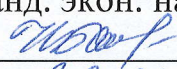


МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
«ТЮМЕНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ
Кафедра экономики и финансов

РЕКОМЕНДОВАНО К ЗАЩИТЕ В ГЭК
Заведующий кафедрой
канд. экон. наук, доцент
 К.А. Захарова
29.01 2024 г.

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА
магистерская диссертация

ФИНАНСОВАЯ ПОЛИТИКА АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

38.04.01 Экономика

Магистерская программа «Финансовая экономика (финансомика)»

Выполнил работу
обучающийся 3 курса
заочной формы обучения



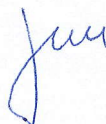
Габышев Иван Николаевич

Научный руководитель
канд. экон. наук,
доцент



Захарова Кристина Алексеевна

Рецензент
старший экономист
АО «АВТОТРАНС»



Власюк Юлия Сергеевна

Тюмень
2024

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	3
ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ФИНАНСОВОЙ ПОЛИТИКИ.....	9
1.1. ПОНЯТИЕ И ПРИНЦИПЫ ФИНАНСОВОЙ ПОЛИТИКИ.....	9
1.2. ОСНОВНЫЕ ЭТАПЫ ФИНАНСОВОЙ ПОЛИТИКИ ПРЕДПРИЯТИЯ .	12
1.3. ОСОБЕННОСТИ ФИНАНСОВОЙ ПОЛИТИКИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ.....	20
1.4. КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ ПАССАЖИРСКОГО АВТОТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ И ФАКТОРЫ ЕЕ ОПРЕДЕЛЯЮЩИЕ.....	28
ГЛАВА 2. АНАЛИЗ ФИНАНСОВОЙ ПОЛИТИКИ ПРЕДПРИЯТИЙ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИХ ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ НА ТЕРРИТОРИИ ТЮМЕНСКОЙ ОБЛАСТИ.....	39
2.1. АНАЛИЗ РЫНКА ПАССАЖИРСКИХ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПЕРЕВОЗОК	39
2.2. АНАЛИЗ ФИНАНСОВОЙ ПОЛИТИКИ ПРЕДПРИЯТИЙ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИХ ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ НА ТЕРРИТОРИИ ТЮМЕНСКОЙ ОБЛАСТИ	42
2.3. ПРОБЛЕМЫ ЭФФЕКТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ФИНАНСОВОЙ ПОЛИТИКИ.....	47
ГЛАВА 3. РАЗРАБОТКА РЕКОМЕНДАЦИЙ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ФИНАНСОВОЙ ПОЛИТИКИ	56
3.1. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ КРАТКОСРОЧНОЙ ПОЛИТИКИ ПРЕДПРИЯТИЯ.....	56
3.2. РАЗРАБОТКА СТРАТЕГИИ ДОЛГОСРОЧНОЙ ФИНАНСОВОЙ ПОЛИТИКИ	61
3.3. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРЕДЛОЖЕННЫХ МЕРОПРИЯТИЙ..	65
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	74
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК	76
ПРИЛОЖЕНИЯ 1-8.....	82

ВВЕДЕНИЕ

Эффективное функционирование транспортной системы Российской Федерации играет важную роль в создании условий для реструктуризации, переход на инновационный путь развития национальной экономики, способствует созданию условий для обеспечения лидирующих позиций России в меняющемся мировой экономической системы.

Состояние и качество транспортной системы зависят не только перспективы дальнейшего социально-экономического развития, но и способность государства эффективно выполнять такие важнейшие функции, как защита национального суверенитета и безопасности страны, укрепление единства пространство, обеспечение потребностей граждан в перевозках, создание условий для выравнивания социально-экономического развития регионов, повышения независимости ресурсов и глобальной конкурентоспособности.

Транспорт – важный элемент мировой экономики, так как является материальным носителем между государствами. Специализация государств, их комплексное развитие невозможны без системы транспорта. Транспортный фактор оказывает влияние на размещение производства, без его учета нельзя достичь рационального размещения производительных сил. При размещении производства учитывается потребность в перевозках, масса исходных материалов готовой продукции, их транспортабельность, обеспеченность транспортными путями, их пропускная способность и т.д. В зависимости от влияния этих составляющих и размещаются предприятия. Важное значение транспорт имеет и в решение социально-экономических проблем. Обеспеченность территории хорошо развитой транспортной системой служит одним из важных факторов привлечения населения и производства, является важным преимуществом для размещения производительных сил и дает интеграционный эффект. Специфика транспорта как сферы экономики заключается в том, что он сам не производит продукцию, а только участвует в

ее создании, обеспечивая производство сырьем, материалами, оборудованием и доставляя готовую продукцию потребителю. Транспортные издержки включаются в себестоимость продукции. По некоторым отраслям промышленности транспортные издержки очень весомые, как, например, в лесной, нефтяной отраслях промышленности, где они могут достигать тридцати процентов себестоимости продукции.

Автомобильный транспорт широко используется во всех областях экономики, применяется во всех областях народного хозяйства, в том числе и в машиностроении. Удельный вес материальных затрат в общем объеме продукции машиностроения составляет более пятидесяти процентов. В процессе производства сырье, материалы, полуфабрикаты и комплектующие изделия перемещаются многократно.

Хозяйственно-финансовая деятельность автотранспортных предприятий осуществляется на принципах полного хозяйственного расчета с целью получения прибыли. Сущность заключается в том, что создаваемая в процессе автомобильных перевозок транспортная продукция должна полностью компенсировать материальные, трудовые и денежные ресурсы, затраченные на ее образование, и дополнительно обеспечить получение прибыли. Рентабельность работы автотранспортного предприятия - очень важный экономический показатель, так как от него зависит размер получаемой прибыли. Обеспечение эффективного функционирования предприятия требует экономически грамотного управления их деятельностью, которое во многом определяется умением ее анализировать.

С помощью анализа изучаются тенденции развития, глубоко и системно исследуются факторы изменения результатов деятельности, обосновываются планы и управленческие решения, осуществляется контроль за их выявляются резервы повышения эффективности производства, оцениваются результаты деятельности предприятия, вырабатывается экономическая стратегия его развития.

Современное развитие экономической ситуации в России и опыт последних лет показывают, что не все автотранспортные предприятия готовы к внедрению конкурентной борьбы. В современных условиях каждому автотранспортному предприятию особенно важно правильно оценить создавшуюся рыночную ситуацию с тем, чтобы предложить продуктивные средства конкуренции, которые, с одной стороны, отвечали бы сложившейся в России рыночной ситуации и тенденциям ее развития, а с другой – особенностям конкретного производства. Наиболее сложными этапами этой работы являются аналитическое осмысление путей достижения конкурентных качеств и разработка на этой основе мероприятий по усилению конкурентной позиции предприятия. Применение методики оценки конкурентной среды и конкурентоспособности на базе построения конкурентной карты рынка возможно на основе реальных статистических данных по работе автотранспортной области в Российской Федерации. Особенности конкурентной среды предприятия определяются типом конкуренции на рассматриваемом рынке. По мнению экспертов, рынок автомобильных перевозок определяется как свободная конкуренция. Так как одной из важнейших характеристик активности конкурентной среды предприятия является степень противодействия конкурентов в борьбе за потребителей и новые рыночные ниши, то ключевым является интенсивность конкуренции. Оценка интенсивности конкуренции имеет глобальное значение при анализе рынка, так как позволяет выявить общую привлекательность вхождения на рынок, составить стратегию продвижения услуг, предварительно оценить результаты деятельности.

Целью научно-исследовательской работы является анализ деятельности предприятия и разработка мероприятий в области совершенствования финансовой политики автотранспортных предприятий, осуществляющие пассажирские перевозки на территории Тюменской области.

Основными задачами выпускной квалификационной работы являются:

- Анализ понятия финансовой политики.

- Изучение теоретических основ финансовой политики;
- Определение основных этапов финансовой политики предприятий;
- Изучение особенностей финансовой политики автотранспортных предприятий;
- Изучение факторов конкурентоспособности пассажирского автотранспортного предприятия ;
- Анализ рынка пассажирских автотранспортных перевозок;
- Анализ финансовой политики предприятий, осуществляющих пассажирские перевозки на территории тюменской области на примере акционерного общества «АВТОТРАНС»;
- Определение проблем эффективного управления финансовой политикой;
- Разработка рекомендаций по совершенствованию краткосрочной политики предприятия;
- Разработка стратегии долгосрочной финансовой политики;
- Оценка эффективности предложенных мероприятий.

Совершенствование финансовой политики автотранспортных предприятий, осуществляющие пассажирские перевозки является актуальным, так как предприятие выполняет социально важную государственную задачу по перевозке пассажиров, в том числе граждан льготной категории, и у предприятий присутствуют слабые места, которые необходимо устранять для максимизации прибыли и обеспечения финансовой устойчивости предприятия.

Объектом исследования является предприятие, осуществляющее пассажирские перевозки на городских, пригородных, междугородных маршрутах, а так же перевозка пассажиров по заказам на примере акционерного общества «АВТОТРАНС» .

Предметом исследования является правовая система России в сфере автомобильного транспорта, финансовая отчётность, данные по пассажиропотоку за 2019-2023 года, и способы устойчивого функционирования автотранспортных предприятий под влиянием внешних и внутренних факторов.

Методологической основой исследования является статистико - экономический метод, так как данный метод научного исследования, заключается в рассмотрении составных частей и отдельных сторон объекта.

Информационной базой написания научно-исследовательской работы являются источники учебной литературы и статьи современных исследователей по выбранной теме, а также нормативно-правовые документы, регламентирующие перевозки пассажиров на территории Российской Федерации, финансовая отчётность предприятия.

Выделим три элемента научной новизны диссертационного исследования:

1. Уточнено понятие «финансовая политика» и сформировано обобщенное определение, наиболее точно отражающее понятие, что помогло расширить существующие теоретические положения в исследуемой области;

2. Проведен анализа финансовой отчётности автотранспортного предприятия АО «АВТОТРАНС», выявлены проблемные показатели и разработаны практических рекомендации по устойчивому функционированию под влиянием внешних и внутренних факторов;

3. Разработаны рекомендаций по совершенствованию краткосрочной и долгосрочной политики предприятия, а так же проведена оценка предложенных мероприятий.

Практическая значимость исследования заключается в проведении анализа финансовой отчётности и разработка практических рекомендации по устойчивому функционированию автотранспортных предприятия под влиянием внешних и внутренних факторов.

Научная значимость исследования заключается в определении зависимости отдельных показателей от общей финансовой успешности предприятия.

В ходе подготовки выпускной квалификационной работы использовались приемы критического анализа проблемных ситуаций на основе системного подхода, с возможностью выработки стратегии действий, а также

методы саморазвития и самореализации (в том числе здоровьесбережение) с возможностью реализовывать приоритеты собственной деятельности и способы ее совершенствования на основе самооценки.

Формулирование выводов и разработка рекомендаций по результатам проведенного исследования осуществлялись с учетом способности управлять проектом на всех этапах жизненного цикла, способности организовывать и руководить работой команды, вырабатывая командную стратегию для достижения поставленной цели.

ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ФИНАНСОВОЙ ПОЛИТИКИ

1.1. ПОНЯТИЕ И ПРИНЦИПЫ ФИНАНСОВОЙ ПОЛИТИКИ

Определение понятия и принципов финансовой политики целесообразно начать с понятия «финансовая политика» в целом. Чтобы изучить более подробно вышеуказанное понятие были рассмотрены определения авторов с различных сайтов, которые указаны в Приложении 1.

Приведенные определения имеют некоторые неточности. Для примера авторы определения, указанные в таблице 1 в п.1, 2, 5, 6, 7, 9, 11, 14, 19, 21, 22, 25 финансовой политикой считают совокупностью мероприятий, направленных на вовлечение финансовых ресурсов. По нашему мнению данные толкования не содержат никаких ошибок и противоречий, а раскрывают нам весь смысл данного определения.

Авторы определения, указанные в таблице 1 в п.15, 18, 20, 24 финансовой политикой считают составной частью экономической политики государства (предприятия). По нашему мнению, это краткие определения, которые не раскрывают и не доносят до читателя само толкование.

Так же авторы финансовой политикой считают, как важный, основополагающий элемент в системе управления финансами, которые указаны в таблице 1 в п.3,17 или как особая (самостоятельная) сфера деятельности государства (предприятия) в п.4,6, 13, 15. Считаю, что данные определения, так же как и в ранее указанном абзаце, не доносят до читателя само определение термина .

Проанализировав определения вышеизложенных источников информации, предлагаем сформировать следующее обобщенное определение, наиболее точно отражающее понятие финансовой политики.

Финансовая политика – это совокупность мероприятий в области организации финансовых отношений в предприятии (организации), которые позволяют обеспечивать решение поставленных задач, отраженных в стратегии

и тактике устойчивого развития, с учётом внешних и внутренних факторов.

В мировом масштабе общими принципами формирования финансовой политики государства являются:

1. Разработка научно обоснованной концепции финансового развития. Формируется на основе анализа состояния экономики, перспектив ее стабилизации и развития производительных сил и производственных отношений, развития потребностей национальной экономики и населения страны в финансовых ресурсах.

Целью научно обоснованной концепции финансового развития является наиболее полная мобилизация финансовых ресурсов, необходимых для удовлетворения потребностей социального развития. Она предусматривает создание благоприятных условий для развития промышленного и сельскохозяйственного производства, непромышленных сфер и предпринимательской деятельности.

2. Концентрация части финансовых ресурсов в централизованных государственных фондах. Формирование централизованных фондов государственных средств осуществляется в целях обеспечения финансирования расходов на содержание правительства, армии, судебных исполнительных органов, учреждений образования, здравоохранения, культуры, а также накопления средств на строительство объектов общегосударственного и оборонного значения.

Формирование централизованных фондов государственных средств происходит как на этапе первичного распределения национального дохода, так и в ходе перераспределения стоимости совокупного общественного продукта. При первичном распределении национального дохода государство получает в свое распоряжение часть национального дохода в виде налогов (налог на добавленную стоимость, акцизы и др.). В результате перераспределения часть прибыли предприятий (государственных, кооперативных), акционерных обществ и личных доходов населения поступает в централизованные фонды государства.

Централизация части финансовых ресурсов характерна для всех государств.

3. Определение основных направлений использования государственных финансовых ресурсов. Целью разработки основных направлений является наиболее эффективное использование ресурсов путем распределения их в первую очередь по приоритетным направлениям, а также в социальную сферу. Достижение наибольших результатов при наименьших финансовых затратах остается приоритетной задачей как для государства в целом, так и для каждого хозяйствующего субъекта.

4. Осуществление практических действий, направленных на достижение поставленных целей, определение финансового воздействия на экономическое развитие. Для этого требуется функционирование эффективного финансового механизма, который можно определить как совокупность способов организации финансовых отношений. Он включает в себя:

- методы распределения национального дохода;
- способы образования государственных бюджетных фондов (общегосударственного и региональных);
- методы образования государственных целевых фондов;
- виды платежей в бюджет и целевые фонды;
- финансовое планирование и прогнозирование;
- финансовый контроль.

5. Регулирование финансовых отношений с использованием научно обоснованной фискальной политики. Фискальная политика — это политика правительства в области налогообложения и государственных расходов, часть финансовой политики, направленной на пополнение государственной казны. Потребность в разработке такой политики особенно усилилась во второй половине двадцатого века, когда государственные финансы стали играть значительную роль в обеспечении стабильного экономического роста. Фискальная политика как способ финансового регулирования осуществляется с

помощью таких мощных рычагов, как налогообложение и государственные расходы (бюджетные расходы).

Следует отметить, что финансовая политика не ограничивается изложенными выше принципами. Финансовые отношения в государстве — это динамичная, развивающаяся система. Для ее функционирования важное значение имеют:

- финансовое регулирование и стимулирование производства;
- финансирование научно-технического прогресса;
- страховая защита общественного производства.

Среди рычагов государственного финансового регулирования основная роль принадлежит налогам, таможенным пошлинам и тарифам. С их помощью регулируется уровень рентабельности и объем денежных сбережений предприятий. Система налоговых льгот способствует ускоренному развитию приоритетных отраслей и обновлению основных фондов. [Файловый архив студентов..., URL]

1.2. ОСНОВНЫЕ ЭТАПЫ ФИНАНСОВОЙ ПОЛИТИКИ ПРЕДПРИЯТИЯ

Для успешного роста предприятия особую актуальность приобретает четкое определение направлений развития, как на долгосрочную, так и краткосрочную перспективу, а также поиск внутренних резервов способствующих более эффективному достижению поставленных целей. Взаимосвязь направлений развития предприятия, а также построение механизма достижения этих целей при помощи финансовых ресурсов реализуется посредством финансовой политики.

Содержание финансовой политики многогранно и включает следующие этапы:

1. Определение стратегических направлений развития.
 2. Планирование.
- стратегическое планирование;

- оперативное планирование
 - бюджетное планирование.
3. Разработка оптимальной концепции управления.
- управление капиталом;
 - управление активами;
 - управление денежными потоками;
 - управление ценами;
 - управление издержками;
4. Контроль.
- проверка выполнения планов;
 - сравнительный анализ;
 - ревизии;
 - аудит.

Существует множество способов формирования, распределения и использования финансовых ресурсов, которые, в конечном итоге, позволят предприятию развиваться. Но только разработка и внедрение финансовой политики на предприятии позволят более четко определить основные направления развития. Только с помощью разработанной финансовой политики можно с наименьшими затратами или в кратчайшие сроки добиться поставленных целей. Именно поэтому как алгоритм действий «финансовая политика» все больше применяется в практической сфере управления предприятиями.

Финансовая политика предприятия определяется учредителями, собственниками, осуществляется финансовым менеджментом, исполняется финансовыми службами, производственными структурами, подразделениями и отдельными сотрудниками. Проводимая финансовая политика отражается в бухгалтерском балансе предприятия, основной форме, отражающей его имущественное и финансовое состояние. Структура финансовой политики предприятия представлена на рисунке 1.



Рис. 1. Структура финансовой политики

Источник: [Классификация источников и..., URL].

Реализация финансовой политики включает в себя стратегические и тактические финансовые решения, которые можно разделить на 2 группы:

- 1) инвестиционные решения;
- 2) решения финансирования.

Инвестиционные решения связаны с образованием и использованием активов (имущества) организации и дают ответ на вопрос: «Куда вложить?».

Решения финансирования связаны с образованием и использованием пассивов и дают ответ на вопрос: «Где взять средства?». Два типа финансовых решений взаимосвязаны и переплетены.

Содержание финансовой политики многогранно и включает следующие звенья:

- 1) разработку оптимальной концепции управления финансовыми ресурсами организации, обеспечивающую сочетание высокой доходности и защиты от предпринимательского риска;
- 2) определение основных направлений использования финансовых ресурсов на текущий период (месяц, квартал) и на перспективу (год и более длительный период);
- 3) осуществление практических действий, направленных на достижение поставленных целей (финансовый анализ и контроль, выбор способов финансирования предприятия, оценка реальных инвестиционных проектов и т. д.).

Целью финансовой политики является оптимизация решений финансирования и инвестирования.

Основными задачами конструктивной финансовой политики являются:

- 1) обеспечение источников финансирования производства;
- 2) недопущение убытков и увеличение массы прибыли;
- 3) выбор направлений и оптимизация структуры производства с целью повышения ее эффективности;
- 4) минимизация финансовых рисков.

Приоритетной задачей оперативного финансового управления организацией является обеспечение ее ликвидности и финансовой стабильности. Веским аргументом в пользу поддержания достаточной ликвидности баланса являются такие опасные последствия неплатежеспособности, как объявление о банкротстве и прекращение деятельности хозяйствующего субъекта. Все стратегические и тактические решения пересматриваются, чтобы определить, способствуют ли они достижению финансового баланса или нарушают его. Для поддержания платежеспособности и ликвидности баланса организации целесообразно эффективно управлять ее денежными потоками (притоком и оттоком денежных средств). Денежные средства являются наиболее дефицитным ресурсом в рыночной экономической системе, и успех организации во многом определяется способностью ее руководства постоянно генерировать денежные потоки. Поэтому проблема планирования и контроля денежных потоков имеет приоритетное значение для организации. Эффективность финансовой политики определяется степенью достижения поставленных целей и задач. [Финансовая политика предприятия, URL]

Этапы финансовой политики разделяют на долгосрочные и краткосрочные. Наиболее существенное различие состоит во временных характеристиках денежных потоков. Долгосрочная финансовая политика касается принятия решений, оказывающих влияние на деятельность предприятия в течение длительного промежутка времени, как правило, больше

года. Например, стратегическое планирование предполагает решение по поводу закупки оборудования, которое будет относиться на финансовые результаты в течение нескольких лет. В противоположность этому в рамках краткосрочной политики решения нацелены на принятие текущих решений на срок до одного года, или период продолжительности операционного цикла, если он более 12 месяцев. Так краткосрочные финансовые решения принимаются, когда компания заказывает производственные запасы, платит и планирует продажу готовой продукции, синхронизирует денежные потоки и т.д.

Финансовая политика призвана учесть многофакторность, многокомпонентность и многовариантность управления финансами для достижения намеченных целей и выполнения поставленных задач. Таким образом, долгосрочная финансовая политика устанавливает директивы для изменений и роста фирмы и концентрирует свое внимание на общей картине событий, без детального изучения отдельных компонентов этой политики. Краткосрочная финансовая политика связана, главным образом, с анализом вопросов, оказывающих влияние на текущие активы и текущие обязательства.

Разработка и реализация финансовой политики должны постоянно контролироваться. В этой связи очень сложно отнести этап контроля к тому или иному виду финансовой политики. Контроль должен соединить эти два вида в общую финансовую стратегию фирмы.

Финансовая политика выступает в качестве основ процесса управления финансами предприятия. В результате предполагает субъективное и объективное начало в процессе реализации финансовой политики.

При разработке и реализации финансовой политики руководство предприятия вынуждено постоянно принимать управленческие решения из множества альтернативных направлений. Для того чтобы выбрать наиболее выгодное решение важнейшую роль играет своевременная и точная информация.

В современной экономической ситуации хозяйствующие субъекты, особенно крупные корпорации, тратят много средств и времени для

постоянного обеспечения информационной составляющей своей финансовой политики. Стоимость информации определяется не только количеством затраченного живого и общественленного труда на её формирование или разработку, систематизацию, анализ и хранение, на нее также оказывает влияние ее достоверность, своевременность получения и эксклюзивность. В этой связи рыночная стоимость информации не должна восприниматься только как прямая её покупка за деньги на финансовых рынках. Отсутствие такой информации может обойтись предприятию в огромные суммы прямых убытков, упущенной выгоды, тактически и стратегически неверными управленческими решениями.

Информационное обеспечение финансовой политики предприятия можно разделить на две крупные категории – формируемое из внешних источников и внутренних.

Система показателей информационного обеспечения финансовой политики предприятия формируемая из внешних источников:

1. Показатели, характеризующие общеэкономическое развитие страны.

К ним относятся:

- темп роста внутреннего валового продукта и национального дохода;
- объем эмиссии денег в рассматриваемом периоде;
- денежные доходы населения;
- вклады населения в банках;
- индекс инфляции;
- учетная ставка центрального банка.

Данный вид информативных показателей служит основой для проведения анализа и прогнозирования условий внешней среды функционирования предприятия при принятии стратегических решений в области финансовой деятельности (стратегии развития его активов и капитала, осуществления инвестиционной деятельности, формирования системы целевых направлений развития). Формирование системы показателей этой группы основывается на публикуемых данных государственной статистики.

2. Показатели, характеризующие конъюнктуру финансового рынка. Здесь содержится такая информация, как:

- виды основных фондовых инструментов (акций, облигаций, деривативов и т.п.), обращающихся на биржевом и внебиржевом фондовых рынках;
- котируемые цены предложения и спроса основных видов фондовых инструментов;
- кредитная ставка отдельных коммерческих банков, дифференцированная по срокам предоставления финансового кредита;
- депозитная ставка отдельных коммерческих банков, дифференцированная по вкладам до востребования и срочным вкладам;
- официальный курс отдельных валют;

Система нормативных показателей этой группы служит для принятия управленческих решений в области формирования портфеля долгосрочных финансовых инвестиций, осуществления краткосрочных финансовых вложений, вариантов размещения свободных денежных средств и т.д. Формирование системы показателей этой группы основывается на периодических публикациях центрального банка, коммерческих изданиях, фондовой и валютной биржах, а также на официальных статистических изданиях.

3. Показатели, характеризующие деятельность контрагентов и конкурентов.

Система информативных показателей этой группы используется в основном для принятия оперативных управленческих решений по отдельным аспектам формирования и использования финансовых ресурсов. Эти показатели формируются обычно в разрезе следующих блоков: «Банки»; «Страховые компании»; «Поставщики продукции»; «Покупатели продукции»; «Конкуренты». Источником формирования показателей этой группы служат публикации отчетных материалов в прессе (по отдельным видам хозяйствующих субъектов такие публикации являются обязательными),

соответствующие рейтинги с основными результативными показателями деятельности (по банкам, страховым компаниям), а также платные бизнес-справки, предоставляемые отдельными информационными компаниями.

4. Нормативно-регулирующие показатели.

Система этих показателей учитывается в процессе подготовки финансовых решений, связанных с особенностями государственного регулирования финансовой деятельности предприятий. Источником формирования показателей этой группы являются нормативно-правовые акты, принимаемые различными органами государственного управления.

Система показателей информационного обеспечения финансового менеджмента, формируемых из внутренних источников делится на две группы:

1. Первичная информация:

- формы бухгалтерской отчетности (бухгалтерский баланс, отчет о прибылях и убытках; отчет об изменении капитала; отчет о движении денежных средств; приложение к бухгалтерскому балансу; отчет о целевом использовании полученных средств), а также отчетность, формируемая в соответствии с международными стандартами;

- оперативный финансовый учет.

Система информативных показателей этой группы широко используется как внешними, так и внутренними пользователями. Она применяется в процессе финансового анализа, планирования, разработки финансовой стратегии и политики по основным аспектам финансовой деятельности, дает наиболее агрегированное представление о результатах финансовой деятельности предприятия.

2. Информация, полученная в процессе финансового анализа:

- горизонтальный анализ (сравнение финансовых показателей с предшествующим периодом и за ряд предшествующих периодов);

- вертикальный анализ (структурный анализ активов, пассивов и денежных потоков);

- сравнительный анализ (со среднеотраслевыми финансовыми показателями, показателями конкурентов, отчетными и плановыми показателями);
- анализ финансовых коэффициентов (финансовая устойчивость, платежеспособность, оборачиваемость, рентабельность);
- интегральный финансовый анализ (интегральная система портфельного анализа и др.).

1.3. ОСОБЕННОСТИ ФИНАНСОВОЙ ПОЛИТИКИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

У коммерческих организаций в общем похожие стратегические задачи и цели, но тем не менее пути их достижения у всех организаций разные, во многом данные пути зависят от специфики деятельности предприятий.

Особенность финансовой политики автотранспортного предприятия заключается в эффективном использовании производственных мощностей, совершенствование технологий, увеличение спроса на услуги. Хотя стратегические планы автотранспортных предприятий и стандартные (максимизация прибыли, финансовая устойчивость), но тактическая политика у них носит особый характер, который зависит от специфики деятельности автотранспортного предприятия.

Финансовая политика также бывает краткосрочной и долгосрочной.

В рамках долгосрочной финансовой политики, основные направления финансовых решений следующие:

- управление внеоборотными активами;
- управление долгосрочным финансированием;
- формирование оптимальной структуры капитала;
- разработка дивидендной политики;
- разработка финансовой стратегии;

- разработка системы финансового планирования.

Краткосрочная финансовая политика направлена на решение наиболее острых текущих финансовых проблем, позволяющее улучшить финансовое состояние компании и повысить ее финансовую устойчивость в короткие сроки.

Краткосрочная финансовая политика включает:

- управление рыночной деятельностью организации;
- управление оборотными активами, оборотным капиталом предприятия;
- управление денежными потоками;
- управление краткосрочным финансированием.

На каждом предприятии существует своя краткосрочная и долгосрочная финансовая политика, которая из всех вышеперечисленных составляющих выбирает и развивает приоритетные направления краткосрочной и долгосрочной финансовой политики.

Специфика организации финансов транспорта основана на особенностях его экономики и организации производства и управления, обусловленных производственным процессом.

Как отрасль экономики транспорт имеет следующие особенности:

продукция транспорта не имеет вещественной формы:

- транспорт не производит новые вещи, а лишь перемещает товары, продукцию, созданные в других отраслях экономики;
- транспорту не принадлежит предмет его труда — перевозимые грузы, он принадлежит отправителям и получателям грузов;
- цены на транспортную продукцию складываются на основе тарифов на грузовые и пассажирские перевозки;
- в качестве единицы измерения транспортной продукции используют: тонно-километры, отправленные тонны грузооборота и количество пассажиров;

- продукцию транспорта нельзя накопить, отложив в запас, поэтому транспорт не может работать без резерва локомотивов и вагонов и должен учитывать пропускную способность на дорогах;
- транспорт не создает и не добавляет ничего вещественного к перевозимому товару. Отсюда вытекает и особенность кругооборота средств труда — из формы кругооборота капитала выпадает товар в виде вещи, так как на транспорте продается сам производственный процесс, т.е. перевозка;
- в составе средств производства на транспорте нет сырья, стоимость которого весьма значительна на промышленных предприятиях;
- характеризуется неравномерностью использования в течение года транспортных средств (т.е. наличием сезонных пиков).

Транспорт используется для осуществления не только внешних перевозок, но и для перевозок внутри производства. Поэтому кроме транспорта общего пользования в народном хозяйстве имеется внутрипроизводственный (ведомственный).

Транспорт — составная часть всех стадий производства продукции предприятий отраслей экономики. Ведущее место в транспортной системе страны занимает железнодорожный транспорт, позволяющий обеспечить устойчивые и регулярные грузовые и пассажирские перевозки между районами страны.

Особенности планирования себестоимости перевозок. В себестоимости перевозок высокий удельный вес занимают заработная плата, а также затраты на топливо, электрическую энергию, амортизацию, ремонт, что обусловлено спецификой транспорта, где преобладающая часть основных фондов находится в движении.

Основными показателями себестоимости перевозок служат: общая сумма расходов по основным видам затрат на вес объема перевозок по видам транспорта, экономия от снижения себестоимости, себестоимость приведенных тоннокилометров.

Расчеты себестоимости ведутся по следующим статьям затрат: заработная плата, отчисления на социальное страхование, топливо, горючее и смазочные материалы, электроэнергия, материалы, амортизация, прочие расходы.

Прибыль от основной деятельности. Выручка транспортных предприятий включает доходы, полученные от перевозочного процесса, выполнения погрузочно-разгрузочных операций, экспедирования, прочих работ и услуг. Основную часть доходов предприятия транспорта получают от перевозок грузов и пассажиров.

Доходы от перевозок зависят от объема оказываемых услуг, тарифа за перевозку, договорных цен за перевозку. В основу транспортного тарифа положены вид транспорта, класс перевозимого груза, расстояние перевозки.

Группы ценообразующих факторов: общеэкономические и отраслевые.

Распределение прибыли организации автомобильного транспорта осуществляется по тем же принципам, что и в промышленности. [Файловый архив студентов – URL]

Реализация финансовой политики на предприятиях осуществляется по-разному. Это зависит от организационно-правовой формы хозяйствующего субъекта, сферы деятельности, а также масштабов предприятия.

В качестве субъектов управления на малых предприятиях могут выступать руководитель и бухгалтер, так как малый бизнес не предполагает глубокого разделения управленческих функций. Иногда для корректировки направлений развития привлекаются внешние эксперты и консультанты.

В средних предприятиях текущая финансовая деятельность сосредоточена внутри других отделов (бухгалтерия, администрация и т.д.), серьезные же финансовые решения (инвестирование, финансирование, долгосрочное и среднесрочное распределение прибыли) принимает генеральная дирекция фирмы.

В крупных компаниях есть возможность расширить организационную структуру, кадровый состав и достаточно четко дифференцировать полномочия и ответственность между:

- информационными органами: юридическая, налоговая, бухгалтерская и др. службы;
- финансовыми органами: финансовый отдел, казначейский отдел, отдел управления ценными бумагами, отдел бюджетирования и т.д.;
- контрольными органами: внутренняя ревизия, аудит.

Ответственным за постановку проблем финансового характера, анализ целесообразности выбора того или иного способа их решения выступает, как правило, финансовый директор. Однако если принимаемое решение имеет существенное значение для предприятия, он является лишь советником высшего управленческого персонала.

На крупных предприятиях структура разработки и реализации финансовой политики может быть централизованной или децентрализованной. Однако, даже в условиях децентрализованной структуры финансовая деятельность остается жесткой в рамках стратегических направлений развития.

К основным объектам управления можно отнести следующие направления:

1. Управление капиталом:

- определение общей потребности в капитале;
- оптимизация структуры капитала;
- минимизация цены капитала;
- обеспечение эффективного использования капитала;

2. Дивидендная политика:

- определение оптимальных пропорций между текущим потреблением прибыли и ее капитализацией;

3. Управление активами:

- определение потребности в активах;
- оптимизация состава активов с позиций их эффективного использования;
- обеспечение ликвидности активов;
- ускорение цикла оборота активов;

- выбор эффективных форм и источников финансирования активов.

4. Управление текущими издержками:

- анализ безубыточности;
- минимизация издержек;
- нормирование затрат;
- оптимизация соотношения постоянных и переменных издержек.

5. Управление денежными потоками (по операционной, инвестиционной и финансовой деятельности):

- формирование входящих и исходящих потоков денежных средств, их синхронизация по объему и времени;
- эффективное использование остатка временно свободных денежных средств.

Таким образом, для успешной реализации финансовой политики предприятия руководству необходимо, во-первых, обладать достоверной информацией о внешней среде, и особенно знать возможные ее изменения, во-вторых, иметь сведения о текущих отчетных параметрах внутреннего финансового положения, и, в-третьих, обладать максимально точным финансовым анализом, позволяющим получить количественную оценку результатов финансовой деятельности в разрезе отдельных ее аспектов, как в статике, так и в динамике.

Кроме того, предприятие должно проводить открытую информационную политику, особенно с потенциальными инвесторами, кредиторами, органами власти. Финансовая политика предприятия, не подкрепленная регулярным, достоверным информационным обеспечением инвесторов во вне, отрицательно сказывается на рыночной стоимости предприятия, поскольку усиливает подозрения и риск самостоятельного сбора не вполне точной и достоверной информации.

Как бы ни были точны оперативные или текущие планы, их содержание очень сильно зависит от внешней среды и места фирмы на рынке (место на рынке определяется типом конкуренции, которому подвержена данная фирма).

Таким образом, учесть изменения положения фирмы на рынке в пределах горизонта долгосрочного планирования - первая и главная задача долгосрочной финансовой политики предприятия.

Как подтверждает зарубежная практика, долгосрочное финансовое планирование на микроуровне, является основой взаимодействия множества внутренних и внешних экономических процессов, факторов и явлений:

1) стратегический план задает перспективные направления развития предприятия, определяет основные виды деятельности организации, позволяет увязывать в единую систему маркетинговую, проектную, производственную и финансовую деятельность, а также позволяет лучше понимать структуру потребностей, процессы планирования, продвижения и сбыта продукции, механизм формирования рыночных цен;

2) долгосрочное планирование устанавливает каждому подразделению, всей организации конкретные и четкие цели, которые согласуются с общей стратегией развития предприятия;

3) долгосрочное планирование обеспечивает координацию усилий всех функциональных служб предприятия;

4) стратегический подход стимулирует менеджеров фирмы лучше оценивать свои сильные и слабые стороны с точки зрения конкурентов, возможностей, ограничений и изменений окружающей среды;

5) план определяет альтернативные действия организации на долгосрочный период;

6) долгосрочный план создает основу для распределения ограниченных экономических ресурсов;

7) долгосрочное планирование демонстрирует важность практического применения основных функций планирования, организации, управления, контроля и оценки деятельности предприятия как единую систему современного менеджмента.

Долгосрочная финансовая политика предприятия включает осуществление следующих взаимосвязанных функций:

- определение долгосрочной стратегии, основных идеалов, целей и задач развития предприятия;
- создание стратегических хозяйственных подразделений на предприятии;
- обоснование и уточнение основных целей проведения маркетинговых исследований рынка;
- осуществление ситуационного анализа и выбор направления экономического роста фирмы;
- разработка основной стратегии маркетинга и укрупненное планирование производства продукции;
- выбор тактики и уточненное планирование способов и средств достижения поставленных задач;
- контроль и оценка основных результатов, корректировка выбранной стратегии и способов ее реализации.

Система финансирования включает источники финансирования и организационные формы финансирования.

Классификация источников финансирования разнообразна и может производиться по следующим признакам:

- По отношениям собственности выделяют собственные и заемные источники финансирования.
- По видам собственности выделяют государственные ресурсы, средства юридических и физических лиц и зарубежные источники.
- По временным характеристикам источники финансирования можно разделить на краткосрочные и долгосрочные.

Организационные формы финансирования:

- Самофинансирование (нераспределенная прибыль, амортизационные отчисления, резервный капитал, добавочный капитал и др.).
- Акционерное или долевое финансирование (участие в уставном капитале, покупка акций и т.д.).

- Заемное финансирование (банковские кредиты, размещение облигаций, лизинг и пр.). [Долгосрочная финансовая политика - URL]

1.4. КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ ПАССАЖИРСКОГО АВТОТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ И ФАКТОРЫ ЕЕ ОПРЕДЕЛЯЮЩИЕ

Развитие автотранспортной отрасли, с одной стороны, в значительной степени зависит от экономического состояния страны, с другой стороны обеспечивает взаимодействие предприятий обслуживаемых ею отраслей, что определяет высокую значимость вопроса повышения конкурентоспособности отечественных автотранспортных предприятий.

Термин «конкурентоспособность» используется, как в отношении отдельного товара или услуги, так и в отношении отрасли или какого-либо предприятия. Проблемами конкурентоспособности занимается целый ряд дисциплин, в частности, менеджмент, маркетинг, экономические дисциплины, товароведение.

Понятие «конкурентоспособность» трактуется по-разному разными авторами. Остановимся на определении Кретьова И.И., определяющего конкурентоспособность как характеристику товара, которая отражает его отличие от товара-конкурента, с одной стороны, по степени соответствия одной и той же общественной потребности, а с другой - по уровню затрат на удовлетворение этой потребности.

Конкурентоспособность предприятия определяется средствами, используемыми в конкурентной борьбе, которые позволяют улучшить его позиции на рынке транспортных услуг. Этими средствами являются: цена и качество услуги, ассортимент услуг, сервисное обслуживание, условия платежей, а также реклама и информация.

Представим многообразие конкурентных отношений в виде рисунка №2 (рисунок 2). Условно конкурентные отношения можно подразделить на три уровня:

- микроуровень определяет конкретные виды продукции;
- мезоуровень относится к отрасли, корпоративным объединениям;
- макроуровень несет в себе особенности народно-хозяйственных комплексов.



Рис. 2. Уровни конкурентоспособности

Источник [Проект повышения конкурентоспособности..., - URL]

Соответственно этой градации конкурентные характеристики и факторы, которые их определяют, подразделяются на:

- микроуровневые, которые отражают качество и цену продукции;
- мезоуровневые, которые характеризуют стабильное улучшение показателей, отражающих эффективность использования производственных ресурсов;
- макроуровневые, которые отражают состояние систем хозяйствования, их баланс, инвестиционный климат и др.

Определяя эффективность работы предприятий-конкурентов на рынке, выделяют основные факторы, которые должны быть изучены. Эти факторы различны в зависимости от объекта конкурентоспособности (таблица 1.1).

Факторы конкурентоспособности, зависящие от объекта

Объект	Факторы
Услуга	<ul style="list-style-type: none"> - услуга, критерии качества услуги; - цена; - доведение услуги до покупателя; - продвижение услуги; - доля рынка.
Предприятие сферы услуг	<ul style="list-style-type: none"> - имидж компании; - динамичность развития компании; - параметры диверсификации; - возможность риска; - ассортимент услуг, его разнообразие; - качество реализуемой услуги; - культура обслуживания; - условия обслуживания; - доступность услуг; - стабильность финансово-экономического положения; - рыночная цена услуги со скидками; - уровень стимулирования сбыта.
Отрасль	<ul style="list-style-type: none"> - производительность труда; - оплата труда; - капиталоемкость; - наукоемкость; - экспансия отрасли.

Источник : [Проект повышения конкурентоспособности..., - URL]

В отличие от предприятий промышленности, автотранспортные предприятия имеют свою специфику, связанную с предметом своей деятельности.

Более того, обслуживание пассажиров – процесс более сложный в организации с точки зрения безопасности объекта перевозки.

Указанная специфика напрямую связана с конкурентоспособностью автотранспортного предприятия, она оказывает на нее непосредственное воздействие.

Конечный результат деятельности (продукт) автотранспортного предприятия является совокупностью невещественных и вещественных потребительных стоимостей, которые необходимы для удовлетворения потребностей и желаний населения, возникающих в момент появления потребности или желания и совершения ими поездки в разные места.

Продукт состоит из двух основных элементов:

1. Транспортный товар, который представляет собой продукт труда производственных сфер деятельности многих служб и подразделений транспорта, созданный для продажи и предназначенный для использования пассажирами при совершении поездки из пункта А до пункта Б.. Сам транспортный товар населению не продается, продается услуга перевозки в нем.

Транспортный товар включает в себя три уровня:

- Товар по замыслу: например, микроавтобус или пассажирский автобус.
- Товар в реальном исполнении.
- Товар с подкреплением.

2. Сервисная транспортная услуга, которая представляет собой результат деятельности исполнителя транспортной услуги по удовлетворению потребностей пассажиров в совершении поездки. Сервисная транспортная услуга также состоит из трех уровней:

1. Основная услуга. Представляет собой перевозку пассажиров из одного пункта отправления в другой. Пассажир покупает на самом деле не свойства продукта - место в автобусе, а перевозку, перемещение для реализации своей потребности и цели поездки.

2. Сопутствующая услуга. Представляет собой услугу, необходимую для реализации основной услуги, как то: продажа билетов.

3. Дополнительные услуги. Являются дополнением к основной оказываемой услуге, и придают особую привлекательность услугам, оказываемым именно этой автотранспортной фирмой. Дополнительные услуги – это еда и питье в пути, журналы и газеты, доступ в интернет и т.п.

Количество людей, которые используют различные виды транспорта для того, чтобы перемещаться между различными населенными пунктами формируют пассажиропоток. Пассажирооборот – показатель отражения объёма

перевозок пассажиров в пассажиро-километрах и исчисляется как произведение количества пассажиров на расстояние перевозок по каждому виду транспорта.

Обобщая, можно отметить, что конкурентоспособность пассажирского автотранспортного предприятия, таким образом, определяется:

1. Техническими характеристиками транспорта, который используется для оказания услуги;

2. Качеством реализуемой услуги (время начала и окончания оказания услуги в ракурсе удобства и необходимости для клиента, культуры и условий обслуживания);

3. Разнообразием ассортимента услуг – дополнительно оказываемые услуги. Для комплексного обслуживания населения в перевозках пассажирскими предприятиями могут формироваться так называемые пакеты транспортных услуг. Пакеты транспортных услуг создаются из отдельных видов услуг: трансфера (встречи, провоза, подноса или подвоза багажа и пассажира до вокзала или места проживания); перевозки, питания и напитков, медицинского обслуживания в пути следования и т.п. А также транспортная услуга может быть включена в пакет другого вида услуг, например туристических.

К другим особенностям функционирования пассажирского автотранспортного предприятия, как и других предприятий автотранспортной отрасли, которые оказывают влияние на его конкурентоспособность, можно отнести: невещественность продукции предприятия, специфику тарифообразования на пассажирские автоперевозки, отсутствие товарных запасов, сезонность спроса на пассажирские перевозки и неравномерность использования транспортных средств. Так, культура и условия обслуживания представляются более важными аспектами качества оказываемой услуги для пассажирских перевозок, нежели для грузовых.

Еще одним из факторов, который снижает конкурентоспособность пассажирских автотранспортных предприятий, является высокий удельный вес в себестоимости услуг постоянно-переменных затрат: на заработную плату, на

топливо, электроэнергию, амортизацию, ремонт и пр. Помимо этого, колебания спроса на транспортные услуги вынуждают предприятия к регулярным маркетинговым исследованиям на предмет уровня спроса и удовлетворенности клиентов оказанием услуг, которые оказывает предприятие, с целью поддержания своей конкурентоспособности.

Для поддержания должного уровня конкурентоспособности автотранспортного предприятия по перевозке пассажиров необходим, таким образом, постоянный мониторинг нужд, пожеланий и уровня спроса населения на поездки. В сервисном обслуживании, связанном с перевозками пассажиров, началом работы с клиентом считают не момент приобретения билета, а момент появления у потенциального пассажира потребности в поездке.

Изучение потребностей в транспортных услугах является истоком работы с населением и залогом конкурентоспособности автотранспортного предприятия в целом.

Для наглядности представим распределение пассажиропотоков на городских перевозках за период 2019 - 2023 года, исходя из предоставленных данных акционерным обществом «АВТОТРАНС» (рисунок 3).

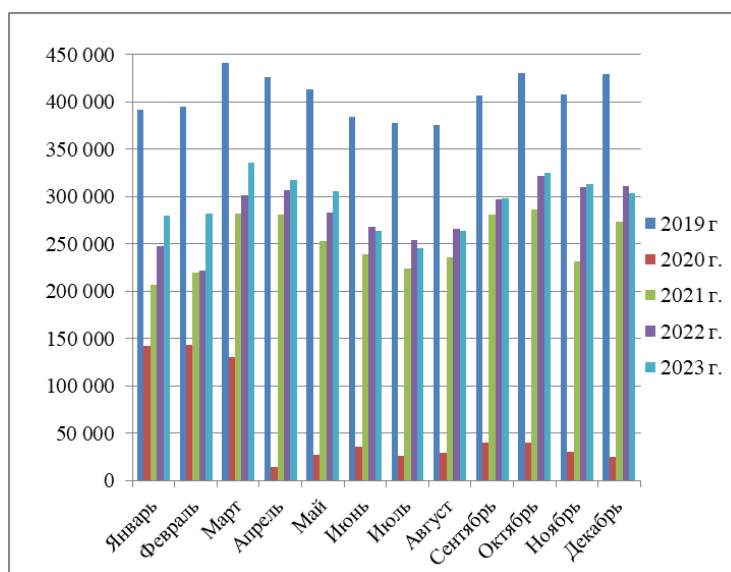


Рис. 3. Распределение количества пассажиров на городских перевозках

Источник: составлено автором.

Таким образом, исходя из наблюдений, сделаем вывод что большое количество пассажиров было перевезено в 2019 году. С апреля 2020 года по сентябрь 2020 года были введены ограничения на территории Тюменской области в связи с распространением коронавирусной инфекции в связи, с чем произошло уменьшение пассажиров на городских автобусах. С октября 2020 года по сентябрь 2022 года пассажиропоток до сих пор не восстановился до показателей, которые были до введения ограничений по запрету перевозки пассажиров на общественном транспорте, тем самым предприятие испытывает упущенную выгоду от продаж билетов пассажирам, которая была запланирована на долгосрочный период времени.

Для поддержания высокой конкурентоспособности организации сервиса, руководству предприятия необходимо принимать во внимание потребность массовых групп пассажиров, которые группируются в соответствии с целями поездки и другим признакам, не только в количестве предоставляемых мест, но и в своевременности предоставления услуги.

Для того чтобы предприятие, осуществляющее перевозки пассажиров было конкурентоспособно, необходимо, чтобы расписание движения автобусов учитывало время перемещения пассажиров от дома до места начала поездки, время в пути следования автобуса и время на перемещение от прибытия автобуса в конечный пункт до места проживания, работы или учебы

Также необходимо подчеркнуть, что не менее важно учитывать и биологические потребности населения, как то: потребность в пище, воде, свете, чистом воздухе, температурном режиме, возможности двигаться и другие насущные человеческие потребности.

Особо следует отметить необходимость удовлетворения санитарно-гигиенических потребностей пассажиров. Дети и взрослые пассажиры с различными психофизическими потребностями испытывают в этом отношении определенные неудобства при совершении поездок в автобусах, длительностью более одного часа.

В последние годы фактором, влияющим на конкурентоспособность, также стали информационные потребности населения. Это, в первую очередь, потребности в периодических изданиях, Интернете, спутниковом и кабельном телевидении, мобильной телефонной связи и т.д. Сегодня компании, в основном, могут предоставить некоторые периодические издания и радиоуслуги, чего крайне недостаточно. Поездка в таких условиях негативно влияет на психоэмоциональное состояние пассажиров, не имеющих привычного доступа к сети Интернет, мобильной связи.

Самым важным моментом является личная безопасность пассажиров. Эта потребность связана не только с технической эксплуатацией подвижного состава, но и с криминальной обстановкой в стране, сильным расслоением общества и другими негативными социальными факторами.

Потребности пассажиров в основной услуге (перевозке) и дополнительных сервисных услугах должны лежать в основе формирования маркетинговых программ транспортного обслуживания населения и повышения конкурентоспособности пассажирского автотранспортного предприятия, разрабатываемых пассажирскими предприятиями и сервисными центрами не реже двух раз в год вместе с вводом нового графика движения автобусов и публиковаться в расписании движения автобусов. Не менее важным является вопрос обновления автобусного парка на перспективу.

Сделаем вывод, что основными задачами транспортного сервиса как фактора повышения конкурентоспособности в пассажирских перевозках являются:

Повышение уровня доходов от перевозок пассажиров и оказания сервисных услуг.

Маркетинговые исследования спроса населения на перевозки и услуги с использованием анкетирования, опросов, данных статистики и прогнозов о развитии курортных зон и зон отдыха, экономического развития регионов и др.

Создание сетевой информационной автоматизированной системы резервирования и продажи основных транспортных услуг, создаваемых

пассажирами предприятиями, их структурами, а также иными организациями, которые работают на основе договоров. В информационной системе должны быть созданы базы данных, доступные пассажирским предприятиям и ее структурам.

Определение экономически целесообразной стоимости проезда на места в отдельных типах автобусов и сервисные услуги пассажирских предприятий с учетом их конкурентоспособности.

Оформление заявок на услуги по телефону, электронной почте через Интернет, с помощью вызова агента на дом или на работу.

Организация полноты и своевременности расчетов между пассажирскими автотранспортными предприятиями и другими предприятиями за выполненные услуги.

Организация технической и технологической сервисной подготовки пассажирских составов к рейсу.

Обеспечение пассажиров информацией о предоставляемых услугах, ценах, изменениях в Правилах перевозок, тарифах и других нормативных и справочных документах с помощью Интернета, местного радио, справочно-информационных установок, информационных листков и другой рекламной продукции.

Изучение социальных, технических и технологических аспектов сервиса. Сбор, систематизация и анализ информации о качестве обслуживания пассажиров и качестве проданных услуг своих и у конкурентов. Оценка рынка продавцов и покупателей услуг, формирование постоянной клиентуры.

Совершенствование существующих, разработка и продвижение на транспортный рынок новых услуг на основе анализа спроса и предложения.

Подготовка и обучение обслуживающего персонала к вводу новых товаров и услуг.

Управление сервисным обслуживанием пассажиров. Разработка постоянно действующей системы контроля качества сервиса. Применение четко сформулированных количественных критериев оценки качества

предоставляемых услуг. Создание служб контроля качества сервиса на всех этапах технологического цикла обеспечения и по всем параметрам.

Представим на рисунке 4 основные факторы, которые влияют на конкурентоспособность пассажирского автотранспортного предприятия, разделив их на контролируемые и неконтролируемые.



Рис. 4. Основные факторы, влияющие на конкурентоспособность автотранспортных предприятий.

Источник: составлено автором.

Конкурентоспособность является одной из наиболее значимых, включающих в себя множество факторов, характеристик, которые используются в анализе экономической ситуации страны и отдельно взятого предприятия.

Показатели конкурентоспособности используют как критерий оценки и эффективности экономической деятельности предприятий.

Наиболее зримым отличием конкурентоспособности пассажирского автотранспортного предприятия от других предприятий, в частности,

промышленных предприятий является тот, факт, что результатом её деятельности является не создание продуктов, а удовлетворение покупательского спроса, оказание услуг, а также то, что эффект проявляется и за пределами сферы обращения.

Вышеназванные факторы конкурентоспособности пассажирского автотранспортного предприятия тесно взаимосвязаны. Изменение любого из них неизбежно меняет другие показатели, что нужно понимать руководству, когда оно начинает осуществлять внутриорганизационные преобразования для приспособления компании к изменяющимся условиям внешней среды. [Проект повышения конкурентоспособности..., - URL]

ГЛАВА 2. АНАЛИЗ ФИНАНСОВОЙ ПОЛИТИКИ ПРЕДПРИЯТИЙ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИХ ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ НА ТЕРРИТОРИИ ТЮМЕНСКОЙ ОБЛАСТИ

2.1 АНАЛИЗ РЫНКА ПАССАЖИРСКИХ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Интенсивность пассажирооборота свидетельствует о нескольких фактах одновременно – развитость перевозок пассажиров и грузов в стране, качество и развитость самой инфраструктуры различных видов транспорта, а также об экономическом уровне и качестве жизни.

О том, какие показатели по объемам перевозок пассажиров и пассажирооборот в Российской Федерации на текущий момент и как они изменялись по различным видам в период времени с 2019 по 2023 гг. взяты у федеральной службы государственной статистики и представлены в Приложениях 2 и 3.

Чтобы понять, какие статистические данные существуют по перевозкам груза и пассажирским перевозкам на различных видах средств передвижения – автомобильном, водном, воздушном, железнодорожном, необходимо обратиться к тем цифрам, которые предлагает Министерство транспорта РФ и Федеральная служба государственной статистики. Причем все данные по грузам и пассажирам следует рассматривать в динамике, так как это единственный вариант реально оценить изменения.

Исходя из данных, указанных в Приложениях 2 и 3, можем сделать вывод, что самый высокий пассажирооборот за 2021 год у воздушного транспорта, так как согласно статистике он является самым безопасным и быстрым видом транспорта на сегодняшний день. У железнодорожного и автобусного транспорта примерно одинаковое значения пассажирооборота и были менее востребованы пассажирами, так как не везде проложены инженерные сети, соединяющие желаемые пункты для перевозки пассажиров в нашей стране.

Проанализировав пассажиропоток (количество перевезённых пассажиров) можем сделать вывод, что самый высокий объём перевозок пассажиров по видам транспорта общего пользования за 2021 год у автобусного транспорта который составляет более 58 процентов от общего объёма перевозок пассажиров. Но здесь стоит учесть, что функционирует он на коротких расстояниях, совершая преимущественно междугородние перевозки, как правило, в пределах 1 области. Метрополитеном перевозили чуть больше 19 процентов от общего объёма перевозок пассажиров. Самым невостребованным видом транспорта является морской, ввиду того, что морской транспорт развит на низком уровне, по причине отсутствия потребности у населения и имеющее низкую мобильность в доставке пассажиров. Если рассматривать пассажиропоток по транспорту в целом, то мы наблюдаем отрицательную динамику в период с 2010 по 2020 года, что свидетельствует о появлении у населения личных транспортных средств для свободного перемещения по стране, о снижении уровня жизни и платежеспособности. В 2021 году наблюдается небольшой рост перевезенных пассажиров, связанный со снятием ограничений из-за коронавирусной инфекции.

Более актуальная статистика по перевозке пассажиров и пассажирообороту по видам транспорта получена с сайта Министерства транспорта Российской Федерации и представлены в таблице 2.1. и 2.2.

Таблица 2.1

Перевозки пассажиров по видам транспорта

Миллионов человек	I полугодие 2021 г.	I полугодие 2022 г.	I полугодие 2022 г. в % к I полугодию 2021 г.
Транспорт отраслей Минтранса России	4 530,7	4 620,9	102,0
в том числе:			
автомобильный (автобусный) ¹	3 974,4	4 038,4	101,6
морской ²	1,949	1,485	76,2
внутренний водный ²	3,136	3,110	99,2

Продолжение таблицы 2.1

воздушный ³	44,1	40,4	91,7
из него внутренние перевозки	38,2	33,0	86,4
железнодорожный	507,1	537,4	106,0
из него пригородные (включая внутригородские) перевозки	464,7	490,0	105,4

Источник : [Статистика министерства транспорта..., URL].

Исходя из информации содержащейся в таблице 2.1 сделаем вывод о том, что при сравнении общего объёма перевозок пассажиров наблюдается увеличение на 2 % относительно первого полугодия 2022 к 2021 гг. Увеличение связано со снятием ограничений в регионах России, связанные с коронавирусной инфекцией COVID-19, которые ограничивали перемещения населения. Так же обратим внимание, что морской, внутренний водный, воздушный виды транспорта имеют отрицательную динамику, так как население продолжает активнее перемещаться по дорогам общего пользования на личных автотранспортных средствах, которые в пандемию показали свою эффективность, а именно сокращение нахождения больших групп людей в одном месте и стало предпочтительнее и удобнее, чем другие виды транспорта.

Таблица 2.2

Пассажирооборот по видам транспорта

(миллиардов пассажиро-километров)	I полугодие 2021 г.	I полугодие 2022 г.	I полугодие 2022 г. в % к I полугодию 2021 г.
Транспорт отраслей Минтранса России	180,7	189,6	104,9
в том числе:			
автомобильный (автобусный)	43,1	42,4	98,2
морской	0,013	0,010	72,6
внутренний водный	0,138	0,168	122,2
воздушный ³	91,1	94,7	104,0
из него внутренние перевозки	71,1	69,6	97,8
железнодорожный	46,3	52,3	112,9
из него пригородные (включая внутригородские) перевозки	14,0	14,7	105,7

Источник : [Статистика министерства транспорта..., URL].

Исходя из информации содержащейся в таблице 2.2 при сравнении пассажиропотока наблюдается увеличение на 4,9 % относительно первого полугодия 2022 к 2021 гг. Это так же связано с тем, что были сняты

ограничения в регионах России, связанные с коронавирусной инфекцией COVID-19, которые ограничивали перемещения населения. Так же обратим внимание, что автобусный, воздушный внутренние перевозки, морской виды транспорта имеют отрицательную динамику, так как экономический уровень и качество жизни снизилось.

Рассмотрим пассажирооборот автомобильного транспорта общего пользования в Тюменской области (с учетом физических лиц, осуществляющих перевозки пассажиров на коммерческой основе), который представлен в таблице 2.3.

Таблица 2.3

**Пассажирооборот автомобильного транспорта общего пользования в
Тюменской области**

Наименование/ период, год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год
Пассажирооборот					
всего, млн пасс.-км	1814,4	1852,7	1289,2	1649,3	1574,0
в процентах к предыдущему году	106,3	102,1	69,6	127,9	95,4

Источник: [Управление федеральной службы..., URL].

Проанализировав вышеизложенные данные можем с уверенностью сделать вывод о том, что пассажирооборот в Тюменской области заметно увеличился в период с 2020 по 2021 год. По моему мнению, увеличения пассажиропотока не произошло, а он лишь выходит на уровень «допандемийных» показателей.

2.2. АНАЛИЗ ФИНАНСОВОЙ ПОЛИТИКИ ПРЕДПРИЯТИЙ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИХ ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ НА ТЕРРИТОРИИ ТЮМЕНСКОЙ ОБЛАСТИ

Автотранспортные предприятия Тюменской области осуществляют свою деятельность по перевозке пассажиров и багажа на основании лицензии на осуществление деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами. Для осуществления регулярных перевозок пассажиров и багажа по регулируемым тарифам на муниципальных и межмуниципальных маршрутах перевозчику дополнительно необходимо наличие карт маршрутов, полученных

в результате проведения конкурсных процедур по отбору перевозчиков, согласно условиям федерального закона "О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд" от 05.04.2013 N 44-ФЗ [Федеральный закон "О контрактной...", - URL].

Согласно федерального закона от 13 июля 2015 года N 220-ФЗ "Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» виды регулярных перевозок делятся на регулярные перевозки по нерегулируемым тарифам или регулярные перевозки по регулируемым тарифам. Регулярные перевозки по регулируемым тарифам - регулярные перевозки, осуществляемые с применением тарифов, установленных органами государственной власти субъектов Российской Федерации или органами местного самоуправления, и предоставлением всех льгот на проезд, утвержденных в установленном порядке. Регулярные перевозки по нерегулируемым тарифам - регулярные перевозки, осуществляемые с применением тарифов, установленных перевозчиком. [Федеральный закон «Об организации..., - URL]

В Тюменской области все пассажирские перевозки по муниципальным и межмуниципальным маршрутам осуществляются по регулируемым тарифам. Установление тарифов на заказные перевозки пассажиров может устанавливать сам перевозчик, исходя из себестоимости поездок. Перевозки по заказам являются лишь дополнительным источником доходов для перевозчиков, так как договоры на перевозку имеют нестабильный характер. Исходя из полученных данных от перевозчиков Тюменской области, можно сделать вывод о том, что финансовая стабильность более высокая у предприятия, которые осуществляют перевозки по контрактам, заключенные одновременно с несколькими заказчиками по различным видам перевозок (городские, пригородные, междугородные, международные). Так как пассажиропоток нестабилен и

появляется возможность перекрытия непредвиденных затрат от выполненной работы одного контракта за счёт прибыли иного.

Транспортные услуги имеют свою специфику, а компании, их осуществляющие, несколько отличаются от других. Транспортные компании производят перевозку пассажиров и грузов, у них свой документооборот и особенное налогообложение. Их относят к сфере оказания услуг. Бухгалтерский учет в транспортной компании имеет свои особенности :

- необходимо вести учет автотранспортных средств;
- необходимо учитывать приобретение и расход горюче-смазочных материалов;
- необходимо оформлять путевые листы;
- учитывать транспортные средства, находящиеся в лизинге;
- для каждого транспортного средства надо проводить контроль расхода горючесмазочных материалов. [Экономика транспорта, с. 365].

Проанализируем финансовую отчётность акционерного общества «АВТОТРАНС».

Основным видом деятельности Общества является организация регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом, подчиняющиеся расписанию. Пассажирские перевозки предприятие осуществляет по установленным (предельным) тарифам, утвержденными правительством Тюменской области, разница между тарифом и себестоимостью возмещается из бюджета.

АО "АВТОТРАНС" осуществляет несколько видов деятельности, предусмотренных общероссийским классификатором видов экономической деятельности. Обобщенная информация о видах деятельности и соответствующие коды ОКВЭД представлены в таблице 2.4:

Потенциальными потребителями услуг являются заказчики в лице администраций г. Ялуторовска, Ялуторовского района и ГКУ ТО «УАД» согласно муниципальных и государственных контрактов на перевозку

пассажиров по внутримunicipальным и межmunicipальным маршрутам, на заказных перевозках – юридические и физические лица.

Таблица 2.4

Основные виды экономической деятельности АО «АВТОТРАНС»

Наименование вида деятельности	код ОКВЭД
Регулярные перевозки пассажиров автобусами в городском и пригородном сообщении	49.31.21
Регулярные перевозки пассажиров автобусами в междугородном сообщении	49.39.11
Аренда и управление собственным или арендованным нежелым недвижимым имуществом	68.20.2
Техническое обслуживание и ремонт прочих автотранспортных средств	45.20.2

Источник: Составлено автором на основе [Бухгалтерский учет..., URL].

АО «АВТОТРАНС» регулярно обслуживает автобусами различных классов 18 городских и 3 дачных маршрута в соответствии с муниципальным заказом администрации г. Ялуторовска. Общество на всех маршрутах предоставляет льготы пенсионерам по старости города Ялуторовска, и льготным категориям граждан на основании постановления Правительства Тюменской области, решения Ялуторовской городской Думы и постановления городской Администрации.

АО «АВТОТРАНС» обслуживает 15 пригородных маршрутов по регулируемым тарифам в соответствии с конкурсным заданием и на основании контрактов с Администрацией Ялуторовского района, ГКУ ТО «УАД». На всех пригородных маршрутах в соответствии с законодательством действуют социальные проездные билеты для льготных категорий граждан.

АО «АВТОТРАНС» регулярно обслуживает 7 междугородных маршрутов на основании выигранного конкурсного отбора, проведенного ГКУ ТО «УАД», Администрацией Ялуторовского района в 2022 г.

АО «АВТОТРАНС» осуществляет заказные пассажирские перевозки. Данный вид деятельности является прибыльным, Общество ведет постоянную работу по поиску и привлечению новых заказчиков. В условиях конкурентной

борьбы АО «АВТОТРАНС», строго соблюдает условия договоров и использует гибкую систему оплаты.

АО «АВТОТРАНС», не является монополистом ни по одному из видов деятельности. Предприятие осуществляет конкурентную борьбу, находясь зачастую с конкурентами в неравных условиях (в частности межмуниципальных пассажирских перевозок), стараясь неукоснительно соблюдать законы и требования в сфере автомобильного транспорта. В настоящее время предприятию необходимо сохранить свое положение на рынке, т.к. виды деятельности АО «АВТОТРАНС» в частности городские, пригородные, междугородные пассажирские перевозки по муниципальным и государственным контрактам можно отнести к социально значимым, т.е. необходимым для создания нормальных условий жизни населения г. Ялуторовска и Ялуторовского района.

Дата государственной регистрации общества и регистрационный номер: Общество зарегистрировано 18.09.1996г. №0011102 Администрацией города Ялуторовска, внесение записи в ЕГРЮЛ о юридическом лице 03.12.2002 г. серия 72 №000840240 Межрайонной инспекцией МНС России №8 по Тюменской области ОГРН 1027201463145.

Место нахождения: 627013 Тюменская область, город Ялуторовск, улица Механизаторов, дом 34.

По состоянию на 31.12.2022 года средняя численность предприятия составляло 242 человека.

Рассмотрим подробно отчет о финансовых результатах за Январь - Декабрь 2022 г., который отражен в Приложении 4.

В строке «Валовая прибыль» на пригородных перевозках подчиняющиеся расписанию имеется положительная динамика увеличения прибыли в период с 2021 по 2022 гг. за счёт увеличения пассажиропотока и изменении схем движения в связи с капитальным ремонтом федеральной автомобильной дороги Р-402, а так же увеличения количества отправок по некоторым маршрутам.

В строке «Городские перевозки подчиняющиеся расписанию» наблюдается имеется положительная динамика увеличения прибыли в период с 2021 по 2022 гг. за счёт увеличения пассажиропотока и изменении схем движения, корректировки расписания движения автобусов.

В строке «Междугородные перевозки подчиняющиеся расписанию» наблюдается убыток как в 2021 так и в 2022 году, но всё же предприятие сумело сократить убыток на 6 475 тыс. руб. за счёт увеличения пассажиропотока на данных рейсах и изменении схем движения в связи с капитальным ремонтом федеральной автомобильной дороги Р-402, в результате которой организовали заезды непосредственно в населенные пункты для посадки/высадки пассажиров, тем самым вышеуказанные перевозки стали более привлекательнее для населения Ялуторовского района, города Ялуторовска и г. Тюмени.

В строке «Субсидии» отображен безвозмездный государственный льготный кредит, который предоставили перевозчикам на время пандемии, при соблюдении сохранения среднесписочной численности работников в сумме 28 423 тыс. руб. Данная финансовая поддержка позволила предприятию по окончании 2021 год завершить с положительным финансовым результатом 26 835 тыс. руб.

Анализируя «Отчет о финансовых результатах за 2022г.» чистая выручка от реализации услуг АО «АВТОТРАНС» за отчетный год увеличилась на 37 634 тыс. руб. Увеличение доходов в вышеуказанном периоде у АО «АВТОТРАНС» указывает на имеющиеся источники пополнения оборотных средств и финансовой устойчивости предприятия. Прочие доходы уменьшились на 27 556 тыс. руб. По состоянию на 31.12.2022 г. Общество получило прибыль до налогообложения в размере 11 805 тыс. руб.

2.3. ПРОБЛЕМЫ ЭФФЕКТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ФИНАНСОВОЙ ПОЛИТИКИ

Экономический потенциал предприятия, ее финансовая устойчивость во многом определяются величиной и структурой имеющихся у нее активов и

источников их формирования, которые позволяет выяснить анализ имущественного положения. Он заключается в проведении вертикального и горизонтального анализа актива и пассива бухгалтерского баланса, отчета о прибылях и убытках, а также в расчете и сравнении некоторых коэффициентов.

Оценка имущественного состояния предприятия АО «АВТОТРАНС» проведена в таблице 2.5.

Таблица 2.5

Оценка имущественного состояния АО «АВТОТРАНС»

Наименование показателя	на	на	на	Удельный вес в активах, %		
	31.12.22 г.	31.12.21 г.	31.12.20 г.	4	5	6
Актив	1	2	3			
Внеоборотные активы (ВнА)	120 552	117 535	79 231	0,73	0,75	0,69
Оборотные активы (Оа)	44 471	40 130	35 789	0,27	0,25	0,31
Запасы (З)	7 671	6 496	5 384	0,05	0,04	0,05
Итого активы (Аобщ)	165 023	157 665	115 020	1,00	1,00	1,00
Коэффициент соотношения мобильных и иммобилизованных активов $K_{смииа} = (Оа/ВнА)$	0,37	0,34	0,45	-	-	-
Коэффициент имущества производственного назначения $K_{ипн} = (ВнА+З)/Аобщ$	0,78	0,79	0,74	-	-	-

Источник: составлено автором.

Вычислив коэффициент соотношения мобильных и иммобилизованных активов (далее – $K_{смииа}$) определили сколько оборотного капитала предприятия приходится на внеоборотные активы. $K_{смииа}$ позволяет контролировать оптимальную структуру капитала предприятия. Наблюдается незначительное уменьшение значения коэффициента, что свидетельствует о том, что снижается эффективность использования имущества и уровень производства.

Коэффициент имущества производственного назначения превышает норму, поэтому предприятию нецелесообразно привлечение долгосрочных заемных средств для увеличения имущества производственного назначения.

Предприятие ежегодно увеличивает внеоборотные активы, в структуре активов они используют в 2020 году 69,0 %, в 2021 году- 75%, а в 2022 году- 73 %. В 2022 году активы организации составляют 120 552 тыс. руб.

Оборотные активы предприятия ежегодно увеличиваются и за 2022 год составляют 44 471 тыс. руб, это обусловлено увеличением дебиторской задолженности и запасов в структуре оборотных активов.

Рассчитывая финансовые коэффициенты, которые характеризуют финансовую устойчивость предприятия за 2021 и 2022 год, составим таблицу 2.6 с исходными данными.

Таблица 2.6

Исходные данные АО «АВТОТРАНС»

Наименование показателя	31.12.22 г., тыс. руб.	31.12.21 г., тыс. руб	Абсолютное изменение	Темп роста, %
Собственный капитал(СК)	103839	94946	8 893	109
Заемный капитал (ЗК)	0	0	0	0
Капитал общий (КО)	103839	94946	8 893	109
Долгосрочные обязательства (ДО)	37 185	36 982	203	101
Собственный оборотный капитал (СОК=СК + ДО – ВНА)	20 472	14 393	6 079	142
Внеоборотные активы (ВНА)	120 552	117 535	3 017	103
Оборотные активы (ОА)	44 471	40 130	4 341	111
Активы общие (АО)	165 023	157 665	7 358	105
Запасы (З)	7 671	6 496	1 175	118

Источник: составлено автором.

Согласно таблице 2.6 уровень общей финансовой независимости характеризует коэффициент автономии (коэффициент концентрации собственного капитала). Он определяет долю владельцев предприятия в общей сумме средств, вложенных в предприятие. Чем выше значение коэффициента, тем более предприятие финансово устойчиво, стабильно и независимо от внешних источников.

Далее произведём расчет финансовых коэффициентов и представим в таблице 2.7.

Таблица 2.7

Финансовые коэффициенты, применяемые для оценки финансовой устойчивости предприятия за 2021 и 2022 года

Наименование коэффициента	Формула	на 31.12.22 г., тыс. руб.	на 31.12.21 г., тыс. руб	Абсолютное изменение
Коэффициент автономии	$K_a = SK/K_{обц}$	1	1	1
Коэффициент зависимости	$K_z = ЗК/K_{обц}$, $K_z = 1 - K_a$	0	0	0
Коэффициент финансового риска	$K_{фр} = ЗК/СК$	0	0	0,00
Коэффициент обеспеченности собственными средствами	$K_o = СОК/ОА$	0,46	0,36	0,10
Коэффициент маневренности собственного капитала	$K_{мск} = СОК/СК$	0,20	0,15	0,05
Коэффициент мобильности имущества	$K_{ма} = ОА/А_{обц}$	0,27	0,25	0,01
Коэффициент соотношения мобильных и иммобилизованных средств	$K_{м/и} = ОА/ВнА$	0,37	0,34	0,03
Коэффициент долгосрочного привлечения заемных средств	$K_{дпзс} =$ $ДО/(СК+ДО)$	0,26	0,28	-0,02
Коэффициент автономии источников формирования запасов	$K_{аиз} = СОК/З$	2,67	2,22	0,45

Источник: составлено автором.

При нашем расчете коэффициент автономии равен 1, что в свою очередь указывает нам на то, что предприятие не зависит от внешних источников. Соответственно, наоборот коэффициент зависимости должен быть как можно меньше, в нашем случае он составляет 0.

Коэффициент финансового риска или коэффициент автономии - это отношение привлеченного капитала к собственному капиталу и он должен быть ниже 1, в нашем случае коэффициент 0 и 0, что является нормой.

Коэффициент обеспеченности собственными средствами показывает, какую долю общих средств предприятия составляют его собственные средства. Чем выше показатель, тем лучше финансовое состояние предприятия, тем

больше у него возможностей в проведении независимой финансовой политики в нашем случае коэффициент составляет 0,36 и 0,46 и показывает ежегодную положительную динамику.

Коэффициент маневренности собственного капитала показывает, какая часть собственного капитала организации вложена в оборот. Предельный (безопасный) для организации размер этого показателя составляет 15-20%. На основе данных расчета по предприятию можно сделать вывод только о тенденции изменения коэффициента маневренности, но не об обоснованности этих изменений. В нашем случае за 2021 год он 0,15 в норме, за 2022 год он 0,20 тоже в норме. Означает, что во внеоборотные активы собственный капитал вложен недостаточно.

Коэффициент мобильности имущества, норма этого коэффициента от 0,2 до 0,5. Верхняя граница этого показателя означает большие возможности для финансовых маневров у организации. В нашем случае 0,25 и 0,27 в норме. Обособленный показатель, характеризующий эффективность размещения активов предприятия.

Коэффициент имущества производственного назначения, нормативным считается значение коэффициента большее либо равное 0,5. Если коэффициент ниже нормы, то предприятию целесообразно привлечь долгосрочные заемные средства для увеличения имущества производственного назначения. В нашем случае 0,79 и 0,78 в динамике снижается, что является отрицательным значением для организации, но является нормой.

Коэффициент долгосрочного привлечения заемных средств показывает, какая часть в источниках формирования внеоборотных активов на отчетную дату приходится на собственный капитал, а какая на долгосрочные заемные средства равен 0,28 и 0,26, снижение в динамике является нормой.

Коэффициент автономии источников формирования запасов и затрат показывает долю собственных оборотных средств в общей сумме основных источников средств для формирования запасов и затрат. В нашем случае, имеет

тенденция увеличения, значит предприятие склонно к финансовой устойчивости.

Из 10-ти коэффициентов, все 10 в норме что говорит о финансовой устойчивости предприятия.

Проведем факторный анализ коэффициента финансового риска. Его значение за 2022 год по отношению к 2021 году не изменился и означает, что потери финансовой устойчивости не наблюдается.

Далее определим основных конкурентов АО «АВТОТРАНС» и представим их в таблице 2.8.

Таблица 2.8

Основные конкуренты

Наименование	ИНН	Дата регистрации
ООО "ЗапСибАвто"	7224046847	20 01 12
ООО "Авто-700"	7203229790	06 02 09
ООО "Аркадия"	7203147509	09 04 04
ООО "АвтоСтатус"	7204205369	12 05 14
ООО "Автобус"	7203397763	03 10 16
ООО "Ретиз"	7203021400	17 12 91
ООО "Автолинии"	7204093711	17 10 05
ООО "СИБАВТОТРАНС"	7202237654	16 08 12
ООО "ВЕГА ЛОГИСТИК"	7203217932	28 05 08
ООО "АВТОЛАЙН ЛОГИСТИК"	7203330021	08 12 14
ИП Сабаев С.М.	720501088978	14 07 05
ИП Брютов Д.А.	720504470649	22 12 03
ИП Анисимов С.П.	720400045463	26 10 98
ИП Шулепов С.М.	720400468814	20 02 13
ИП Лысенко Н.А.	721700112480	28 10 04

Источник: составлено автором.

Финансовая политика автотранспортных предприятия напрямую зависит от результатов проведения конкурсных процедур по заключению долгосрочных контрактов, так как начальная максимальная цена контракта является самым важным критерием по отбору и составляет 60 % общей значимости. Так как было указано ранее, размер тарифов, устанавливает региональное правительство или муниципалитеты без участия перевозчика. Размер начальной

максимальной цены контракта определяется на основании натуральных показателей на перевозку пассажиров автомобильным транспортом, которая содержит объём предполагаемых перевозок, в том числе пассажиропоток. В случае снижения начальной максимальной цены контракта перевозчик просчитывает финансовые риски на долгосрочный период от 2 до 3 лет, в зависимости от условий конкурсных процедур.

С начала 2020 года после объявления пандемии сильно снизился пассажиропоток, что привело к снижению плановой прибыли предприятий и появились непредвиденные издержки, в виде увеличения цены на запасные части к автобусам, удорожание новых автобусов, увеличение горюче-смазочных материалов, автомобильных шин и т.д.

С 24 февраля 2022 года после объявления России специальной военной операции на территории Украины ещё больше увеличились непредвиденные затраты для предприятия и появился дефицит определенных запасных частей, оборудования, автобусов и т.д.

Вышеуказанные события никто не мог предвидеть, поэтому перевозчики были вынуждены обратиться за финансовой помощью к органам государственной власти, для обеспечения бесперебойного выполнения пассажирских перевозок. На территории Тюменской области была проработана законодательная база и её финансовое обеспечение для решения данных вопросов. В настоящий момент прорабатывается механизм получения финансовой помощи перевозчикам. В предыдущие периоды в Тюменской области практиковались и другие меры поддержки перевозчиков в виде софинансирования на приобретение новых автобусов отечественного производства, приобретение и сдача в аренду муниципального или государственного автомобильного транспорта, которые были отменены в период пандемии.

На сегодняшний день даже при наличии финансовой поддержки от органов государственной власти, предприятиям приходится использовать внутренние резервы:

- переход на жесточайшую экономию затрат на внутрихозяйственные нужды,
- перевод автобусов, работающих на бензине на сжиженный природный газ,
- закупка более дешевого и низкого качества горюче-смазочных материалов и запасных частей и т.д.
- не своевременно повышать заработную плату работникам, что приводит к «кадровому голоду» в водительском составе предприятия.

Немаловажной проблемой для любого владельца автотранспорта является непредвиденные затраты на компенсацию морального вреда независимо от вины причинителя вреда в случаях, когда вред причинен жизни или здоровью гражданина источником повышенной опасности. Простой пример: автобус движется по рейсовому маршруту на дорогах общего пользования и вдруг перед ним резко выезжает несовершеннолетний человек на велосипеде. Для того чтобы избежать дорожно-транспортное происшествие с велосипедистом, водитель автобуса принимает решение об экстренном торможении, тем самым предотвратив наезд на велосипедиста. В это время пассажир не держался крепко за поручни и во время экстренного торможения автобуса упал и получил вред здоровью в виде переломов и ушибов. Основным нормативным актом Российской Федерации, регулирующим вопрос страхования пассажиров, является Федеральный закон Российской Федерации от 14.06.2012 года № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном». Страхование выплат за моральный ущерб пассажирам ни одна страховая компания не производит. На основании вышеизложенного можно сделать вывод о том, что каждый автоперевозчик не огражден от затрат при отсутствии вины водителя на компенсацию выплат за причинение морального вреда пассажирам.

Основными факторами риска являются возможные изменения действующего законодательства в области транспорта и налогообложения, выход на рынок транспортных услуг новых перевозчиков, изменения цен на производственные запасы и услуги, используемые предприятием в своей деятельности. Акционерное общество «АВТОТРАНС» не устанавливает самостоятельно тарифы на свои услуги, в результате чего темпы роста цен на материалы, (топливо) опережают темпы роста предусмотренных тарифов. Большой долей себестоимости услуг являются затраты на использование услуг автовокзалов. Затраты услуг автовокзалов являются высокими.

Все вышеперечисленные факторы негативно оказывают влияние на финансовое состояние перевозчика.

ГЛАВА 3. РАЗРАБОТКА РЕКОМЕНДАЦИЙ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ФИНАНСОВОЙ ПОЛИТИКИ

3.1. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ КРАТКОСРОЧНОЙ ПОЛИТИКИ ПРЕДПРИЯТИЯ

Для выполнения научно-исследовательской работы был произведен поиск и анализ трёх аннотаций научных статей, опубликованных в различных зарубежных журналах.

1. «Financial inclusion as an important factor influencing digital payments in passenger transport: A case study of EU countries» Финансовая доступность как важный фактор, влияющий на цифровые платежи в пассажирском транспорте: пример стран ЕС

«Цифровизация платежей является основным трендом пассажирских перевозок и очень часто рассматривается как условие повышения эффективности предоставляемых услуг. Технология, используемая для цифровых платежей в пассажирском транспорте, постоянно развивается. Как и в других сферах, мобильные технологии в настоящее время развиваются наиболее динамично. В данной статье представлено обоснование развития цифровых платежей на пассажирском транспорте, а также выявлены различные факторы, влияющие на уровень цифровых билетов и платежей в этом секторе. В исследовании используется макроэкономический подход, и оно проводилось в макромасштабе с использованием агрегированных данных по странам Европейского Союза. Использование множественной линейной регрессии методом определены факторы, влияющие на цифровые платежи на пассажирском транспорте. Полученные результаты показывают, что уровень цифровых платежей в пассажирском транспорте зависит от степени использования мобильных устройств для выхода в интернет в пути, а также от уровня финансовой доступности, обеспечиваемой посредством электронных банковских услуг. Результаты этого исследования предлагают несколько важных следствий для академической базы знаний и для деловой практики, а

также указывают направления для будущих исследований в этой области.»
[Financial inclusion as... - URL]

2. «Infrastructure, technology and financial engineering in the transport services market» Инфраструктура, технологии и финансовый инжиниринг на рынке транспортных услуг»

«Транспорт является базовой, ведущей, стратегической отраслью и важной обслуживающей отраслью народного хозяйства. Внедрение современных цифровых технологий в практику ведения транспортно-логистического бизнеса приводит к изменению бизнес-моделей и стратегического планирования и улучшает взаимодействие между всеми участниками перевозочного процесса, повышает производительность. В данной статье рассматривается транспортная отрасль Республики Казахстан и возможности развития IT технологии в сфере транспорта и логистики. Описана необходимость IT для решения различных сложных задач в транспортной отрасли». [Infrastructure, technology and financial... - URL]

3. «Dealing with impact of COVID-19 on transportation in a developing country: Insights and policy recommendations» Влияние COVID-19 на транспорт в развивающейся стране: выводы и рекомендации по политике

«В то время как развитые страны разработали основы политики для преодоления различных макроэкономических потрясений, развивающиеся страны реагируют на приток COVID-19 в неоднородных масштабах, вызванных различными институциональными узкими местами. Эти неадекватные транспортные средства недостаточно диверсифицированы, чтобы справиться с надвигающимся кризисом общественного здравоохранения. С растущим расхождением в общественном транспорте процедуры управления и реакции общества, а также готовность приспособиться к «новому нормальному» транспортному процессу во время COVID-19 и после пандемии становится целесообразным изучить основанные на фактических данных политические меры в отношении предоставления транспортных услуг. Качественные данные полуструктурированных интервью с пассажирами и операторами были

тематически проанализированы, чтобы понять влияние COVID-19 на транспорт в Лагосе, Нигерия. Анализ показал, что увеличение стоимости транспорта, финансовая устойчивость, изменения в потребностях в поездках и потеря доходов были значительными последствиями пандемии. Это исследование способствует тому, чтобы заинтересованные стороны в сфере транспорта могли лучше понять, как ориентироваться в своих транспортных потребностях в это время глобальной неопределенности. Понимание этих последствий помогает продвигать политические рекомендации, которые в наибольшей степени соответствуют целям развития развивающихся стран во времена COVID-19 и в последующий период. Были обсуждены ограничения и предложения для дальнейших исследований». [Dealing with impact ... - URL]

Для совершенствования краткосрочной финансовой политики для последующего решения наиболее острых текущих финансовых проблем, позволяющее улучшить финансовое состояние компании и повысить ее финансовую устойчивость в короткие сроки была проанализирована маршрутная сеть АО «АВТОТРАНС», а так же изучена законодательная база в области пассажирских перевозок.

В соответствии с Федеральным законом 54-ФЗ от 22.05.2003 г., с 01.07.2019 года произошло оснащение пассажирского транспорта контрольно-кассовой техникой на основании договора с АО «ГТС» «О взаимодействии участников АСОП и оказании процессинговых услуг». Кроме того при защите натуральных показателей на перевозку пассажиров автомобильным транспортом согласно Постановления Правительства Тюменской области от 20 сентября 2010 г. N 271-п "О методике формирования тарифов на услуги перевозки пассажиров автомобильным транспортом в разрезе маршрутов" Нормативами эксплуатационных затрат на выполнение пассажирских перевозок автомобильным транспортом по муниципальным маршрутам регулярных перевозок в городском (внутрипоселковом) сообщении не предусмотрено денежных средств для выполнения работы кондукторов на рейсах малого класса. Согласно статьи 20 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. N 259-ФЗ

"Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта" заключением договора на перевозку пассажира можно подтвердить билетом.

Согласно статьи 27. Постановление Правительства РФ от 01.10.2020 N 1586 "Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом" Проезд пассажиров по маршрутам регулярных перевозок осуществляется по билетам.

Согласно действующего законодательства для перевозчика отсутствует обязанность содержать в штате предприятия при осуществлении регулярных перевозок кондуктора в автобусе для обилечивания пассажиров.

Предлагается оснастить автобусы малого класса дополнительными терминалами для оплаты и разместить их в доступных для пассажиров местах «безкондукторный метод оплаты». Данный метод оплаты за проезд не нарушает действующее законодательство Российской Федерации в области пассажирских перевозок и внедрён других городах нашей страны, например городе Тюмени.

При внедрении данного метода оплаты имеются положительные стороны, такие как минимизация прямого контакта между кондуктором и пассажиром, так же в случае высокого уровня заболеваемости кондукторского состава в предприятии появляется возможность выпустить автобус на маршрут без кондуктора без ущерба для пассажиров.

Обилечивание пассажиров происходит во время остановки автобуса на остановочном пункте через переднюю дверь. Для удобства посадки/высадки пассажиров около дверей снаружи автобуса размещена информация «Автобус работает без кондуктора». Для обучения пассажиров для самостоятельного обилечивания терминалом для оплаты предусмотрена подробная инструкция использования терминала, которая размещена в доступном месте для каждого пассажира. Дополнительно кондуктор автобуса (при его наличии в автобусе) обучает пассажиров правильно пользоваться вышеуказанным терминалом для оплаты.

Немаловажным направлением в краткосрочной политике предприятия является использование автобусов минимального класса, предусмотренных условиями контракта. Необходимо изучить пассажиропоток по маршрутам детально проанализировав каждый рейс. Данная мера позволит сэкономить денежные средства предприятия без ущерба для пассажиров.

По состоянию на январь 2023 года АО «АВТОТРАНС» осуществляет городские, пригородные и междугородные пассажирские перевозки, так же продолжает осуществлять перевозки пассажиров по заказам, продолжает оказывать услуги по ремонту транспортных средств юридических и физических лиц.

В условиях жесткой конкурентной борьбы основная задача предприятий в 2023 году и последующие периоды – удержать положение на рынке, обеспечивая непрерывную прибыль от своей деятельности.

Перевозчики в Тюменской области сами не устанавливают тарифы на регулярные перевозки, то при усилении конкурентной борьбы вышеуказанная цель может быть выполнена только за счёт повышения качества оказываемых услуг.

На примере АО «АВТОТРАНС» мы можем сделать рекомендации, что предприятиям по перевозке пассажиров автобусами необходимо:

- повышать пассажиропоток, путём корректировки времени отправления автобусов под удобное для большинства пассажиров, путём сбора информации от населения, заказчиков и т.д.;

- выполнение дополнительных услуг, например - мойка сторонних автобусов и грузовых автомобилей, сдача в аренду помещений и цехов;

- поиск более дешёвых, но качественных поставщиков.

- необходимо обеспечить максимально возможный показатель регулярности выполнения рейсов, увеличить коэффициент выпуска автобусов на линию и коэффициент технической готовности подвижного состава. Это подразумевает организованное выполнение работы всех служб, в

частности службы по ремонту автомобилей и службы по эксплуатации транспортных средств.

Пандемия и специальная военная операция научила все автотранспортные предприятия в стране приспосабливаться к современным условиям, искать новые новаторские решения для выполнения поставленных задач, а так же сохранять трудовой коллектив. Тем не менее, важной задачей предприятий на краткосрочную и долгосрочную перспективу является обновление автобусного парка, перевод части транспортных средств на сжиженный или сжатый природный газ и усовершенствование материально-технической базы. Данные мероприятия потребуют больших капитальных вложений, поэтому предусматривается использование кредитов и лизинговой аренды. Обновление парка сократит количество срывов и обеспечит качественное обслуживание всех маршрутов, а значит выполнит запланированные показатели доходности, а модернизация материально-технической позволит значительно сократить накладные расходы и улучшить условия работы персонала предприятия.

3.2. РАЗРАБОТКА СТРАТЕГИИ ДОЛГОСРОЧНОЙ ФИНАНСОВОЙ ПОЛИТИКИ

Для разработки стратегии долгосрочной финансовой политики важно обратить внимание на динамику оборотных и внеоборотных активов АО «АВТОТРАНС», которая представлена в таблице 3.1.

Основную часть внеоборотных активов занимают основные средства. Предприятие уделяет большое внимание внеоборотным активам, это свидетельствует о том, что предприятие постоянно обновляет и модернизирует основные средства. Управление основными средствами - одна из важных задач долгосрочной финансовой политика автотранспортного предприятия АО «АВТОТРАНС».

В структуре оборотных активов основную долю занимает дебиторская задолженность, которая в количественном выражении увеличилась в 2022 году на 3577 тыс. руб.. В качественном выражении, ее доля в структуре оборотных незначительно увеличивает и колеблется в районе 41- 45 %. Наличие большой

доли дебиторской задолженности может негативно повлиять на деятельность предприятие, так это фактически денежные средства, отвлеченные из оборота, которые могли бы приносить дополнительную прибыль предприятию.

Таблица 3.1

Динамика внеоборотных и оборотных активов АО «АВТОТРАНС»

Показатели	Величина		Удельный вес, %	
	на 31.12.22 г., тыс. руб.	на 31.12.21 г., тыс. руб.	на 31.12.22 г.	на 31.12.21 г.
Внеоборотные активы, тыс. руб.	120552	117535	100	100
Основные средства	114 425	113 475	0,949	0,965
Финансовые вложения	0	0	0	0
Оборотные активы, в т.ч.:	44 471	40 130	100	100
Запасы	7 671	6 496	0,172	0,162
Дебиторская задолж.	20 012	16 435	0,450	0,410
Денежные средства	14 155	13 644	0,318	0,340
Прочие об. активы	2536	3484	0,057	0,087
Финансовые вложения	50	0	0,004	0,000

Источник: составлено автором.

Наблюдается тенденция увеличения доли денежных средств в структуре оборотных активов, так в стоимостном выражении денежные средства увеличились в 2022 году на 511 тыс. руб. или на 3,75 % и составила 31,8 % от всех оборотных активов. Эту тенденцию можно отнести к позитивной, это связано с тем, что активы, обладающие наивысшей ликвидностью - это денежные средства, поэтому увеличение количества денежных средств ведет к повышению ликвидности.

Основными показателями эффективности использования подвижного состава являются: фондоотдача, фондоемкость и фондовооруженность,

производительность труда. Динамика данных коэффициентов будет представлена в таблице 3.2.

Таблица 3.2.

Динамика показателей эффективности использования подвижного состава АО «АВТОТРАНС»

Показатель	Период, год		
	2022	2021	2020
Среднегодовая стоимость основных фондов, тыс.руб.	114425	113475	77509
Выручка, тыс.р.	340630	302996	298215
Среднес. численность работников, чел.	242,4	242,2	242,1
Фондоотдача, р/р	2,98	2,67	3,85
Фондоемкость, р/р	0,34	0,37	0,26
Фондовооруженность, тыс.р./ч	472,05	468,52	320,15
Производительность труда, тыс.р./ч (ФО*ФВ)	1405,24	1251,02	1231,78

Источник: составлено автором.

Наблюдая увеличение показателя фондоемкости, можем сделать вывод, о том, что ежегодно оказание работ и услуг с точки зрения стоимости подвижного состава оказывается более затратным.

Количество рабочих мест остаётся практически неизменным, но всё же увеличило фондовооруженность и соответственно стоимость основных фондов на одного работника.

Вследствие расчета общих коэффициентов, можно сделать вывод, что подвижной состав используются ежегодно с меньшей эффективностью. То есть, ежегодно отдача от подвижного состава падает, это говорит об использовании их не самым эффективным методом.

Для более детального анализа следует выяснить насколько загружен подвижной состав. Для этого необходимо расписание рейсов, по которым работают автобусы АО «АВТОТРАНС», у предприятия всего 18 рейсов, расписание движения автобусов представлено в Приложении 5.

Фонд времени работы подвижного состава определяется суммированием количества часов работы подвижного состава. Для данного показателя необходимо рассчитать количество часов работы автобусов по каждому рейсу.

Фактическое время работы автобусов представлено в Приложении 6.

Общее количество подвижного состава составляет 34 автобуса. Следовательно рассчитаем среднюю фактическую мощность на 1 автобус.

Фактическое время работы на 1 автобус = $(385,5) / 34 = 11,33$ ч.

В то время, как возможное время работы подвижного состава может достигать 16 часов.

Коэффициент экстенсивной загрузки подвижного состава = $11,33 / 16 = 0,70$.

Согласно расписания рейсов всего 538 рейсов АО «АВТОТРАНС» обслуживает ежедневно. Исходя из того, что предприятие имеет в своем распоряжении 34 автобуса, посчитаем фактическую мощность.

Фактическая мощность = $506 / 34 = 14,88$ рейс/авт.

Произведём расчет максимального количества рейсов АО «АВТОТРАНС» и занесем данные в Приложение 7.

Следовательно, расчетная мощность = $633,1 / 34 = 18,62$ рейс/авт.

Коэффициент интенсивной загрузки подвижного состава = $15,82 / 18,62 = 0,85$.

При расчете этих коэффициентов, можно сделать вывод, что мощность подвижного состава используется не в полном объеме.

Итак, мощность подвижного состава используется не в полном объеме, что прямым образом влияет на выручку. Так как правильное использование и управление подвижным составом – способствует увеличению выручки, особенно если речь касается автотранспортного предприятия, так как подвижной состав – это главный инструмент для получения выручки.

Предприятие совершенствует, закупает и модернизирует основные средства, чем выполняет одну из стратегических целей – совершенствование основных средств, но все же должной отдачи от вкладываемых денег в подвижной состав не наблюдается, поскольку также стратегической целью предприятия является максимизация прибыли от использования основных средств, предприятие нуждается в совершенствовании финансовой политики в

области управления основными средствами в целях увеличения прибыли от их использования.

В структуре оборотных активов основную долю занимает дебиторская задолженность, которая в количественном выражении увеличилась в 2022 году на 3577 тыс. руб., зато в качественном выражении, ее доля в структуре оборотных незначительно увеличиваются и колеблется в районе 41- 45 %.

Стоит заметить, что предприятие не разрабатывает кредитную политику в области управления дебиторской задолженности, вследствие чего некоторые дебиторы просрочивают или не выплачивают свои обязательства. Наличие большой доли дебиторской задолженности может негативно повлиять на деятельность предприятие, так это фактически денежные средства, отвлеченные из оборота, которые могли бы приносить дополнительную прибыль предприятию.

3.3. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРЕДЛОЖЕННЫХ МЕРОПРИЯТИЙ

Для оценки эффективности предложенных мероприятий обратимся к данным пассажиропотока на городских, пригородных и междугородных перевозок в период времени с 2020 г по 2022 год включительно представив в виде таблицы 3.3, 3.4 и 3.5.

Таблица 3.3.

Объём перевозки пассажиров и фактически выполненные рейсы на городских маршрутах

№ п/п	Наименование показателя	2020 год	2021 год	2022 год
1	Плановое количество рейсов, ед.	175031	190012	189996
2	Количество выполненных рейсов, ед.	174874	189272	189980
3	Пробег по маршруту за отчетный период, км	2210200	2800134	2809574,9
4	Количество перевезённых пассажиров, тыс. пасс	2342,701	3031,601	3406,164
5	Пассажирооборот, тыс. пасс	80169,04	10537,7	11820,038
6	Доходы от продажи билетов, руб.	27967184	60737975	71636829

Источник: составлено автором.

Исходя из вышеуказанных данных в таблице 3.3. можем сделать вывод о том, регулярность перевозок за период 2020-2021 год составило более 99,9 %. Количество перевезенных пассажиров в 2020 году заметно ниже около 23 %, чем в 2021 и 2022 годах, обусловлено это пандемией и соответствующими ограничениями в передвижениях на автобусах. Рост пассажиропотока в 2022 году относительно 2021 года произошел на 11 %, в связи со снятием ограничения и изменении расписания и схем движения автобусов. Рассчитали доход от каждого перевезённого пассажира за 1 рейс который составил 11,93 рублей в 2020 году, 20,03 рублей в 2021 году и 21,03 рублей в 2022 год, путём деления общего дохода на количество перевезённых пассажиров.

Таблица 3.4.

Объём перевозки пассажиров и фактически выполненные рейсы на
междугородных маршрутах

№ п/п	Наименование показателя	2020 год	2021 год	2022 год
1	Плановое количество рейсов, ед.	11382	11352	11352
2	Количество выполненных рейсов, ед.	10410	11332	11347
3	Пробег по маршруту за отчетный период, км	986117	934242,5	941510,9
4	Количество перевезённых пассажиров, тыс. пасс	162,543	210,759	246,972
5	Пассажирооборот, тыс. пасс	11013,42	13550,8	15563,349
6	Доходы от продажи билетов, руб.	35516916	45680191	54656096

Источник: составлено автором.

Исходя из вышеуказанных данных в таблице 3.4. можем сделать вывод о том, регулярность перевозок за период 2021-2022 год составило более 99,9 %. В 2020 году 91,4 % причиной такого показателя является закрытие рейсов в связи с ограничительными мерами вызванные пандемией. Количество перевезенных пассажиров в 2020 году заметно ниже на 50 %, чем в 2022 году и на 17 % - в 2021 году, обусловлено это пандемией и соответствующими ограничениями в передвижениях на автобусах. Рост пассажиропотока в 2022 году относительно 2021 года произошел на 17 %, в связи со снятием ограничения и изменении расписания и схем движения автобусов из-за реконструкции федеральной

автомобильной дороги Р 402. Рассчитали доход от каждого перевезённого пассажира за 1 рейс который составил 218,50 рублей в 2020 году, 216,74 рублей в 2021 году и 221,30 рублей в 2022 год, путём деления общего дохода на количество перевезённых пассажиров.

Таблица 3.5.

Объём перевозки пассажиров и фактически выполненные рейсы на
пригородных маршрутах

№ п/п	Наименование показателя	2020 год	2021 год	2022 год
1	Плановое количество рейсов, ед.	14190	14156	14398
2	Количество выполненных рейсов, ед.	13510	13994	14162
3	Пробег по маршруту за отчетный период, км	672891	691632	700700
4	Количество перевезённых пассажиров, тыс. пасс	137,161	160,743	175,062
5	Пассажирооборот, тыс. пасс	3650,50	4162,4	4456,804
6	Доходы от продажи билетов, руб.	5872211	9409833,00	10476069,00

Источник: составлено автором.

Исходя из вышеуказанных данных в таблице 3.5. можем сделать вывод о том, регулярность перевозок за период 2021-2022 год составило более 99,9 %. В 2020 году 91,46 % причиной такого показателя является закрытие рейсов в связи с ограничительными мерами вызванные пандемией. Количество перевезенных пассажиров в 2020 году заметно ниже на 27,6 %, чем в 2022 году и на 17 % - в 2021 году, обусловлено это пандемией и соответствующими ограничениями в передвижениях на автобусах. Рост пассажиропотока в 2022 году относительно 2021 года произошел на 9 %, в связи со снятием ограничения и изменении расписания путём увеличения количества отправок и схем движения автобусов из-за реконструкции федеральной автомобильной дороги Р 402. Рассчитали доход от каждого перевезённого пассажира за 1 рейс который составил 42,81 рублей в 2020 году, 58,53 рублей в 2021 году и 59,84 рублей в 2022 год, путём деления общего дохода на количество перевезённых пассажиров.

Проанализировав вышеуказанную информацию можем сделать следующий вывод, что увеличение пассажиропотока произошло из-за окончания пандемии, корректировки расписания и схем движения автобусов, а так же увеличением стоимости личных автомобилей и высокой ценой на их обслуживание, страхования и горюче-смазочные материалы. Для поддержания предприятия в стабильном финансовом состоянии при росте непредвиденных расходов и потере прибыли руководство в тесной связке с Администрациями города и района а так же с Главным управлением строительства Тюменской области осуществляют сбор информации у населения, оперативно реагируют на изменение схем движения автобусов при образовании новых районов города, а так же появления новых рабочих мест и так далее. Рентабельность предприятия за около 4 %, что намного ниже, чем индекс потребительских цен который составляет 11,94 %.

С 01.11.2023 года по 30.11.2023 года экспериментально было установлено на 3 автобусах малого класса дополнительные терминалы для оплаты проезда на городских маршрутах. Пассажиры самостоятельно получали билет на терминалах самообслуживания. Рассчитаем экономическую эффективность при внедрении «безкондукторного метода оплаты».

Таблица 3.6

Исходные данные

Среднее количество перевезённых пассажиров за месяц, чел.	Средний доход от проданных билетов от одного кондуктора за 1 месяц, тыс. руб.	Стоимость билета в 2023 году, руб.	Стоимость билета в 2024 году, руб.	Средняя заработная плата кондуктора за 1 месяц, тыс. руб.	Стоимость оборудования для дополнительного терминала, тыс. руб.
1	2	3	4	5	6
3084	64,764	22	23	30,500	5

Источник: составлено автором.

Исходя из условия муниципального контракта между АО «АВТОТРАНС» и Администрацией города Ялуторовска предусмотрены 10

городских маршрутов, которые необходимо выполнять автобусами малого класса.

Для мотивирования водительского состава обилечивать пассажиров с помощью вышеуказанного метода принято решение ввести доплату водителям за каждого пассажира 20 % от стоимости билета.

Таким образом на содержание кондуктора в составе предприятия необходимо рассчитать годовые затраты на 1 кондуктора: $30\,500 \times 12 = 366\,000$ руб. Исходные данные для расчета предоставлены в таблице 3.6.

Рассчитаем сумму доплаты одному водителю при условии обилечивания среднего количества перевезённых пассажиров за 2023 год. $3084 \times 22 * 12 * 0,2 = 162\,835$ руб.

Экономический эффект от введения на 10 автобусах по городским маршрутам безкондукторного метода оплаты за 1 месяц 2024 года и 1 год представлены в таблице 3.7.

Таблица 3.7

Экономический эффект

Сумма доплаты водителям тыс. руб.		Планируемая средняя заработная плата кондукторов, тыс. руб.		Экономия при внедрении безкондукторного метода оплаты, тыс. руб.		Экономия при внедрении безкондукторного метода оплаты, в %
1 месяц	1 год	1 месяц	1 год	1 месяц	1 год	223,6
141,86	1702,32	317,20	3806,4	175,34	2154,08	

Источник: составлено автором.

Сделаем вывод, что на сегодняшний день для предприятия экономически выгодно применять данный метод, который позволит сэкономить за 1 год на 10 автобусах около 2 054 080, 00 руб. с учётом затрат на приобретение оборудования для дополнительного терминала (50 тыс. руб.) и отобразим его на рисунке 5 .

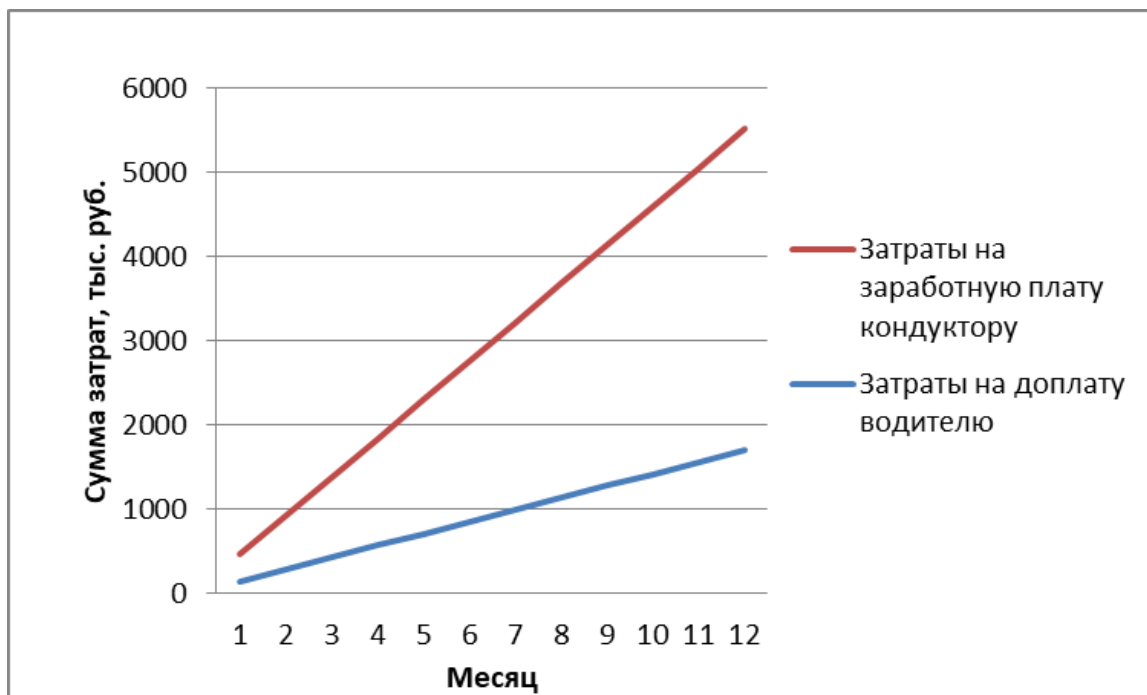


Рис. 5. Затраты предприятия необходимые для билечивания пассажиров.

Источник: составлено автором.

Изучив пассажиропоток по маршрутам детально сделали вывод о том, что в часы пик на 7 городских маршрутах имеется высокий пассажиропоток, который достигает до 100 пассажиров за 1 рейс на следующих маршрутах:

1. № 5 «Площадь Декабристов – Памятное» ежедневно с 07:35 и 18:00;
2. № 7А «Площадь Декабристов – Мкрн. Южный» ежедневно с 07:45 и 16:50;
3. № 7Б «Площадь Декабристов – Мкрн. Южный» ежедневно 07:20 и 17:15;
4. № 8А «Площадь Декабристов – мкрн. Западный» ежедневно 07:35 и 17:25;
5. № 8Б «Площадь Декабристов – мкрн. Западный» ежедневно 07:15 и 17:05.

АО «АВТОТРАНС» планирует на 7 рейсах на целый день автобусы большого класса.

Определим пробеги автобусов по классам и представим в виде таблицы 3.8.

Общий пробег на автобусах

№ п/п	№ маршрута	Протяженность маршрута, км	Кол-во рейсов на маршруте	Кол-во рейсов на среднем классе	Кол-во рейсов на большом классе	Общий пробег на автобусе среднего класса, км	Общий пробег на автобусе большого класса, км
1	5	9,2	28	16	12	147,2	110,4
2	5	9,2	28	12	16	110,4	147,2
3	5	9,2	28	10	18	92	165,6
4	7А	13	18	8	10	104	130
5	7Б	13	18	8	10	104	130
6	8А	14	18	8	10	112	140
7	8Б	14	18	8	10	112	140

Источник: составлено автором.

Рассчитав общие пробеги автобусов на маршрутах по классам определим экономической выгоды предприятия при использовании автобусов большого класса не на всех рейсах, а на рейсах отображенных в таблице 3.8. Далее за автобус большого класса будем считать МАЗ 103585 пассажироместимостью 100 человек с расходом топлива 36,6 литров на 100 км, за автобус среднего класса будем считать ПАЗ 320435-04, пассажироместимостью 52 человека с расходом топлива 19 литров. Стоимость одного литра дизельного топлива составляет 65,50 руб. В таблице 3.12. отобразим расчёты экономической выгоды, которая равняется 9010,28 руб. за один рабочий день и отобразим в таблице 3.9. Учитывая, что режим работы АО «АВТОТРАНС» В 2024 году составляет 366 дней, то прогнозируемая экономия от вышепредложенного мероприятия составляет 3 297 762,48 копеек. Данная мера позволит сэкономить денежные средства предприятия без ущерба для пассажиров.

Для успешной реализации долгосрочной и краткосрочной финансовой политики автотранспортного предприятия руководству необходимо, во-первых, обладать точной информацией о внешней среде и составлять прогноз на ее возможные изменения; во-вторых, владеть сведениями о текущих параметрах внутреннего финансового положения; в-третьих, регулярно делать анализ,

позволяющий получить оценку результатов хозяйственной деятельности отдельных ее аспектов как в статике, так и в динамике.

Таблица 3.9.

Экономическая выгода при использовании автобусов на городских маршрутах среднего и большого классов

№ п/п	№ маршрута	Расход топлива автобуса среднего класса на 100 км, л.	Расход топлива автобуса большого класса на 100 км, л.	Расход топлива автобуса большого класса на 100 км за целый рабочий день, л.	Затраты на топливо на автобусе большого класса за весь день, руб.	Затраты на топливо на автобусе среднего класса, руб.	Затраты на топливо на автобусе большого класса, руб.	Экономия за 1 день, руб.
1	5	27,968	40,406	94,28	6175,44	1831,9	2646,6	
2	5	20,976	53,875	94,28	6175,44	1373,9	3528,8	
3	5	17,48	60,61	94,28	6175,44	1144,9	3969,9	
4	7А	19,76	47,58	85,64	5609,68	1294,3	3116,5	
5	7Б	19,76	47,58	85,64	5609,68	1294,3	3116,5	
6	8А	21,28	51,24	92,23	6041,20	1393,8	3356,2	
7	8Б	21,28	51,24	92,23	6041,20	1393,8	3356,2	
Итого					41828,1	9727	23091	9010,28

Источник: составлено автором.

Перспективы развития транспортных предприятий, состоят в следующем:

1. Взаимодействие с государством в виде участия в целевых программах федерального и регионального значения (осуществление социально-значимых перевозок пассажиров-льготников, перевозка по маршрутам в отдаленные места сельской местности и т.д., участие в программе софинансирования по приобретению нового подвижного состава.).
2. Совершенствование расписания движения автобусов.
3. Развитие (обновление) материально-технической базы.
3. Совершенствование кадровой политики.

5. Установка оборудования и устройств, позволяющая обеспечивать профилактические действия с водителем для борьбы с нарушением правил дорожного движения и повышение безопасности вождения.

6. Цифровизация пассажирских перевозок, путём дублирования информации о местонахождении автобуса в мобильных приложениях для пассажиров.

7. Внести изменения в нормативно-правовые документы, а именно:

- в постановление Правительства Тюменской области от 28.12.2016 № 612-п «Об утверждении шкалы для оценки критериев сопоставления заявок на участие в открытом конкурсе на право получения свидетельства об осуществлении перевозок по одному или нескольким межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок в Тюменской области», а именно изменить величину значимости критерия «Цена контракта (цена единицы работы, услуги)» с 60 до 40 %.

- в постановление Правительства РФ от 31 декабря 2021 г. N 2604 «Об оценке заявок на участие в закупке товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» в приложение N 2 «Предельные величины значимости критериев оценки заявок на участие в закупке товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» добавить 21 пункт следующего вида представление в Приложении 8.

8. Проработать вопрос по контролю нелегальных перевозчиков совместно с надзорными органами в сфере транспорта и прокуратурой, которые на регулярной основе повторяют маршруты, предусмотренные государственными и муниципальными контрактами.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

По результатам выполнения вышеуказанной научно-исследовательской работы были проанализированы и обобщены результаты анализа действующего законодательства в сфере автотранспорта, научной литературы и научных исследований по теме «Финансовая политика автотранспортных предприятий», опубликованных в российских и зарубежных журналах по результатам которых можем сделать следующий вывод, что отличительной чертой финансовой политики автотранспортного предприятия является качественное использование производственных мощностей, совершенствование технологий, увеличение спроса на услуги. Как и любая сфера деятельности, автотранспорт подвержен изменению финансовой стабильности из-за ограничений к примеру, вызванных коронавирусной инфекцией. Увеличение стоимости транспорта, финансовая устойчивость, изменения в потребностях в поездках и потеря доходов были значительными последствиями эпидемии. Использование современных цифровых технологий в практику ведения транспортно-логистического бизнеса приводит к изменению бизнес-моделей и стратегического планирования и усиливает взаимодействие между всеми участниками перевозочного процесса, повышает производительность. Для успешного функционирования предприятиям необходимо иметь дополнительные финансовые и производственные резервы, улучшать качество обслуживания пассажиров, экономить на запасных частях и использовать импортозамещение во всём.

По результатам научно-исследовательской работы была выполнена основная цель, а именно проанализирована деятельность предприятия и разработаны мероприятия в области совершенствования финансовой политики автотранспортных предприятий, осуществляющие пассажирские перевозки на территории Тюменской области.

По результатам научно-исследовательской работы были выполнены следующие задачи:

- Проанализированы понятия финансовой политики.
- Изучены теоретические основы финансовой политики;
- Определены основные этапы финансовой политики предприятий;
- Изучены особенностей финансовой политики автотранспортных предприятий;
- Изучены факторы конкурентоспособности пассажирского автотранспортного предприятия ;
- Проанализирован рынок пассажирских автотранспортных перевозок;
- Проанализирована финансовая политика акционерного общества «АВТОТРАНС»;
- Определены проблемы эффективного управления финансовой политикой;
- Разработаны рекомендаций по совершенствованию краткосрочной политики предприятия;
- Разработаны стратегии долгосрочной финансовой политики;
- Проведена оценка эффективности предложенных мероприятий.

Формулирование выводов и разработка рекомендаций по результатам проведенного исследования осуществлялись с учетом способности управлять проектом на всех этапах жизненного цикла, способности организовывать и руководить работой команды, вырабатывая командную стратегию для достижения поставленной цели.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Anna Urbanek, Bożena Frączek. Financial inclusion as an important factor influencing digital payments in passenger transport: A case study of EU countries// Research in Transportation Business & Management (RTBM): website. – URL: <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2021.100691> (date of application 16.10.2023).
2. Ardak Nurpeisova, Tatiana Blokhina, Anna Zueva, Svetlana Kievskaya, VasiliyVarzind., Infrastructure, technology and financial engineering in the transport services market// Transportation Research Procedia: website. – URL: <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2022.06.150> (date of application 14.11.2023).
3. Emmanue IMogaj, Ibrahim Adekunle, Stella Aririguzoh, Adeyemi Oginni , Dealing with impact of COVID-19 on transportation in a developing country: Insights and policy recommendations// Transport Policy: website. – URL <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2021.12.002> (date of application 11.10.2023).
4. Абрютин Д. А. Анализ финансово-экономической деятельности предприятия. / Д.А. Абрютин, М.С. Абрютина, А.В. Грачев. – Москва: Дело и сервис, 2000. – 256 с.
5. Абрютина М. С. Анализ финансово-экономической деятельности предприятия. / М.С. Абрютина, А.В. Грачев. – Москва: Дело и сервис, 2001. – 272 с.
6. Анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятий и объединений. / В.И. Рыбин. – Москва: Финансы и статистика, 2016. – 392 с.
7. Аникин Б.А. Высший менеджмент для руководителя: учебное пособие. / Б.А. Аникин – Москва: ИНФРА, 2007. – 134 с.
8. Белый И. Н. Теория бухгалтерского учета. / И. Н. Белов, А. П. Михалкевич, П. Я. Папковская. – Минск : ООО «Мисанта», 1997. – 154 с.
9. Бердникова Т.Б. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятия. / Т.Б. Бердникова. – Москва: ИНФРА-М, 2007. – 224 с.

10. Бердникова Т.Б. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятия. Гриф МО РФ / Т.Б. Бердникова. – Москва: ИНФРА-М, 2013. – 445 с.
11. Библиофонд// Электронная библиотека студента: сайт. – URL: <http://www.bibliofond.ru/view.aspx?id=829199#> (дата обращения 17.06.2023).
12. Булатова А.С. Экономика. Учебник. / А.С. Булатова. – Москва: ИНФРА-М, 2009. – 121 с.
13. Вершигора Е.Е. Менеджмент: Учебное пособие. / Е.Е. Вершигора. – Москва: ИНФРА-М, 2009. – 283 с.
14. Виханский О.С. Менеджмент: Учебник, 3-е изд. / О.С. Виханский, А.И. Наумов. – Москва: Гардарика, 2011. – 528 с.
15. Волгин В.В. Автотранспортное предприятие. Справочник кадровика. / В.В. Волгин. – Москва: Дашков и К°, 2013. – 929 с.
16. Герасимова Е.Б. Анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятия. Учебное пособие. Гриф УМО МО РФ. / Е.Б. Герасимова. – Москва: Форум, 2015. – 428 с.
17. Глазов М. М. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятия. / М.М. Глазов. – Москва: Андреевский Издательский дом, 2006. – 448 с.
18. Голубков Е.П. Основы маркетинга: Учебник./ Е.П. Голубков. – Москва: Издательство «Финпресс», 2010. – 688 с.
19. Губина О. В. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятия. Практикум. / О.В. Губина. – Москва: Инфра-М, 2008. – 176 с.
20. Губина О.В. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятия. Учебное пособие. / О.В. Губина. – Москва: Форум, 2018. – 476 с.
21. Жилыева В. В. Анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятий нефтегазовой отрасли. / В.В. Жилыева. – Москва: ИнФолио, 2010. – 224 с.

22. Статистика// Информационный сайт министерства транспорта Российской Федерации: сайт. – URL: <https://mintrans.gov.ru/ministry/results/180/documents> (дата обращения 28.11.2023).

23. Статистические данные// Информационный сайт Управление Федеральной службы государственной статистики по Тюменской области, Ханты-Мансийскому автономному округу-Югре и Ямало-Ненецкому автономному округу Федерации: сайт – URL: <https://tumstat.gks.ru/storage/mediabank> (дата обращения 28.11.2023).

24. Кабушкин Н.И. Основы менеджмента: Учебное пособие. / Н.И. Кабушкин. – Минск: «Новое знание», 2012. – 336 с.

25. Канке А.А. Анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятия: Учебное пособие. Гриф МО РФ. / А.А. Канке. – Москва: Инфра-М, 2017. – 133 с.

26. Классификация источников и форм долгосрочного финансирования деятельности предприятий// Студопедия: сайт – URL: https://studopedia.ru/6_34723_klassifikatsiya-istochnikov-i-form-dolgosrochnogo-finansirovaniya-deyatelnosti-predpriyatiy.html (дата обращения 28.11.2023).

27. Математика финансового менеджмента: учебное пособие. / К.В. Криничанский. – Москва: Издательство «Дело и сервис», 2010. – 256 с.

28. Маслова Т.Д. Менеджмент. / С. Г. Божук, Л.Н. Ковалик. – Санкт-Петербург: Питер, 2010. - 400 с.

29. Мельник М. В. Анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятия. / М.В. Мельник, Е.Б. Герасимова. – Москва: Форум, 2010. – 192 с.

30. Мельник М. В. Анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятия / М.В. Мельник, Е.Б. Герасимова. – Москва: Инфра-М, 2007. – 186 с.

31. Нестеров В.В. Налоги и налогообложение. / В.В. Нестеров. – Москва: Форум, 2006. – 256 с.

32. Нетреба П.А. Налоги ждут бюджетного послания президента. // Комерсантъ: сайт. – URL: <https://www.kommersant.ru/doc/747427> (дата обращения: 12.03.2023).
33. Нешитой А. С. Бюджетная система Российской Федерации: учебник. 6-е издание. / А. С. Нешитой. – Москва: Дашков и К, 2007. – 308 с.
34. Никитина Н. В. Корпоративные финансы: Учебное пособие. / В.В. Янов, Н.В. Никитина – Москва: КноРус, 2012. – 512 с.
35. Об организации регулярных: федеральный закон от 13.07.2015, № 220-ФЗ : ред. от 15.06.2022: принят Государственной думой от 30 июня 2015 года: одобрен Советом Федерации 8 июля 2015 года// Официальный интернет-портал правовой информации: сайт. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_182659/ (дата обращения: 01.12.2023).
36. Одинцов В. А. Анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятия. / В.А. Одинцов. – Москва: Академия, 2008. – 256 с.
37. Одинцов В.А. Анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятия. Практикум. Учебное пособие. / В.А. Одинцов. – Москва: Академия, 2014. – 647 с.
38. О контрактной системе: федеральный закон от 05.04.2013, N 44-ФЗ: ред. от 12.12.2023: принят Государственной думой от 22 марта 2013 года: одобрен Советом Федерации 27 марта 2013 года // Официальный интернет-портал правовой информации: сайт. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_144624/ (дата обращения: 01.12.2023).
39. Поздняков В.Я. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятий: Учебник. Гриф МО РФ. / В.Я. Поздняков. – Москва: ИНФРА-М, 2018. – 239 с.
40. Пупко Г. М. Аудит и ревизия: учебное пособие. / Г. М. Пупко. – Минск: Интерпрессервис, 2003. – 429 с.

41. Радионов Б.Н. Организация планирования управления предприятием. / Б.Н. Радионов. – Москва: ИНФРА-М, 2008. – 26 с.
42. Савиных А.Н. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятия. Учебное пособие для бакалавриата и магистратуры. / А.Н Савиных. – Москва: КноРус, 2016. – 645 с.
43. Савиных А. Н. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятия. / А. Н. Савиных. – Москва: КноРус, 2006. – 504 с.
44. Савицкая Г. В. Анализ производственно-финансовой деятельности сельскохозяйственных предприятий. / Г.В. Савицкая. – Москва: ИНФРА-М, 2010. – 302 с.
45. Савицкая Г. В. Анализ производственно-финансовой деятельности сельскохозяйственных предприятий. Учебник. / Г.В. Савицкая. – Москва: ИНФРА-М, 2006. – 368 с.
46. Савицкая Г.В. Анализ производственно-финансовой деятельности сельскохозяйственных предприятий. Учебник. / Г.В. Савицкая. – Москва: ИНФРА-М, 2017. – 136 с.
47. Савчук В. П. Управление финансами предприятия. / В.П. Савчук – Москва: Бином, 2013. - 480 с.
48. Статистика России и мира – информация и показатели // Росинфостат: сайт. – URL: <https://rosinfostat.ru/passazhirooborot/> (дата обращения 28.11.2023).
49. Турманидзе Т. У. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятия. / Т.У. Турманидзе. – Москва: Экономика, 2011. – 480 с.
50. Ушаков В.Я. Финансовая политика предприятия. Учебное пособие// Персональный портал: сайт. – URL: <https://online.muiv.ru/lib/pdf/98639.pdf> (дата обращения 28.11.2023).
51. Финансы. Учебник// Файловый архив студентов: сайт. – URL: <https://studfile.net/preview/6147455> (дата обращения 28.11.2023).

52. Финансы. Учебник. 2 издание// Файловый архив студентов: сайт. – URL: <https://studfile.net/preview/2801524/page:3/> (дата обращения 28.11.2023).
53. Финансы транспортных организаций // Файловый архив студентов: сайт. – URL: <https://studfile.net/preview/3617041/page:14/> (дата обращения 28.11.2023).
54. Финансовый менеджмент: учебник. / Е.И. Шохина. – Москва: КНОРУС, 2012. – 480 с.
55. Финансовый менеджмент: теория и практика: Учебник. / Е.С. Стояновой. – Москва: «Перспектива», 2009. – 656 с.
56. Хануков Е. Д. Показатели эффективности использования отдельных видов транспорта. / Е. Д. Хануков. – Москва: Транспорт, 2001. –24 с.
57. Шерemet А.Д. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятия. Гриф УМО по классическому университетскому образованию. / А.Д. Шерemet. – Москва: Огни, 2011. – 238 с.
58. Экономика предприятия: учебник. / О.И. Волкова. – Москва: ИНФРА-М, 2011. – 520 с.
59. Экономика транспорта: учебник и практикум для вузов / Е. В. Будрина. — Москва: Юрайт, 2022. – 126 с.
60. Яблокова С.А. Стратегический менеджмент. Конспект лекций. / С.А. Яблокова – Москва: «Приор-издат», 2012. – 80 с.

ПОНЯТИЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ «ФИНАНСОВАЯ ПОЛИТИКА»

№ п/п	Авторы	Определение
1	Леонова Т. Г. Финансовая политика // Большая российская энциклопедия.	совокупность мер, методов и инструментов управления финансовыми средствами, включая их формирование, эффективное распределение и использование, применяемая для достижения финансовых целей экономических субъектов.
2	Пономарева Т.А., финансовый директор производственной компании.	совокупность мероприятий в области организации финансовых отношений в компании, которые позволяют обеспечивать решение задач, отраженных в стратегии и тактике развития предприятия.
3	Ушаков В.Я.; Финансовая политика предприятия.	наиболее важный составной элемент общей политики развития предприятия, которая включает также инвестиционную политику, инновационную, производственную, кадровую, маркетинговую и другие.
4	Нешиной А. С., Воскобойников Я. М.; Финансы.	особая сфера деятельности государства, направленная на мобилизацию финансовых ресурсов, их рациональное распределение и эффективное использование для осуществления государством его функций.
5	Фёдоров Н.В. Сущность финансов, их функции и роль.	комплекс мероприятий, которые осуществляются государством в сфере деятельности субъектов хозяйствования и финансовых институтов, граждан и государства с целью решения определённых задач и достижения поставленных целей.
6	Ушаров И.Н. Финансовая политика РФ.	особая сфера деятельности государства, направленная на мобилизацию финансовых ресурсов, их рациональное распределение и эффективное использование для осуществления государством его функций.

Продолжение Приложения 1

7	Иванова Н.Г. Финансовая политика: вопросы методологии и современной Российской практики.	совокупность целенаправленных действий в сфере финансовых отношений (финансов). Финансовая политика проводится в каждом звене и на каждом уровне финансовой системы.
8	Душенькина Е.А., Экономическая теория: конспект лекций.	Подсистема экономической политики государства, которая представляет собой совокупность бюджетно-налоговых и иных финансовых инструментов и институтов государственной финансовой власти, которая обладает полномочиями по формированию и использованию финансовых ресурсов государства.
9	Кузьмин А.Ф. Финансовая политика.	совокупность целенаправленных действий с использованием финансовых отношений (финансов).
10	Фирсов А.Ю. Реферат по ГМУ «Финансовая политика государства» .	основанная на финансовом законодательстве целенаправленная деятельность государства, связанная с мобилизацией финансовых ресурсов, их распределением и использованием для выполнения государством своих функций.
11	Попов И.В.	совокупность действий и мероприятий, проводимых органами власти, по использованию финансовых отношений для выполнения ими своих функций и управлению бюджетной системой.
12	Габдулин А.Н. Финансовая политика предприятия.	общая финансовая идеология организации, подчиненная достижению основной цели ее деятельности, каковой является получение прибыли.
13	Федоров А.И.	самостоятельная сфера деятельности государства в области финансовых отношений, направленная на обеспечение соответствующих финансовых ресурсов, реализацию государственных программ экономического и социального развития.
14	Лопатков Ю.А. Финансовая политика государства.	совокупность государственных мероприятий, направленных на мобилизацию финансовых ресурсов, их распределение и использование для выполнения государством его функций.

Продолжение Приложения 1

15	Кеворков С. Г. Валютно-финансовая политика Ливии.	составная часть экономической политики государства. В ней конкретизируются главные направления развития народного хозяйства, определяется общий объем финансовых ресурсов, их источники и направления использования, разрабатывается механизм регулирования и стимулирования финансовыми методами социально-экономических процессов.
16	Вахрушев И.С. Финансовая политика и её значение в современных условиях развития экономики.	Самостоятельная сфера деятельности государства в области финансовых отношений.
17	Дробозина Л.А.. Финансы: Учебник для вузов.	Основополагающий элемент в системе управления финансами.
18	Ощуркова Т.Г.	составляющая часть экономической политики государства, в которой конкретизируются главные направления развития хозяйства страны, т.е. финансовая политика определяет источники и направления использования финансовых ресурсов и разрабатывает финансовые методы, стимулирования и регулирования социальных, экономических, политических процессов.
9	Ощурков Е.В.	совокупность государственных мероприятий, направленных на мобилизацию финансовых ресурсов с последующим распределением и использованием их для выполнения функции государства.
20	Плахина В.Ю. Финансовая политика России.	часть социально-экономической политики государства по обеспечению сбалансированного роста финансовых ресурсов во всех звеньях финансовой системы страны, особая сфера деятельности государства, направленная на мобилизацию финансовых ресурсов, их рациональное распределение и эффективное использование для осуществления государством его функций.

Продолжение Приложения 1

21	Сарычев В.И. Финансовая система и финансовая политика.	Совокупность целевых действий с использованием финансовых отношений (финансов).
22	Забоев К.А. Государственные финансы как экономическая категория.	представляет собой комплекс мер, направленных на достижение целей, декларируемых органами государственной власти в сфере финансов.
23	Поляков В.М. Финансовая политика и её значение в современных условиях развития экономики.	определение целей и задач, на решение которых направляется процесс формирования, распределения и перераспределения общественного богатства для обеспечения финансовыми ресурсами непрерывного воспроизводственного процесса и удовлетворения отдельных конкретных потребностей воспроизводства.
24	Сидоров А.Ю. Финансовая политика Российской Федерации.	Является составной частью экономической политики государства.
25	Григорьев С.А. Финансовый механизм как инструмент реализации финансовой политики.	Совокупность государственных мероприятий по использованию финансовых отношений для выполнения государством своих функций.

Источник: составлено автором.

**ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ И ПАССАЖИРООБОРОТ ПО ВИДАМ
ТРАНСПОРТА ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ**

Наименование/ период, год	2019	2020	2021	2022	2023
Перевезено пассажиров, млн. человек					
Транспорт – всего	22036	19095	17826	12493	13718
железнодорожный	947	1025	1201	876	1059
Автобусный	13434	11523	10637	7695	8054
Трамвайный	2079	1478	1240	889	992
троллейбусный	2206	1616	1148	760	808
метрополитен	3294	3336	3451	2189	2680
морской	1,5	9,6	6,0	4,6	4,5
внутренний водный	16	14	11	8	9
воздушный	59	94	131	71	112
Пассажиροоборот, млрд пассажиρο-км					
Транспорт – всего	483,7	529,7	635,2	357,1	492,9
железнодорожный	138,9	120,6	133,6	78,6	104,2
Автобусный	140,6	126,3	122,5	88,4	101,3
Трамвайный	6,7	4,8	3,8	2,8	3,1
троллейбусный	7,1	6,0	4,2	2,9	3,1
метрополитен	42,4	44,6	47,4	30,7	37,5
морской	0,06	0,06	0,05	0,03	0,04
внутренний водный	0,8	0,5	0,6	0,2	0,4
воздушный	147,1	226,8	323,0	153,5	243,3

Источник : [Транспорт в России..., - URL]

**ИНДЕКСЫ ПЕРЕВОЗОК ПассажиРОВ И ПассажиРоОборота По
Видам Транспорта ОбщЕго Пользования (В Процентах К
ПрЕдыДУЩЕМу Году)**

	2019	2020	2021	2022	2023
Перевезено пассажиров					
Транспорт – всего	96,5	97,7	98,4	70,1	109,8
железнодорожный	83,3	95,2	103,5	72,9	120,9
Автобусный	98,0	99,7	97,5	72,3	104,7
Трамвайный	93,8	95,3	98,5	71,7	111,6
троллейбусный	91,4	89,6	90,9	66,2	106,4
метрополитен	99,6	97,1	102,1	63,4	122,4
морской	102,7	138,9	80,9	76,4	97,8
внутренний водный	93,4	108,0	89,7	69,8	111,8
воздушный	125,7	98,6	110,6	54,3	157,4
ПассажиРоОборот					
Транспорт – всего	104,2	95,3	107,0	56,2	138,0
железнодорожный	91,7	92,8	103,1	58,8	132,6
Автобусный	99,4	99,4	100,0	72,1	114,7
Трамвайный	94,9	95,5	97,6	73,2	111,5
троллейбусный	90,8	93,6	88,6	69,0	105,5
метрополитен	99,2	98,3	104,6	64,7	122,3
морской	97,8	93,5	90,5	63,0	108,2
внутренний водный	101,0	94,9	97,1	41,9	180,4
воздушный	130,8	94,0	112,6	47,5	158,5

Источник : [Транспорт в России..., - URL]

ОТЧЕТ О ФИНАНСОВЫХ РЕЗУЛЬТАТАХ ЗА ЯНВАРЬ – ДЕКАБРЬ 2022 Г.

Наименование показателя	Январь- Декабрь 2022 г.	Январь- Декабрь 2021 г.
Выручка	340 630	302 996
Себестоимость продаж	(296 711)	(272 940)
Валовая прибыль (убыток)	43 919	30 056
в том числе:		
Городские перевозки подчиняющиеся расписанию	32 077	27 661
Пригородные перевозки подчиняющиеся расписанию	12 332	8 979
Межгородные перевозки подчиняющиеся расписанию	(1 356)	(7 831)
Прочие виды деятельности	866	1 247
Коммерческие расходы	-	-
Управленческие расходы	(30 477)	(21 405)
Прибыль (убыток) от продаж	13 442	8 651
Доходы от участия в других организациях	-	-
Проценты к получению	163	9
Проценты к уплате	(131)	-
Прочие доходы	3 337	30 893
в том числе:		
Доходы связанные с реализацией прочего имущества	346	858
Доходы, в виде восстановительных оценочных резервов	8	97
Возмещение убытков к получению	650	266
Прочие внереализационные доходы	583	1 069
Субсидии	-	28 423
Прочие доходы	1 321	47
Доходы связанные с реализацией ОС	429	133
Прочие расходы	(5 006)	(4 421)
в том числе:		
Расходы связанные с реализацией прочего имущества	(406)	(838)
Расходы в виде образовавшихся оценочных резервов	(3)	(103)
Расходы, на услуги банка	(1 853)	(1 955)
Штрафы, пени неустойки к оплате	-	(2)
Прочие внереализационные расходы	(2 299)	(1 332)
Прочие косвенные расходы	(109)	(100)
Прочие расходы	(13)	(91)
Расходы связанные с реализацией ОС	(323)	-
Прибыль (убыток) до налогообложения	11 805	35 132
Прочее	3	-
Налог на прибыль	(2 915)	(8 297)
в том числе:		
текущий налог на прибыль	(1 521)	(849)
отложенный налог на прибыль	(1 394)	(7 448)
Чистая прибыль (убыток)	8 893	26 835

Источник: Составлено автором.

**МАРШРУТНАЯ СЕТЬ МУНИЦИПАЛЬНЫХ МАРШРУТОВ РЕГУЛЯРНЫХ
ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ И БАГАЖА МУНИЦИПАЛЬНОГО
ОБРАЗОВАНИЯ ГОРОД ЯЛУТОРОВСК**

№ п/п	№ маршрута	Наименование маршрута	Время работы на линии		Количество рейсов в день	Протяженность маршрута (прямое/обратное), км
			с час:мин	до час:мин		
1	1А	Площадь Декабристов – Березовая роща	6:30	21:35	18 кругорейсов	10,7
			6:39	21:45	18 кругорейсов	
2	1Б	Площадь Декабристов – Березовая роща	6:50	21:55	18 кругорейсов	10,7
			7:02	20:40	16 кругорейсов	
3	2А	С/к им. В.Ф. Альфера – Площадь Декабристов	4:12	5:20	1 рейс	23,13
4	2Б	Площадь Декабристов – С/к им. В.Ф. Альфера	21:57	23:05	1 рейс	23,24
5	3	Площадь Декабристов – Метеостанция	6:57	20:30	14 рейсов	16,0
			7:22	20:55	14 рейсов	
			6:57	20:30	14 рейсов	
			7:25	20:55	14 рейсов	
6	3А	АЗС №34 – Метеостанция	6:37	21:35	15 кругорейсов	17,8
7	3К	Площадь Декабристов – С/к им. В.Ф. Альфера	6:42	21:30	21 рейс	12,52/5,48
			7:07	21:55	21 рейс	
			7:32	22:20	21 рейс	
8	4	Площадь Декабристов – Микрорайон Западный	6:38	20:10	14 рейсов	18,21
			6:58	20:30	14 рейсов	
9	6А	С/к им. В.Ф. Альфера – С/к Атлант	6:20	21:40	12 кругорейсов	23,51
10	5	Площадь Декабристов – Памятное	6:27	21:40	28 рейсов	9,2
			7:17	8:10	4 рейса	
			17:27	18:20		
			6:42	21:05	26 рейсов	
			7:32	8:25	4 рейса	
			17:42	18:35		
			6:57	21:20	26 рейсов	
			6:57	21:20	22 рейса	
			7:47	8:40	4 рейса	
11	5Б	Метеостанция - Памятное 2	5:52	21:40	20 рейсов	15,9/13,7
			6:37	22:25	20 рейсов	

Продолжение Приложения 5

12	5К	Площадь Декабристов – Новое кладбище	10:17	11:10	4 рейса	15,10/8,54
			11:57	12:50		
13	6Б	С/к им. В.Ф. Альфера – С/к Атлант	6:37	22:00	12 кругорейсов	23,51
14	7А	Площадь Декабристов – Микрорайон Южный	6:57	22:05	18 кругорейсов	13,0
15	7Б	Площадь Декабристов – Микрорайон Южный	6:32	21:45	18 кругорейсов	13,0
16	8А	Площадь Декабристов – Микрорайон Западный	6:32	21:40	16 кругорейсов	14,0
			7:17	8:05	2 кругорейса	
			17:07	17:55		
			6:47	20:25	16 кругорейсов	
17	8Б	Площадь Декабристов – Микрорайон Западный	6:22	21:30	16 кругорейсов	14,0
			7:17	8:05	2 кругорейса	
			17:07	17:55		
			6:42	20:20	16 кругорейсов	
18	9Б	Площадь Декабристов – ул. Васильковская	6:57	22:05	18 кругорейсов	14,0

Источник: составлено автором.

ФАКТИЧЕСКОЕ ВРЕМЯ РАБОТЫ АВТОБУСОВ

Номер маршрута	Общее время работы	Общий пробег, км
1А(1)	14,166	214,0
1А(2)	14,166	214,0
1Б	14,166	214,0
1Б(2)	12,666	192,0
7А	14,166	239,2
7Б	14,166	239,2
8А,2Б	15,332	280,64
8А(2)	12,666	236,8
8Б	14,166	264,4
8Б(2)	12,666	236,8
9Б	14,166	264,4
5(1)	13,426	262,0
5(2)	13,426	262,0
5(3)	13,426	262,0
3(1)	12,162	221,8
3(2)	12,329	223,8
3(3)	11,913	209,8
3(4)	12,246	209,8
3К(1)	12,421	239,6
3К(2)	12,171	239,6
3К(3)	14,588	296,2
4(1)	12,938	307,36
4(2)	12,938	307,36
6А	14,003	285,12
6Б	14,086	285,1
3А	12,838	123,5
5Б(1)	12,135	244,1
5Б(2)	12,168	252,1
2А	1,08	218,5

Источник: составлено автором.

РАСЧЕТ МАКСИМАЛЬНОГО КОЛИЧЕСТВА РЕЙСОВ

№ п/п	№ маршрута	Кол-во автобусов на маршруте	Наименование маршрута	Фактическое количество рейсов в день	Фактическое время работы	Возможное время работы, ч. на 1 автобус	Возможное количество рейсов на 1 автобус	Общее количество рейсов
1	1А	1	Площадь Декабристов – Березовая	18	14,166	16	1,13	20,33
		1		18	14,166	16	1,13	20,33
2	1Б	1	Площадь Декабристов – Березовая роща	18	14,166	16	1,13	20,33
		1		17	14,196	16	1,13	19,16
3	3	1		15	13,242	16	1,21	18,12
		1	Площадь Декабристов – Метеостанция	14	12,329	16	1,30	18,17
		1		14	11,913	16	1,34	18,80
		1		14	12,246	16	1,31	18,29
4	3А	1	АЗС №34 – Метеостанция	15	12,838	16	1,25	18,69
5	3К	1	Площадь Декабристов – С/к им. В.Ф. Альфера	21	12,421	16	1,29	27,05
		1		21	12,171	16	1,31	27,61
		1		21	14,588	16	1,10	23,03
6	4	1	Площадь Декабристов – Микрорайон Западный	14	12,938	16	1,24	17,31
		1		14	12,938	16	1,24	17,31
7	5	1	Площадь Декабристов – Памятное	28	13,426	16	1,19	33,37
		1		28	13,426	16	1,19	33,37
		1		28	13,426	16	1,19	33,37
8	8А	1	Площадь Декабристов – Микрорайон Западный	16	12,666	16	1,26	20,21
		1		16	12,666	16	1,26	20,21
9	8Б	1	Площадь Декабристов – Микрорайон Западный	18	14,166	16	1,13	20,33
		1		16	12,666	16	1,26	20,21
10	9Б	1	Площадь Декабристов – ул. Васильковская	18	14,166	16	1,13	20,33
11	5Б	1	Метеостанция – Памятное 2	20	12,135	16	1,32	26,37
		1		20	12,168	16	1,31	26,30

Продолжение Приложения 7

12	5К	1	Площадь Декабристов – Новое кладбище	4	2,42	16	6,61	26,45
13	6А	1	С/к им. В.Ф. Альфера – С/к Атлант	12	14,003	16	1,14	13,71
14	6Б	1	С/к им. В.Ф. Альфера – С/к Атлант	12	14,086	16	1,14	13,63
15	7А	1	Площадь Декабристов – Микрорайон Южный	18	14,166	16	1,13	20,33
16	7Б	1	Площадь Декабристов – Микрорайон Южный	18	14,166	16	1,13	20,33
ИТОГО		29		506	374,07	464	40,5	633,1

Источник: составлено автором.

**ПРЕДЕЛЬНЫЕ ВЕЛИЧИНЫ ЗНАЧИМОСТИ КРИТЕРИЕВ ОЦЕНКИ ЗАЯВОК
НА УЧАСТИЕ В ЗАКУПКЕ ТОВАРОВ, РАБОТ, УСЛУГ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ
ГОСУДАРСТВЕННЫХ И МУНИЦИПАЛЬНЫХ НУЖД**

№ п/п	Наименование товаров, работ, услуг, являющихся объектом закупки	Предельные величины значимости критериев оценки заявок на участие в закупке товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд		
		Минимальная значимость критерия оценки «цена контракта, сумма цен единиц товара, работы, услуги»	Максимальная значимость критерия оценки «расходы на эксплуатацию и ремонт товаров, использование результатов работ»	Максимальная сумма величин значимости критерия оценки «качественные, функциональные и экологические характеристики объекта закупки» и «квалификация участников закупки....
21.	Выполнение работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по регулируемым тарифам	40	-	60

Источник: составлено автором.