

**ИССЛЕДОВАНИЕ ФИНАНСОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
МУНИЦИПАЛЬНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПРЕДПРИЯТИЙ Г.КРАСНОЯРСКА**

Алиевская В.А.

научный руководитель канд. экон. наук Голянд И.Л.

Сибирский федеральный университет

Одной из главных целей предприятия является построение эффективного экономического механизма управления, обеспечивающего комплексное социально-экономическое развитие предприятия. Реализация данной цели невозможна без проведения систем аттических исследований финансовой деятельности. Для этого был проведен анализ финансовых показателей деятельности муниципальных предприятий г.Красноярска.

Анализ структуры затрат на перевозки показал, что наибольший удельный вес занимает основная и дополнительная заработная плата: с налоговыми начислениями достигает почти половины затрат (от 47 до 53 %). Кроме того, крупными статьями затрат является приобретение горюче-смазочных материалов (14,4%), электроэнергии (13,7%), тепловой энергии (12,4%). Затраты, связанные с амортизацией основных фондов, составляют от 0,4 до 6%.

Исходя из этого на муниципальных предприятиях г. Красноярска соответственно выросла себестоимость перевозки пассажиров на 1 км на 10,8 % , таблица 1.

Таблица 1 – Себестоимость, руб./1км.

Предприятие	2009 г.	2010 г.	2011 г.
МП "КПАТП №2"	46,76	49,48	55,37
МП "КПАТП №5"	49,09	52,53	57,45
МП "КПАТП №7"	41,82	43,63	48,48
Средняя величина	45,89	48,54	53,76
Темп роста	1,00	1,058	1,108

Рост расходов на 1 км пробега на 10,8% в 2011 г. объясняется ростом цен на материальные и энергоресурсы, перерасходом фонда оплаты труда за счет нерационального использования фонда рабочего времени.

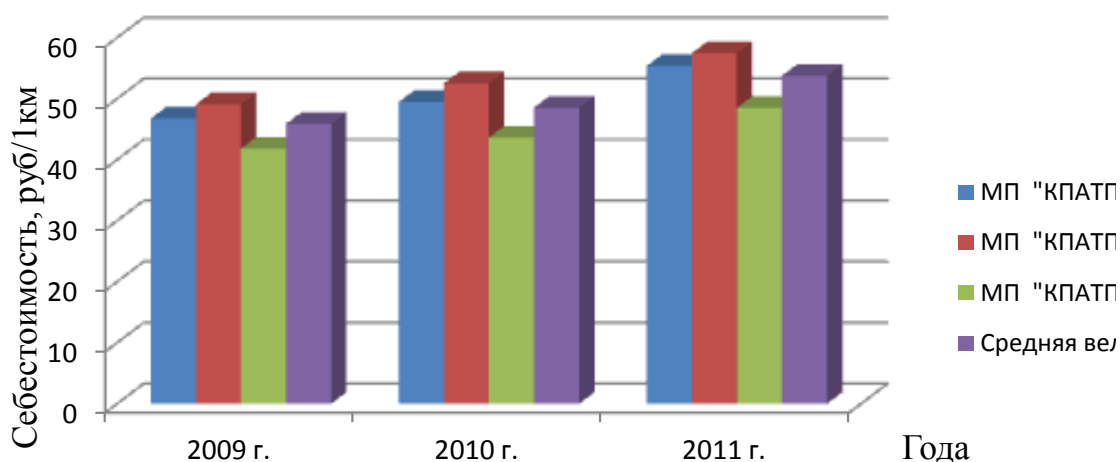


График 1 – Себестоимость, руб./1км

На формирование тарифа большую роль играет рост цен на материальные ресурсы и другие виды услуг, в частности жилищно-коммунальные, что ведет к снижению уровня жизни горожан и росту неплатежеспособности населения.

В целях сокращения бюджетного финансирования необходимо увеличение уровня возмещения действующими тарифами расходов по пассажирским перевозкам. Однако использовать повышение тарифов необходимо осторожно.

По результатам работы предприятий доходы в 2011 году по сравнению с 2010 годом выросли на 16,5 % за счет того, что в 2011 была изменена стоимость проезда пассажира с 11 рублей до 13 рублей, таблица 2.

Таблица 2 – Доходы Муниципальных предприятий г. Красноярск, руб./1км.

Предприятие	2009	2010	2011	Коэффициент изменения дохода	
				2010	2011
МП "КПАТП №2"	5,057	8,904	34,34	0,153	0,191
МП "КПАТП №5"	5,431	8,430	32,94	0,118	0,159
МП "КПАТП №7"	7,930	9,213	33,56	0,046	0,15
Средняя величина	6,13	8,84	33,61	0,104	0,165

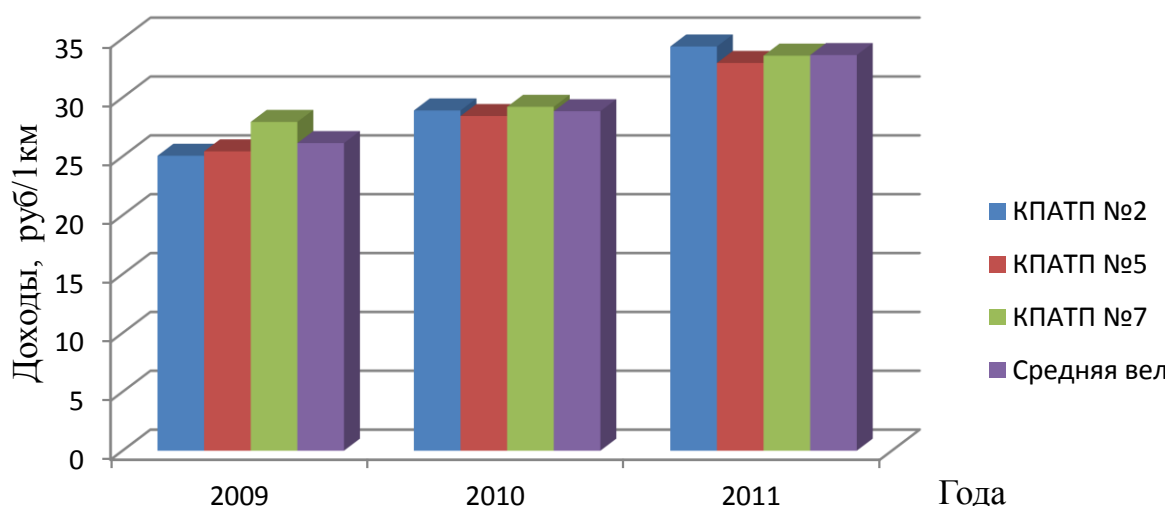


График 2 - Доходы Муниципальных предприятий г. Красноярска, руб/1км

Помимо этого рост дохода в 2011 году связан с повышением напряженности перевозок пассажиров, ростом коэффициента вместимости.

Деятельность предприятий связана не только с тем, чтобы организовать производство, обеспечив необходимыми ресурсами, но и следить за текущей деятельностью, вносить коррективы в управленческие решения с целью достижения определенных результатов

Для оценки финансового состояния муниципальных предприятий определяется степень окупаемости расходов.

Таблица 3 - Окупаемость расходов собственными доходами

Предприятие	Единица измерения	2009 г	2010 г	2011 г
МП "КПАТП №2"	%	53,58	58,41	62,01
МП "КПАТП №5"	%	51,8	54,12	57,33
МП "КПАТП №7"	%	66,78	66,95	69,22
Средняя величина	%	56,94	59,41	62,51
Темп прироста к 2009 году		1,0	1,043	1,052

Окупаемость эксплуатационных расходов собственными доходами к 2011 году выросла на 5,2% и темп роста по сравнению с 2010 годом составила 0,87%.

Обеспечение всего населения города Красноярска регулярным автобусным сообщением достигнуто за счет оперативной корректировки маршрутной сети города при строительстве новых микрорайонов, проведения регулярного мониторинга пассажиропотока на маршрутах города для корректировки расписания движения

транспорта по маршрутам, выполнения муниципальной программы перевозок по социально-значимым маршрутам.

В пояснительной записке к Докладу Главы города Красноярска о достигнутых значениях показателей для оценки эффективности деятельности органов местного самоуправления города в 2011 году и их планируемых значениях на 2012-2014 годы отмечено, что общий объем расходов бюджета муниципального образования на транспорт в 2012-2014 годы незначительно сокращается в связи с уменьшением объема субсидий организациям пассажирского автотранспорта на возмещение убытков, возникающих в результате небольшой интенсивности пассажиропотока.

Основными источниками финансирования городского общественного транспорта являются доходы от реализации билетной продукции и средства бюджета (субсидии). На формирование финансовой составляющей предприятия существенную роль играет количество перевозимых льготных пассажиров. В 2009 году доля льготных пассажиров составила 31%, в 2010 году – 21%, в 2011 году – 40%.

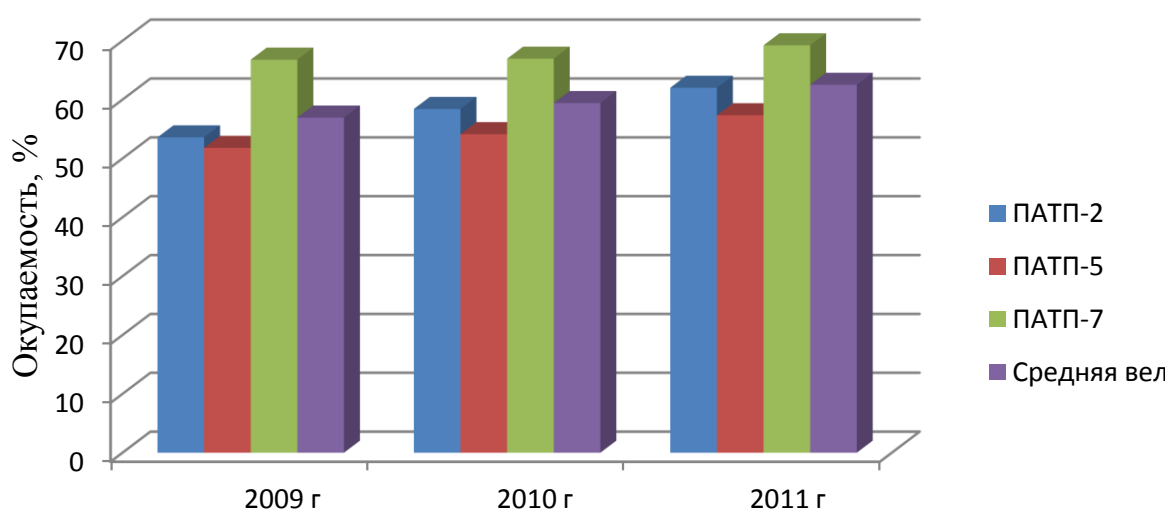


График 3 - Окупаемость расходов собственными доходами, %

Гла

В целях сокращения бюджетного финансирования необходимо увеличение уровня возмещения действующими тарифами расходов по пассажирским перевозкам. Однако использовать повышение тарифов необходимо осторожно.

В 2010 году убытки Красноярских предприятий снизились на 25%, а в 2011 году выросли на 14%, таблица 4.

Таблица 4 – Финансовый результат с учетом финансирования, тыс. руб.

Предприятие	2009 г.	2010 г.	2011 г.
МП "КПАТП №2"	- 62780,6	-36388,8	-55935
МП "КПАТП №5"	- 74785,3	-64787,8	-61307
МП "КПАТП №7"	- 52729,9	-41700,8	-45778
Средняя величина	- 63431,93	-47625,8	-54340,0
Темп роста (снижения)	1,0	-0,25	+1,14

Основой формирования доходной части является объективно сформированный тариф на перевозку пассажиров. Степень объективности определяется уровнем нормативов ресурсов, необходимых для перевозки пассажиров рассчитанных в натуральном измерении.

На формирование тарифа большую роль играет рост цен на материальные ресурсы и другие виды услуг, в частности жилищно-коммунальные, что ведет к снижению уровня жизни горожан и росту неплатежеспособности населения.

В целях сокращения бюджетного финансирования необходимо увеличение уровня возмещения действующими тарифами расходов по пассажирским перевозкам. Однако использовать повышение тарифов необходимо осторожно. Анализ доходов граждан и направлений расходования денежных средств показывает, что расходы на транспорт, в структуре денежных расходов семей составляют примерно до 3-5%.

В 2010 году убытки Красноярских предприятий снизились на 25%, а в 2011 году выросли на 14%.

Как видно из проведенного анализа темпы показателей 2011 года ухудшились. Наиболее удачным в финансовом отношении был 2010 год. В 2011 году против 2009 года затраты снизились на 14,3%, а против 2010 года выросли на 14%.

Таким образом, для повышения эффективности деятельности пассажирского транспорта необходимо разработать комплекс мероприятий, направленных на повышение эффективности производственной деятельности муниципальных предприятий

Литература

1. Финансовые отчеты муниципальных пассажирских автотранспортных предприятий № 2, 5, 7.