



МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего образования  
«РОССИЙСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ  
ГИДРОМЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Кафедра «Экономики и управления на предприятии природопользования»

**ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА**  
(бакалаврская работа)  
по направлению подготовки 38.03.02 Менеджмент  
(квалификация – бакалавр)

На тему «Управление финансовыми результатами деятельности предприятия»

Исполнитель Авдоев Валерий Вячеславович

Руководитель Аракелов Микаэл Сергеевич

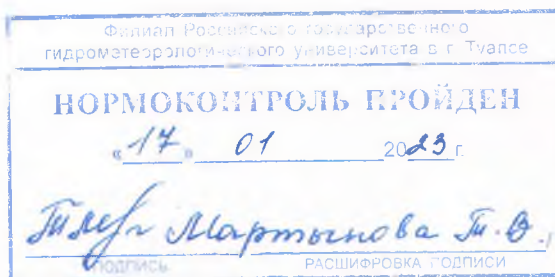
«К защите допускаю»

и.о.заведующий кафедрой \_\_\_\_\_

кандидат экономических наук, доцент

Шутов Василий Васильевич

«14» 01 2023 г.



Туапсе  
2023

## ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение.....	3
1 Теоретические и методические основы управления финансовыми результатами деятельности предприятия транспортных услуг .....	7
1.1 Сущность и задачи управления финансовыми результатами предприятия.....	7
1.2 Особенности формирования финансовых результатов деятельности предприятий транспортных услуг.....	15
2 Анализ и оценка эффективности управления финансовыми результатами деятельности транспортной компании ООО «Техинтегратор» .....	24
2.1 Организационно – экономическая характеристика исследуемого объекта.....	24
2.2 Оценка эффективности управления финансовыми результатами деятельности ООО «Техинтегратор».....	31
3 Мероприятия по повышению эффективности управления финансовыми результатами деятельности ООО «Техинтегратор» .....	42
3.1 Направления повышения финансовых результатов деятельности исследуемого предприятия .....	42
3.2 Расчет экономического эффекта от предложенных мероприятий.....	49
Заключение .....	57
Список литературы .....	60

## 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 системе [30, с.18].

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 - важная составная часть 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 значительны, как, например, в лесной, нефтяной отраслях промышленности, где они могут достигать 30% себестоимости продукции [29, с.14].

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 50 процентов. В процессе производства сырье, материалы, полуфабрикаты и комплектующие изделия перемещаются многократно [9,с.27].

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. Именно данные аспекты выделили актуальность вопроса исследования.

Многие экономисты, а в частности, Вельможин А.В., Гудков В.А. и др. утверждали, что «Именно координация и по-этапность действий, которые в первую очередь будут направлены на достижение поставленной конкретной цели, должны базироваться на внутренней логике функционирования и развития определенного перевозочного процесса».

Технологические процессы перевозки грузов не были целенаправленно и сознательно разработанными системами этапов и операций. Поэтому в настоящее время очень многие перевозочные процессы недостаточно эффективны.

В последнее время именно транспорт является отраслью материального производства, транспортировки людей и грузов. В структуре общественного производства, транспорт относится к производству материальных услуг [6,с.103].

Объектом исследования является транспортная компания ООО «Техинтегратор».

Предметом исследовательской работы является управление финансовыми результатами автотранспортной деятельности.

Целью работы является разработка методов повышения эффективности управления финансовыми результатами деятельности предприятия сферы транспортных услуг.

Цель работы позволила определить ряд задач:

- изучить теоретические и методические основы управления финансовыми результатами деятельности предприятия транспортных услуг;
- рассмотреть методику анализа управления финансовыми результатами предприятия;
- провести анализ эффективности управления финансовыми результатами деятельности ООО «Техинтегратор»;
- разработать направления повышения финансовых результатов деятельности предприятия сферы транспортных услуг и дать обоснование экономического эффекта после внедрения данных предложений.

Теоретической основой написания выпускной квалификационной работы являются многочисленная специализированная литература в области экономики, финансового менеджмента, логистики, а также методические пособия и рекомендации по проведению исследований в сфере организации транспортных услуг.

Методическую базу исследования составил системный подход. В зависимости от решаемых задач применялись следующие научные методы исследования: абстрактно - логический, расчетно - конструктивный, статистический, монографический, что позволило глубоко изучить финансовые результаты деятельности предприятия сферы транспорта.

Информационной основой выпускной квалификационной работы являются данные и сведения, полученные из опубликованных научных работ по проблемам управления автотранспортом, а также информационные и отчетные материалы официальных источников.

# 1 Теоретические и методические основы управления финансовыми результатами деятельности предприятия транспортных услуг

## 1.1 Сущность и задачи управления финансовыми результатами предприятия

В условиях становления рыночных отношений автомобильный транспорт получил новый импульс для своего развития и вследствие этого стал одной из наиболее быстро меняющихся и растущих подотраслей экономики России на сегодняшний день. Изменение системы хозяйственных связей, развитие внутренних и международных товарных рынков открыло перед автотранспортом большие перспективы. Конкурентоспособность и платёжеспособность хозяйствующего субъекта определяются, прежде всего, рациональной организацией финансов.

Рыночная экономика не только привела к усилению роли финансов в функционировании предприятия. Она определила для них новое место в системе хозяйствования. С переходом на рыночную экономику финансы потеряли своё распределительное назначение. Финансовая самостоятельность хозяйствующего субъекта получила новое направление развития. В качестве собственных средств выступают не только прибыль и амортизация, но и вклады учредителей, средства, полученные от продажи ценных бумаг, взносы трудового коллектива. Появление новых форм собственности на автомобильном транспорте приводит к изменению характера производственно-финансовых отношений, особенно в рамках формирования финансовых результатов экономических субъектов и к необходимости совершенствования финансового механизма, составной частью которого является информационный блок (бухгалтерский учет и финансовый анализ) [27,с.21]. Особенности формирования и учета финансовых результатов на автомобильном транспорте в различные исторические периоды функционирования этой отрасли отражены в работах Ефименко А.Г. и др. [8, с.15].

В условиях формирующихся рыночных отношений ориентация предприятий на получение прибыли является неременным условием для их успешной предпринимательской деятельности, критерием выбора оптимальных направлений и методов этой деятельности, показателем достигнутого коммерческого эффекта. В современной России, при становлении и развитии коммерческих предприятий, проблема правильности учета и распределения прибыли становится наиболее актуальной. Учет, прогнозирование и планирование финансового результата предприятия необходимо на любой стадии производства.

Валовая прибыль представляет собой сумму прибыли (убытка) от реализации продукции (работ, услуг), основных фондов (включая земельные участки), иного имущества предприятия и доходов от внереализационных операций, уменьшенных на сумму расходов по этим операциям. От правильности и достоверности отражения этих показателей в бухгалтерском учете и отчетности непосредственно зависят размеры налогообложения прибыли, и величина поступающей в полное распоряжение предприятия чистой прибыли [7,с.14].

От финансового результата предприятия (прибыль или убыток) зависит развитие предприятия, расширение производственной базы, научно-техническое и социальное развитие, материальное поощрение работников, возможность получения дивидендов. Но предприятию необходимо не только получить прибыль, но и в условиях жесткой российской налоговой системы, обусловленной ее чрезвычайной фискальной направленностью, суметь оптимизировать налоги, одним из которых является налог на прибыль, занимающий значительную часть в общей сумме налогов уплачиваемых предприятием. Руководство предприятия в настоящее время имеет определенную свободу в регулировании величины финансовых результатов. Так, исходя из принятой учетной политики, предприятие имеет возможность увеличивать или уменьшать величину валовой прибыли за счет выбора того или иного способа оценки части своего имущества, порядка его списания,



установления срока использования и т.д. Следовательно, можно утверждать, что функции бухгалтера на предприятии уже не могут быть сведены лишь к ведению бухгалтерских счетов и составлению форм отчетности. В современных условиях бухгалтер должен хорошо знать различные методики формирования финансовых результатов, уметь выбрать и предложить руководству тот вариант учетной политики, который обеспечит реализацию принятой на предприятии финансовой стратегии [1,с.27].

Финансовым результатом основной деятельности (от продаж) выступает выручка от продаж, для большей части функционирующих в российской экономике предприятий отражаемая по принципу начисления (на основе данных об отгруженной продукции). Под финансовым результатом деятельности предприятия понимается прибыль, и в то же время отмечается, что конечный результат - это тот, правом распоряжаться которым, обладают собственники. Финансовые результаты деятельности предприятия характеризуются суммой полученной прибыли и уровнем рентабельности. Чем больше величина прибыли, чем выше уровень рентабельности, тем эффективнее функционирует предприятие, тем устойчивее его финансовое положение. Поэтому поиск резервов увеличения прибыли и рентабельности является одной из основных задач в любой сфере бизнеса.

Как указывает в своем учебном пособии Любушкин Н.П. «прибыль – это денежное выражение основной части денежных накоплений, создаваемых предприятиями любой формы собственности. Как экономическая категория, она характеризует финансовый результат предпринимательской деятельности и является показателем, который наиболее полно отражает эффективность производства, объем и качество произведенной продукции, состояние производительности труда, уровень себестоимости. Вместе с тем прибыль оказывает стимулирующее воздействие на укрепление коммерческого расчета, интенсификацию производства при любой форме собственности» [12,с.74]. И с ним нельзя не согласиться. Получение прибыли является основной целью деятельности любого хозяйственного субъекта.

С одной стороны, прибыль является показателем эффективности деятельности предприятия, так как она зависит в основном от качества работы предприятия, повышает экономическую заинтересованность его работников в наиболее эффективном использовании ресурсов. Прибыль - это основной источник производственного и социального развития предприятия. С другой стороны, она служит важнейшим источником формирования государственного бюджета, является основным источником формирования доходов бюджетов и погашения долговых обязательств организации перед банками, другими кредиторами и инвесторами [28,с.53].

Финансовые результаты деятельности предприятия характеризуются суммой полученной прибыли и уровнем рентабельности. Чем больше величина прибыли и выше уровень рентабельности, тем эффективнее функционирует предприятие, тем устойчивее его финансовое состояние. Поэтому поиск резервов увеличения прибыли и рентабельности является одной из основных задач в любой сфере бизнеса. По мнению плеяды экономистов во главе с профессором считают, что именно анализ финансового состояния - это обязательная составляющая финансового менеджмента любой компании. Финансовый результат завершает цикл деятельности предприятия, связанный с производством и реализацией продукции (выполненных работ, оказанных услуг) и одновременно выступает необходимым условием следующего витка его деятельности [10,с.54].

Высокие значения финансовых результатов деятельности предприятия обеспечивают укрепление бюджета государства посредством налоговых изъятий, способствуют росту инвестиционной привлекательности предприятия, его деловой активности в производственной и финансовой сферах. В современных условиях повышаются ответственность и самостоятельность предприятий в выработке и принятии управленческих решений по обеспечению эффективности их деятельности. Эффективность производственной, инвестиционной и финансовой деятельности предприятия выражается в достигнутых финансовых результатах. Конечный финансовый результат

деятельности предприятий является предметом исследования многих авторов. Их понимание сущности этого понятия далеко неоднозначно. Так, например, Артеменко В.Г. и Белендир М.В. считают, что сводным (интегрирующим) показателем, характеризующим финансовый результат деятельности предприятия, является балансовая (валовая) прибыль или убыток [2,с.82].

Весьма интересным в рассмотрении сущности понятия финансового результата является подход Орлова Е.В. Она пишет, что «практикой продиктована необходимость поиска более общего показателя, чем финансовый результат, который отражал бы состояние имущества и динамику уставного капитала, дающего целостную картину финансовой состоятельности институциональной единицы». С ее точки зрения, он позволяет понять, исчислить, проанализировать и исследовать следующие явления и процессы [13,с.21]:

- управление капитализацией;
- формирование прибыли любой институциональной единицы;
- концепцию денежного и безденежного финансового результата;
- концепцию прибыли в обеспечении благосостояния институциональной единицы;
- общую концепцию экономической прибыли;
- управление финансовыми результатами;
- управление финансовыми потоками;
- использование системы налогового контроля.

Показатели финансовых результатов характеризуют эффективность хозяйствования организации по всем направлениям ее деятельности: производственной, сбытовой, снабженческой, финансовой и инвестиционной. Они составляют основу экономического развития предприятия и укрепления ее финансовых отношений со всеми участниками предпринимательской деятельности. Основными задачами анализа финансовых результатов деятельности являются [16,с.46]:

- контроль за выполнением планов реализации продукции и получения прибыли, изучение динамики;

- определение влияния как объективных, так и субъективных факторов на формирование финансовых результатов;
- выявление резервов роста прибыли;
- оценка работы предприятия по использованию возможностей увеличения прибыли и рентабельности;
- разработка мероприятий по использованию выявленных резервов.

Таким образом, финансовые результаты - это системное понятие, которое отражает совместный результат от производственной и коммерческой деятельности предприятия в виде выручки от реализации, а также конечный результат финансовой деятельности в виде прибыли и чистой прибыли. В условиях современного развития России для эффективного управления хозяйственной деятельностью предприятия возрастает роль информационной базы, имеющейся у руководителя, важную часть которой занимают сведения о финансовых результатах. Их анализ помогает в принятии управленческих решений как стратегического, так и тактического характера. Методологической основой анализа финансовых результатов в условиях рыночных отношений является принятая для всех предприятий, независимо от организационно-правовой формы и формы собственности, модель их формирования и использования. Основной целью финансового анализа является разработка и принятие обоснованных управленческих решений, направленных на повышение эффективности деятельности хозяйствующего субъекта[5,с.84]. Чтобы изучить методику анализа финансовых результатов, необходимо рассмотреть [23,с.137]:

- анализ состава, динамики и структуры прибыли;
- анализа прибыли от реализации работ, услуг;

Анализ финансового результата на основе отчета о прибылях и убытках в качестве обязательных элементов включает в себя чтение финансовой отчетности и изучение абсолютных величин, представленных в отчетности т. е. «горизонтальный» - позволяет осуществить сравнение каждой позиции с предыдущим периодом и «вертикальный» анализ результатов – позволяет

определить структуру итоговых финансовых показателей с выявлением влияния каждой позиции отчетности на результат в целом. Анализ финансовых результатов деятельности предприятия основан на анализе прибыли, так как она характеризует абсолютную эффективность его работы. Анализ формирования и использования прибыли проводится в несколько этапов: анализируется прибыль по составу в динамике; проводится факторный анализ прибыли от продажи; изучаются причины отклонения по таким составляющим прибыли, как операционные, внереализационные доходы и расходы; оценивается формирование чистой прибыли и влияние налогов на прибыль [24,с.54]. В анализе используются следующие показатели прибыли: балансовая прибыль, прибыль от реализации продукции (работ, услуг), прибыль от прочей реализации, внереализационные результаты (доходы и расходы от внереализационных операций), налогооблагаемая прибыль, чистая прибыль.

Балансовая прибыль представляет собой часть балансовой прибыли, которая служит базой для расчета налога, подлежащего внесению в бюджет.

Чистая прибыль - это та прибыль, которая остается в распоряжении предприятия после уплаты всех налогов, экономических санкций и отчислений в благотворительные фонды. Анализ балансовой прибыли начинается с общей оценки за анализируемый период. Затем необходимо проанализировать балансовую прибыль в динамике (за ряд лет), а также изменение каждого показателя за текущий анализируемый период. В заключение следует проанализировать изменение удельного веса каждого вида дохода в величине балансовой прибыли. Для этого необходимо определить удельный вес (долю) каждого вида дохода в балансовой прибыли на начало и конец периода, их изменения. Важное значение для оценки финансовых результатов деятельности предприятия имеет факторный анализ прибыли от продажи продукции, работ и услуг. Для того чтобы проанализировать прибыль от реализации продукции работ, услуг, необходимо дать общую оценку изменения прибыли. Затем необходимо определить количественное влияние изменений факторов [3,с.44].

Пофакторный анализ валовой прибыли осуществляется по данным Отчета о финансовых результатах деятельности предприятия за текущий и базисный периоды (квартал, год). При сравнении с планом используются данные финансового плана (бюджета) и расчетов к нему. Пофакторный анализ валовой прибыли осуществляется с помощью приема элиминирования (методом цепных подстановок). Элиминирование - технический прием анализа, используемый для определения влияния отдельных факторов на изучаемое явление. При данном подходе ряд признаков исключается и остается главный признак, который служит объектом исследования. Для выявления влияния факторов на прибыль от реализации используется методика факторного детерминированного анализа прибыли, где в качестве факторов, влияющих на прибыль используются следующие [11,с.24]:

- объем реализации;
- структура реализуемых работ, услуг;
- уровень затрат на 1 рубль реализованных работ, услуг

Эта методика используется в том случае, если на предприятии показатели объема реализации продукции отчетного года не пересчитывались по себестоимости и оптовым ценам базисного периода. Показатели рентабельности характеризуют эффективность работы предприятия в целом, доходность различных направлений деятельности (производственная, предпринимательская, инвестиционная), окупаемость затрат и т.д. Их применяют для оценки деятельности предприятий и как инструмент в инвестиционной политике и ценообразовании. Показатели рентабельности можно объединить в несколько групп [18,с.7]:

- показатели, характеризующие рентабельность (окупаемость) издержки производства и инвестиционных проектов;
- показатели, характеризующие рентабельность продаж;
- показатели, характеризующие доходность капитала и его частей.

Все эти показатели могут рассчитываться на основе балансовой прибыли, прибыли от реализации продукции и чистой прибыли. Основную часть прибыли предприятия получают от реализации продукции и услуг. В процессе анализа изучаются динамика, выполнение плана прибыли от реализации продукции и определяются факторы изменения ее суммы.

Прибыль от реализации продукции в целом по предприятию зависит от четырех факторов первого уровня соподчиненности: объема реализации продукции; ее структуры, себестоимости и уровня среднереализационных цен.

## 1.2 Особенности формирования финансовых результатов деятельности предприятий транспортных услуг

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. Финансовый результат – это показатель хозяйственной деятельности предприятия, увеличения или снижение объема прибыли (убытка) за конкретный промежуток времени. Итоговый финансовый результат зависит от объемов реализации товаров (услуг) объемов основного имущества (средств) компании, доходов от внереализационных сделок и так далее. Главной целью любого транспортного предприятия, осуществляющего коммерческие перевозки грузов или пассажиров, является максимизация прибыли, которая напрямую зависит от его доходов и общих затрат за определенный период. Доходы транспортной фирмы определяются исходя из объема выполненной транспортной работы и установленных тарифов на транспортные услуги.

Тариф — это денежное выражение стоимости транспортных услуг.

Установленные на предприятии тарифы — один из главных факторов формирования спроса на конкретные транспортные услуги и, соответственно, влияют на его конкурентоспособность и объем транспортной работы. Существует множество различных видов тарифов. Классификация тарифов представлена на рисунке 1.1.

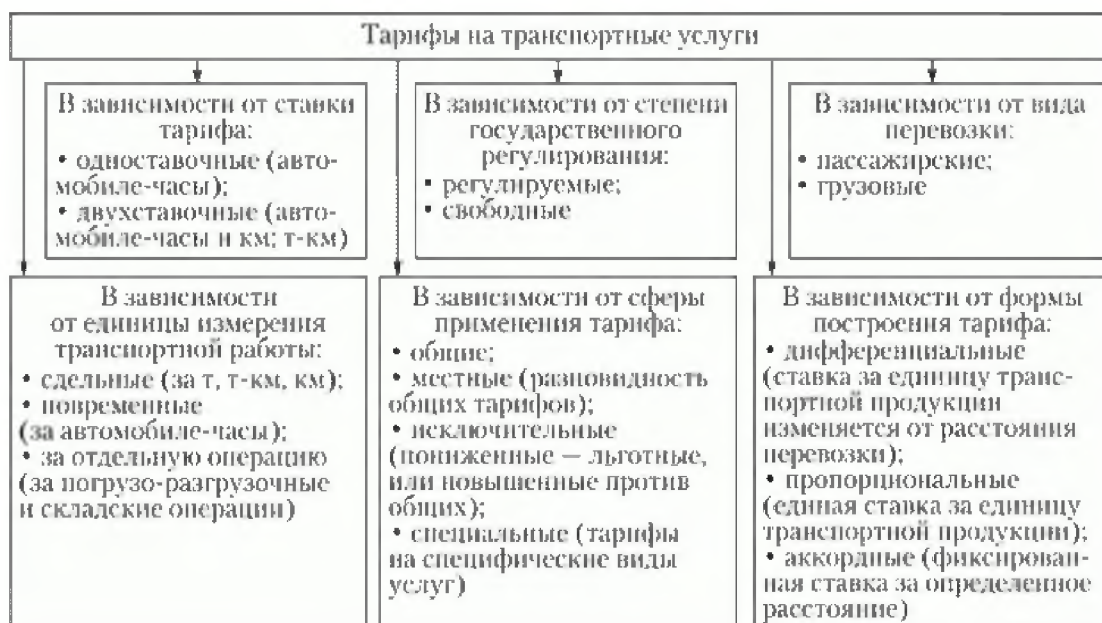


Рисунок 1.1 - Классификация тарифов на транспортные услуги

Особый вид тарифа — это сквозной тариф, который устанавливается на конкретное направление перевозки с фиксированным расстоянием, пунктом отправления и назначения, учитывающий все сопутствующие затраты: на транспортировку, хранение, погрузочно-разгрузочные операции, таможенные платежи, экспедиторские услуги и другие. Система сквозных тарифов формируется в зависимости от таких факторов, как класс обслуживания, сезонность, вид оформления перевозки. Сквозные тарифы, как правило, публикуются и позволяют потребителям оценить полную стоимость транспортной услуги на стадии выбора способа перевозки. Данное преимущество обуславливает широкое применение сквозных тарифов на пассажирских перевозках.



Для того чтобы оценить реальный спрос на конкретный вид транспортной услуги, необходимо провести серьезные маркетинговые исследования. Поэтому многие способы оценки финансовых методик на транспортных предприятиях применяют только в том случае, если в кратчайшие сроки необходимо увеличить прибыль, чтобы повысить запас его финансовой прочности. При этом тариф, как правило, устанавливают исходя из максимальной платежеспособности каждого отдельного клиента.

Эффективная тарифная политика представляет собой инструмент воздействия на конкурентоспособность и определяется:

- спросом на транспортные услуги предприятия, оцениваемым, например, на основе анализа динамики коэффициента использования подвижного состава, коэффициента выпуска транспортных средств на линию, динамики количества заказов и т.п.;
- занимаемой долей рынка;
- требованиями к конкурентной борьбе на данном сегменте рынка;
- стадией жизненного цикла предприятия;
- стадией жизненного цикла транспортной услуги;
- финансовой устойчивостью транспортного предприятия;
- государственным регулированием тарифов на транспорте;
- ценовой стратегией.

В зависимости от доминирующих факторов и стратегических целей устанавливается возможная политика цен транспортного предприятия, основанная на одной из маркетинговых ценовых стратегий (стратегия высоких цен, «проникновение» на рынок, стратегия дифференцированных, льготных, гибких или стабильных цен, стратегия ценовой дискриминации и др.). Так, на предприятии средний уровень тарифов может быть выше, чем у конкурентов, так как предоставляемая транспортная услуга отличается качеством или обладает особым свойством, за что клиенты готовы заплатить более высокую цену. Такая надбавка должна компенсировать самому транспортному предприятию потери от возможного снижения объема транспортной работы.

Обратная ситуация возможна в случае, когда предприятию удалось снизить себестоимость транспортных услуг при сохранении качества перевозок, либо снижение тарифов позволит увеличить долю рынка или выйти на новый рынок. Политика нейтрального ценообразования целесообразна, если на данном сегменте рынка существует жесткая конкуренция и достичь стратегических целей предприятия можно с помощью неценовых инструментов. В рыночных условиях тарифы на услуги разных транспортных предприятиях могут существенно различаться. Это объясняется тем, что тарифы формируются под воздействием множества факторов, таких как уровень конкуренции на данном сегменте рынка, ожидаемый уровень рентабельности, прибыли, финансовая устойчивость, стратегические цели, специфика деятельности предприятия, приемлемый уровень риска, методы государственного регулирования тарифов.

Бухгалтерский учет в транспортной компании имеет свои особенности [25,с.12]:

- необходимо вести учет автотехники;
- необходимо учитывать приобретение и расход горюче-смазочных материалов;
- надо создавать и распечатывать путевые листы;
- учитывать транспортные средства, находящиеся в лизинге;
- для каждого транспортного средства надо проводить контроль расхода ГСМ.

Организации, занимающиеся транспортировкой, облагаются налогом на имущество, на прибыль, НДС и специфическим налогом – транспортным. Особенность транспортного налога в том, что он рассчитывается для каждого транспортного средства индивидуально.

Ставка налога высчитывается, исходя из количества лошадиных сил для транспорта с двигателем, для самоходных средств рассчитывается по валовой вместимости в тоннах. Минфин России предлагает для расчета транспортных расходов использовать перечень, указанный в Методических указаниях по

бухучету материально-производственных запасов. Однако, этот перечень очень приблизителен, и пользоваться им надо аккуратно. Более практичны и удобны для расчета транспортных услуг – Методические рекомендации Роскомторга, что и подтвердило Министерство финансов в специальном письме-разъяснении. Бухгалтера, работающие на транспортных предприятиях, пользуются при бухгалтерском учете затрат именно рекомендациями Роскомторга. Примерный состав расходов на транспорт: оплата другим организациям за взвешивание грузов, подачу вагонов и т.д., оплата услуг за погрузку-выгрузку перевозимых товаров. материалы, использованные под оборудование автотехники дополнительными возможностями (стойки, стеллажи и пр.), а также для утепления автотранспорта (солома, мешки и т.д.), оплата складских помещений на станциях, морских и речных портах, аэропортах, плата за использование различных подъездных путей. Главный документ для бухгалтерского учета услуг транспорта – договор о поставке. По условиям этого договора расходы на транспортировку могут быть вписаны в стоимость, а могут и не включаться в документ. Когда вписаны – относятся к расходам на продажу, когда не вписаны – идут дополнительной строкой в счете, и заказчик их оплачивает отдельно от товара. Кроме того, на формирование финансового результата прямым образом влияет учетная политика компании. Особое значение имеет выбор метода расчета. Рассмотрим воздействие некоторых положений на финансовую деятельность транспортной компании. Учет затрат на оказание услуг [21,с.15]:

- деление расходов на постоянные и переменные, а далее определение частичной себестоимости;
- деление расходов в отчетный период на прямые и косвенные, с их дальнейшим учетом в реальную себестоимость.

Отличие двух вариантов в том, что в первом случае происходит четкое деление расходов, что позволяет более эффективно корректировать риски компании и, соответственно, доход. Рассмотрим особенности прибавления амортизационных начислений по основным средствам в бухучете. Выделим

несколько способов: линейный, снижаемого остатка, списания цены по количеству лет полезного применения, а также списания цены по общему объему товара. Здесь имеет место непосредственное влияние на доход. Использование ускоренных методов амортизации позволяет снизить прибыль до начисления налогов и таким образом уменьшить налог на доходы компании. Список резервов будущих расходов. Существующие способы – не создавать резервы или создавать резервы с учетом перечня. Формирование резервов позволяет более равномерно соотнести расходы на себестоимость товаров, что положительно сказывается на итоговой прибыли компании [4,с.29].

Изучим некоторые особенности формирования финансового результата транспортно - логистических организаций в бухгалтерском учете. Для этого необходимо подробнее рассмотреть состав и структуру, а также отдельно строки отчета о финансовых результатах компании. Выручка от оказания услуг транспортной организацией – это общая сумма, полученная от реализации по основному виду деятельности: перевозка грузов, погрузочно-разгрузочные работы, ответственное хранение на складе.

Поступления от сдачи имущества в аренду и от участия в уставных капиталах других организаций отражаются в составе прочих доходов. Выручка в отчете отражается за вычетом налога на добавленную стоимость и акцизов. Налог на добавленную стоимость с выручки начисляется сразу после того, как транспортные услуги выполнены и приняты заказчиком, а входящий налог на добавленную стоимость в стоимость расходов на основной вид деятельности не включается, так как подлежит вычету из бюджета. Себестоимость оказанных услуг – расходы по основным видам деятельности, а именно [22,с.33]:

- материальны расходы: паддоны, стейч-пленка, горюче-смазочный материал, запчасти для автомобилей;
- затраты на оплату труда: зарплата водителей, грузчиков, ремонтников;
- отчисления на социальные нужды: страховые взносы на обязательное пенсионное, медицинское и социальное страхование;

— амортизация основных средств: автомобили, складские помещения.

При расчете себестоимости нужно руководствоваться ПБУ «Расходы организации» ПБУ 10/99. Кроме того, нужно руководствоваться различными отраслевыми методическими рекомендациями. Валовая прибыль (убыток) – это общая прибыль организации, рассчитывается, как разница между выручкой и себестоимостью и показывает соотношение прямых затрат, требуемых на оказание услуг и выручкой от реализации. Коммерческие расходы - под ними подразумеваются расходы на продажу товаров, работ и транспортных услуг.

Так для транспортной организации сюда включаются расходы на заработную плату менеджера по продажам, на рекламу, на представительские расходы. Учитываются такие затраты по дебету счета 44 «Расходы на продажу». К управленческим расходам относятся затраты на управление организацией, не связанные с коммерческой деятельностью этой организацией. Для транспортной компании: заработная плата административно-управленческого персонала, аренда офиса для работников, электроэнергия и отопления для офиса, расходы на консультационные услуги, амортизация и расход на ремонт основных средств управленческого назначения.

В бухгалтерском учете управленческие затраты учитывают по дебету счета 26 «Общепроизводственные расходы». В соответствии с п. 9 ПБУ 10/99 коммерческие и управленческие расходы можно полностью включать в себестоимость оказанных услуг. При этом делаются следующие проводки: дебет 90.2 «Себестоимость продаж» кредит 44 «Расходы на продажу»; дебет 90.2 «Себестоимость продаж» кредит 26 «Общепроизводственные расходы». Прибыль (убыток) от продаж определяется, как разница между валовой прибылью и коммерческими, управленческими расходами и показывает влияние соответствующих расходов на валовую прибыль. Помимо доходов и расходов по основным видам деятельности, организация может иметь прочий доход или расход, не относящийся к обычным видам деятельности. Также они отражаются и на общем финансовом результате организации. В бухгалтерском учете эти суммы учитываются на счете 91.1 «Прочие доходы» и 91.2 «Прочие

расходы» и корреспондируются с различными счетами в зависимости от характера дохода и расхода. К прочим доходам, учитываемым по кредиту счета 91.1 «Прочие доходы» организации относятся доходы от участия в других организациях, проценты к получению по предоставленным займам другим компаниям или работникам, а также по депозитным и прочим счетам в банке, доход от сдачи имущества в аренду, признанное должниками штрафы, отражаются по дебету счета 76 «Расчеты с разными дебиторами и кредиторами», списание кредиторской задолженности по дебету 60 «Расчеты с поставщиками и подрядчиками». К прочим расходам, учитываемым по дебету счета 91.2 «Прочие расходы», организации относят проценты к уплате учитываются по кредиту 66 «Расчеты по краткосрочным кредитам и займам» или 67 «Расчеты по долгосрочным кредитам и займам», резервы под снижение стоимости материальных ценностей учитываются на счете 14 «Резервы под снижение стоимости материальных ценностей», признанные штрафные санкции по кредиту счета 76, субсчет «Расчеты по претензиям». Положительные и отрицательные курсовые разницы учитываются по дебету и кредиту счетов 23,52,62,60 соответственно. Каждый месяц сальдо на 91 счете списывается на счет 99 «Прибыль и убытки». Прибыль (убыток) до налогообложения показывает эффективность деятельности предприятия в целом по всем видам деятельности, это разница между доходами и расходами организации. После определения прибыли или убытка организации, определяем текущий налог на прибыль и отложенные налоговые обязательства и активы. Текущий налог на прибыль – это сумма налога на прибыль, которая подлежит уплате в бюджет скорректированная на сумму отложенных налоговых обязательств и активов. При учете налога на прибыль используется ПБУ 18/02. Начисляется налог на прибыль проводкой дебет 99 «Прибыль и убытки» кредит 68 «Налог на прибыль». Между бухгалтерским и налоговым учетом есть разница, поэтому и конечный результат – прибыль бывает разная: бухгалтерская и налоговая. Чаще всего эта разница носит временный характер. Так отложенное налоговое обязательство (возникает в будущем) возникает по

причине разного распределения расходов в бухгалтерском и налоговом учете, получается, что это обязательство сначала уменьшает налог на прибыль, а потом увеличивает дебет 68 «Налог на прибыль» кредит 77 «Отложенное налоговое обязательство» Отложенный налоговый актив - это временная разница между прибылью в бухгалтерском и налоговом учете, происходит сначала увеличение налога на прибыль, а потом уменьшение проводка дебет 09 «Отложенный налоговый актив» кредит 68 «Налог на прибыль». Важно четко отслеживать эффективность деятельности транспортной компании, четко знать все доходы этого предприятия и расходы для определения стратегии дальнейшего развития. Самым важным источником информации является отчет о финансовых результатах. Поэтому при формировании данного отчета, организация должна правильно в соответствии со спецификой своей деятельности определить и правильно отразить доходы, расходы и налог на прибыль. Тогда финансовые результаты будут видны и проанализированы, поэтому будет легче оптимизировать и сделать деятельность предприятия эффективнее и прибыльнее [22,с.167].

## 2 Анализ и оценка эффективности управления финансовыми результатами деятельности транспортной компании ООО «Техинтегратор»

### 2.1 Организационно – экономическая характеристика исследуемого объекта

Организация ООО «Техинтегратор» зарегистрирована 30 ноября 2010 года по адресу город Москва. Компании был присвоен ОГРН 1187746907325 и выдан ИНН 7716924461. В апреле 2019 года на территории Туапсинского района в с.Мессожай была создана дочерняя компания с одноименным названием. Предприятие осуществляет следующие виды деятельности:

— основной по коду ОКВЭД: деятельность автобусного транспорта по регулярным внутригородским и пригородным пассажирским перевозкам. Фирма предлагает пассажирские перевозки на автобусах и легковом автотранспорте бизнес класса. Встреча и проводы в аэропорт города Адлер и города Краснодар. Трансфер по Сочи и городам края;

— дополнительные виды деятельности по ОКВЭД: деятельность такси, перевозки автомобильным (автобусным) пассажирским транспортом в междугородном сообщении по расписанию, перевозки автомобильным (автобусным) пассажирским транспортом в международном сообщении по расписанию, деятельность автомобильного грузового транспорта и услуги по перевозкам.

Коэффициент выпуска подвижного состава транспортной компании составляет 0,92–0,9; легкой подвижной состав - это более 80% автотранспортных средств 2016–2020 года выпуска. Транспортная компания располагает современной базой отечественных и импортных автотранспортных средств, имея соответствующие лицензии и сертификаты на перевозку пассажиров, как в пределах Туапсинского района, так и за пределами. В структуре автотранспортной компании имеются автомобильные колонны, специализированные по видам перевозок, ремонтно-технический комплекс, платная стоянка для легкового автотранспорта, автозаправочная станция,



автосервис, механизированная мойка. На балансе структурного подразделения имеется собственный парк автомобилей отечественного и импортного производства, который ежегодно обновляется. В него входят следующие транспортные средства:

- Mercedes - Benz 223237 - 2018 года выпуска, общей вместимостью 25 человек, в количестве 2 единицы;
- Mercedes-Benz Sprinter Classic - 2022 года выпуска, общей вместимостью 25 человек, в количестве 2 единицы;
- ГАЗ – А64R42 - 2020 года выпуска, общей вместимостью 19 человек, в количестве 4 единицы.

Организационная структура рассматриваемого предприятия – линейная.

При линейной структуре во главе производственного звена любого уровня стоит руководитель – единоначальник, который осуществляет все функции управления и подчиняется по всем вопросам вышестоящему начальнику. Так складывается соподчиненность руководителей различных уровней по вертикали, которые одновременно осуществляют административное и функциональное управление (рисунок 2.1). Штатная численность сотрудников в организации составляет 19 человек, из них 16 сотрудников – водительский состав, 3 человека – административно - управленческий персонал.

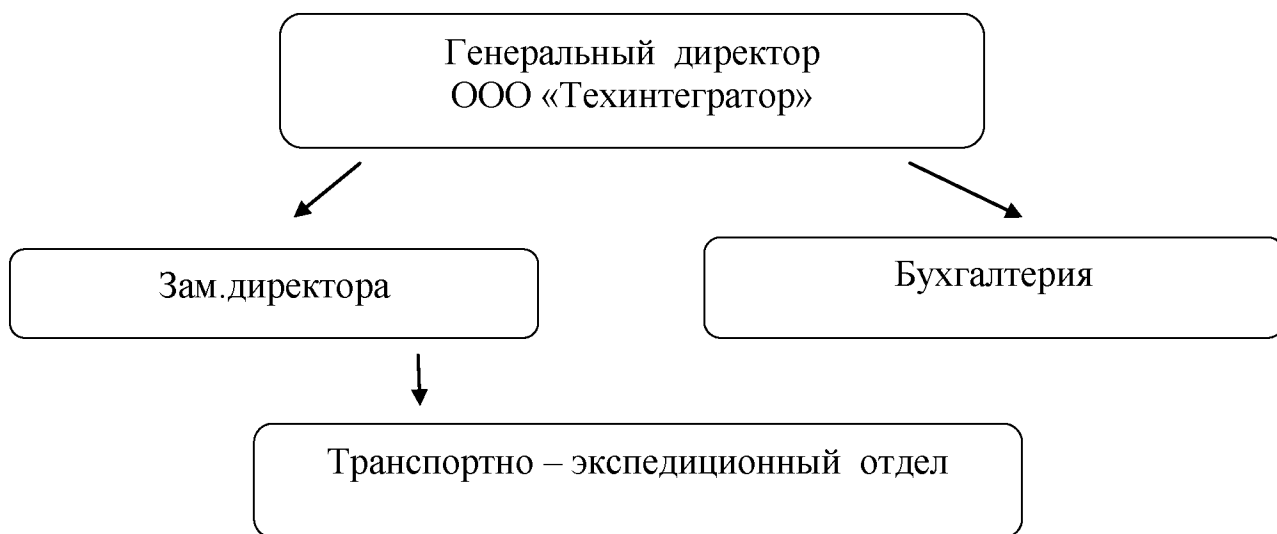


Рисунок 2.1 - Организационная структура ООО «Техинтегратор»

Высшим органом управления является генеральный директор. Генеральный директор осуществляет руководство и организацию рабочего процесса. Он выполняет основную роль структуры управления, под его руководством решаются все производственные процессы. Под его подчинением находятся производственные структуры.

Отдел продаж занимается непосредственно продажей транспортно - экспедиционных услуг. В отдел продаж входят специалисты такие как: менеджеры по логистике - основная часть работы состоит в работе с клиентами, консультации по общим вопросам, заключение договоров и проведение сделки. Логисты - отвечающий за рационализацию маршрутов и движение авто транспортных средств, отслеживает маршрут движения груза. Важное место в хозяйственном руководстве и улучшении качественных показателей работы предприятия отводится экономической службе.

На основе систематического анализа работы предприятия, исходя из объемных показателей перевозок, их ресурсного обеспечения, экономическая служба определяет пути, по которым должны разрабатываться технические и организационные мероприятия, направленные на повышение технической готовности подвижного состава и совершенствование эксплуатационной и коммерческой деятельности предприятия.

В состав экономической службы входит бухгалтерия. Этот отдел во главе с главным бухгалтером проводит учет наличия средств, выделенных в распоряжение предприятия, их сохранности и уровня использования, организует выполнение финансового плана, проверяет финансовое состояние предприятия, проводит большую оперативную работу по организации расчетов с клиентурой, поставщиками и финансовыми органами, организует первичный учет расходования материальных ресурсов и денежных средств.

Главный бухгалтер несет ответственность за целесообразность и законность расходования средств, и соблюдение финансовой дисциплины.

В штат компании входят водители – профессионалы с открытыми всеми категориями, заместитель директора в функциональные обязанности которого

входит проверка полноты и качества выполняемых работ на всех этапах её выполнения. Так же именно он занимается подбором соответствующих машин и распределением их по маршруту. Главный бухгалтер ведет всю финансовую документацию и занимается вопросами участия в тендере и заключением договоров. Такая организация работ позволяет оказывать весь комплекс транспортных услуг на самом высоком уровне.

Трудовые отношения на предприятии, включая вопросы найма и увольнения, режима труда и отдыха, условий оплаты труда, гарантии и компенсации регулируются индивидуальными трудовыми договорами (контрактами). Условия индивидуальных трудовых договоров (контрактов) не могут ухудшать положения сотрудников предприятия по сравнению с условиями, предусмотренными действующим на территории РФ. Социальное страхование сотрудников предприятия и их социальное обеспечение регулируются нормами действующего на территории РФ. Предприятие вносит отчисления по государственному социальному страхованию и отчисления на пенсионное обеспечение по ставкам, установленным для предприятий и организаций РФ. Основной формой осуществления полномочий трудового коллектива предприятия является общее собрание. С водителями предприятие заключает двухсторонние специальные соглашения, в которых строго оговаривается ответственность, которая ложится на водителей, уезжающих в рейс.

Учетная политика организации определяет совокупность приемов и методов ведения бухгалтерского учета организации, декларирует, как компания будет вести бухгалтерский учет и как рассчитывать и платить налоги. В ведении учета в компании ООО «Техинтегратор» существуют некоторые специфические моменты, которые влияют на финансовый результат, учет дебиторской и кредиторской задолженности и учет денежных средств на расчетном счете. Бухгалтерия представляет собой наиболее организованную часть информационного обеспечения управленческих решений. Это единственный источник поставки, документально обоснованной и системно

обеспеченной экономической информации о фактическом наличии и использовании имущества и ресурсов организации, хозяйственных процессах и результатах деятельности, долговых обязательствах, расчетах и претензиях. Все работники бухгалтерии получают задания и отчитываются непосредственно перед генеральным директором, такая модель характерна для небольшой организации. Бухгалтерский учет ведется в соответствии с учетной политикой.

ООО «Техинтегратор» является коммерческим транспортным предприятием и поэтому его основной задачей является получение прибыли и получение максимальной валовой выручки.

В условиях экономического кризиса очень важно использовать резервы предприятия для экономии средств. На сегодняшний день основными крупными партнерами предприятия, с которыми заключены долгосрочные договоры, являются:

- АО «Туапсинское автотранспортное предприятие»;
- ОАО «Туапсетранссервис»;
- МБОУ ООШ № 26 с.Индюк;
- ООО «АгатМаркетингСервис».

По мнению экономиста Романова Н.П. «залогом выживаемости и основой стабильного положения любого автотранспортного предприятия служит его устойчивость и с его мнением соглашается Соловьев А.П. На устойчивость предприятия оказывают влияние следующие факторы» [17,с.8]:

- положение предприятия на рынке автотранспортной сферы;
- потенциал предприятия в деловом сотрудничестве;
- качество оказываемых автотранспортных услуг;
- грамотная логистика;
- степень зависимости предприятия от внешних факторов;
- наличие неплатежеспособных дебиторов;
- эффективность хозяйственных и финансовых операций.

Это разнообразие факторов формирует устойчивость предприятия на следующие виды [15, с.11]:

— внутренняя устойчивость – это такое общее финансовое состояние предприятия, при котором обеспечивается стабильно высокий результат его функционирования. В основе ее достижения лежит принцип быстрого и активного реагирования на изменение внутренних и внешних факторов (зависимость от инвесторов и кредиторов);

— внешняя устойчивость – обеспечивается стабильностью экономической среды, в рамках которой осуществляется ее деятельность.

— общая устойчивость – это такое движение денежных потоков, которое обеспечивает постоянное превышение поступления средств над их расходованием, т.е. превышение доходов над расходами;

— финансовая устойчивость – является отражением стабильного превышения доходов над расходами, обеспечивает свободное маневрирование денежными средствами предприятия и путем эффективного их использования обеспечивает бесперебойный процесс производства и реализации продукции.

Балансовая прибыль транспортного предприятия включает в себя прибыль от выполнения перевозок, прибыль от реализации прочей продукции и услуг, а также сальдо внереализационных доходов и расходов. Основную часть балансовой прибыли составляет прибыль от перевозок. Следует иметь в виду, что размер прибыли во многом зависит от учетной политики, применяемой на предприятии. Закон «О бухгалтерском учете» и другие нормативные документы предоставляют право субъектам хозяйствования самостоятельно выбирать некоторые методы учета, способные существенно повлиять на формирование финансовых результатов. Основную часть прибыли предприятия получают от реализации услуг. Для транспортного предприятия – это прибыль от перевозок. В процессе анализа изучаются динамика, выполнение плана прибыли от перевозок и определяются факторы изменения ее суммы. Прибыль от перевозок в целом по предприятию зависит от трех факторов первого уровня соподчиненности: объема транспортной работы, себестоимости транспортной работы и средней доходной ставки, которая исчисляется делением суммы дохода от перевозок на объем транспортной работы. Отразим основные

показатели финансово-хозяйственной деятельности ООО «Техинтегратор» в таблице 2.1, из которой видно, что в 2020 году по сравнению с 2019 годом на предприятии наблюдается увеличение выручки на 31 481 тыс. руб. или на 63,84%. В тоже время на предприятии темпы роста себестоимости (71,20%) превышают темпы роста выручки (63,84%), что привело к уменьшению прибыли от продаж на 13 308,3 тыс.руб. В 2021 году по сравнению с 2020 годом на предприятии наблюдается увеличение выручки на 71 127 тыс.руб. или на 8,80%. В тоже время себестоимость снизилась на 41 852 тыс. руб. Несмотря на данную тенденцию на предприятии прослежен убыток от продаж транспортных услуг, что привело к уменьшению прибыли на 156 087 тыс.руб.

Таблица 2.1 - Анализ основных экономических показателей деятельности ООО «Техинтегратор» в 2019-2021 гг.

Показатели	2019 г.	2020 г.	2021 г.	Отклонения			
				2020 г. к 2019 г.		2021 г. к 2020 г.	
				(+, -)	%	(+, -)	%
Выручка, тыс. руб.	493085	807895	879022	31481	163,84	7112,7	108,80
Себестоимость, тыс. руб.	629068	107696 1	103510 9	44789 3	171,20	41852	96,11
Затраты на 1 руб. реализованной продукции, руб.	0,78	0,75	0,85	0,03	95,70	0,09	113,20
Прибыль от продаж, тыс. руб.	13598,3	26906,6	15608,7	13308, 3	197,87	11297 9	58,01
Чистая прибыль, тыс. руб.	4824,2	1461,1	4334,5	-3363,1	30,29	2873,4	296,66
Среднемесячная заработная плата по предприятию, тыс. руб.	28	30	33	2	107,14	3	110,00
Среднегодовая выработка работающего, тыс. руб./чел.	17,61	26,93	26,64	9,31	152,92	-0,23	98,91
Стоимость ОПФ, тыс.руб.	3243	4849	10539	1606	149,52	5690	217,34

Продолжение таблицы 2.1

Фондоотдача, руб./руб.	152,05	166,61	83,41	14,56	-	-83,20	-
Фондоёмкость, руб./руб.	0,01	0,01	0,01	-0,0006	-	0,0059	-
Рентабельность продаж, расчет по чистой прибыли, %	-27,58	-33,30	-17,76	-5,7266	-	15,54	-

В 2021 году по сравнению с 2020 годом численность работников увеличилась на 7 человек и на конец отчетного периода составляет 19 человек. Как прослежено из результатов деятельности ООО «Техинтегратор» за период 2019-2021 гг. произошло увеличение стоимости основных фондов предприятия на 1606 тыс.руб. или на 49,52%, в 2021 году увеличение стоимости основных фондов составило 5690 тыс. руб. или 117,34%.

Данный факт можно прокомментировать расширением количества транспортных единиц автопарка. На транспортном предприятии за период 2019-2021 гг. не произошло изменения показателя фондовооруженности. Значение показателя фондоотдачи в 2020 году по сравнению с 2019 году увеличилось и составило 166,61 руб., но в 2021 году наблюдается снижение данного показателя на 83,2 руб.

Таким образом, анализ основных экономических показателей предприятия свидетельствует о целесообразности расширения данного вида деятельности, оказываемые услуги на анализируемом предприятии, пользуется спросом на региональном рынке сбыта.

## 2.2 Оценка эффективности управления финансовыми результатами деятельности ООО «Техинтегратор»

Финансовый результат деятельности предприятия выражается в изменении величины его собственного капитала за отчетный период. Способность предприятия обеспечить неуклонный рост собственного капитала

может быть оценена системой показателей финансовых результатов. Основным обобщающим показателем является чистая прибыль предприятия, которую оно получает за отчетный период [18,с.58].

По мнению Савицкой Г.В. «к основным факторам, которые влияют на чистую прибыль относят доход (выручку) от реализации продукции, который свидетельствует о рыночном спросе на продукцию предприятия, возвращение вложенных в производство средств и возможность начать новый производственный цикл. Размер выручки от реализации зависит от объемов и структуры производства по видам продукции и рыночных цен каждого вида» [20,с.86]. Очень важно постоянно анализировать финансовое состояние предприятия. Главная цель анализа своевременно выявлять и устранять недостатки в финансовой деятельности и находить резервы улучшения финансового состояния предприятия и его платежеспособности. Анализ финансового состояния транспортного предприятия включает в себя следующие основные этапы: анализ структуры активов и пассивов; анализ имущественного положения; экспресс-анализ финансового состояния; анализ ликвидности и платежеспособности; анализ финансовой устойчивости; анализ деловой активности; анализ рентабельности.

Как известно, горизонтальный анализ позволяет оценить изменение каждого показателя за текущий анализируемый период, а вертикальный анализ позволяет исследовать структуру соответствующих показателей и их изменения соответственно. Проведем анализ производственно - финансовой деятельности предприятия за 2019-2021 гг. (таблица 2.2). Как видно из представленных данных, ООО «Техинтегратор» в течение анализируемого периода работает с прибылью. В 2020 году по сравнению с 2019 годом на предприятии наблюдается увеличение выручки от реализации услуг на 314810,0 руб. Также произошло увеличение себестоимости на 447 893 тыс.руб.

Проведенный анализ отчетливо показал, что данная динамика повлияла на снижение валовой прибыли транспортной компании, снижение, которой составило 133083 тыс.руб. Предприятие получило убыток от продажи услуг,



который увеличился в 2020 году по сравнению с 2019 года на 133083 тыс. руб., в 2021 году убыток сократился на 112 979 тыс. руб.

На предприятии наблюдается увеличение процентных расходов в 2020 по сравнению с 2019 г. на 5892 тыс. руб., а в 2021 г. наблюдается снижение на 1541 тыс.руб. В 2020 г. по сравнению с 2019 г. наблюдается увеличение доходов на 134406 тыс.руб., а в 2021 г. доходы снизились на 58 777 тыс. руб. В 2020 году по сравнению с 2019 годом в ООО «Техинтегратор» наблюдается снижение прибыли до налогообложения и чистой прибыли на 4569 тыс.руб., а в 2021 году наблюдается увеличение на 55743 тыс. руб.

Таблица 2.2 - Горизонтальный анализ финансовых результатов деятельности ООО «Техинтегратор» за 2019-2021 гг., тыс.руб.

Наименование показателя	2020 год	2021 год	Отклонение 2021 от 20 г.		Темп роста 2021 к 2020 году
			тыс. руб.	%	тыс. руб.
Выручка	807895	879022	71127	108,80	178,27
Себестоимость	1076961	1035109	-41852	96,11	164,55
Валовая прибыль	-269066	-156087	112979	58,01	114,78
Прибыль от продаж	-269066	-156087	112979	58,01	114,78
Прочие доходы	290794	232017	-58777	79,79	148,36
Прочие расходы	9918	8377	-1541	84,46	208,07
Прибыль до налогообложения	11810	67553	55743	572,00	412,44
Текущий налог на прибыль	0	11470	11470	-	-
Чистая прибыль (убыток)	14611	43345	28734	296,66	89,85

Следующим этапом проведения оценки финансового состояния транспортной компании является анализ ликвидности предприятия, который проводится на основе оценки коэффициентов. Проведем анализ коэффициентов

ликвидности предприятия, результаты которого представим в таблице 2.3, из которой видно, что значение показателя абсолютной ликвидности увеличилось на 0,05 п.п. в 2020 году по сравнению с 2019 годом, в 2021 году по сравнению с 2020 годом на 0,21 п.п. соответственно. Значение данного показателя не соответствует нормативному значению, что говорит о недостаточном уровне ликвидных активов и способности предприятия рассчитаться по своим текущим обязательствам в краткосрочном периоде. Значение коэффициента текущей ликвидности уменьшилось на 0,29 п.п. На предприятии снизилась часть текущих обязательств по кредитам и расчетам, которые можно погасить, мобилизовав все оборотные средства. В 2021 году наблюдается увлечение данного показателя на 0,51 п.п. В анализируемом периоде значение коэффициента маневренности собственного капитала уменьшилось, что можно рассматривать как отрицательную динамику, но в 2021 году увеличение составило 3,74 п.п.

Таблица 2.3 - Анализ показателей ликвидности ООО «Техинтегратор» в 2019-2021 гг.

Наименование показателей	2019 год	2020 год	2021 год	Изменение (+,-)	
				2020- 2019 гг.	2021- 2020 гг.
Коэффициент абсолютной ликвидности	0,15	0,19	0,40	0,05	0,21
Показатель критической отметки	0,15	0,21	0,45	0,06	0,24
Коэффициент текущей ликвидности	0,84	0,55	1,06	-0,29	0,51
Маневренность собственных оборотных средств	0,75	-0,21	3,53	-0,96	3,74
Доля собственных оборотных средств в покрытии запасов, %	0,46	0,26	0,45	-0,20	0,19

Проведем анализ показателей финансовой устойчивости ООО «Техинтегратор» и результаты которого представим в таблице 2.4. Анализируя полученные данные, можно увидеть, что показатели за 2019-2021 гг. являются отрицательными, данная ситуация характерна для кризисного типа финансовой устойчивости, собственного капитала и долго- и краткосрочных кредитов,

получается, что займов не хватает для финансирования материальных оборотных средств. Таким образом, можно отметить, что транспортная компания является не финансово устойчивым предприятием.

Таблица 2.4 - Анализ абсолютных показателей финансовой устойчивости ООО «Техинтегратор», тыс. руб.

Показатель	2019 год	2020 год	2021 год	Отклонение тыс.руб.	
				2020 к 2019 г.	2021 к 2020 г.
1.Источники формирования собственных средств (ИС)	48142	33531	9814	14611	57956
2. Внеоборотные активы (ВА)	12212	40721	24801	28509	12589
3.Наличие собственных оборотных средств (СОС)	60354	74252	14987	13898	45367
4. Долгосрочные пассивы (ДП)	47	346	395	299	348
5.Наличие собственных и долгосрочных заемных источников формирования средств (СДИ)	60307	73906	14592	13599	45715
6.Краткосрочные заемные средства (КЗС)	0	0	0	0	0
7.Общая величина основных источников (ОИЗ)	60307	73906	14592	13599	45715
8.Общая величина запасов (З)	2001	9055	10525	7054	8524
9.Излишек (+), недостаток (-) собственных оборотных средств (ДСОС)	-62355	-83307	-25512	-20952	36843
10.Излишек (+), недостаток (-) общей величины основных источников формирования запасов (ДСДИ)	-62308	-82961	-25117	-20653	37191
11. Излишек (+), недостаток (-) собственных и долгосрочных заемных источников формирования запасов ДОИЗ	-62308	-82961	-25117	-20653	37191
12.Трехкомпонентный показатель типа финансовой устойчивости $S = \{ДСОС; ДСД; ДОИ\}$	0;0;0	0;0;0	0;0;0	-	-

Показатели, характеризующие независимость по каждому элементу активов и по имуществу в целом, дают возможность определить, достаточно ли

устойчиво анализируемое предприятие в финансовом отношении. Проведем анализ показателей финансовой устойчивости предприятия ООО «Техинтегратор», результаты, которого представлены в таблице 2.5. Расчет проведен на основе данных баланса транспортной компании. Как видно из данных, в 2020 году по сравнению с 2019 годом значение коэффициента обеспеченности собственными средствами в анализируемом периоде уменьшилось на 0,86 п.п., в 2021 году наблюдается увеличение данного показателя на 0,96 п.п. и его значение является отрицательным. Данная динамика говорит об уменьшении оборотных средств, необходимых для текущей деятельности транспортной компании. Значение коэффициента обеспеченности материальных запасов собственными средствами в анализируемом периоде является отрицательным, снизилось и не соответствует нормативному значению.

Таблица 2.5 - Анализ относительных показателей финансовой устойчивости ООО «Техинтегратор» за период 2019-2021 гг.

Показатель	2019 год	2020 год	2021 год	Отклонение тыс.руб.	
				2020 к 2019 г.	2021 к 2020 г.
Коэффициент обеспеченности собственными оборотными средствами (Ко)	0,25	1,11	0,15	0,86	0,96
Коэффициент обеспеченности материальных запасов собственными средствами (Комз)	30,16	8,20	1,42	21,96	6,78
Коэффициент маневренности собственного капитала (Км)	1,25	2,21	1,53	0,96	3,74
Коэффициент реальной стоимости имущества (Крси)	0,06	0,74	0,35	0,68	0,39
Индекс постоянного актива (Кп)	0,25	1,21	2,53	0,96	3,74
Коэффициент имущества производственного назначения (Кп.им.)	0,04	0,29	0,11	0,25	0,18

Продолжение таблицы 2.5

Коэффициент автономии (Ка)	0,19	0,31	0,08	0,12	0,39
Коэффициент соотношения заемных и собственных средств (Кз/с)	6,02	3,68	9,67	2,34	13,35
Коэффициент соотношения мобильных и иммобилизованных средств (Км/и)	19,93	1,65	4,03	-18,28	2,39

Значение показателя индекс постоянного актива в 2019-2020 гг. имеет отрицательное значение, в 2021 году его значение увеличилось на 3,74 п.п., что говорит об увеличении иммобилизованных средств предприятия.

В 2020 году по сравнению с 2019 годом наблюдается увеличение коэффициента реальной стоимости имущества на 0,68 п.п., но в 2021 году произошло снижение на 0,39 п.п., что говорит о снижении реальной стоимости имущества производственного назначения в имуществе предприятия транспортной сферы по причине перерасхода средств на ГСМ.

Значение коэффициента имущества производственного назначения в анализируемом периоде не соответствует нормативному значению (0,6), а, как известно, если коэффициент ниже нормы, то предприятию целесообразно привлечь долгосрочные заемные средства для увеличения имущества производственного назначения. Уменьшение значения коэффициента автономии говорит о снижении удельного веса собственных средств в общей сумме источников финансирования, что является положительной тенденцией.

Особенность компании ООО «Техинтегратор» состоит в оптимальном соотношении качества организации перевозок и разумной оплаты транспортных услуг. Транспортная компания осуществляет пассажирские перевозки по Краснодарскому краю на автобусах. Встреча и проводы в аэропорт города Адлер и города Краснодар. Трансфер по Сочи и городам края. Нельзя не учитывать тот факт, что прибыль от перевозок в целом по предприятию зависит от трех факторов первого уровня соподчиненности: объема транспортной работы, себестоимости транспортной работы и средней

доходной ставки, которая исчисляется делением суммы дохода от перевозок на объем транспортной работы [25,с.204].

Факторный анализ прибыли от перевозок включает в себя анализ изменения прибыли в зависимости от изменения трех выше названных факторов. Влияние факторов рассчитывают с помощью метода абсолютных разниц. По результатам факторного анализа можно оценить качество прибыли. Качество прибыли от основной деятельности признается высоким, если ее увеличение обусловлено ростом объема продаж и снижения затрат на рубль продукции. Проведем факторный анализ прибыли от перевозок ООО «Техинтегратор» по каждому из выше указанных позиций транспортной работы:

За счет изменения объема транспортной работы:

$$\Delta\P(\text{рп}) = (7785,5 - 3790) \times (380,55 - 276,88) = 414244,59 \text{ руб.}$$

За счет изменения себестоимости перевозок:

$$\Delta\P(\text{рп}) = - (210,77 - 276,88) * 7785,5 = 514699,41 \text{ руб.}$$

За счет изменения средней доходной ставки:

$$\Delta\P(\text{рп}) = (295,87 - 380,55) * 7785,5 = - 659276,14 \text{ руб.}$$

Полученные результаты расчетов прибыли от транспортной деятельности ООО «Техинтегратор» сведем в таблицу 2.6.

Таблица 2.6 - Факторный анализ прибыли от перевозок ООО «Техинтегратор»

Наименование фактора	Значение показателя, руб.
Общее изменение прибыли от продажи перевозок	269 667
Изменение прибыли за счет изменения объема транспортной работы	414 244
Изменение прибыли за счет изменения себестоимости перевозок	514 699
Изменение прибыли за счет изменения средней доходной ставки	- 659 276

Структура перевозок может оказывать как положительное, так и отрицательное влияние на сумму прибыли. Если увеличится доля более рентабельных видов перевозок, то сумма прибыли возрастет и, наоборот, при

увеличении удельного веса низкорентабельных или убыточных видов перевозок общая сумма прибыли уменьшится [21,с.54]:

Проведем анализ показателей деловой активности предприятия результаты, которого представим в таблице 2.7.

Таблица 2.7 - Анализ основных показателей деловой активности ООО «Техинтегратор» за 2019-2021 гг.

Показатель	2019 год	2020 год	2021 год	Отклонение	
				2020 к 2019 г. (+/-)	2021 к 2020 г. (+/-)
Фондоотдача основных средств, руб.	152,05	166,61	83,41	14,56	83,20
Коэффициент общей оборачиваемости капитала (Ок)	1,93	7,50	7,04	5,57	0,45
Средний срок оборота капитала (Ск) дни	187	48	51	-139	3
Коэффициент Оборачиваемости оборотных средств (Ооб)	2,03	12,05	8,79	10,02	3,26
Средний срок оборота оборотных активов (Соб), дни	178	30	41	148	11
Коэффициент оборачиваемости материальных оборотных средств (Ом.ср)	246,42	89,22	83,52	157,20	5,70
Средний срок оборота материальных средств (См.ср)	1	4	4	3	0
Коэффициент оборачиваемости дебиторской задолженности (Одз)	2,49	25,14	18,69	22,65	6,45
Средний срок оборота дебиторской задолженности (Сдз)	145	14	19	130,47	4,94
Коэффициент оборачиваемости кредиторской задолженности (Окз)	1,70	6,57	9,30	4,87	2,73

Продолжение таблицы 2.7

Продолжительность оборота кредиторской задолженности (Сф)	212	55	39	156,77	16,06
Коэффициент оборачиваемости собственного капитала (Оск)	10,24	24,09	89,57	13,85	113,66
Продолжительность операционного цикла (Цо)	146	18	24	128	5,22

Увеличение в 2020 году значения оборачиваемости деловой активности составило 22,65 п.п., а вот в 2021 году наблюдается уменьшение коэффициента оборачиваемости средств в расчетах на 6,45 п.п. и сокращение срока погашения дебиторской задолженности на 130 дней является положительной тенденцией, а вот сокращение оборачиваемости кредиторской задолженности на 128 дней является отрицательной тенденцией.

Одним из важнейших направлений анализа финансового состояния предприятия является оценка показателей рентабельности. Проведем расчет показателей рентабельности предприятия, результаты, которого представим в таблице 2.8 из которой видно следующее: уменьшение значения показателя рентабельности продаж в 2020 году по сравнению с 2019 годом на 5,73% говорит о снижении доли чистой прибыли в объеме продаж, в 2021 году увеличение составило 15,55% говорит о повышении доли чистой прибыли в объеме продаж транспортных услуг.

Таблица 2.8 - Динамика показателей рентабельности ООО «Техинтегратор» за 2019-2021 гг.

Показатель, %	Значение			Отклонения в 2021 году	
	2019 г.	2020 г.	2021 г.		
				От 2019 года	От 2020 года
Общая рентабельность	3,32	1,46	7,69	1,86	6,22
Рентабельность продаж	27,58	33,30	17,76	5,73	15,55



Продолжение таблицы 2.8

Рентабельность собственного капитала	100,21	43,57	441,66	56,63	485,24
Рентабельность внеоборотных активов	395,04	35,88	174,77	-359,16	138,89
Рентабельность оборотных активов	19,82	21,79	43,33	1,97	21,54
Рентабельность активов	18,87	13,56	34,72	5,32	21,17
Рентабельность основной деятельности	6,41	10,96	54,12	4,55	43,16

В анализируемом периоде произошло уменьшению значения показателя общей рентабельности на 1,86%. Это говорит о том, что в ООО «Техинтегратор» наблюдается увеличение выручки от реализации продукции. Увеличение значения показателя рентабельности собственного капитала в 2020 году по сравнению с 2019 годом составило 56,63%. Данная динамика показателя говорит о повышении эффективности деятельности предприятия, а в 2021 году увеличение составило 485,24%.

Как видно по результатам анализа, значение показателя валовой рентабельности на предприятии в анализируемом периоде увеличилось на 6,31%. Это говорит о том, что произошло повышение валовой прибыли в 2019 году на 1,53 копеек на единицу выручки, а в 2020 году валовая прибыль в единице выручки составила уже 7,84 копеек. Уменьшение показателя рентабельности активов на 5,32% в 2020 году по сравнению с 2019 годом свидетельствует о снижении эффективности использования имущества предприятия, но в 2021 году значение данного показателя увеличилось на 21,17%, что говорит о повышении использования имущества предприятия. Данный факт можно прокомментировать увеличением подвижного состава за счет приобретения новых единиц транспорта.

Таким образом, можно отметить, что на предприятии транспортной сферы услуг наблюдается повышение эффективности деятельности.

### 3 Мероприятия по повышению эффективности управления финансовыми результатами деятельности ООО «Техинтегратор»

#### 3.1 Направления повышения финансовых результатов деятельности исследуемого предприятия

Исследование организации учета на транспортном предприятии позволило выявить основные недостатки, а также определить возможные направления по совершенствованию учета финансовых результатов представленные, которые представлены в таблице 3.1.

Таблица 3.1 - Мероприятия по совершенствованию учета финансовых результатов ООО «Техинтегратор»

Недостатки учета	Направления совершенствования учета
Неполное отражение в учетной политике предприятий вопросов управленческого учета	<ul style="list-style-type: none"><li>— обосновать варианты организации управленческого учета (приоритет - интегрированная форма финансового и управленческого учета);</li><li>— определить центры ответственности на предприятиях пассажирского автотранспорта (по затратам, доходам и прибыли);</li><li>— отразить в учетной политике формы внутренней управленческой отчетности для более эффективного управления затратами и финансовыми результатами</li></ul>
Неполное отражение в учетной политике предприятий вопросов налогового учета	<p>Указать в учетной политике:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>— нормативные акты, в соответствии с которыми осуществляется налогообложение финансовых результатов;</li><li>— определить порядок определения отложенных налоговых активов и обязательств</li></ul>
Отсутствие системы анализа и планирования финансовых результатов на предприятиях	<ul style="list-style-type: none"><li>— ввести в качестве обязательной функции экономической службы - проведение анализа и осуществление планирования финансовых результатов;</li><li>— определить методику для анализа финансовых результатов на предприятиях (включая анализ динамики, структуры, факторной методики).</li></ul>

В анализе финансового состояния предприятий было обнаружено, что предприятия не обладают собственными средствами для покрытия запасов, поэтому предприятия используют привлеченные средства, а в результате этого увеличивается кредиторская задолженность перед третьими лицами. Чтобы этого избежать необходимо:

- прибыль, которая осталась в распоряжении у предприятия использовать целенаправленно, т.е. не списывать за счет нее недостачи, а находить виновных лиц для взыскания с них сумм потерь при хищениях и недостачах, штрафы за нарушение условий договоров платить за счет прибыли до налогообложения, не выдавать суммы на командировки за счет нераспределенной прибыли, стоимость обучения работников включать в себестоимость продукции;

- проанализировать состояние кредиторской задолженности, составить план приемлемых платежей по расчету с кредиторами, в договорах с поставщиками указывать отсрочки платежа и на какой срок, чтобы потом не платить штрафы и не уменьшать тем самым прибыль;

- проанализировать состояние дебиторской задолженности и выявить постоянных покупателей, которые систематически вовремя не рассчитываются с предприятием;

- заключать договора с покупателями, в которых указывать сроки оплаты и штрафные санкции за нарушение договоров, а так же применять скидки, величина которых зависит от срока оплаты товара либо скидки, которые предоставляются покупателю при единовременном приобретении продукции в определенном количестве или на определенную сумму. Первый вид скидки стимулирует покупателя сократить временной интервал с момента отгрузки продукции до ее оплаты, тем самым, улучшая показатели оборачиваемости продукции у продавца. Второй вид скидок позволяет продавцу стимулировать сбыт и увеличивать прибыль за счет ускорения оборачиваемости продукции, увеличения объема продаж и уменьшения за этот счет доли коммерческих расходов.

Для получения наиболее выгодного в финансовом отношении результата деятельности предприятия поиск и реализацию резервов, т.е. резервов по снижению затрат на оказание услуг необходимо проводить по крупным бюджетобразующим статьям себестоимости, таким как «Топливо и ГСМ», «Заработная плата», «Запасные части». Так как даже небольшое снижение по данным статьям расходов, позволит получить, в общем, по себестоимости значительную экономию денежных средств бюджета предприятия, что скажется на чистом финансовом результате деятельности в сторону его увеличения абсолютного значения.

Рентабельность характеризует экономическую эффективность использования основных производственных фондов предприятия и оборотных средств в плане автотранспортного предприятия. Определяют и утверждают общую и расчетную рентабельность [5,с.66]. Повышение уровня рентабельности транспортной компании может быть достигнуто в результате увеличения прибыльности и более эффективного использования основных производственных фондов и оборотных средств. На размер прибыли предприятия большое влияние оказывает себестоимость продукции, в снижении которой заинтересовано само предприятие. Величина себестоимости перевозок отражает деятельность транспортных предприятий во всех его службах и подразделениях [9,с.28].

Наиболее главные мероприятия по снижению себестоимости могут быть определены из следующих положений: материальные и прочие расходы, Амортизация, а так же расходы на оплату труда (рисунок 3.1)

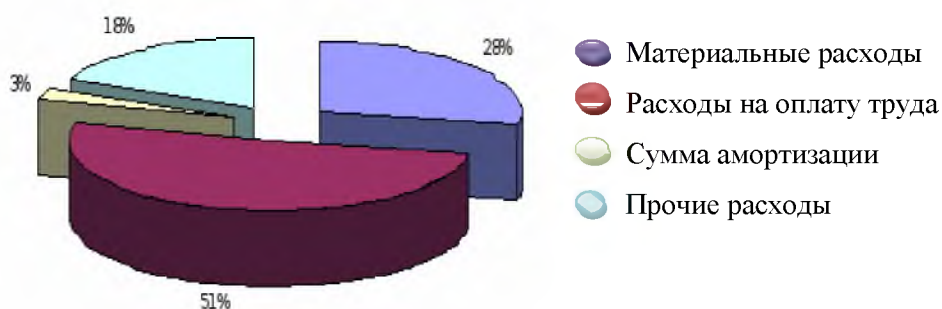


Рисунок 3.1 – Структура затрат ООО «Техинтегратор» по перевозкам

Как можно увидеть на рисунке 3.1, основная часть затрат приходится на материальные затраты и затраты на оплату труда. Эксплуатационные расходы подразделяют на зависящие от пробега (т.е. от объема перевозок и ему пропорциональные) и не зависящие от пробега и по величине примерно постоянные при определенной величине хозяйства.

Предприятие должно использовать подвижной состав и другие основные фонды, которые в конкретных условиях эксплуатации могут обеспечить наиболее высокую производительность и меньшую себестоимость продукции. Наряду с этим предприятие должно своевременно реализовать ненужное оборудование и принять меры к сокращению потребных оборотных средств.

Таким образом, общие расходы на эксплуатацию могут быть снижены за счет следующих мероприятий: повышения общей производительности труда путем внедрения новой техники и технологии по содержанию подвижного состава, стимулирования и правильной организации труда всего обслуживающего персонала, сокращения удельного расхода электроэнергии и горючего.

На себестоимость перевозок оказывает влияние ряд технико-эксплуатационных показателей работы ООО «Техинтегратор», которые можно разбить на группы (таблица 3.2).

Таблица 3.2 - Техничко-эксплуатационные показатели, влияющие на снижение себестоимости ООО «Техинтегратор»

Показатели производственной мощности автомобильного парка	Показатели использования производственной мощности автомобильного парка, изменение которых не влияет на производительность подвижного состава (на 1 км)	Показатели использования производственной мощности автомобильного парка, изменение которых влияет на производительность подвижного состава (на 1 км)
Оптимизация списочного состава автомобилей и водителей	Повышение коэффициента выпуска на линию	Увеличение коэффициента использования автомобиля

Продолжение таблицы 3.2

Сокращение удельного расхода электроэнергии и горючего	Увеличение времени работы автомобилей на линии	Увеличение коэффициента использования пробега
Приобретение легкового транспорта	Снижение времени простоя	
	Оптимизация расстояния перевозки пассажиров	

Затраты по статье «Топливо и ГСМ» возможно сократить при ослаблении факторов действующих на нее - это прежде всего большие холостые пробеги, прогрев и работа двигателей в холостом режиме при низкой температуре окружающего воздуха. Экономия ГСМ на автомобильном транспорте является одной из наиболее важных мер повышения эффективности транспортного процесса. Установка предпусковых электрических подогревателей двигателя на автобусах. Применение подобного устройства позволяет одновременно справиться с несколькими проблемами. Во-первых, оно позволяет значительно сэкономить, поскольку запущенный двигатель изнашивается значительно меньше, чем при обычном прогреве. Таким образом, расходуется значительно меньше бензина. Для того чтобы систематизировать выявленные резервы произведем оценку резервов снижения затрат работы предприятия (таблица 3.3).

Таблица 3.3 - Резервы снижения затрат в ООО «Техинтегратор»

Резервы	Возможные мероприятия
Коэффициент использования парка (КИП)	— Составление договорных обязательств
	— Расширение сферы влияния на рынке
Себестоимость 1 маш. часа	— Снижение основных затрат
Доходная ставка 1 маш.ч	— Исследование рынка
Сокращение складского хозяйства	— Сбыт не ликвидных запасных частей и материалов
	— Выбор поставщиков запчастей и материалов
Заработная плата	— Сокращение численности персонала
	— Уменьшение заработной платы
ГСМ	— Рационализация маршрутов

Продолжение таблицы 3.3

Автошины	— Сокращение холостых пробегов с учетом оптимальных маршрутов перевозок
Запасные части, материалы	— Модернизация техники
	— Обновление парка

Повышение коэффициента выпуска автомобилей на линию и увеличение времени их пребывания на линии позволяет выполнить требуемый объем перевозок меньшим количеством подвижного состава.

Основными путями повышения коэффициента выпуска автомобилей на линию являются: создание необходимой производственно-технической базы для технического обслуживания и текущего ремонта транспортных средств, оснащение ее необходимыми средствами механизации и автоматизации; укомплектование предприятия квалифицированными специалистами и ремонтными рабочими; внедрение прогрессивных режимов технического обслуживания и текущего ремонта; совершенствование организации и управления технической службой автотранспортного предприятия; улучшение обеспечения материалами, запасными частями, узлами и агрегатами; подготовка водительского состава с учетом работы автомобиля во все дни недели. Коэффициент выпуска автомобилей на линию не отражает степени использования их в течение дня. Поэтому он дополняется показателем среднего времени пребывания автомобиля в наряде [17,с.129].

Рост коэффициента использования пробега. С помощью экономико-математических методов и программного обеспечения осуществляется оптимальное планирование перевозок пассажиров, что обеспечивает рост коэффициента использования пробега, а это, в свою очередь, оказывает влияние на снижение переменных и части постоянных расходов. Повышение коэффициента приводит к росту производительности автомобилей без увеличения пробега, а, следовательно, без увеличения переменных расходов. Остаются неизменными и постоянные расходы. Соблюдение режимов

технического обслуживания и регулировки автомобильных двигателей является одним из путей снижения себестоимости перевозок. Создание специализированных отделений по обслуживанию и ремонту аппаратуры, электрооборудования двигателей, аккумуляторных батарей, выбор рациональных путей движения на различных передачах, соблюдение норм давления в шинах.

Техническое состояние транспортных средств, их надежность в эксплуатации во многом зависят от квалификации ремонтных рабочих, занятых техническим обслуживанием и текущим ремонтом подвижного состава. Правильная эксплуатация автомобилей требует от работников глубоких знаний и производственного опыта. Приобретение навыков правильного выбора передач позволяет создать оптимальный режим работы двигателя, повысить срок службы трансмиссии и тормозов. Выбор наиболее оптимального маршрута. Необходимость маршрутизации перевозок обосновывается еще и тем, что маршруты дают возможность составления проектов текущих планов и оперативных заявок на транспорт, исходящих из действительных объемов перевозок.

Таким образом, разработка обоснованных маршрутов и проектов планов перевозок будут способствовать своевременному и бесперебойному выполнению заявок, а, значит, повысят уровень рентабельности ООО «Техинтегратор» и конкурентоспособности. Снижение себестоимости перевозок возможно также в результате изменения технико-экономических факторов. Экономия от снижения затрат на перевозки рассчитывают с учетом следующих технико-экономических факторов [14,с.27]:

- повышение технического уровня;
- совершенствование организации труда и эксплуатации транспортных средств;
- совершенствование управления;
- улучшение использования основных фондов;
- прочие факторы.



Экономия от повышения технического уровня (от внедрения новой техники, прогрессивной технологии, механизации, автоматизации процессов на транспорте) принимается в сумме, определяемой в плане развития. По фактору «Совершенствование организации труда и эксплуатации транспортных средств» отражают экономию по заработной плате за счет улучшения организации транспортной работы, а также экономию от сокращения норм расхода топлива, электроэнергии и материалов. Исходной информацией для расчета экономии по заработной плате являются расчеты повышения производительности руда за счет улучшения организации транспортной работы.

### 3.2 Расчет экономического эффекта от предложенных мероприятий

Экономический эффект показывает на сколько предлагаемое мероприятие увеличит доход предприятия. Это позволяет объективно сопоставить данные отчетного периода, предполагаемого объема продаж и затрат. Для определения экономического эффекта от предложенных мероприятий необходимо рассчитать планируемый прирост выручки, экономический эффект от внедрения мероприятий, рассчитаем рентабельность предлагаемых мероприятий и подсчитаем срок окупаемости. Необходимо рассчитать экономический эффект предлагаемых мероприятий. Сумму экономии можно рассчитать умножением численности высвобождающихся рабочих на их среднюю заработную плату за год (с учетом отчислений на социальное страхование и расходов на спецодежду и т.п.). Экономия от снижения нор топлива рассчитывается по формуле [21,с.71]:

$$\mathcal{E}_T = (H_{\phi} - H_n) \times P_n \times \mathcal{C}1 \quad (3.1)$$

где,  $H_{\phi}$  и  $H_n$  – нормы расхода топлива по факту и при изменении соответственно, л;

$P_n$  – объем работ в планируемом периоде, т/км;

$Ц_1$  – цена за топливо, руб./л.

По фактору «Совершенствование управления» учитывают экономию от совершенствования управления транспортом и сокращения административно-управленческих расходов (в связи с высвобождением работников, выполняющих функции управления во всех транспортных звеньях). Экономии определяют по заработной плате и начислениям на нее и по другим видам расходов на управление в виде прямого снижения затрат.

По фактору «Улучшение использования основных фондов» отражают экономию в результате сокращения амортизационных расходов.

В целом расчет снижения себестоимости перевозок ведут по всем вышперечисленным факторам. Для того, чтобы определить снижение себестоимости перевозок, прежде всего, необходимо рассчитать размер экономии от повышения производительности автомобилей. Именно поэтому устанавливают производительность подвижного состава в тонно-километрах по седельным автомобилям на 1 км пробега и 1 час работы, по почасовым автомобилям – на 1 авточас работы автомобиля. Определяют планируемый уровень затрат по группе переменных расходов на 1 км пробега, а по заработной плате на 1 авточас работы. Планируемый уровень затрат на 1 км пробега по переменным расходам делят на производительность автомобилей в тонно-километрах на 1 км пробега. Планируемый уровень затрат по заработной плате водителей на 1 авточас также делят на производительность автомобиля в тонно-километрах на 1 час работы. Разница в себестоимости 1 т/км по указанным группам затрат является экономией на 1 т/км. Умножением этой величины на общее количество тонно-километров определяют всю сумму экономии от повышения производительности автомобилей.

Снижение себестоимости определяют также по отдельным статьям. Сумму экономии от снижения расхода эксплуатационных материалов на 1 км пробега рассчитывают как произведение разницы в затратах, приходящихся на 1 км пробега, по статьям «Топливо», «Смазочные и другие эксплуатационные

материалы» на общее количество запланированного пробега. Значительное уменьшение транспортных расходов может произойти в результате установки автомобильному парку ООО «Техинтегратор», работающему на бензиновом двигателе, газоболонного оборудования. В частности данный вариант приемлем в отношении ГАЗ – А64R42 - 2018 года выпуска.

Автомобильное газобаллонное оборудование – это газодазирующая система, установка которой позволяет использовать в качестве автомобильного топлива сжиженный газ вместо бензина. При этом газобаллонное оборудование встраивается в автомобиль дополнительно «поверх» бензинового и может использоваться опционально. Переключение между режимами газ/бензин осуществляется с помощью переключателя видов топлива, который помещается на приборную панель авто. Основная причина использования газобаллонного оборудования для автомобилей – более низкая стоимость газового топлива по сравнению с бензином. Литр бензина АИ-92 стоит в 2 раза больше, чем литр сжиженного газа, а это значит, что будет расходоваться меньше средств на топливо для авто. В среднем цена на авто газ составляет сегодня 20 рублей за 1 литр (таблица. 3.4).

Таблица 3.4 - Розничные цены на дизельное топливо, бензин и газ в Туапсе без учета скидки для клиентов

Топливная компания		Валюта	ДТ	АИ-92	АИ-95	АИ-100	Газ
	Роснефть	RUB	54,4	48	53	62	21,91
	Газпром	RUB	53,4	47,9	53,9	61,9	21,49

Но кроме финансовой стороны вопроса газобаллонные автомобили имеют и множество других преимуществ:

— Возможность покрывать большие расстояния на одной заправке автомобиля газом и бензином. В сумме пробег на газе и бензине возрастает

вдвое, так как на автомобилях редко ставятся газобаллонные установки с баллоном емкостью меньше, чем бензиновый бак.

— Снижение риска детонации, сводя его практически к нулю, и уменьшение нагрузки на поршнево-шатунную систему двигателя.

— Газ на автомобиле – это более чистое топливо с экологической точки зрения. Поэтому массовая эксплуатация автомобиля на газу позволит существенно улучшить экологическую обстановку в городах.

— Автомобили на сжиженном природном газе дольше сохраняют ресурсы двигателя, а сама система меньше подвержена амортизации. Благодаря этому ремонт подвижных резиновых частей можно осуществлять значительно реже, приблизительно раз в пять лет.

— Автомобильное газобаллонное оборудование может быть также использовано в качестве противоугонной системы автомобиля – отсоединяется коммутатор, и подача обоих видов топлива прекращается. Попытка несанкционированного запуска мотора, таким образом, обернется неудачей. Кроме того, вся газовая аппаратура питания полностью дублируется бензиновой.

Таким образом, увеличивается безотказность автотранспорта и уменьшается риск отказа двигателя из-за засора или другой неисправности в системе питания. Недостатком можно назвать то, что оборудование имеет дополнительный вес, что, в конечном счете, отражается на грузоподъемности автомобиля.

В зависимости от качества установленного оборудования возможно снижение скоростного режима автомобиля. Кроме этого, качество российского газа не всегда удовлетворяет нормальным условиям. Значительное уменьшение транспортных расходов может произойти в результате установки автомобильному парку ООО «Техинтегратор», работающему на бензиновом двигателе, газобаллонного оборудования.

Автомобильное газобаллонное оборудование - это газодазирующая система, установка которой позволяет использовать в качестве автомобильного

топлива сжиженный газ вместо бензина. При этом газобаллонное оборудование встраивается в автомобиль дополнительно «поверх» бензинового и может использоваться опционально. Основные характеристики, необходимые для дальнейших расчетов представлены в таблице 3.5.

Таблица 3.5 - Сравнительный анализ технических характеристик при различных топливных системах

Показатели	Значение
Стоимость ГБО Премиум класса Poletron F – 1.8 (4 цилиндра) и его установки	33 700 руб.
Цена 1 литра бензина АИ-92 в среднем значении	47руб.
Цена 1 литра газа в среднем значении	21 руб.
Среднесуточный пробег ГАЗ – А64R42	100 км
Расход бензина на 100 км пробега	20 л
Расход газа на 100 км пробега	10 л
Период окупаемости внедрения газового оборудования	43 дня

Произведем расчет экономия денежных средств при переходе на газовое оборудование из расчета одного автомобиля ГАЗ – А64R42 за рабочий день, применив формулу 3.1:

$$Э_{\text{дн}} = 21 \times 47 - 10 \times 20 = 787 \text{ руб./ день}$$

Таким образом, оборудование окупит себя через  $33\,700 / 787 = 43$  дня. В данном случае применение динамических методов оценки инвестиционных проектов не требуется, т.к. сумма инвестиций незначительна и проект внедрения данного оборудования окупает себя за 1,5 месяца.

Еще одним проектным решением для увеличения уровня рентабельности и прибыли транспортной компании может стать расширение спектра услуг за счет приобретения автотранспортных единиц разной комплектации и уровня класса с целью аренды.

Прокат автомобилей как бизнес в нашей стране еще находится в стадии развития. В отличие от Европы, где авто арендуется в основном туристами, в России прокат берут, как правило, на свадьбы и всевозможные празднования. При этом порядка 2/3 всего прокатного рынка приходится на Санкт-Петербург

и Москву. По некоторым данным, в России в прокате находится не более 40 тыс. автомобилей, в то время как в Европе их — более 2 млн. единиц.

Прокат авто не может развиваться без развития внутреннего туризма страны. Поэтому наиболее перспективными регионами для открытия подобного бизнеса на данный момент являются Краснодарский край (Черноморское побережье), республика Крым, Иркутская область (оз. Байкал), Ленинградская область, Московская область, республика Алтай.

По предварительным расчетам при составлении бизнес-плана, на открытие проката автомобилей потребуется инвестировать порядка 13 000 000 рублей (таблица 3.6).

Таблица 3.6 - Предварительный расчет расходов на оформление оказания услуг по аренде автотранспортных средств на базе ООО Техинтегратор»

Наименование мероприятия	Сумма на приобретение/обустройство
Обустройство офисного помещения	150 000 руб.
Приобретение автомобилей:	4 095 000 руб.
Toyota Camry (комплектация стандарт)	2 449 000 руб.
Volkswagen Transporter	3 078 000 руб.
LADA (BA3) Granta (комплектация люкс)	909 000 руб.
Страхование, покупка доп. оборудования	2 000 000 руб.
Рекламный бюджет: создание сайта, наружная реклама и пр.	100 000 руб.
Регистрация в ИФНС данного вида деятельности и прочие организационные расходы	100 000 руб.
Резервный фонд	100 000 руб.
Расширение штата:	900 000 руб.
Механик	35 000 руб./ месяц
Юрист	30 000 руб./месяц
Доплата за расширенный объем выполняемой работы гл.бухгалтера	15 000 руб./месяц
Итого	13 881 000руб.

Капитал на открытие дела будет сформирован из личных средств учредителей организации (40%) и заемных средств (банковского кредита). Процентная ставка по кредиту составит 19% годовых, а ежемесячные платежи — 92 800 рублей. Для оказания услуг проката планируется приобретение автопарка из 3 автомобилей, включая такие модели как: Lada Granta , Toyota Camry и Volkswagen Transporter. На стоимость проката будут влиять такие факторы как класс автомобиля, технические характеристики и тип трансмиссии. Прайс организации будет следующим:

Toyota Camry (комплектация стандарт) – 3000 руб./сутки

Volkswagen Transporter – 4500 руб./сутки

LADA (BA3) Granta (комплектация люкс) – 2000 руб./сутки

Минимальный возраст арендателя должен быть 24 года, а стаж вождения — не менее 4-х лет. Такое резкое ограничение по возрасту обусловлено тем, что предоставлять машины лицам младше 24 лет и с малым стажем вождения гораздо опаснее для состояния прокатных машин. Общий тариф пробега за сутки - 600 км (все, что свыше оплачивается дополнительно). По предварительным расчетам, один автомобиль будет работать в прокате в среднем 25 суток в месяц - в высокий сезон (май – октябрь), и по 10 суток в месяц - в низкий сезон (ноябрь - апрель). При средней стоимости проката в 9500 руб./сутки ежемесячная выручка в высокий сезон составит 1 720 000 рублей (с 3 авто), в низкий сезон – 570 000 рублей. Таким образом, годовая выручка организации, по предварительным расчетам составит 2 320 000 рублей. Даже с учетом погашения кредитных обязательств, транспортная фирма будет иметь прибыль более 1 млн. руб.

Для размещения услуги проката бизнес - планом предусмотрено оборудование офисного помещения площадью 40 м<sup>2</sup> и стоянки площадью 250 м<sup>2</sup>. Общие инвестиции на данном этапе составят 13 млн. 881 тыс. рублей. Приобретенные автомобили будут реализовываться примерно через три года работы, так как износ в прокате идет очень быстро. Реализация авто на более позднем сроке повлияет на потерю стоимости транспортного средства.

В качестве системы налогообложения планируется применять УСН — упрощенную систему налогообложения, 15% от прибыли организации.

Для успешного функционирования организации потребуется создать штат первоклассных работников. Прежде всего, в штат ООО «Техинтегратор» необходимо ввести механика, осматривающего машины перед сдачей в прокат; юриста, решающего правовые вопросы и формирующего договора проката; на главного бухгалтера будут возложены обязанности по оплате проката. Подготавливая документы для регистрации фирмы в ИФНС, необходимо указывать коды будущей деятельности, согласно общероссийскому классификатору. В данном случае, это ОКВЭД 71.10 – аренда легковых автомобилей.

Учитывая предварительный общий размер расходов и суммы предполагаемой прибыли рассчитаем экономический эффект от предложенных мероприятий: переход на газовое оборудование автомобиля ГАЗ – А64R42 и расширение спектра автотранспортных услуг за счет аренды автотранспорта.

В нашем случае экономический эффект увеличит размер выручки, которая составит на конец отчетного периода более 17 000 000 руб.

Таким образом, рассмотренные мероприятия способствуют повышению уровня финансовых результатов и рентабельности ООО «Техинтегратор» на рынке транспортных услуг.



## Заключение

Финансовые результаты субъектов хозяйствования отражают эффективность его деятельности по всем направлениям: производственной, сбытовой, снабженческой, финансовой и инвестиционной, составляют основу экономического развития предприятия и укрепления его финансовых отношений с партнерами. Рост финансового результата формирует финансовую основу предприятия для самофинансирования его деятельности и осуществления расширенного воспроизводства. Увеличение показателей ликвидности говорит об увеличении его способности предприятия погасить текущие обязательства в краткосрочном периоде.

В качестве объекта исследования в выпускной квалификационной работе было выбрано ООО «Техинтегратор» - транспортная компания, существующая на рынке транспортны услуг Туапсинского района. Анализ деятельности предприятия позволил сделать следующие выводы: за период 2019-2021 гг. произошло увеличение стоимости основных фондов предприятия на 1 606 тыс.руб. или на 49,52%, в 2021 году увеличение стоимости основных фондов составило 5690 тыс. руб. или 117,34%. Данный факт можно прокомментировать расширением количества транспортных единиц автопарка. На транспортном предприятии за период 2019-2021 гг. не произошло изменения показателя фондовооруженности. Значение показателя фондоотдачи в 2020 году по сравнению с 2019 годом увеличилось и составило 166,61 руб., но в 2021 году наблюдается снижение данного показателя на 83,2 руб.

Таким образом, анализ основных экономических показателей предприятия свидетельствует о целесообразности расширения данного вида деятельности, оказываемые услуги на анализируемом предприятии, пользуется спросом на региональном рынке сбыта. ООО «Техинтегратор» в течение анализируемого периода работает с прибылью. В 2020 году по сравнению с 2019 годом на предприятии наблюдается увеличение выручки от реализации услуг на 314 810,0 руб. Также произошло увеличение себестоимости на 447 893

тыс.руб. Проведенный анализ отчетливо показал, что данная динамика повлияла на снижение валовой прибыли транспортной компании, снижение, которой составило 133 083 тыс.руб. Предприятие получило убыток от продажи услуг, который увеличился в 2020 году по сравнению с 2019 годом на 133 083 тыс. руб., в 2021 году убыток сократился на 112 979 тыс. руб.

На предприятии наблюдается увеличение процентных расходов в 2020 году по сравнению с 2019 годом на 5892 тыс. руб., а в 2021 году наблюдается снижение на 1541 тыс.руб. В 2020 году по сравнению с 2019 годом наблюдается увеличение доходов на 134406 тыс.руб., а в 2021 году доходы снизились на 58 777 тыс. руб. В 2020 году по сравнению с 2019 годом в ООО «Техинтегратор» наблюдается снижение прибыли до налогообложения и чистой прибыли на 4569 тыс.руб., а в 2021 году наблюдается увеличение на 55743 тыс.руб. В 2020 году по сравнению с 2019 годом на предприятии наблюдается увеличение выручки от реализации услуг на 314810,0 руб. Также произошло увеличение себестоимости на 447 893 тыс.руб.

Проведенный анализ отчетливо показал, что данная динамика повлияла на снижение валовой прибыли транспортной компании, снижение, которой составило 133083 тыс.руб. Предприятие получило убыток от продажи услуг, который увеличился в 2020 году по сравнению с 2019 годом на 133083 тыс. руб., в 2021 году убыток сократился на 112 979 тыс. руб.

На предприятии наблюдается увеличение процентных расходов в 2020 по сравнению с 2019 годом на 5892 тыс. руб., а в 2021 году наблюдается снижение на 1541 тыс.руб. В 2020 году по сравнению с 2019 годом наблюдается увеличение доходов на 134406 тыс.руб., а в 2021 году доходы снизились на 58 777 тыс. руб. В 2020 году по сравнению с 2019 годом в ООО «Техинтегратор» наблюдается снижение прибыли до налогообложения и чистой прибыли на 4569 тыс.руб., а в 2021 году наблюдается увеличение на 55743 тыс. руб.

В анализируемом периоде произошло уменьшению значения показателя общей рентабельности на 1,86%. Это говорит о том, что в ООО «Техинтегратор» наблюдается увеличение выручки от реализации продукции.

Увеличение значения показателя рентабельности собственного капитала в 2020 году по сравнению с 2019 годом составило 56,63 %. Данная динамика показателя говорит о повышении эффективности деятельности предприятия, а в 2021 году увеличение составило 485,24%.

Как видно по результатам анализа, значение показателя валовой рентабельности на предприятии в анализируемом периоде увеличилось на 6,31%. Это говорит о том, что произошло повышение валовой прибыли в 2019 году на 1,53 копеек на единицу выручки, а в 2020 году валовая прибыль в единице выручки составила 7,84 копеек. Уменьшение показателя рентабельности активов на 5,32% в 2020 году по сравнению с 2019 годом свидетельствует о снижении эффективности использования имущества предприятия, в 2021 году значение данного показателя увеличилось на 21,17%, что говорит о повышении использования имущества предприятия. Таким образом, можно отметить, что на предприятии транспортной сферы услуг наблюдается повышение эффективности деятельности.

В качестве мероприятий по повышению финансовых результатов и повышению уровня рентабельности ООО «Техинтегратор» были предложены следующие мероприятия: установка газоболонного оборудования на ГАЗ – А64R42 - 2018 года выпуска, что дает экономию денежных средств в размере 787 руб./день и расширение спектра услуг за счет приобретения автотранспортных единиц разной комплектации и уровня класса с целью осуществления каршеринга (аренды автомобилей), прибыль от которого по предварительным расчетам составит 2 320 000 рублей.

Экономический эффект, от предложенных мероприятий, позволит увеличить чистую прибыль и снизить себестоимость, что в свою очередь поспособствует увеличению уровня рентабельности ООО «Техинтегратор».

## Список литературы

1. Абрютин, М.С., Грачев, А.В. Анализ финансово-экономической деятельности предприятия. - М.: Дело и Сервис, 2019 - 580 с.
2. Артеменко, В.Г., Белендир, М.В. Финансовый анализ: учеб. пособие. М.: ДИС НГАЭиУ, 2018. - 328 с.
3. Базылев, Н.И. Экономическая теория: учеб. пособие / Н.И. Базылев. - М.: ИНФРА - М, 2021. - 662 с.
4. Бычков, В.П. Экономика автотранспортного предприятия: учеб. / В. Бычков. - М.: ИНФРА-М, 2019. - 384 с.
5. Вахрушина, М.А. Комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности: учеб. пособие. - М.: Вузовский учебник, 2020. - 461 с.
6. Вельможин, А.В., Гудков, В.А., Миротин, Л.Б. Теория организации и управления автомобильными перевозками: логистический аспект формирования транспортных процессов. - М.: Мысль, 2019. – 519 с.
7. Гиляровская, Л.Т. Экономический анализ. - М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2019.- 527 с.
8. Ефименко, А.Г. Формирование рыночной системы автотранспортного обслуживания АПК: Монография. - М.: НИЦ ИНФРА-М, 2018. - 224 с.
9. Карпова, В.В. Учет работы автотранспорта на предприятиях различных форм собственности. – М.: Мысль, 2021. – 912 с.
10. Ковалев, В.В. Введение в финансовый менеджмент.- М.: Финансы и статистика, 2021. - 514 с.
11. Кодраков, Н.П. Финансовый анализ. - М.: Главбух, 2018. - 114 с.
12. Любушин, Н.П. Анализ финансово-экономической деятельности предприятия / Н.П. Любушин, В.Б. Лещева, В.Г. Дькова. - М.: ЮНИТИ - ДАНА, 2018. - 471 с.
13. Орлова, Е.В. Распределение чистой прибыли: правовые и бухгалтерские аспекты / Е.В. Орлова // Финансовый вестник: финансы, налоги, страхование, бухгалтерский учет. - 2021. - № 8. - С.56.

14. Полисюк, Г.Б. Анализ финансовых результатов предприятий транспортных услуг // Экономический анализ: теория и практика. - 2018. - № 21. - С. 86.
15. Пласкова, Н.С. Экономический анализ: стратегический и текущий аспекты, российская и зарубежная практика / Н.С. Пласкова. - М.: Эксмо, 2019. - 702 с.
16. Ронова, Г.Н., Ронова, Л.А., Финансовый менеджмент: учеб.- М.: ЕАОИ, 2019. - 270 с.
17. Романов, Н.П., Соловьев, А.П. Организация и управление пассажирскими перевозками.- М.: «Академия», 2018. – 627 с.
18. Савицкая, Г.В. Методика комплексного анализа хозяйственной деятельности / Г.В. Савицкая. - М.: ИНФРА-М, 2022. - 316 с.
19. Савицкая, Г.В. Экономический анализ: учеб. - 12-е изд., испр. и доп. 2018.- 607 с.
20. Савицкая, Г.В. Методика комплексного анализа хозяйственной деятельности / Г.В. Савицкая. - М.: ИНФРА-М, 2019. - 316 с.
21. Туревский, И.С. Экономика отрасли (автомобильный транспорт): учеб. – М.: Форум: ИНФРА-М, 2022. – 287 с.
22. Туревский, И.С. Автомобильные перевозки: учеб. – Москва: Форум: ИНФРА-М, 2020. – 222 с.
23. Шеремет, А.Д. Комплексный анализ финансово-хозяйственной деятельности. - М.: ИНФРА-М, 2018. - 416 с.
24. Шеремет, А.Д. Методика финансового анализа / А.Д. Шеремет, Р.С. Сайфулин. - М.: Инфра- М, 2018. - 256 с.
25. Шершов, П.А. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятия: учеб. – Москва : ИНФРА-М, 2022. – 366 с.
26. Шадрина, Г.В. Управленческий и финансовый анализ : учеб. и практикум для вузов / Г. В. Шадрина. – Москва : Издательство Юрайт, 2021. – 316 с.
27. Эскиндаров, М. А. Экономика и финансы. - М.: КноРус, 2019. - 448 с.

28. Экономика: учеб. / под ред. П.Л.Дроздовского. - М.: Инфра-М. 2020. 196 с.
29. Экономика транспорта: учеб. для академического бакалавриата / Е.В.Будрина и др.. – М.: Юрайт, 2019. – 365 с.
30. Энн, П. Управленческий учет / П.Энн, В.Т. Чая, Н.И. Чупахина. - М.: Эксмо, 2019. - 480 с.