 лет, ед.	2	1	42	-1	41
До 7 лет, ед.	56	59	20	3	-39

В представленной таблице 7, выручка предприятия за анализируемый период уменьшилась, это связано за счет уменьшения пассажиропотока у транспортного предприятия. Себестоимость за анализируемый период увеличилась, данный показатель вырос за счет увеличения фонда оплаты труда работников предприятия за 2019 год по сравнению с 2018 годом на 3,3 %; увеличения

стоимости горюче-смазочных материалов за 2019 год по сравнению с 2018 годом на 16,3 %. За 2018 - 2019 гг. муниципальное предприятие работало в убыток, что подтверждает не благоприятное положение на предприятии. Автопарк предприятия так же подвергся сокращению на 28 единиц. Данный анализ показал, больше половины экономических показателей транспортного предприятия имеет отрицательную динамику.

Проведем анализ финансового состояния городского пассажирского транспорта в условиях Амурской области на примере МП «Автоколонна 1275» за 2017 - 2019 г.

Муниципальное предприятие «Автоколонна 1275» имеет основные фонды, которые состоят из пассивных и активных фондов. К активным фондам определяют машины и оборудование, к пассивным – здания, сооружения и прочие виды основных средств. Рассмотрим структуру основных фондов муниципального предприятия «Автоколонна 1275».

Таблица 8 – Структура основных фондов муниципального предприятия «Автоколонна 1275» за 2018 и 2019 годы

Наименование группы	Стоимость, тыс. руб.		Удельный вес, в процентах		Абсолютное отклонение (плюс / минус)	
	2018 год	2019 год	2018 год	2019 год	стоимость, (тыс. руб.)	удельный вес (в процентах)
Здания	11514	12329	4,71	5,43	815	0,72
Машины и оборудование	6021	6021	2,46	2,66	0	0,2
Транспортные средства	225942	207547	92,45	91,53	-8395	-0,92
Производственный и хозяйственный инвентарь	180	223	0,08	0,10	43	0,02
Офисное оборудование	168	168	0,07	0,07	0	0
Сооружения	478	478	0,19	0,21	0	0,02
Другие виды основных средств	72	0	0,04	0	-72	-0,04
Всего	244376	226765	100	100	-17611	0

На представленной таблице 8, где рассмотрена структура основных средств муниципального предприятия «Автоколонна 1275», явно представлено, что

структура организации стабильна. В структуре основных фондов организации преобладают транспортные средства. Тем не менее в 2019 году произошло уменьшение транспортных средств на 0,92 % по сравнению с 2018 годом. В 2019 году произошло увеличение производственного и хозяйственного инвентаря на 43 тыс. руб. по сравнению с 2018 годом.

На основании данных бухгалтерского баланса муниципального предприятия «Автоколонна 1275» проанализируем движение основных средств, представленных в таблицах 9, 10.

Таблица 9 – Анализ движения основных фондов МП «Автоколонна 1275» за 2018 год

в тыс. руб.

Наименование группы	Остаток на начало периода	Поступило	Выбыло	Остаток на конец периода
Здания	11514	814		12329
Машины и оборудование	6021			6021
Транспортные средства	225942		18395	207547
Производственный и хозяйственный инвентарь	180	43		223
Офисное оборудование	168			168
Сооружения	478			478
Другие виды основных средств	72		72	0
Всего	244376	857	18467	226765

Таблица 10 – Анализ движения основных средств МП «Автоколонна 1275» за 2019 год

в тыс. руб.

Наименование группы	Остаток на начало периода	Поступило	Выбыло	Остаток на конец периода
Здания	12329			12329
Машины и оборудование	6021			6021
Транспортные средства	207547	5975	5320	208202
Производственный и хозяйственный инвентарь	223			223
Офисное оборудование	168			168
Сооружения	478			478
Другие виды основных средств	0			0
Всего	226765	5975	5320	227421

Проведенный анализ движения основных средств установил, что в 2019 году остатки основных средств в начале года уменьшились на 17611 тыс. руб. по сравнению с 2018 годом.

Для определения показателей движения и технического состояния основных средств рассчитаем коэффициенты выбытия, коэффициент обновления, срок обновления и коэффициент замены.

Вышеперечисленные показатели движения и технического состояния основных средств представлены в таблице 11.

Таблица 11 – Данные о движении и техническом состоянии основных средств за 2018 г. и 2019 г.

Коэффициент	Уровень показателя		Абсолютное отклонение (плюс / минус)
	2018 год	2019 год	
Коэффициент обновления	0,004	0,026	0,022
Коэффициент выбытия	0,081	0,023	-0,058
Срок обновления, лет	286	38	-248
Коэффициент замены	0,046	1,123	1,077

Подставив в формулу коэффициента обновления исходные данные указанные в таблицах 8 и 9, рассчитаем коэффициент обновления:

$$K_{обн2018} = \frac{857}{226765} = 0,004;$$

$$K_{обн2019} = \frac{5975}{227421} = 0,026$$

В 2019 году прослеживается не значительный рост поступления основных фондов по сравнению с 2018 годом. Это связано с приобретением транспортных средств в 2019 г. на сумму 5975 тыс. руб.

Подставив в формулу коэффициента выбытия исходные данные указанные в таблицах 8 и 9, рассчитаем коэффициент выбытия:

$$K_{выбытия2018} = \frac{18467}{226765} = 0,081$$

$$K_{выбытия2019} = \frac{5320}{227421} = 0,023$$

В 2019 году наблюдается положительная динамика роста выбытия основных средств по сравнению с 2018 годом. Это связано с уменьшением выбытия

транспортных средств в 2019 г. по сравнению с 2018 г.

По данным расчетов можно видеть, что в 2018 году наблюдается опережающий рост выбытия основных средств по сравнению с их обновлением: коэффициент обновления равен 0,004, а коэффициент выбытия – 0,081. В 2019 году обновление основных фондов превысило их выбытие, об этом свидетельствует тот факт, что коэффициент выбытия в 2019 году равен 0,023, а коэффициент обновления в аналогичном периоде равен 0,026.

Подставив в формулу коэффициента замены исходные данные указанные в таблицах 8 и 9, рассчитаем коэффициент замены:

$$K_{\text{замены}_{2018}} = \frac{857}{18467} = 0,046$$

$$K_{\text{замены}_{2019}} = \frac{5975}{5320} = 1,123$$

Коэффициент замены в 2018 году у муниципального предприятия меньше, чем в 2019 году и равен 0,046, что свидетельствует о малых темпах замены выбывших основных средств новыми.

Подставив в формулу срока обновления основных фондов и данные таблиц 8 и 9, рассчитаем срок обновления основных фондов:

$$T_{\text{обн}_{2018}} = \frac{244376}{857} = 285,15$$

$$T_{\text{обн}_{2019}} = \frac{226765}{5975} = 37,95$$

Таким образом в 2019 году, срок обновления основных фондов равен 38 лет, следовательно, при неизменности показателей в 2019 году полное обновление основных фондов в 2018 году произойдет через 286 лет.

В результате, исследования и анализа основного капитала муниципального предприятия «Автоколонна 1275», можно сделать предположить, что такое состояние ОС может привести к снижению эффективности.

Проведем анализ бухгалтерского баланса муниципального предприятия «Автоколонна 1275» на основе представленной таблицы 11, разработанной по бухгалтерскому балансу муниципального предприятия (приложение А).

Таблица 12 – Структура активов МП «Автоколонна 1275»

Наименование показателя	Значение, тыс. руб.			Удельный вес, в процентах			Абсолютное отклонение 2019 к 2017 г.	
	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	значение, тыс. руб.	удельный вес, в процентах
I Внеоборотные активы	33592	25561	22046	76,81	60,2	64,66	(11546)	(12,15)
Основные средства	33592	25561	22046	76,81	60,2	64,66	(11546)	(12,15)
II Оборотные активы	10138	16901	12051	23,19	39,8	35,34	1913	12,15
Запасы	2674	5087	3566	6,12	11,98	10,46	919	4,34
Краткосрочная дебиторская задолженность	5740	6930	3587	13,13	16,32	10,52	(2153)	(2,61)
Денежные средства	1724	4884	4898	3,94	11,5	14,36	3174	10,42
Активы всего	43730	42462	34097	100	100	100	(9633)	0,00
Чистый оборотный капитал (за вычетом краткосрочных обязательств)	(37868)	(31503)	(31140)	(86,59)	(74,19)	(91,32)	6728	(4,73)

Активы предприятия за анализируемый период уменьшились на 9 633 тыс. руб. (с 43 730 до 34 097 тыс. руб.).

Уменьшение активов произошло за счет уменьшения внеоборотных активов на 11 546 тыс. руб. и роста оборотных активов на 1 913 тыс. руб.

Основную часть в структуре активов в транспортном предприятии занимают внеоборотные активы.

В общем, уменьшение активов МП «Автоколонна 1275» является отрицательным фактом.

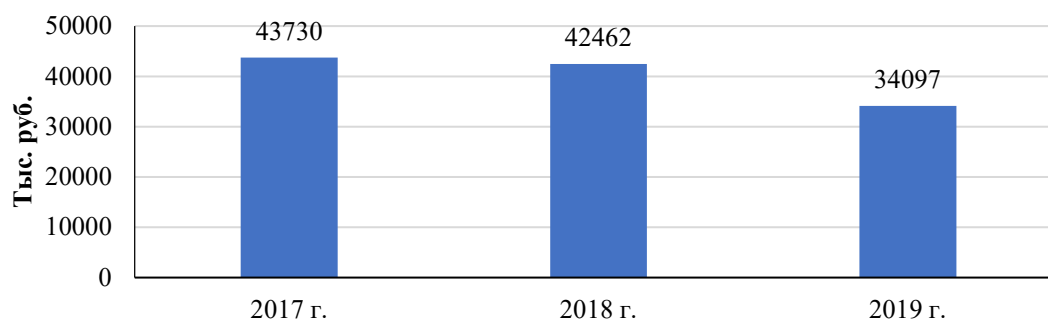


Рисунок 8 – Динамика активов МП «Автоколонна 1275»

Доля основных средств в имуществе на конец анализируемого периода составила 64,66 %. Таким образом, предприятие имеет «тяжелую» структуру

активов. Следовательно, это показывает о высоких накладных расходах и большой чувствительности прибыли муниципального предприятия к изменениям чистой прибыли.

Таким образом, для улучшения финансовой устойчивости муниципальному предприятию важно иметь высокую долю собственного капитала в источниках финансирования.

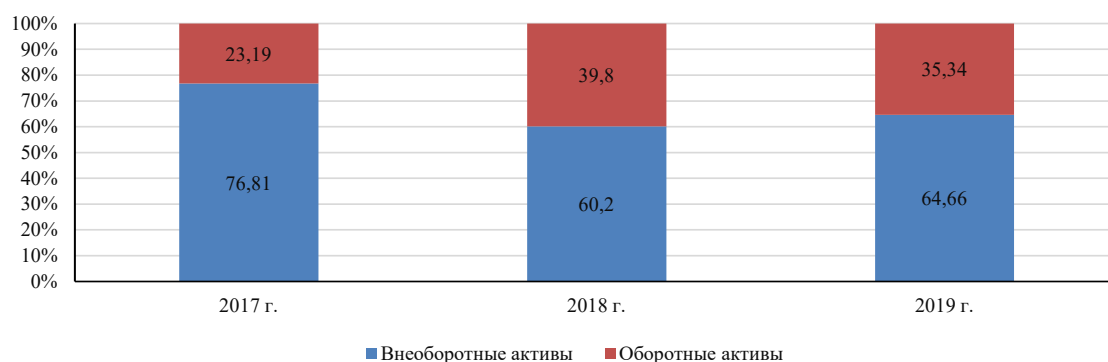


Рисунок 9 – Структура имущества предприятия

В 2019 году анализируемого периода структура имущества характеризуется относительно не высокой долей оборотных активов, которая в течение 3 лет возросла, составив 23,19 % на начало и 35,34 % на конец анализируемого периода.

Внеоборотные активы предприятия за анализируемый период уменьшились с 43 730 до 34 097 тыс. руб.

Уменьшение внеоборотных активов произошло за счет уменьшения основных средств на 11 546 тыс. руб. (с 33 592 до 22 046 тыс. руб.).

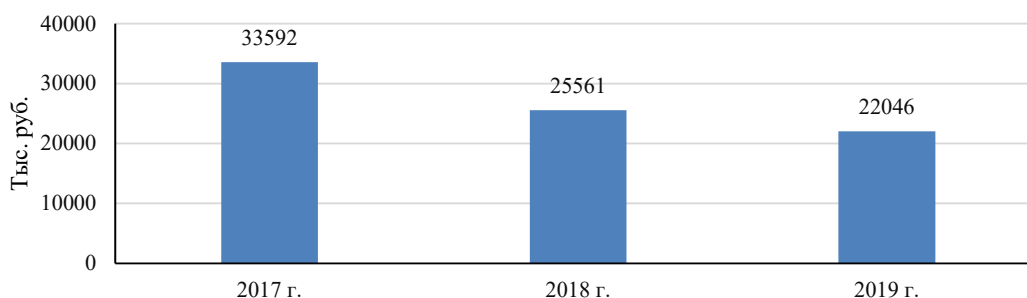


Рисунок 10 – Динамика основных средств предприятия

Структура внеоборотных активов за анализируемый период оставалась не стабильной. В то же время, в анализируемом периоде основная часть внеоборотных активов неизменно приходилась на основные средства (100 %). За анализируемый период в структуре внеоборотных активов доля основных средств не изменилась, оставшись на уровне 100 %.

На конец анализируемого периода структура имущества характеризуется чрезвычайно невысокой долей оборотных активов, которая увеличилась за анализируемые периоды, составив 23,19 % на начало и 35,34 % на конец анализируемого периода.

Оборотные активы муниципального предприятия «Автоколонна 1275» за анализируемый период увеличились с 10 138 до 12 051 тыс. руб. Положительный прирост оборотных активов произошел за счет увеличения следующих составляющих:

- запасов;
- денежных средств.

Структура оборотных активов за анализируемый период существенно изменилась. В то же время, в анализируемом периоде основная часть оборотных активов неизменно приходилась на дебиторскую задолженность.

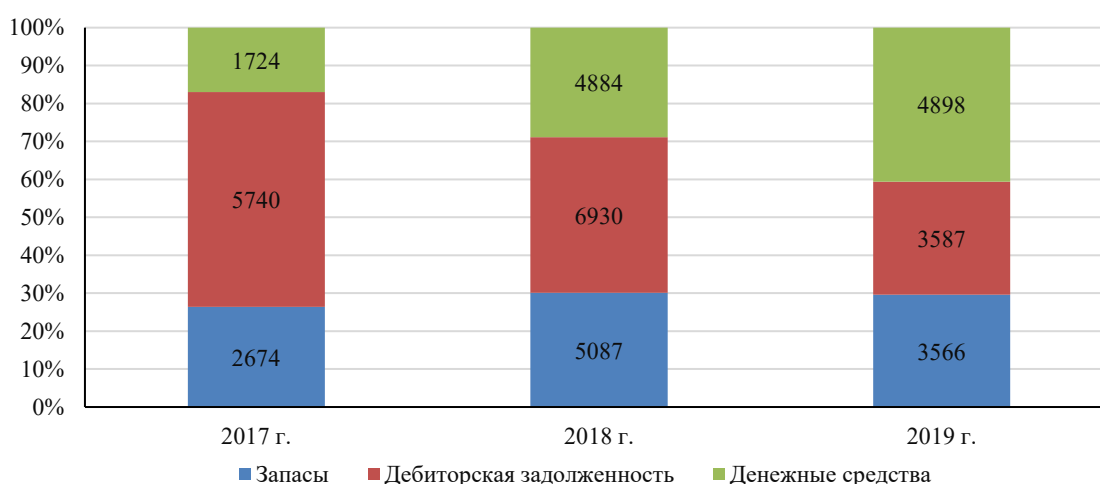


Рисунок 11 – Структура оборотных активов

Стоимость запасов за анализируемый период увеличилась на 28 973 тыс.

руб. (с 2 674 до 3 566), что является негативным изменением, так как при этом длительность оборота запасов возросла.

Доля дебиторской задолженности (краткосрочной и долгосрочной) в оборотных активах уменьшилась с 5 740 тыс. руб. до 3 587 тыс. руб.

На конец анализируемого периода в составе дебиторской задолженности муниципального предприятия имелась только задолженность краткосрочных обязательств перед дебиторами (со сроком погашения в течение 12 месяцев).

Таблица 13 – Структура пассивов МП «Автоколонна 1275»

Наименование показателя	Значение, тыс. руб.			Удельный вес, в процентах			Абсолютное отклонение 2019 г. к 2017 г.	
	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	значение, тыс. руб.	удельный вес, в процентах
I Собственный капитал	-4276	-5942	-9094	-9,78	-13,99	-26,67	-4818	-16,89
Уставный капитал	9378	9378	9378	21,44	22,09	27,5	0	6,06
Переоценка внеоборотных активов	20129	20129	20129	46,03	47,4	59,04	0	13,01
Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	-33783	-35449	-38601	-77,25	-83,48	-113,21	-4818	-35,96
II Долгосрочные обязательства	0	0	0	0	0	0	0	0
Заемные средства	0	0	0	0	0	0	0	0
III Краткосрочные обязательства	48006	48404	43191	109,78	113,99	126,67	-4815	16,89
Кредиторская задолженность	25070	29891	25155	57,33	70,4	73,77	85	16,44
Доходы будущих периодов	22936	18513	18036	52,45	43,59	52,9	-4900	0,45
Пассивы всего	43730	42462	34097	100,00	100,00	100,00	-9633	0,00

Собственный капитал на начало анализируемого периода составил (4 276) тыс. руб., а на конец периода был равен (9 094) тыс. руб. За анализируемый период снизилась сумма собственного капитала на 4 818 тыс. руб. при одновременном уменьшении отношения заемного капитала к собственному на 1,7. Следовательно, финансовая устойчивость организации незначительно улучшилась.

В исследуемом периоде имели место неизменные показатели: переоценка

внеоборотных активов (20 129 тыс. руб.), уставный капитал (9 378 тыс. руб.).

В целом, увеличение непокрытых убытков, свидетельствует об критически не благоприятных изменений трудовой деятельности транспортного предприятия.

Анализ расходов предприятия позволяет выявить основные недостатки в финансировании определенных статей расходов. В результате анализа статей расходов можно отследить динамику увеличения (уменьшения) затрат, что в дальнейшем транспортному предприятию поможет эффективно планировать затраты. Тем самым транспортное предприятие сможет экономить на затратах, в результате чего вырастит прибыль организации.

Рассмотрим таблицу издержек МП «Автоколонна 1275» на оказание услуг за 2019 г. в таблице 14.

Таблица 14 – Смета издержек МП «Автоколонна 1275» на оказание услуг по маршрутным перевозкам.

Показатели	Стоимость затрат, тыс. руб.		Удельный вес, в процентах		Абсолютное отклонение (экономия, перерасход), стоимость затрат, тыс. руб.
	план	факт	план	факт	
Затраты на оплату труда с отчислениями	94301,1	91772,61	35,72	37,08	2528,49
Общепроизводственные расходы	90302,75	75667,62	34,2	30,58	14635,13
Автомобильное топливо	52717,4	49070,09	19,97	19,83	3647,3
Смазочные материалы	901,68	658,55	0,34	0,27	243,126
Ремонт и восстановление авто/резины	529,44	2281,56	0,2	0,92	-1752,12
Эксплуатационный ремонт	18575,29	21237,43	7,04	8,58	-2662,14
Амортизация	6690,4	6777,37	2,53	2,74	-86,97
Итого	264018,1	247465,23	100	100	16552,8

На основании представленной таблицы 13, издержки муниципального предприятия «Автоколонна 1275» сэкономили на 16552,8 тыс. руб. (с 264018,1 тыс. руб. до 247465,23 тыс. руб.). Это обусловлено за счет экономии затрат на смазочные материалы, автомобильное топливо, общепроизводственные

расходы, оплату труда с отчислениями – 17163,6 тыс. руб.

Для более наглядного представления сметы издержек транспортного предприятия построим диаграммы, рисунок 12.

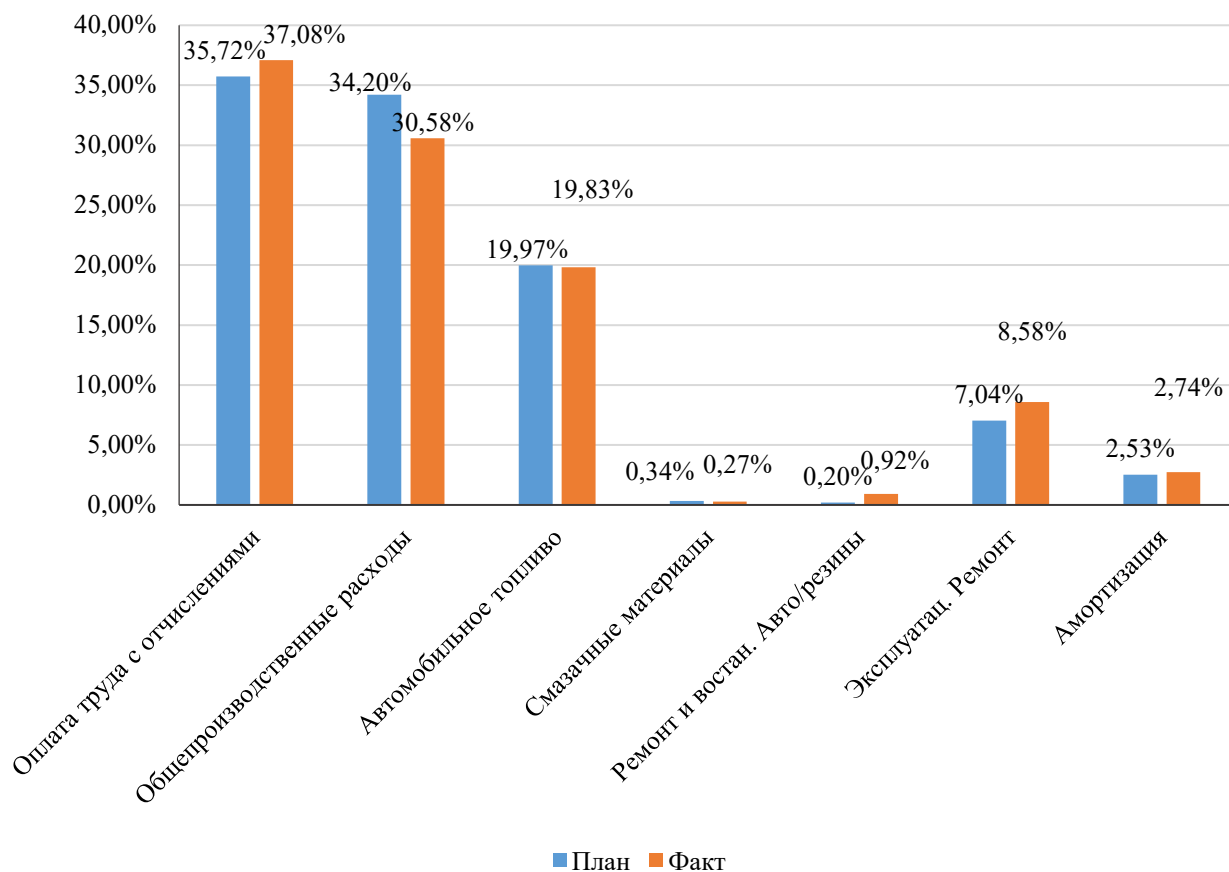


Рисунок 12 – Структура затрат по маршрутным перевозкам МП «Автоколонна 1275», в процентах

На основании рисунка 12 наибольший процент в структуре затрат по маршрутным перевозкам занимает: оплата труда с отчислениями, общепроизводственные расходы, а также автомобильное топливо. Тем не менее муниципальному предприятию удалось сэкономить 3,62 % на общепроизводственных расходах, на 0,14 % затрат автомобильного топлива, 0,07 % смазочных материалов.

Для определения финансовой устойчивости транспортного предприятия МП «Автоколонна 1275», проведем анализ оценки его платежеспособности, таблица 15.

Таблица 15 – Анализ финансовой устойчивости МП «Автоколонна 1275»

Коэффициенты	Рекомендуемое значение	2017 год	2018 год	2019 год	Абсолютное отклонение за 2017 - 2018 гг.	Абсолютное отклонение за 2018 – 2019 гг.
Коэффициент автономности	> 0,5	-0,097	-0,139	-0,266	-0,042	-0,127
Коэффициент финансовой устойчивости	> 0,75	-0,097	-0,139	-0,266	-0,042	-0,127
Коэффициент финансовой активности	< 1	0,573	0,703	0,737	0,13	0,024
Коэффициент обеспеченности оборотных активов собственными оборотными средствами	> 0,1	-3,735	-1,863	-2,584	1,872	-0,721
Коэффициент финансирования	> 1	-0,17	-0,198	-0,361	-0,028	-0,163
Коэффициент маневренности собственного капитала	> 0,1	8,855	5,30	3,424	-3,554	-1,877

На основании таблицы 15 в 2018 году коэффициент автономии уменьшился на 0,042 по сравнению с 2017 годом в связи с уменьшением собственного капитала муниципального предприятия. В 2019 году коэффициент автономии также уменьшился на 0,127. Данный показатель означает независимость муниципального предприятия от внешних факторов заимствования. В обозначенной ситуации этот показатель меньше низшего значения (0,5) в 2019 году. Несовпадение коэффициента автономии за 2017 - 2019 гг. с нормативным значением говорит о финансовой неустойчивости муниципального предприятия и его высокой зависимости от заемных источников финансирования.

Что касается коэффициента финансовой устойчивости в 2018 году составлял -0,139 и уменьшился на 0,042 по сравнению с 2017 годом вследствие уменьшения устойчивых источников финансирования. В 2019 году данный коэффициент значительно уменьшился на 0,127 и составил -0,266, что не соответствует норме. Несоответствие данного показателя с рекомендуемым значением характеризует муниципальное предприятие финансово неустойчивым.

Коэффициент финансовой активности в 2018 году составлял 0,703 и увеличился на 0,13 по сравнению с предыдущим годом в следствии уменьшения

собственного капитала муниципального предприятия. В 2019 году данный показатель незначительно вырос на 0,024 по сравнению с 2018 годом. Коэффициент финансовой активности за 2017 - 2019 гг. соответствует рекомендуемому значению. Коэффициент финансовой активности показывает, насколько муниципальное предприятие зависит от внешних источников финансирования, а также способность муниципального предприятия вернуть в полном объеме кредиторскую задолженность за счет своих активов в случае их продажи.

Коэффициент финансовой обеспеченности оборотных активов собственными в 2018 году составлял -1,863 и увеличился на 1,872 по сравнению с предыдущим годом.

В 2019 году данный коэффициент значительно уменьшился на 0,721. Коэффициент финансовой обеспеченности оборотных активов собственными за 2017 - 2019 гг. не соответствует рекомендуемому значению.

Коэффициент финансирования в 2018 году составлял -0,198 и уменьшился незначительно на 0,028 по сравнению с предыдущем годом в следствии превышения заемных средств над собственным капиталом. В 2019 году данный показатель значительно уменьшился 0,163 по сравнению с 2018 годом. Коэффициент финансирования за 2017 - 2019 гг. не соответствует рекомендуемому значению. Коэффициент финансирования показывает, в какой степени активы муниципального предприятия образованы за счет собственных средств, и насколько муниципальное предприятие независимо от внешних источников финансирования.

Коэффициент маневренности собственного капитала за 2017 - 2019 гг. соответствует рекомендуемому значению, но данный коэффициент значительно уменьшается.

Таким образом, отметим низкие показатели финансовой устойчивости. Коэффициенты не входят в рекомендуемые значения. Так же финансовое положение зависит от специфики деятельности и отрасли, в которой оказывает услуги муниципальное предприятие.

Определим тип финансовой устойчивости предприятия в таблице 16.

Таблица 16 – Установление типа финансовой устойчивости МП «Автоколонна 1275»

Показатели	Сумма, тыс. руб.		
	на 31.12.2017	на 31.12.2018	на 31.12.2019
Собственные оборотные средства (СОС)	-37868	-31503	-31140
Собственные и долгосрочные заемные источники финансирования (СДИ)	-37868	-31503	-31140
Общая величина основных источников формирования запасов (ОИЗ)	10138	16901	12051
Излишек (недостаток) собственных оборотных средств (ΔСОС)	-48006	-48404	-43191
Излишек (недостаток) собственных и долгосрочных источников финансирования (ΔСДИ)	-48006	-48404	-43191
Излишек (недостаток) общей величины основных источников формирования запасов (ΔСИЗ)	0	0	0
М = (ΔСОС; ΔСДИ; ΔСИЗ)	(0; 0; 0)	(0; 0; 0)	(0; 0; 0)

Проведенный анализ характеризует муниципальное предприятие полностью неплатежеспособно и находится на грани банкротства. Муниципальное предприятие «Автоколонна 1275» зависит от внешних кредиторов.

Выделим основные коэффициенты платежеспособности и ликвидности (таблица 17).

Таблица 17 – Основные коэффициенты платежеспособности и ликвидности МП «Автоколонна 1275»

Коэффициенты	Рекомендуемое значение	2017 год	2018 год	2019 год	Абсолютное отклонение за 2017 – 2018 гг.	Абсолютное отклонение за 2018 – 2019 гг.
Коэффициент текущей ликвидности	> 1 - 2	0,40	0,56	0,48	0,16	-0,08
Коэффициент быстрой ликвидности	> 0,7 - 1,5	0,3	0,39	0,34	0,09	-0,05
Коэффициент абсолютной ликвидности	≥ 0,1 - 0,2	0,07	0,16	0,19	0,09	0,03

Муниципальное предприятие в 2019 году имел коэффициент текущей ликвидности, равный 0,48, который не соответствовал норме. Это предполагает, что

при 1 рубле имеется обязательств 0,48 текущих активов.

Критический коэффициент ликвидности за 2019 год составил 0,34. Данный показатель ниже рекомендуемого значения. Это означает, что предприятие не сможет оплатить обязательства за счёт будущих денежных поступлений.

Коэффициент абсолютной ликвидности за 2019 год, не значительно вырос и составил 0,19, таким образом муниципальное предприятие может оплатить в период составления баланса краткосрочные обязательства.

Таким образом, анализ ликвидности баланса и платежеспособности МП «Автоколонна 1275» показал, что предприятие не является платежеспособным предприятием и находится на грани банкротства. Проанализировав рассматриваемый период, показатели муниципального предприятия не соответствуют рекомендуемого значения, можно сказать, что муниципальное предприятие является не устойчивым предприятием.

На основании представленных данных построим финансовую модель муниципального предприятия «Автоколонна 1275» (таблица 18).

Таблица 18 – Финансовая модель муниципального предприятия «Автоколонна 1275»

Финансовая модель муниципального предприятия «Автоколонна 1275» (263839 тыс. руб. - 100 %)	
Бюджетные средства (107320,4 тыс. руб. – 40,67 %):	Собственные средства (156518,6 тыс. руб. – 59,23 %):
Из городского бюджета (65052,4 тыс. руб. – 24,65 %) на возмещение: - выпадающих доходов за перевозку пассажиров (39373,7 тыс. руб. – 14,92 %); - затрат по нерентабельным маршрутам (25497,2 тыс. руб. – 9,66 %); - Недополученных доходов по льготным билетам при перевозке по садоводческим маршрутам (181,5 – 0,07 %).	От перевозки пассажиров (142264,9 тыс. руб. – 53,93 %)
Из областного бюджета (42268 тыс. руб. – 16,02 %) на возмещение: - затрат по перевозке многодетных семей (3256,3 тыс. руб. – 1,23 %); - расходов за проезд по единой социальной транспортной карте (39011,7 тыс. руб. – 14,79 %).	От прочей деятельности (13953,7 тыс. руб. – 5,3 %)

Муниципальное предприятие «Автоколонна 1275» за 2019 год получило

всего доходов на общую сумму 263839,0 тыс. руб., в том числе:

- от перевозки пассажиров 142564,9 тыс. руб.;
- от прочей деятельности 13953,7 тыс. руб.;
- субсидии из бюджетов всех уровней 107320,4 тыс. руб.,

В том числе:

1) из городского бюджета на общую сумму 65052,4 тыс. руб.:

- на возмещение выпадающих доходов за перевозку пассажиров по тарифам, не обеспечивающим экономически обоснованные затраты в сумме 39373,7 тыс. руб.;

- на возмещение затрат по нерентабельным маршрутам 25497,2 тыс. руб.;

- на возмещение недополученных доходов, в связи с осуществлением перевозок отдельных категорий граждан по льготным проездным билетам в автобусах муниципальных регулярных маршрутах, следующих к местам расположения садовых участков 181,5 тыс. руб.

2) из областного бюджета субсидий в сумме 42268,0 тыс. руб. В том числе:

- возмещение затрат по перевозке категории многодетные семьи 3256,3 тыс. руб.;

- возмещение расходов за проезд по единой социальной транспортной карте 39011,7 тыс. руб.

Для более наглядного представления финансовой модели муниципального предприятия «Автоколонна 1275» построим диаграммы, рисунок 13, 14, 15.



Рисунок 13 – Структура доходов МП «Автоколонна 1275»

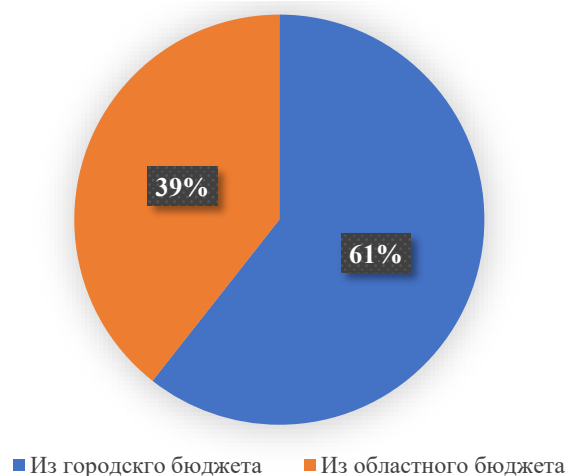


Рисунок 14 – Структура доходов – бюджетные средства
МП «Автоколонна 1275»

Согласно рисунка 14 наибольший доход бюджетных средств приходится из городского бюджета 61 %



Рисунок 15 – Структура доходов – бюджетные средства
МП «Автоколонна 1275»

Согласно рисунка 15 наибольший доход муниципальное предприятие «Автоколонна 1275» получает от основного вида деятельности – перевозка пассажиров. Данная структура для транспортных предприятий идеальна.

За 2019 год предприятием реализовано 6511 проездных билета на общую сумму 3118,38 тыс. рублей, в том числе по видам:

- на предъявителя – 272 шт.;
- для организаций – 11 шт.;
- школьные – 736 шт.;
- пенсионерам – 5492 шт.

За 2018 год предприятием реализовано проездных билетов 7360 шт. (для организации 3 шт., на предъявителя – 294 шт., школьные – 762 шт., пенсионерам – 6301 шт.) на общую сумму 3335,0 тыс. руб.

В целом продажи проездных билетов за отчетный период 2019 г. снизился на 11,5 % по сравнению с соответствующим периодом 2018 года.

За 2019 год на автобусах предприятия пассажирами льготной категории совершено 1852072 поездки.

Доходы от перевозки пассажиров составили 142562,1 тыс. руб., что на 2,6 % меньше по сравнению с 2018 годом представлены в таблице 19.

Таблица 19 – Доходы от перевозки пассажиров муниципального предприятия «Автоколонна 1275»

в тыс. руб.

Вид сообщения	Факт 2019 г.	Факт 2018 г.
Городское	85482,4	86028,0
Пригородное	21758,1	21726,7
Междугородное	25987,3	30375,8
Перевозка школьников	9337,1	8299,4
Всего	1425654,9	146429,9

Причины снижения доходов от перевозки пассажиров в городском сообщении:

Предприятие обслуживало маршрут «К левое» (Ленина – 1 гор. больница) в течение полутора месяцев (январь, февраль) 2019 года за это время перевезено пассажиров по данному маршруту на 356254 человека меньше, чем за соответствующий период 2018 года. Соответственно, доходов получено на 8906,35 тыс. рублей меньше. По маршруту 2К Калинина «Перинатальный центр – ул. им. Калинина – ул. Тенистая – ж/д вокзал – ул. 50 лет Октября – ул. Зейская – ул. им. Калинина – Перинатальный центр» и по маршруту 2К Тенистая «Перинатальный

центр – ул. Тенистая – ж/д вокзал – «Перинатальный центр» изменено расписание, на маршрутах работает 2 автобуса вместо 4, которые работали в 1 полугодии 2018 года. Также предприятие прекратило обслуживание межсубъектного маршрута №700 Благовещенск – Хабаровск – Благовещенск. Кроме того, на маршруте № 502 Благовещенск – Белогорск – Благовещенск вместо трёх, обслуживалось только два выпуска. Всё это послужило снижению полученных доходов от перевозки пассажиров на 3864,8 тыс. руб.

2.2 Государственное регулирование деятельности транспортных компаний

Государственное регулирование деятельности транспортных предприятий в соответствии со ст. 4 Федерального закона от 8 августа 2001 г. № 128-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» осуществляется за счет лицензирования данной деятельности.

Для осуществления перевозочной деятельности, перевозчик должен предоставить в лицензирующий орган пакет документов, представленный на рисунке 16.

Документ, подтверждающий наличие лицензии, оформляется на бланке соответствующего лицензирующего органа – федерального органа исполнительной власти или органа исполнительной власти субъекта РФ по форме, утвержденной Правительством РФ, в двух экземплярах, один из которых направляется (вручается) соискателю лицензии, другой хранится в лицензионном деле лицензиата.

Лицензирующий орган осуществляет контроль лицензионный в целях:

- выполнение перевозчиком лицензионных требований и условий, предъявляемых лицензионным органом;
- проверка достоверности представляемых документов на получение лицензии будущим перевозчиком.

В случае обнаружения нарушений лицензирующим органом у перевозчика, лицензирующий орган привлекает к административной ответственности перевозчика. Только судья может принять решение об отзыве лицензии у

перевозчика. Вернуть лицензию перевозчик сможет только после устранения всех замечаний.

Документ	
1	Заявление о предоставлении лицензии с указанием наименования и организационно-правовой формы юридического лица, места его нахождения, государственный регистрационный номер записи о создании юридического лица и данные документа, подтверждающего факт внесения сведений о юридическом лице в единый государственный реестр юридических лиц – для юридического лица: фамилия, имя и (в случае, если имеется) отчество индивидуального предпринимателя, место его жительства, адреса мест осуществления лицензируемого вида деятельности, который намерен осуществлять заявитель, данные документа, удостоверяющего его личность, основной государственный регистрационный номер записи о государственной регистрации индивидуального предпринимателя и данные документа, подтверждающего факт внесения сведений об индивидуальном предпринимателе в единый государственный реестр индивидуальных предпринимателей, – для индивидуального предпринимателя: идентификационного номера налогоплательщика и данных документа о постановке соискателя лицензии на учет в налоговом органе: лицензируемого вида деятельности, который юридическое лицо или индивидуальный предприниматель намерены осуществлять.
2	Копии учредительных документов (с представлением оригиналов в случае, если верность копий не засвидетельствована в нотариальном порядке) – для юридического лица: документ, подтверждающий уплату государственной пошлины за рассмотрение лицензирующим органом заявления о предоставлении лицензии; копии документов, перечень которых определяется положением о лицензировании конкретного вида деятельности и которые свидетельствуют о наличии у соискателя лицензии возможности выполнения лицензионных требований и условия, в том числе документов, наличие которых при осуществлении лицензируемого вида деятельности предусмотрено федеральными законами.
3	Документов, подтверждающих наличие на прав собственности
4	Сертификатов соответствия используемого подвижного состава требованиям технических регламентов либо действующих до их вступлений в силу нормативных правовых актов РФ или нормативных документов федеральных органов исполнительной власти, предъявляемым к железнодорожному подвижному составу;
5	Приказа об организации специализированного подразделения по ликвидации чрезвычайных ситуаций или соответствующего договора со сторонними специализированными организациями;
6	Приказа о назначении лица, ответственного за организацию перевозок пассажиров и багажа;
7	Документа о высшем или среднем специальном образовании, повышении квалификации и стаже работы по соответствующей специальности лица, ответственного за организацию перевозок пассажиров и багажа;
8	Документов (дипломы, аттестаты, свидетельства), подтверждающих квалификацию работников соискателя лицензии, деятельность которых связана с движением транспортных средств;
9	Документов (дипломы, аттестаты, свидетельства), подтверждающих квалификацию работников соискателя лицензии, деятельность которых связана с осуществлением перевозок пассажиров и багажа;
10	Приказа о назначении лица, ответственного за обеспечение безопасности движения и эксплуатации, ведение учета и анализа транспортных происшествий, а также причин их возникновения.

Рисунок 16 – Предоставляемые документы перевозчиком, для получения лицензии на осуществление перевозочной деятельности

Рассмотрим лицензионные требования, предъявляемые перевозчику при осуществлении перевозочной деятельности на рисунке 17.

Требования	
1	Соблюдение Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (далее – Закон о железнодорожном транспорте) и УЖТ в части требований к перевозчику, правил и условий осуществления перевозок пассажиров и багажа;
2	Соблюдение правил оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности, утверждаемых в соответствии со ст. 3 УЖТ;
3	Соблюдение правил перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа на железнодорожном транспорте, утверждаемых в соответствии со ст. 3 УЖТ;
4	Обеспечение на железнодорожном транспорте экологической безопасности, пожарной безопасности, а также санитарно-эпидемиологического благополучия населения в соответствии со ст. 22 Закона о железнодорожном транспорте;
5	Соблюдение требований к квалификации работников, утверждаемых в соответствии со ст. 57 Трудового кодекса РФ;
6	Соблюдение особенностей режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников железнодорожного транспорта, работа которых непосредственно связана с движением поездов, устанавливаемых в соответствии со ст. 25 Закона о железнодорожном транспорте.

Рисунок 17 – Требования, предъявляемые перевозчику при осуществлении перевозочной деятельности

Рассмотрим лицензионные условия, предъявляемые перевозчику для осуществления перевозочной деятельности на рисунке 18.

В государственном регулировании транспортной деятельности предприятий главным инструментом является сертификация, которая свидетельствует о соответствии регламента техническом состоянии транспортного средства, и стандарту. Информация, которая содержится в сертификате представлена на рисунке 19.

Следующим способом государственного регулирования является ограничение принципа свободы заключения договора, которое допускается в гражданском законодательстве (ст. 426 ГК РФ). С помощью императивных норм достигается баланс интересов между субъектами естественных монополий на

транспорте и пользователями их услуг.

Условия	
1	Использование лицензиатом предназначенного для перевозок пассажиров и багажа железнодорожного подвижного состава, соответствующего требованиям, установленным ст. 17 Закона о железнодорожном транспорте;
2	Наличие в штате соискателя лицензии (лицензиата) специализированного подразделения по ликвидации чрезвычайных ситуаций или наличие соответствующего договора со сторонними специализированными организациями;
3	В штате соискателя лицензии (лицензиата) лица, ответственного за организацию перевозок пассажиров и багажа, имеющего высшее или среднее специальное образование и стаж работы в области осуществления лицензируемого вида деятельности не менее 3 лет за последние 10 лет трудовой деятельности;
4	Наличие в штате соискателя лицензии (лицензиата) работников, деятельность которых связана с осуществлением перевозок пассажиров и багажа, удовлетворяющих соответствующим квалификационным требованиям;
5	Выполнение работ, связанных с движением поездов, работниками лицензиата, прошедшими аттестацию в порядке, устанавливаемом Минтранс России;
6	Наличие в штате соискателя лицензии (лицензиата) лица, ответственного за обеспечение безопасности движения и эксплуатации, ведение учета и анализа транспортных происшествий, а также причин их возникновения при осуществлении лицензируемого вида деятельности;
7	Повышение квалификации лица, ответственного за организацию перевозок пассажиров и багажа, а также работников лицензиата, деятельность которых связана с движением поездов, не реже 1 раза в 5 лет. Осуществление перевозок пассажиров и багажа с грубым нарушением лицензионных требований и условий влечет за собой ответственность, установленную законодательством РФ. Грубым нарушением лицензионных требований и условий является;
8	Нарушение, в результате которого произошло транспортное происшествие, повлекшее: человеческие жертвы; причинение тяжкого вреда здоровью; причинение средней тяжести вреда здоровью не менее 5 человек; возникновение чрезвычайной ситуации техногенного характера;

Рисунок 18 – Условия, предъявляемые перевозчику для осуществления перевозочной деятельности

Сертификат включает в себя	
1	Наименование и местонахождение заявителя;
2	Наименование и местонахождение изготовителя продукции, – прошедшей сертификацию;
3	Наименование и местонахождение органа по сертификации, выдавшего сертификат соответствия;
4	Информацию об объекте сертификации, позволяющую идентифицировать этот объект.
5	Наименование технического регламента, на соответствие требованиям которого проводилась сертификация;
6	Информацию о проведенных исследованиях (испытаниях) и измерениях;
7	Информацию о документах, представленных заявителем в орган по сертификации в качестве доказательств соответствия продукции требованиям технических регламентов;
8	Срок действия сертификата соответствия.

Рисунок 19 – Информация, которая содержится в сертификате

Так как транспортные средства несут повышенную опасность, государство с помощью органов осуществляет контроль за правовыми отношениями за участниками – предприятиями осуществляющие движение и перевозку людей. Все мероприятия направлены на осуществление безопасности перевозок на дорогах общего пользования. Среди нормативно-правовых актов можно отнести Приказ Минтранс России от 21 апреля 2003 г. № ВР-1/п «Об утверждении Правил безопасности морской перевозки грузов». Постановление Правительства РФ от 3 августа 1996 г. № 922 «О повышении безопасности междугородных и международных перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом». Положение об обеспечении безопасности дорожного движения в предприятиях, учреждениях, организациях, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов. утвержденное Приказом Минтранс России от 9 марта 1995 г. № 27. Правила безопасности при перевозке опасных грузов железнодорожным транспортом, утвержденные Постановлением Федерального горного и промышленного надзора России (далее – Госгортехнадзор России) от 16 августа 1994 г. № 50.

В настоящее время предельный максимальный уровень регулируемых тарифов на перевозку пассажиров и багажа установлен приказом Управления государственного регулирования цен и тарифов Амурской области от 14.12.2018 № 151/-пр/п. На муниципальных городских маршрутах за одного перевезенного пассажира 33 рубля, на маршрутах пригородного сообщения – 3 рубля 50 копеек за 1 пас./км., тариф на межмуниципальных маршрутах – 2 рубля 90 копеек за 1 пас./км. Решением Благовещенской городской Думы от 20.12.2018 № 51/130 установлена социальная поддержка гражданам города, осуществляющих проезд и провоз багажа на регулярных городских маршрутах. Стоимость разовой поездки (провоза багажа) 25 рублей. При этом, из городского бюджета с 01.01.2019 года производится возмещение предприятиям выпадающих доходов исходя из экономически обоснованных затрат из расчета 33 рубля за одну поездку в автомобильном транспорте по городским маршрутам.

В результате чего, в магистерской работе выделены и определены наиболее главные аспекты государственного регулирования транспортной деятельности

предприятий, оказывающие перевозки на городских и пригородных маршрутах.

2.3 Система финансирования транспортных предприятий в целях Амурской области

Городской пассажирский транспорт, осуществляющий регулярные перевозки пассажиров, играет важную роль в обеспечении транспортной подвижности населения. В муниципальных районах с небольшой численностью населения основным муниципальным пассажирским транспортом являются автобусы, которые осуществляют перевозку населения по муниципальным и межмуниципальным маршрутам. При оказании пассажирских транспортных услуг рыночные факторы оказали свое воздействие на перевозчиков. На рынке пассажирских транспортных услуг появились перевозчики двух видов собственности: муниципальные и частные, что должно было создать конкурентоспособную среду при перевозке пассажиров муниципальных и межмуниципальных автобусных маршрутах.

Сложившиеся рыночные отношения на рынке транспортных услуг по перевозке пассажиров на муниципальных и межмуниципальных маршрутах негативно отражаются на экономических показателях деятельности транспортных организаций, различных форм собственности. Постоянный рост цен на потребляемые материальные ресурсы приводит к увеличению расходов предприятий при выполнении транспортного процесса пассажирских перевозок по муниципальным и межмуниципальным маршрутам.

Установленная ценовая политика по перевозке пассажиров исходя из определенных затрат организатором перевозок определяется на финансовый год, что негативно сказывается на экономических показателях предприятия. Ограниченность государством предприятий в постоянном повышении тарифов на перевозки, не позволяет производить обновление основных производственных фондов предприятий, которые приводят к ухудшению качества транспортного обслуживания пассажиров. Снижение качества транспортного обслуживания по перевозке пассажиров на муниципальных и межмуниципальных маршрутах не позволяет соответствующим образом выдерживать и устанавливать

соотношение между ценой и качеством оказываемой услугой. Целесообразно, одновременно с повышением цен на энергоносители осуществлять перерасчет себестоимости на оказываемые услуги перевозчиков, осуществляющие пассажирские перевозки.

В результате ухудшения качества предоставляемых услуг по перевозке пассажиров на муниципальных и межмуниципальных маршрутах и повышение уровня доходов населения происходит снижение пассажиропотока. Снижение пассажиропотока отрицательно влияет на экономическую деятельность предприятий осуществляющих перевозку пассажиров по муниципальным и межмуниципальным маршрутам. В результате этого процесса население выбирает альтернативные виды транспорта (такси, личный автомобиль), который имеет свои преимущества по отношению к регулярным перевозкам на муниципальном пассажирском транспорте.

Перевозчики на рынке транспортных услуг по перевозке пассажиров в муниципальном и межмуниципальном сообщении, в зависимости от формы собственности находятся в неравных конкурентных условиях. Из-за отсутствия в полном объеме и не своевременном финансировании перевозок пассажиров в муниципальном и межмуниципальном сообщении на не рентабельных маршрутах приводит к тому, что перевозчики частной собственности в конкурсе не участвуют. Перевозку пассажиров по не рентабельным маршрутам в муниципальном и межмуниципальном сообщении в основном осуществляют муниципальные автотранспортные пассажирские предприятия. Допуск перевозчиков к участию в перевозках пассажиров в городском и пригородном сообщении является лицензия и проводимый конкурс организатором перевозок. Ряд требований предусматриваемыми для получения лицензии возможен на договорных условиях между перевозчиком и организацией оказываемой услуги, для функционирования лицензиата при выполнении лицензионных требований. Договор, заключаемый между частным перевозчиком обслуживающий муниципальные и межмуниципальные пассажирские перевозки и организациями оказывающие услуги по выполнению лицензионных требований, носит декларативный характер, с чисто

символической суммой за оказываемую услугу, что в свою очередь сказывается на безопасности перевозки пассажиров.

Частные перевозчики, осуществляющие пассажирские перевозки в муниципальном и межмуниципальном сообщении применяют упрощенную систему налогообложения. Эта система налогообложения имеет ряд преимуществ по сравнению с общей системой налогообложения, которая предусмотрена действующей нормативно-правовой базой налоговой системы. Муниципальные перевозчики, осуществляющие пассажирские перевозки в муниципальном и межмуниципальном сообщении используют общую систему налогообложения, так как условия статьи 346.12 НК РФ не позволяют применить упрощенную систему налогообложения. Таким образом, муниципальные и частные пассажирские перевозчики находятся в неравных условиях по налогообложению.

Штрафные санкции к предприятиям различных форм собственности так же имеет серьезные отличия. Муниципальный перевозчик (юридическое лицо) осуществляющие перевозки пассажиров в муниципальном и межмуниципальном сообщении при нарушении законодательства вынужден платить штраф в большем размере по сравнению с частными перевозчиками (лица, осуществляющие предпринимательскую деятельность без образования юридического лица).

Следовательно, в системе регулярных перевозок на муниципальном и межмуниципальном транспорте просматриваются следующие недостатки:

- 1) не достаточно в полной мере проработан механизм системы компенсации за перевозку пассажиров по нерентабельным маршрутам;
- 2) снижение качества услуг по перевозке пассажиров по регулярным муниципальным и межмуниципальным маршрутам, которые приводят к снижению пассажиропотока и как следствие происходит ухудшение экономических показателей перевозчиков;
- 3) отсутствует механизм повышения стоимости оказываемой услуги по перевозке пассажиров на муниципальных и межмуниципальных маршрутах в зависимости от повышения цен на энергоносители в период финансового года;
- 4) не в полной мере функционирует механизм контроля со стороны

контрольно-надзорных органов над работой перевозчиков частного сектора, имеющего малый парк транспортных единиц по перевозке пассажиров на муниципальных и межмуниципальных маршрутах;

5) система налогообложения по некоторым направлениям, как и штрафные санкции за административные правонарушения для юридических лиц и лиц, осуществляющих предпринимательскую деятельность без образования юридического лица, находятся в неравных условиях.

Данные недостатки, указывают на необходимость исследования технологического процесса перевозки пассажиров на регулярных маршрутах в муниципальном и межмуниципальном сообщении. В результате проводимых исследований предполагаются разработка мероприятий, способствующих повышению эффективности работы перевозчиков на муниципальном и межмуниципальном сообщении при перевозке пассажиров.

3 СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ФИНАНСИРОВАНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ, ОКАЗЫВАЮЩИХ УСЛУГИ ПО ПЕРЕВОЗКЕ ПАССАЖИРОВ НА РЕГУЛЯРНЫХ ГОРОДСКИХ И ПРИГОРОДНЫХ МАРШРУТАХ НА ПРИМЕРЕ МП «АВТОКОЛОННА 1275»

3.1 Проблемы и основные направления совершенствования финансирования транспортных предприятий в условиях Амурской области

Для выявления проблем и основных направлений совершенствования финансирования транспортных предприятий в условиях Амурской области составим таблицу 20.

Таблица 20 – Проблемы и основные направления совершенствования финансирования транспортных предприятий

Проблемы финансирования транспортных компаний	Направления совершенствования
Низкая финансовая устойчивость (снижение финансовой независимости)	Рациональное управление финансами, с целью увеличения собственного капитала.
Низкая рентабельность (недостаточная отдача на вложенный в предприятие капитал, тем самым возникают трудности собственника предприятия, который получает доходы, не соответствующие своим вложениям)	Обеспечение максимального снижения затрат при: 1. Сокращение затрат на оплату труда; 2. Формировании капитала из различных источников. Осуществляется в процессе управления стоимостью капитала, под которой понимаются средства, которые предприятие затратит за привлечение капитала из различных источников
Низкая платежеспособность (у предприятия возникают трудности с денежными средствами, которых не хватает для своевременного погашения текущих обязательств)	Установленная ценовая политика по перевозке пассажиров исходя из определенных затрат организатором перевозок определяется на финансовый год, что негативно сказывается на экономические показатели предприятия. Ограниченность государством предприятий в постоянном повышении тарифов на перевозки, не позволяет производить обновление основных производственных фондов предприятий, которые приводят к ухудшению качества транспортного обслуживания пассажиров. Снижение качества транспортного обслуживания по перевозке пассажиров на муниципальных и межмуниципальных маршрутах не позволяет соответствующим образом выдерживать и устанавливать соотношение между ценой и качеством оказываемой услугой. Целесообразно, одновременно с повышением цен на энергоносители осуществлять перерасчет себестоимости на оказываемые услуги перевозчиков, осуществляющие пассажирские перевозки.

После проведенного анализа финансового состояния муниципального предприятия «Автоколонна 1275» выявлено, что предприятие не является платежеспособным предприятием и находится на грани банкротства. В период 2017 - 2019 гг. финансовые показатели муниципального предприятия не соответствуют рекомендуемого значения, можно сказать, что муниципальное предприятие является не устойчивым предприятием.

В результате проведенной оценки финансового состояния муниципального предприятия было выявлено, что у предприятия низкая финансовая устойчивость для решения данной проблемы возможно с помощью рационального управления финансами, т. е. реструктуризации баланса.

Необходимо отметить следующую проблему финансирования транспортных предприятий – низкая рентабельность для решения данной проблемы муниципальному предприятию обратить внимание на целесообразное управление оборотными средствами и обеспечение максимального снижения затрат при формировании капитала из различных источников. Считаю, что мероприятия – обновление транспортных средств и сокращение кондукторов поспособствуют решить данную проблему.

Низкая платежеспособность (у предприятия возникают трудности с денежными средствами, которых не хватает для своевременного погашения текущих обязательств) у транспортных предприятий так же является проблемой финансирования. Для решения данной проблемы необходимо учитывать, что установленная ценовая политика по перевозке пассажиров исходя из определенных затрат организатором перевозок определяется на финансовый год, что негативно сказывается на экономических показатели предприятия. Ограниченность государством предприятий в постоянном повышении тарифов на перевозки, не позволяет производить обновление основных производственных фондов предприятий, которые приводят к ухудшению качества транспортного обслуживания пассажиров. Снижение качества транспортного обслуживания по перевозке пассажиров на муниципальных и межмуниципальных маршрутах не позволяет соответствующим образом выдерживать и устанавливать соотношение между ценой и

качеством оказываемой услугой.

Целесообразно, одновременно с повышением цен на энергоносители осуществлять перерасчет себестоимости на оказываемые услуги перевозчиков, осуществляющие пассажирские перевозки. Для решения данной проблемы предлагаю мероприятие – перерасчет себестоимости раз в полугодие, с учетом повышения цен на энергоносители.

Для решения выявленных проблем транспортных компаний и осуществления предложенных мероприятий по совершенствованию финансирования рассчитаем эффективность.

3.2 Основные направления совершенствования финансирования транспортных предприятий

Для совершенствования финансирования транспортных предприятий в условиях Амурской области необходимо осуществить выделенные мероприятия. Для расчета эффективности выбранных мероприятий воспользуемся данными МП «Автоколонна 1275».

3.2.1 Сокращение затрат на оплату труда

Проанализируем в таблице 21 – численность персонала МП «Автоколонна 1275» за 2019 год.

Таблица 21 – Численность персонала МП «Автоколонна 1275» за 2019 год

Персонал	Численность, чел.	Среднемесячная з/п, руб.	Ежегодные затраты по категориям персонала без отчислений, млн. руб.
Служащие	52	38630	24,1
Рабочие:	237	-	98,3
Водители:	107	-	55,4
Городских маршрутов	78	45598	42,7
Школьных автобусов	15	38576	6,9
Хоз. машин	14	34630	5,8
Кондуктора	73	28033	24,6 (0)
Ремонтные работники	29	32201	11,2
Вспомогательные работники	28	21098	7,1
Всего	289	-	122,4 (97,8)

Среднесписочная численность работников муниципального предприятия за 2019 год составляет 289 человек.

Сокращение затрат в данном мероприятии предлагается за счет сокращения кондукторов муниципального предприятия. В настоящее время роль кондукторов в общественном транспорте сводится к минимуму. Раньше кондуктор осуществлял контроль за пассажирами и учет пользования услуг муниципального предприятия за счет нумерации проездных билетов, предъявляемых после оплаты за проезд. На сегодняшний день большинство пассажиров использует бесконтактной оплатой. Данный вид оплаты наиболее удобный для оплаты транспортной услуги. С помощью данного метода оплаты возможно не только установить учет пользования услуг общественного транспорта, а также установить наиболее высокий спрос на услуги общественного транспорта в определенное время.

После реализации данного мероприятия численность предприятия видоизменится (таблица 22).

Таблица 22 – Численность персонала МП «Автоколонна 1275» после реализации мероприятия – сокращение затрат на оплату труда

Персонал	Численность, чел.	Среднемесячная з/п, руб.	Ежегодные затраты по категориям персонала без отчислений, млн. руб.
Служащие	52	38630	24,1
Рабочие:	237	-	98,3
Водители:	107	-	55,4
Городских маршрутов	78	45598	42,7
Школьных автобусов	15	38576	6,9
Хоз. машин	14	34630	5,8
Ремонтные работники	29	32201	11,2
Вспомогательные работники	28	21098	7,1
Всего	216	-	97,8

При сокращении кондукторов на муниципальном предприятии «Автоколонна 1275» численность персонала сократится на 73 человека. Заработная плата

кондуктора составляет на 2019 г. – 28033 руб. без страховых отчислений. Оптимизация расходов за счет сокращения численности кондукторов на предприятии позволит МП «Автоколонна 1275» экономить ежегодно 27,75 млн. руб.

3.2.2 Увеличение собственного капитала, с помощью обновления автобусного автопарка

Обновление транспортных средств.

Для обновления автотранспортных средств необходимо проанализировать срок эксплуатации автобусного автопарка муниципального предприятия «Автоколонна 1275».

По состоянию на 01.01.2020 года в ГИБДД у муниципального предприятия «Автоколонна 1275» зарегистрировано 86 единиц транспорта, в том числе:

- автобусов всех марок – 78 единиц;
- грузовых автомобилей – 6 единиц;
- легковых машин – 2 единицы.

На диаграмме (рисунок 20) представлено состояние автобусного автопарка МП «Автоколонна 1275» за 2020.

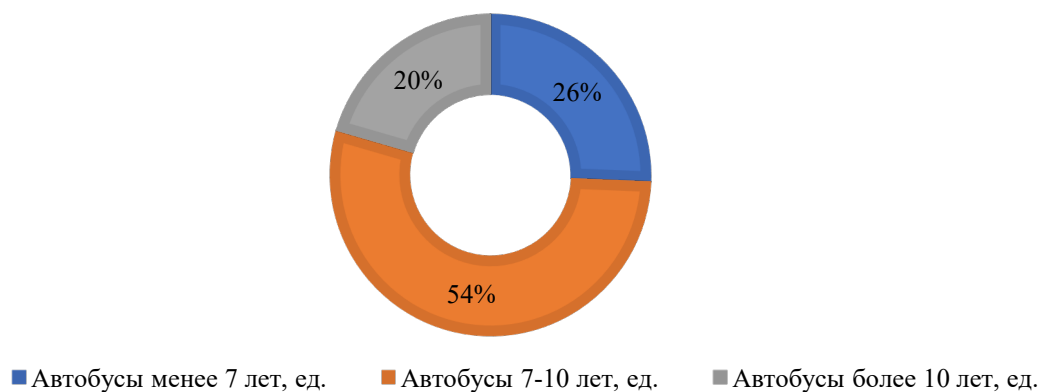


Рисунок 20 – Автобусный автопарк МП «Автоколонна 1275»

Выбранное мероприятие предполагает частичную замену автобусов, возраст которой превышает полезный срок использования (7 лет). Таким образом для частичного обновления автобусного автопарка МП «Автоколонна 1275» предприятию необходимо обновить 74 % автобусного автопарка или 58 ед.

автобусов.

В настоящее время в автобусном машиностроении активное развитие приобрело оборудование газовыми двигателями.

Российский рынок газомоторной техники на фоне всеобщего спада если и не переживает подъем, то по крайней мере не стагнирует опережающими темпами. Нет ничего удивительного в том, что на рынке работающих на голубом топливе машин не только не уменьшилось количество игроков, но и появились новые имена.

Среди множества автобусов наиболее оптимальным и надежным вариантом для МП «Автоколонна 1275» был выбран ПАЗ 320302-22, 2020 г. выпуска. Этот автобус на газовом оборудовании. ИП Уразов – официальный дилер ООО «Коммерческие автомобили – группа ГАЗ» и ООО «Русские автобусы – Группа ГАЗ» в г. Благовещенск предлагает данные автобусы – 2,492 млн. руб. (Коммерческое предложение представлено в приложении Б).

Общие затраты на приобретение автобусов составят 144,536 млн. руб. (таблица 23).

Таблица 23 – Общие затраты

в млн. руб.

Затраты	Сумма на 1 ед.	Сумма на 58 ед.
Цена ПАЗ 320302-22	2,492	144,536

Реализация данного мероприятия планируется с помощью кредита, затраты будут составлять 215,151 млн. руб. (расчет кредита приведен в приложении В).

Расходы на дальнейшую эксплуатацию транспортных средств МП «Автоколонна 1275» предполагается что уменьшиться, за счет приобретенных автобусов, т.к. ежемесячная экономия топлива по тех. паспорту составит 1,53 млн. руб., смазочных материалов 2,7 тыс. руб., эксплуатационный ремонт 177 тыс. руб.

Таким образом при реализации первого и второго мероприятий ежегодно эксплуатационные расходы сократятся на 20,76 млн. руб. и ежемесячные расходы на зарплату с отчислениями сократятся 31,98 млн. руб.

С целью учета рисков составляющей в данном инвестиционном плане ставка дисконтирования учитывала поправку на риск в размере 5 %. Эта величина рекомендуется Методическими рекомендациями по оценке эффективности инвестиционных проектов для проектов с низким риском.

Расчет эффективности проекта методом чистой текущей стоимости представлен в таблице 24.

Таблица 24 – Расчет эффективности проекта за 2021 – 2027 г.

в млн. руб.

Наименование показателя	Нулевой период	Год						
		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Инвестиции в проект	-215,151	0	0	0	0	0	0	0
Чистый денежный поток	-215,151	48,51	48,51	48,51	48,51	48,51	48,51	48,51
Кумулятивный чистый денежный поток	-215,151	-166,64	-118,13	-69,62	-21,11	27,39	75,71	124,42
Ставка (норма) дисконта, доли		0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Коэффициент дисконтирования	1	0,9091	0,8264	0,7513	0,683	0,6209	0,5645	0,5132
Дисконтированный денежный поток	48,51	44,1	40,09	36,45	33,13	30,12	27,38	24,9
Кумулятивный дисконтированный денежный поток	-215,151	-171,051	-130,961	-94,511	-61,381	-31,261	-3,881	21,02

Анализ эффективности проекта свидетельствует о том, что данный проект может быть принят, так как показатель NPV составляет 21,02 млн. руб., что больше 0.

Дисконтированный период окупаемости (DPV) составляет 6,14 года, т.е. 2584,2 дней (87 месяцев).

Рентабельность проекта SRR составляет 32,32 %. Это говорит о том, что с 1 рубля, вложенного в данный проект, приходится 32 копейки чистой прибыли, что является положительным показателем.

Представим кумулятивный дисконтированный чистый денежный поток на рисунке 21.

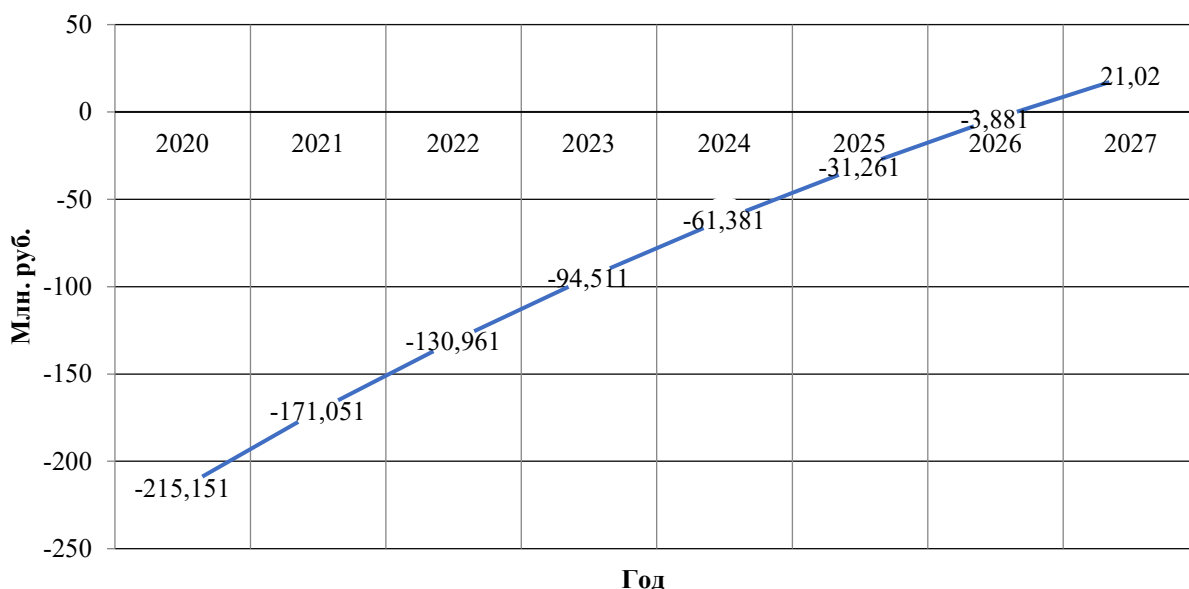


Рисунок 21 – Кумулятивный дисконтированный чистый денежный поток

На рисунке 21 представлено изменение кумулятивного дисконтированного чистого денежного потока за 2020 - 2027 гг. Мероприятия по совершенствованию финансирования МП «Автоколонна 1275» окупится в 2026 году.

3.2.3 Перерасчет себестоимости раз в полугодие, с учетом повышения цен на энергоносители

Перерасчет себестоимости раз в полугодие, с учетом повышения цен на энергоносители. Данное мероприятие позволит эффективно пользоваться доходами. Предполагается данное мероприятие позволит эффективно рассчитывать себестоимость проездного билета.

В настоящее время себестоимость проездного билета у муниципального предприятия МП «Автоколонна 1275» состоит из следующих затрат: заработная плата с отчислениями, автомобильное топливо, смазочные материалы, ремонт и восстановление авто/резины, эксплуатационный ремонт, амортизация на восстановление, общепроизводственные расходы. За 2019 г. в муниципальном предприятии «Автоколонна 1275» себестоимость 1 поездки составляла 36,3 рубля. Рассмотрим структуру затрат себестоимости 1 поездки на муниципальном предприятии «Автоколонна 1275» за 2019 г.

Таблица 25 – Структура затрат себестоимости 1 поездки на МП «Автоколонна 1275» за 2019 г.

Затраты	В процентах
Заработная плата с отчислениями	37,08
Автомобильное топливо	19,83
Смазочные материалы	0,27
Ремонт и восстановление авто/резины	0,92
Эксплуатационный ремонт	8,58
Амортизация на восстановление	2,74
Общепроизводственные расходы	30,58
Всего расходов	100

Исходя из данных таблицы наиболее высокую долю затрат в себестоимости 1 поездки на МП «Автоколонна 1275» за 2019 год: заработная плата с отчислениями (37,08 %), общепроизводственные расходы (30,58 %), а также автомобильное топливо (19,83 %). Наименьшую долю затрат в себестоимости 1 поездки на МП «Автоколонна 1275» за 2019 год составили смазочные материалы (0,27 %), ремонт и восстановление авто/резины (0,92 %), а так же амортизация на восстановление (2,74 %).

В настоящее время наиболее подвержены повышению цен следующие категории затрат: автомобильное топливо, общепроизводственные расходы, эксплуатационный ремонт, ремонт и восстановление авто/резины, смазочные материалы.

Автомобильное топливо. За 2019 год автомобильное топливо неоднократно дорожало. Только по данным Росстата в начале 2019 г. цены на топливо выросли на 7,9 %. В результате частых повышений цен на автомобильное топливо, муниципальное предприятие «Автоколонна 1275» может оказывать услуги в убыток.

Общепроизводственные расходы включают затраты на содержание и эксплуатацию оборудования, текущий ремонт оборудования, энергетические затраты, затраты на профориентацию и подготовку кадров, расходы на вспомогательные материалы, комплектующие детали и т.д. Все вышеперечисленные затраты подвержены увеличению в течение года.

Эксплуатационный ремонт, ремонт и восстановление авто/резины, смазочные материалы также были подвержены изменениям в течение 2019 г.

Для уменьшения вероятности работы МП «Автоколонна 1275» в убыток от неконтролируемых повышений цен на затраты предприятия, необходимо осуществлять перерасчет себестоимости раз в полугодие, с учетом повышения цен на энергоносители. Таким образом муниципальное предприятие сможет контролировать свои расходы и при этом не нести убытки.

Рассмотрим структуру затрат себестоимости маршрутных перевозок МП «Автоколонна 1275» за 2019 год и рассчитаем в прогнозе отклонение цены за полугодие по статьям затрат (таблица 26).

Таблица 26 – Структура затрат себестоимости маршрутных перевозок МП «Автоколонна 1275» в прогнозе отклонение цены за полугодие по статьям затрат

Затраты	Тыс. руб.	Проект отклонения, в процентах	Проект отклонения, тыс. руб.
Заработная плата с отчислениями	91 772,61	-	-
Автомобильное топливо	52 717,4	3,8	2 003,3
Смазочные материалы	658,56	7,5	49,4
Ремонт и восстановление авто/резины	2 281,56	4,6	104,9
Эксплуатационный ремонт	21 237,431	10	2 123,74
Амортизация на восстановление	6 777,37	-	-
Общепроизводственные расходы	75 667,62	-	-
Всего расходов	247 465,24	-	4 281,34

Таким образом, согласно таблице 26 экономия от реализуемого мероприятия составит 4,28 млн. руб.

3.3 Эффективность реализованных мероприятий финансирования транспортных компаний

При реализации всех мероприятий баланс муниципального предприятия изменится. Построим прогнозный баланс муниципального предприятия «Автоколонна 1275» в таблице 27.

Таблица 27 – Прогнозный баланс МП «Автоколонна 1275»

в тыс. руб.

Показатели	Баланс за 2019 г.	Прогнозные значения при реализации мероприятий 2019 г.	Прогнозные значения после реализации мероприятий 2026 г.
Активы			
Внеоборотные активы	22 046	222 985,2	145 536
Основные средства	22 046	222 985,2	145 536
Оборотные активы	12 051	26 263,8	26 263,8
Запасы	3 566	3 566	3 566
Дебиторская задолженность	3587	26 207	3 587
Денежные средства и денежные эквиваленты	4 898	4 898	27 518
Баланс	34 097	249 249	171 799,8
Пассивы			
Собственный капитал	(9 094)	17 048,8	162 584,6
Уставной капитал	9 378	26 142,8	162,584,6
Переоценка внеоборотных активов	20 129	20 129	0
Нераспределенная прибыль	(38 601)	(38 601)	0
Долгосрочные обязательства	0	215 152	0
Краткосрочные обязательства	43 191	17 048,2	17 048,2
Баланс	34 097	249 249	171 799,8

Таким образом при реализации предложенных мероприятий бухгалтерский баланс, существенно изменился. Активы предприятия выросли в 5 раз. Внеоборотные средства увеличились в 7 раз (на 123 490 тыс. руб.) за счет увеличения основных средств, путем приобретения транспортных средств.

Определим тип финансовой устойчивости предприятия после реализации предложенных мероприятий в таблице 28.

Проведенный анализ типа финансовой устойчивости муниципального предприятия характеризует предприятие как нормально платежеспособное, что предполагает рациональное использование заемных средств.

На основании проведенного исследования построим финансовую модель муниципального предприятия «Автоколонна 1275» после реализованных мероприятий, направленных на повышение собственного капитала (таблица 29).

Таблица 28 – Установление типа финансовой устойчивости МП «Автоколонна 1275» после реализованных мероприятий

Показатели	Сумма, тыс. руб.	
	на 31.12.2019	на 31.12.2026
Собственные оборотные средства (СОС)	-205 936,4	17 048,6
Собственные и долгосрочные заемные источники финансирования (СДИ)	9 215,6	17 048,6
Общая величина основных источников формирования запасов (ОИЗ)	26 263,8	34 096,4
Излишек (недостаток) собственных оборотных средств (ΔСОС)	-228 956,4	-5 571,4
Излишек (недостаток) собственных и долгосрочных источников финансирования (ΔСДИ)	5 649,6	13 482,6
Излишек (недостаток) общей величины основных источников формирования запасов (ΔСИЗ)	22 697,8	30 530,4
М = (ΔСОС; ΔСДИ; ΔСИЗ)	(0; 1; 1)	(0; 1; 1)

Таблица 29 – Финансовая модель муниципального предприятия «Автоколонна 1275» после реализованных мероприятий, направленных на повышение собственного капитала

Финансовая модель муниципального предприятия «Автоколонна 1275» (319859 тыс. руб. - 100 %)	
Бюджетные средства (107320,4 тыс. руб. – 33,55 %):	Собственные средства (212538,6 тыс. руб. – 66,45 %):
Из городского бюджета (65052,4 тыс. руб. – 20,33 %) на возмещение: - Выпадающих доходов за перевозку пассажиров (39373,7 тыс. руб. – 12,30%); - Затрат по нерентабельным маршрутам (25497,2 тыс. руб. – 7,97 %); - Недополученных доходов по льготным билетам при перевозке по садоводческим маршрутам (181,5 – 0,06 %).	От перевозки пассажиров (198284,9 тыс. руб. – 61,99 %)
Из областного бюджета (42268 тыс. руб. – 13,22 %) на возмещение: - Затрат по перевозке многодетных семей (3256,3 тыс. руб. – 1,02 %); - Расходов за проезд по единой социальной транспортной карте (39011,7 тыс. руб. – 12,2 %).	От прочей деятельности (13953,7 тыс. руб. – 4,46 %)

Таким образом в результате предложенных мероприятий доля собственных средств в финансовой модели муниципального предприятия «Автоколонна 1275» увеличилась.

В результате проведенного исследования, можно сделать вывод о том, что в результате предложенных мероприятий эффективность муниципального

предприятия «Автоколонна 1275» улучшится. Финансовые показатели после реализованных мероприятий имеют положительную динамику, что подтверждает об улучшении финансового предприятия. Данные мероприятия могут реализованы на всех предприятиях, осуществляющих регулярные пассажирские перевозки на городском и пригородных маршрутах.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Для эффективного совершенствования финансирования транспортных предприятий, оказывающих услуги по перевозке пассажиров на регулярных городских и пригородных маршрутах управления необходимо улучшение качества услуг по перевозке пассажиров по регулярным муниципальном и межмуниципальном маршрутам, осуществление снижения затрат, а также осуществление постоянного мониторинга затрат. Использовать обновленный транспорт позволит повысить качество услуг на регулярных городских и пригородных маршрутах. Использование экономичных, обновленных транспортных средств позволяет экономить переменные издержки предприятий. Сокращение кондукторов позволит сократить постоянные расходы.

МП «Автоколонна 1275» на территории Амурской области является крупнейшим предприятием оказывающих услуги по перевозке пассажиров на регулярных городских и пригородных маршрутах.

В результате проведенного анализа основных экономических показателей выявлено, что выручка предприятия за анализируемый период уменьшилась, это связано за счет уменьшения пассажиропотока у транспортного предприятия. Себестоимость за анализируемый период увеличилась, данный показатель вырос за счет увеличения фонда оплаты труда работников предприятия за 2019 год по сравнению с 2018 годом на 3,3 %; увеличения стоимости горюче-смазочных материалов за 2019 год по сравнению с 2018 годом на 16,3 %. За 2018-2019 гг. муниципальное предприятие работало в убыток, что подтверждает неблагоприятное положение на предприятии. Автопарк предприятия так же подвергся сокращению на 28 единиц. Данный анализ показал, больше половины экономических показателей транспортного предприятия имеет отрицательную динамику.

Анализ финансового состояния МП «Автоколонна 1275» показал, что структура внеоборотных активов за анализируемый период оставалась не стабильной, оборотные активы муниципального предприятия увеличились. Анализ сметы затрат показал об эффективной экономии постоянных затрат предприятием.

После проведенного анализа финансового состояния муниципального предприятия «Автоколонна 1275» выявлено, что предприятие не является платежеспособным предприятием и находится на грани банкротства. В период 2017 - 2019 гг. финансовые показатели муниципального предприятия не соответствуют рекомендуемого значения, можно сказать, что муниципальное предприятие является не устойчивым предприятием. В магистерской работе построена финансовая модель муниципального предприятия «Автоколонна 1275».

В результате проведенной оценки финансового состояния муниципального предприятия было выявлено, что у предприятия низкая финансовая устойчивость (возникает снижение финансовой независимости у предприятия), низкая рентабельность (недостаточная отдача на вложенный в предприятие капитал, тем самым возникают трудности у собственника предприятия, который получает доходы, не соответствующие своим вложениям), низкая платежеспособность (у предприятия возникают трудности с денежными средствами, которых не хватает для своевременного погашения текущих обязательств).

Для решения поставленных проблем были разработаны мероприятия по совершенствованию финансирования транспортных компаний: Сокращение затрат на оплату труда, увеличение собственного капитала, с помощью обновления автобусного автопарка, перерасчет себестоимости раз в полугодие, с учетом повышения цен на энергоносители.

После реализации мероприятий по обновлению транспортных средств и сокращение затрат на оплату труда выявлено, что предприятие сможет ежегодно экономить эксплуатационные затраты – 20,76 млн. руб. и расходы на оплату труда с отчислениями – 31,98 млн. руб. Данные средства позволят улучшить техническую базу предприятия, а также позволит увеличить заработную плату персоналу.

Рентабельность проекта SRR составляет 32,32 %. Это говорит о том, что с 1 рубля, вложенного в данный проект, приходится 32 копейки чистой прибыли, что является положительным показателем.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что в результате

предложенных мер эффективность деятельности МП «Автоколонна 1275» существенно улучшится.

После реализации мероприятия перерасчета себестоимости раз в полугодие, с учетом повышения цен на энергоносители по настоящее время определено, что наиболее подвержены повышению цен следующие категории затрат: автомобильное топливо, общепроизводственные расходы, эксплуатационный ремонт, ремонт и восстановление авто/резины, смазочные материалы.

Для уменьшения вероятности работы МП «Автоколонна 1275» в убыток от неконтролируемых повышений цен на затраты предприятия, необходимо осуществлять перерасчет себестоимости раз в полугодие, с учетом повышения цен на энергоносители. Таким образом муниципальное предприятие сможет контролировать свои расходы и при этом не нести убытки.

При расчёте структуры затрат себестоимости маршрутных перевозок МП «Автоколонна 1275» в прогнозе отклонение цены за полугодие по статьям затрат. Выявлено, что муниципальное за 1 полугодие сэкономило 4,28 млн. руб.

Таким образом при реализации предложенных мероприятий бухгалтерский баланс, существенно изменился. Активы предприятия выросли в 5 раз. Внеоборотные средства увеличились в 7 раз (на 123 490 тыс. руб.) за счет увеличения основных средств, путем приобретения транспортных средств.

Проведенный анализ типа финансовой устойчивости муниципального предприятия характеризует предприятие как нормально платежеспособное, что предполагает рациональное использование заемных средств.

Так же стоит отметить в результате предложенных мероприятий доля собственных средств в финансовой модели муниципального предприятия «Автоколонна 1275» увеличилась.

В результате проведенного исследования, можно сделать вывод о том, что в результате предложенных мероприятий эффективность муниципального предприятия «Автоколонна 1275» улучшится. Финансовые показатели после реализованных мероприятий имеют положительную динамику, что подтверждает об улучшении финансового предприятия. Данные мероприятия могут реализованы

на всех предприятиях, осуществляющих регулярные пассажирские перевозки на городском и пригородных маршрутах.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- 1 Алексеева, А.И. Комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности : учебник / А.И. Алексеева, Ю.В. Васильев, А.В. Малеева. – М. : Финансы и статистика, 2016. – 672 с.
- 2 Андрианов, В. Д. Конкурентоспособность России в мировой экономике / В.Д. Андрианов // Мировая экономика и международные отношения. – 2017. – № 3. – С. 47 - 57.
- 3 Баштовой, Е.А. Разработка мероприятий по повышению конкурентоспособности МП «Автоколонна 1275» [Электронный ресурс] // Библиотека Амурского государственного университета : офиц. сайт. – Режим доступа: <https://irbis.amursu.ru/DigitalLibrary/VKR/1191.pdf>. – 15.11.2020.
- 4 Белый, Е.М. Конкурентоспособность и качество продукции два уровня управления / Е.М. Белый, С.В. Барашков // Маркетинг. – 2016. – № 4. – С. 29 - 34.
- 5 Бердникова, Л. Ф. Финансовое состояние организации: понятие и факторы, на него влияющие / Л. Ф. Бердникова, Е. С. Портнова. // Молодой ученый. – 2016. – № 17 (121). – С. 372 - 374.
- 6 Березин, В.Ф. Информационное обеспечение транспортного комплекса / В.Ф. Березин // Бюллетень Транспортной Информации. – 2016. – № 3. – С. 66.
- 7 Бланк, И.А. Финансовый менеджмент / И.А. Бланк. – Киев : Ника-центр-Эльга, 2017. – 259 с.
- 8 Богомазов, В.А. Государственное регулирование транспортной деятельности и стратегическое управление автотранспортными предприятиями / В.А. Богомазов // Вестник СПбГИЭА. – 2017. – № 4. – С. 151.
- 9 Бригхем, Ю. Финансовый менеджмент. Полный курс / Ю. Бригхем, Л. Гапенски. - СПб. : Экономическая школа, 2018. – 259 с.
- 10 Буров, В.Н. Стратегическое управление фирмами. Моделирование. Практикум. Деловые игры / В.Н. Буров. – М. : Высшая школа, 2016. – 258 с.
- 11 Ван Хорн, Дж. С. Основы финансового менеджмента / Дж.С. Ван Хорн. – М. : Вильямс, 2017. – 992 с.
- 12 Васильева, А.В. Методика оценки конкурентоспособности

предприятия : учебно-методическое пособие / А.В. Васильева. – Благовещенск : Изд-во «АмГУ», 2016. – 113 с.

13 Вельможин, А.В. Эффективность транспортной услуги / А.В. Вельможин, В.А. Гудков, А.А. Сериков // Грузовое и пассажирское автохозяйство. – 2018. – № 7. – С. 40 - 42.

14 Гельвановский, М.И. Национальная конкурентоспособность: понятия, факторы, показатели / М.И. Гельвановский, В.М. Жуковская, И.Н. Трофимова // Вопросы статистики. – 2016. – № 12. – С. 45.

15 Глухов, А.Н. Оценка конкурентоспособности товара и способы ее обеспечения / А.Н. Глухов // Маркетинг. – 2017. – № 2. – С. 56 – 64.

16 Голубков, Е.П. Маркетинговые исследования / Е.П. Голубков. – М. : Финпресс, 2017. – 437 с.

17 Градов, А.П. Экономическая стратегия фирмы / А.П. Градов. – СПб. : Питер, 2016. – 259 с.

18 Дворникова, Е. Е. Обслуживание населения пассажирским транспортом / Е. Е. Дворникова // Молодой ученый. - 2017. - № 14 (148). - С. 347 – 350.

19 Демчук, О. В. Актуальные проблемы оценки финансового потенциала предприятия / О. В. Демчук, Д. И. Тынянко // Молодой ученый. – 2019. – № 33 (271). – С. 4 - 6.

20 Дунаев, О.Н. Транспорт решающий фактор конкурентоспособности Российской экономики в условиях глобализации [Электронный ресурс] // Институт непрерывного образования : офиц. сайт. – Режим доступа : <http://dvo.sut.ru/libr/history/i299mez2/7.htm>. – 22.05.2020.

21 Иванов, А. В. Финансовые проблемы повышения качества транспортного обслуживания грузовладельцев / А. В. Иванов, А. А. Бобунова // Молодой ученый. - 2019. - № 22 (260). - С. 528 - 530.

22 Иванова, А. А. Финансовые стратегии российских предприятий / А. А. Иванова // Молодой ученый. – 2018. – № 39 (225). – С. 75 - 82.

23 Исмоилов, Г. Э. Проблемы финансового менеджмента в национальной экономике / Г. Э. Исмоилов, И. Ш. Иброхимов // Молодой ученый. - 2016. - № 15

(119). - С. 296 – 297.

24 Исхакова, З. Р. Современные подходы к анализу финансового состояния организации / З.Р. Исхакова, Т.Д. Маймур // Молодой учёный. – 2016. – № 1 (январь). – С. 371 - 375.

25 Ковалёв, В.В. Введение в финансовый менеджмент : учебник / В.В. Ковалев. – М. : Финансы и статистика, 2016. – 768 с.

26 Ковалев, В.В. Практикум по финансовому менеджменту. Конспект лекций с задачами / В.В. Ковалев. – М. : Финансы и статистика, 2016. – 288 с.

27 Колошницын, В.Г. Применение интеллектуальных транспортных систем / В.Г. Колошницын, А.В. Косолапов // Грузовое и пассажирское хозяйство. – 2016. – № 7. – С. 66.

28 Комарова, Т.М. Транспортные коридоры как фактор экономического развития региона (на примере Еврейской Автономной области) [Электронный ресурс] // Библиотека-онлайн : офиц. сайт. – Режим доступа : <http://www.ebiblioteka.ru>. – 12.05.2019.

29 Конакова, В. Проблемы финансовой устойчивости предприятия / В. Конакова // Молодой ученый. - 2018. - № 44 (230). - С. 78 - 80.

30 Кочеткова, С.А. Структурная модель государственно-частного партнерства в стратегическом управлении регионом : монография / С.А. Кочеткова, И.В. Моисеева. – М. : Издательский дом Академии Естествознания, 2016. – 160 с.

31 Кузнецова, Е.И. Финансы. Денежное обращение. Кредит : учебное пособие / Е.И. Кузнецова. – М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2012.– 687 с.

32 Ларионов, И.К. Стратегическое управление : учебник для магистров / И.К. Ларионов, А.Т. Алиев, К.В. Антипов. – М. : Дашков и Ко, 2016. – 235 с.

33 Ленчук, Е.Б. Инновационное развитие : экономика, интеллектуальные ресурсы, управление знаниями / Е.Б. Ленчук. – М. : Инфра-М, 2013. - 624 с.

34 Ливитин, И.Е. Результаты за 2017 год обнадеживают / И.Е. Литвин // Грузовое и пассажирское автохозяйство. – 2018. – № 2. – С. 12.

35 Любушин, Н. П. Экономический анализ : учебник / Н.П. Любушин. –

М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2017. – 575

36 Магомедов, Ш. Формула конкурентоспособности / Ш. Магомедов // Коммерческий вестник. – 2017. – № 9. – С. 22 - 23.

37 Максимова, И.В. Оценка конкурентоспособности промышленного предприятия / И.В. Максимова // Маркетинг. – 2018. – № 3. – С. 33 – 39.

38 Мальев, М.А. Экономический механизм регулирования рынка услуг грузового железнодорожного транспорта / М.А. Мальев // Бюллетень Транспортной Информации. – 2016. – № 10. – С. 55.

39 Матвеева, С. Диагностика предприятия и ее модели / С. Матвеева // Проблемы теории и практики управления. – 2016. – № 2. – С. 112.

40 Мелкумов, Я.С. Организация и финансирование инвестиций : учебное пособие / Я.С. Мелкумов. – М. : ИНФРА-М, 2016. – 248 с.

41 Мишин, Ю.В. Слагаемые конкурентоспособности / Ю.В. Мишин // РИСК. – 2016. – № 1. – С. 41 - 45.

42 Могилевкин, И. Транспорт в прошлом и нынешнем веке [Электронный ресурс] // Электронная библиотека онлайн: офиц. сайт. – Режим доступа: <http://www.ebiblioteka.ru/sources/article.jsp?id=61777>.

43 Новикова, Е. И. Проблемы анализа и повышения финансовой устойчивости на предприятиях / Е. И. Новикова // Молодой ученый. – 2019. – № 49 (287). – С. 104 - 107.

44 Оськина, А. С. Актуальные проблемы анализа финансового состояния предприятий малого бизнеса / А. С. Оськина. // Молодой ученый. – 2019. – № 49 (287). – С. 107 - 110.

45 Панов, А.И. Стратегический менеджмент: учебное пособие / А.И. Панов, И.О. Коробейников, В.А. Панов. – М.: Юнити-Дана, 2016. – 303 с.

46 Перфильев, А. Б. Основные методики оценки финансового состояния российских предприятий и прогнозирование возможного банкротства по данным бухгалтерской отчетности : учебное пособие / А. Б. Перфильев. – Ярославль : Изд-во ЯГМУ, 2018. – 87 с.

47 Показатели финансовых проблем компании [Электронный ресурс] //

Финансовый директор : офиц. сайт. – Режим доступа : <https://www.fd.ru/articles/157649-pokazateli-finansovyh-problem-kompanii>. – 15.11.2020.

48 Росс, С. Основы корпоративных финансов / С. Росс, Р. Вестрефилд, Б. Джордан. – М. : Лаборатория базовых знаний, 2017. – 269 с.

49 Сабитова, Л.Р. Современные проблемы финансового менеджмента на предприятии и пути их решения / Л.Р. Сабитова // Инновационная наука. – 2016. – № 10. – С. 54 – 56.

50 Садчикова, Д. Н. Проблемы экономического анализа на предприятиях / Д. Н. Садчикова // Молодой ученый. – 2017. – № 2 (136). – С. 494 - 496.

51 Селезнёв Д. А. Оценка конкурентоспособности предприятия [Электронный ресурс] // УГП : офиц. сайт. – <http://up.botik.ru/~economics/reportshhtml/seleznev/seleznev.htm>.

52 Стражев, В. И. Анализ хозяйственной деятельности в промышленности : учебник / В. И. Стражев, Л. А. Богдановская, Г. Г. Виногоров. – Минск : Вышэйшая школа, 2018. – 526 с.

53 Телелюева, Л. Н. Особенности основных форм управления и анализ финансовых проблем деятельности транспортных предприятий / Л. Н. Телелюева // Вопросы экономики и управления. – 2016. – № 5.1 (7.1). – С. 87 - 90.

54 Фатхутдинов, Р.А. Система обеспечения конкурентоспособности / Р.А. Фатхутдинов // Стандарты и качество. – 2017. – № 1. – С. 48 - 52.

55 Финансовое управление компанией / общ. ред. Е.В. Кузнецовой. – М. : Правовая культура, 2017. – С. 369 с.

56 Финансовое управление фирмой / под ред. В.И. Терехина. – М. : Экономика, 2018. – 256 с.

57 Чочуа, М.П. Интервью с генеральным директором ГУП Мосавтотранс / М.П. Чочуа // Грузовое и пассажирское автохозяйство. – 2016. – № 2. – С. 56.

58 Шальнова, Н. С. Проблемы и перспективы развития пассажирского транспорта / Н. С. Шальнова // Молодой ученый. - 2011. - № 12 (35). - Т. 1. - С. 61 - 64.

59 Шеремет, В.В. Управление инвестициями: справочное пособие. / В.В. Шеремет, В.М. Павлючик, В.Д. Шапиро. – М.: Высшая школа, 2016. – 259 с.

60 Щиборщ, К.В. Сравнительный анализ конкурентоспособности и финансового состояния предприятий отрасли и/или региона / К.В. Щиборщ // Маркетинг в России и за рубежом. – 2016. – № 5. – С. 92 - 111.

ПРИЛОЖЕНИЕ А

Бухгалтерский баланс МП «Автоколонна 1275»

Бухгалтерский баланс
на 31 декабря 2019 г.

		Форма по ОКУД	Коды		
		Дата (число, месяц, год)	31	12	2019
Муниципальное предприятие города Благовещенска "Автоколонна 1275"		по ОКПО	05141648		
Идентификационный номер налогоплательщика		ИНН	2801007241		
Рид экономической деятельности: Деятельность автобусного транспорта по регулярным внутригородским и пригородным пассажирским перевозкам		по ОКВЭД 2	49.31.21		
Организационно-правовая форма / форма собственности: Муниципальная / собственность		по ОКОПФ / ОКФС	42	14	
Единица измерения: в тыс. рублей		по ОКЕИ	384		
Местонахождение (адрес): 675000, Амурская обл, Благовещенск г, Калинина ул, д. № 114					
Бухгалтерская отчетность подлежит обязательному аудиту <input type="checkbox"/> ДА <input type="checkbox"/> НЕТ					
Наименование аудиторской организации/фамилия, имя, отчество (при наличии) индивидуального аудитора					
Идентификационный номер налогоплательщика аудиторской организации/индивидуального аудитора		ИНН			
Основной государственный регистрационный номер аудиторской организации/индивидуального аудитора		ОГРН/ОГРНИП			

Пояснения	Наименование показателя	Код	На 31 декабря 2019 г.	На 31 декабря 2018 г.	На 31 декабря 2017 г.
	АКТИВ				
	I. ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ				
	Нематериальные активы	1110	-	-	-
	Результаты исследований и разработок	1120	-	-	-
	Нематериальные поисковые активы	1130	-	-	-
	Материальные поисковые активы	1140	-	-	-
	Основные средства	1150	22 046	25 561	33 592
	Доходные вложения в материальные ценности	1160	-	-	-
	Финансовые вложения	1170	-	-	-
	Отложенные налоговые активы	1180	-	-	-
	Прочие внеоборотные активы	1190	-	-	-
	Итого по разделу I	1100	22 046	25 561	33 592
	II. ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ				
	Запасы	1210	3 566	5 087	2 674
	Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	1220	-	-	-
	Дебиторская задолженность	1230	3 587	6 930	5 740
	Финансовые вложения (за исключением денежных эквивалентов)	1240	-	-	-
	Денежные средства и денежные эквиваленты	1250	4 898	4 884	1 724
	Прочие оборотные активы	1260	-	-	-
	Итого по разделу II	1200	12 051	16 901	10 138
	БАЛАНС	1600	34 097	42 462	43 730

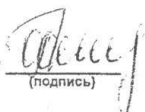
Продолжение ПРИЛОЖЕНИЯ А

Бухгалтерский баланс МП «Автоколонна 1275»

Форма 0710001 с.2

Пояснения	Наименование показателя	Код	На 31 декабря 2019 г.	На 31 декабря 2018 г.	На 31 декабря 2017 г.
	ПАССИВ				
	III. КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЫ				
	Уставный капитал (складочный капитал, уставный фонд, вклады товарищей)	1310	9 378	9 378	9 378
	Собственные акции, выкупленные у акционеров	1320	-	-	-
	Переоценка внеоборотных активов	1340	20 129	20 129	20 129
	Добавочный капитал (без переоценки)	1350	-	-	-
	Резервный капитал	1360	-	-	-
	Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	1370	(38 601)	(35 449)	(33 783)
	Итого по разделу III	1300	(9 094)	(5 942)	(4 276)
	IV. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА				
	Заемные средства	1410	-	-	-
	Отложенные налоговые обязательства	1420	-	-	-
	Оценочные обязательства	1430	-	-	-
	Прочие обязательства	1450	-	-	-
	Итого по разделу IV	1400	-	-	-
	V. КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА				
	Заемные средства	1510	-	-	-
	Кредиторская задолженность	1520	25 155	29 891	25 070
	Доходы будущих периодов	1530	18 036	18 513	22 936
	Оценочные обязательства	1540	-	-	-
	Прочие обязательства	1550	-	-	-
	Итого по разделу V	1500	43 191	48 404	48 006
	БАЛАНС	1700	34 097	42 462	43 730

Руководитель


(подпись)

Дерябин Олег Геннадьевич
(расшифровка подписи)

ПРИЛОЖЕНИЕ Б

Коммерческое предложение



ИП УРАЗОВ
Официальный дилер ООО "Коммерческие автомобили-Группа ГАЗ"
и ООО "Русские автобусы-Группа ГАЗ"

675000 Амурская область
г. Благовещенск
ул. Театральная, 181/1
телефон-факс 8 (4162) 42-44-17
E-mail: avtor2000@mail.ru
Сайт: www.AvtorGaz.ru

ИНН 280100158140
р/счет № 40802810609560009663
в ф-ле 2754 ВТБ 24 (ПАО) г. Хабаровск
к/счет 30101810300000000827
БИК 040813827

Иск. 1910-10-2020 от 12.10.20 г.

Коммерческое предложение

Предлагаем Вам рассмотреть возможность приобретения автобусов производства ООО «Павловский автомобильный Завод», в том числе:

ПАЗ-320302-22 Автобус малого класса для городских и пригородных перевозок (4х2)

Автобус ПАЗ-320302 длиной 7 м актуален как на городских маршрутах, так и для сегмента корпоративного транспорта.

Автобус комплектуется пневматической тормозной системой, рулевым механизмом с гидроусилителем, вспомогательной системой торможения – моторным тормозом, датчиками-газоанализаторами, системами ABS и ASR.



Основные технические характеристики шасси

- Тип двигателя – ЗМЗ 5245 Газобаллонное оборудование фирмы LOVATO (двухтопливный, инжекторный) БЕНЗИН – ГАЗ (ПРОПАН-БУТАН).
- Мощность двигателя, кВт (л.с.)/мин – 90 (122,4) при 3200 мин⁻¹.
- Рабочий объем двигателя – 4,670 см³.
- Экологический класс – 4.
- Колесная формула – 4х2 (задний привод).
- 5 ступенчатая КПП «Газ».
- Гидроусилитель руля.
- Максимальная скорость автомобиля с полной нагрузкой – 95 км/час.
- Тормозная система - Пневматическая, двухконтурная, привод с разделением на контуры по осям, с ABS.

Продолжение ПРИЛОЖЕНИЯ Б

Коммерческое предложение

- Шасси/ мост – «КААЗ».
- Ёмкость топливного бака – 95 литров.
- Два газовых баллона – 180 литров.
- Размер шин – 245 / 70R19,5".
- Минимальный радиус поворота по колес наружного переднего колеса – 10,3 м.
- Колесная база – 3800 мм.

Салон



- Доступ в салон производится через две боковые двери, управляемые водителем. Ширина проема двери – 650 мм.
- Общее количество пассажирских мест – 43,18 из которых – посадочные.
- Система отопления - салонные отопители.
- Вентиляция - Естественная, через форточки в окнах боковины и люки в крыше.
- установка стеклопакетов в резиновом профиле (заднее стекло клееный стеклопакет), двойной настил пола.
- Высота потолка в салоне – 1980 мм.
- Медицинская аптечка – 1 шт, знак аварийной остановки 1 шт, огнетушитель ОП – 1 шт, противоткатные устройства – 2 шт.
- ЗИП автобуса – Домкрат, монтажка, ключ баллонный, ключ рожковый 8-10, отвертка плоская.

Габаритные размеры автомобиля

- Длина – 7100 мм.
- Ширина – 2410 мм.
- Высота – 2880 мм.

Цвет белый.

Год изготовления – 2020.

Гарантийный срок на товар составляет 24 (двадцать четыре) месяца или 60 000 км пробега (что наступит быстрее).

Стоимость транспортного средства, действительна до 31 декабря 2020г, при получении в городе Благовещенске (Амурская обл), составляет – 2 492 000 рублей, включая НДС.

Срок поставки – 90 дней с даты заключения Договора поставки. С возможностью досрочной поставки.

С уважением,
Индивидуальный предприниматель

Уразов В.И.



A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Urazov V.I.', written over a light-colored background.

ПРИЛОЖЕНИЕ В

Информация о полной стоимости кредита



Основан в 1991 году

АКЦИОНЕРНЫЙ КОММЕРЧЕСКИЙ

СБЕРЕГАТЕЛЬНЫЙ БАНК РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

(ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО)

Благовещенское ОСБ № 8636

Приложение № 2

(наименование и номер филиала Сбербанка России)

Информация о полной стоимости кредита, рассчитанной на основе примерного графика платежей по кредиту.

1. Основные параметры кредита.						
Сумма кредита, рублей/долларов США/евро						145 536 000,00
Срок кредитования, мес.						84
Процентная ставка по кредиту, % годовых						11,90%
Дата начала кредитования						15.10.20
2. Комиссии банку и платежи в пользу третьих лиц, обусловленные заключением кредитного договора, размер и сроки уплаты которых известны на момент заключения кредитного договора (в валюте кредита), включенные в расчет полной стоимости кредита:						
за обслуживание ссудного счета (единовременно)						0
						0
						0
						0
В расчет полной стоимости кредита включены: платежи по погашению основного долга по кредиту; по уплате процентов по кредиту; комиссии, указанные в разделе 2 настоящей формы.						
3. Платежи заемщика, не включенные в расчет полной стоимости кредита: платежи, величина и/или сроки уплаты которых зависят от решения заемщика и/или варианта его поведения, а также размер и/или сроки уплаты которых не известны на момент заключения кредитного договора, в т.ч.:						
неустойка за несвоевременное погашение основного долга и/или процентов по кредиту						
комиссии за услуги по предоставлению справок, предусмотренные тарифами банка						
комиссия за внесение изменений в кредитный договор и договоры поручительств при изменении состава обеспечения						
Примерный график платежей *						
№ п/п	Дата платежа	Денежный поток (расходы) получателя кредита	Платеж за расчетный период			Остаток задолженности по кредиту
			в том числе			
			Погашение процентов	Погашение основного долга по кредиту	Комиссии и другие платежи	
	15.10.20	-145 536 000,00			0	145 536 000,00
1	16.11.20	2 561 331,62	1 443 232,00	1 118 099,62	0	144 417 900,38
2	16.12.20	2 561 331,62	1 432 144,18	1 129 187,44	0	143 288 712,94
3	16.01.21	2 561 331,62	1 420 946,40	1 140 385,22	0	142 148 327,72
4	16.02.21	2 561 331,62	1 409 637,58	1 151 694,04	0	140 996 633,68
5	16.03.21	2 561 331,62	1 398 216,62	1 163 115,00	0	139 833 518,68
6	16.04.21	2 561 331,62	1 386 682,39	1 174 649,23	0	138 658 869,45
7	16.05.21	2 561 331,62	1 375 033,79	1 186 297,83	0	137 472 571,62
8	16.06.21	2 561 331,62	1 363 269,67	1 198 061,95	0	136 274 509,67
9	16.07.21	2 561 331,62	1 351 388,89	1 209 942,73	0	135 064 566,94
10	16.08.21	2 561 331,62	1 339 390,29	1 221 941,33	0	133 842 625,61
11	16.09.21	2 561 331,62	1 327 272,70	1 234 058,92	0	132 608 566,69
12	16.10.21	2 561 331,62	1 315 034,95	1 246 296,67	0	131 362 270,02
13	16.11.21	2 561 331,62	1 302 675,84	1 258 655,78	0	130 103 614,24
14	16.12.21	2 561 331,62	1 290 194,17	1 271 137,45	0	128 832 476,79
15	16.01.22	2 561 331,62	1 277 588,73	1 283 742,89	0	127 548 733,90
16	16.02.22	2 561 331,62	1 264 858,28	1 296 473,34	0	126 252 260,56
17	16.03.22	2 561 331,62	1 252 001,58	1 309 330,04	0	124 942 930,52
18	16.04.22	2 561 331,62	1 239 017,39	1 322 314,23	0	123 620 616,29
19	16.05.22	2 561 331,62	1 225 904,44	1 335 427,18	0	122 285 189,11
20	16.06.22	2 561 331,62	1 212 661,46	1 348 670,16	0	120 936 518,95
21	16.07.22	2 561 331,62	1 199 287,15	1 362 044,47	0	119 574 474,48
22	16.08.22	2 561 331,62	1 185 780,21	1 375 551,41	0	118 198 923,07
23	16.09.22	2 561 331,62	1 172 139,32	1 389 192,30	0	116 809 730,77
24	16.10.22	2 561 331,62	1 158 363,16	1 402 968,46	0	115 406 762,31
Итого:		215 151 855,66	69 615 855,66	145 536 000,00	0,00	

Продолжение ПРИЛОЖЕНИЯ В

Информация о полной стоимости кредита

Полная стоимость кредита	12,55%
--------------------------	--------

Полная стоимость кредита рассчитана в соответствии с требованиями Банка России по формуле:

$$\sum_{i=1}^n \frac{ДП_i}{(1 + ПСК)^{\frac{(d_i - d_0)}{365}}} = 0$$

где d_i - дата i -го денежного потока (платежа);

d_0 - дата начального денежного потока (платежа) (совпадает с датой перечисления денежных средств заемщику);

n - количество денежных потоков (платежей);

ДП_{*i*} - сумма i -го денежного потока (платежа) по кредитному договору. Разнонаправленные денежные потоки (платежи) включаются в расчет с противоположными математическими знаками, а именно: предоставление заемщику кредита на дату его выдачи включается в расчет со знаком "минус", возврат заемщиком кредита, уплата процентов по кредиту включаются в расчет ПСК - полная стоимость кредита, в % годовых.

* В качестве примера число месяца в дате платежа соответствует числу месяца даты выдачи кредита. Расчет процентов за пользование кредитом зависит от фактической даты платежа (исходя из количества календарных дней в платежном периоде).

Экземпляр формы "Информация о полной стоимости кредита, рассчитанной на основе примерного графика платежей по кредиту" получил.

_____ подпись Заемщика (Созаемщиков)

" ____ " _____ 2020г.

ПРИЛОЖЕНИЕ Г

Анализ себестоимости по маршрутным перевозкам за 2019 год

МП «Автоколонна 1275»

Анализ себестоимости по маршрутным перевозкам

за 2019 год

МП «Автоколонна 1275»

№ п/п	Наименование	ед. изм.	Всего затрат		Экономия, перерасход	Затраты на 10 п/км		Переменный расход на 1 км пробега. Постоянный расход на 1 час работы		
			план	Факт		план	факт	план	факт	%
1.	Общий пробег	тыс. км.	3 690,8	4 058,1						
2.	Перевезти пассаж.	тыс. чел.	5 770,1	6 452,3						
3.	Пассажирооборот	тыс. пас/км	63 804,0	63 804,0						
4.	А/часы в наряде	тыс. час.	186,6	191,0						
5.	Доходы (выручка)	тыс. руб.	112 478,8	127 964,2						
6.	Расходы	тыс. руб.	264 018,1	247 465,2						
7.	Прибыль	тыс. руб.	-151 539,3	-119 262,3						
8.	Себестоимость	тыс.руб.	264 018,1	247 465,239	16552,9	41,4	38,79	1010,80	896,36	88,7%
	Заработная плата с отчислениями		94 301,1	91 772,613	2528,487	14,78	14,38	505,36	480,48	95,1%
	Автомобильное топливо		52 717,40	49 070,095	3647,305	8,26	7,69	14,28	12,09	84,7%
	Смазочные материалы		901,68	658,554	243,126	0,14	0,10	0,24	0,16	66,7%
	Ремонт и восстан. авто/резины		529,44	2 281,559	-1752,119	0,08	0,36	0,14	0,56	400,0%
	Эксплуатац. ремонт		18 575,29	21 237,431	-2662,141	2,91	3,33	5,03	5,23	104,0%
	Амортизац. на восстан.		6 690,40	6 777,371	-86,971	1,05	1,06	1,81	1,67	92,3%
	Общепроизводственные расходы		90 302,75	75 667,616	14635,134	14,15	11,86	483,94	396,17	81,9%
	Всего расходов		264 018,06	247 465,239	16552,8	41,4	38,78	1010,80	896,36	88,7%
	В т.ч. постоянных		184 603,85	167 440,229	17163,6	28,93	26,24	989,30	876,65	88,6%
	В т.ч. переменных		79 414,21	80 025,010	-610,8	12,47	12,55	21,50	19,71	91,7%

Гл.экономист

Л.П.Шулегина

ПРИЛОЖЕНИЕ Е
Основные средства

с.4

2. Основные средства
2.1. Наличие и движение основных средств

Наименование показателя	Код	Период	На начало года		Изменения за период					На конец периода		
			первоначальная стоимость	накопленная амортизация	Поступило	Выбыло объектов		начислено амортизации	Переоценка			
						первоначальная стоимость	накопленная амортизация		Первоначальная стоимость	накопленная амортизация		
Основные средства (без учета доходных вложений в материальные ценности) - всего	5200	за 2019г.	226 765	(201 204)	5 975	(5 320)	4 908	(9 079)	-	-	227 421	(205 375)
	5210	за 2018г.	244 376	(210 784)	857	(18 487)	18 487	(8 888)	-	-	226 765	(201 204)
в том числе:												
	Машины и оборудование (кроме офисного)	5201	за 2019г.	6 021	(5 946)	-	-	-	(55)	-	6 021	(6 000)
	5211	за 2018г.	6 021	(5 888)	-	-	-	(58)	-	-	6 021	(5 946)
Транспортные средства	5202	за 2019г.	207 547	(184 927)	5 975	(5 320)	4 908	(8 419)	-	-	208 202	(188 439)
	5212	за 2018г.	225 942	(195 233)	-	(18 395)	18 395	(8 090)	-	-	207 547	(184 927)
Сооружения	5203	за 2019г.	478	(293)	-	-	-	(62)	-	-	478	(354)
	5213	за 2018г.	478	(231)	-	-	-	(62)	-	-	478	(293)
Производственный и хозяйственный инвентарь	5204	за 2019г.	223	(184)	-	-	-	(5)	-	-	223	(189)
	5214	за 2018г.	180	(180)	43	-	-	(4)	-	-	223	(184)
Здания	5205	за 2019г.	12 329	(9 687)	-	-	-	(537)	-	-	12 329	(10 224)
	5215	за 2018г.	11 514	(9 012)	814	-	-	(675)	-	-	12 329	(9 687)
Офисное оборудование	5206	за 2019г.	168	(168)	-	-	-	-	-	-	168	(168)
	5216	за 2018г.	168	(168)	-	-	-	-	-	-	168	(168)
Другие виды основных средств	5207	за 2019г.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	5217	за 2018г.	72	(72)	-	(72)	72	-	-	-	-	-
Учтено в составе доходных вложений в материальные ценности - всего	5220	за 2019г.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	5230	за 2018г.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
в том числе:												
	5221	за 2019г.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	5231	за 2018г.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

ПРИЛОЖЕНИЕ Ж

Отчет о проверке работы на заимствования



Амурский государственный университет

СПРАВКА о результатах проверки текстового документа на наличие заимствований

Проверка выполнена в системе
Антиплагиат.ВУЗ

Автор работы	Баштовой Евгений Александрович
Подразделение	кафедра финансов
Тип работы	Магистерская диссертация
Название работы	ВКР Баштовой Е.А.
Название файла	ВКР Баштовой Е.А..docx
Процент заимствования	22.76 %
Процент самоцитирования	0.00 %
Процент цитирования	6.04 %
Процент оригинальности	71.20 %
Дата проверки	10:12:10 13 декабря 2020г.
Модули поиска	Модуль поиска ИПС "Адилет"; Модуль поиска "АмГУ"; Модуль выделения библиографических записей; Сводная коллекция ЭБС; Модуль поиска "Интернет Плюс"; Коллекция РГБ; Цитирование; Переводные заимствования (RuEn); Модуль поиска переводных заимствований по eLibrary (EnRu); Модуль поиска переводных заимствований по интернет (EnRu); Коллекция eLIBRARY.RU; Коллекция ГАРАНТ; Коллекция Медицина; Диссертации и авторефераты НББ; Модуль поиска перефразирований eLIBRARY.RU; Модуль поиска перефразирований Интернет; Коллекция Патенты; Модуль поиска общепотребительных выражений; Кольцо вузов
Работу проверил	Самойлова Елена Алексеевна ФИО проверяющего
Дата подписи	13.12.2020

Подпись проверяющего

Чтобы убедиться в подлинности справки, используйте QR-код, который содержит ссылку на отчет.



Ответ на вопрос, является ли обнаруженное заимствование корректным, система оставляет на усмотрение проверяющего. Предоставленная информация не подлежит использованию в коммерческих целях.