

*Кулагин А.А.,
доцент кафедры «Бухгалтерский учет, анализ и аудит»
Севастопольского государственного университета*

Россия, г. Севастополь

*Иваненко К.А.,
студент 4 курса «Бухгалтерский учет, анализ и аудит»
Севастопольского государственного университета*

Россия, г. Севастополь

ФАКТОРЫ, ВЛИЯЮЩИЕ НА РАСХОДЫ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

***Аннотация:** В статье рассмотрены основные факторы, которые оказывают влияние на величину и динамику расходов транспортных предприятий. Проведен анализ динамики и структуры расходов транспортных предприятий России. Определена связь между политическими и экономическими кризисами и ростом расходов транспортных предприятий России. Выявлены внутренние резервы оптимизации расходов транспортных предприятий.*

***Ключевые слова:** расходы, транспортное предприятие, грузоперевозки, пассажироперевозки, транспортные услуги.*

FACTORS INFLUENCING EXPENSES OF TRANSPORT ENTERPRISES

***Abstract:** The article examines the main factors influencing the magnitude and dynamics of expenses of transport enterprises. An analysis of the dynamics and structure of expenses of transport enterprises in Russia is conducted. The connection between political and economic crises and the growth of expenses of transport*

enterprises in Russia is determined. Internal reserves for optimizing the expenses of transport enterprises are identified.

Keywords: *expenses, transport enterprise, freight transportation, passenger transportation, transport services.*

Деятельность транспортных предприятий, как и предприятий других отраслей экономики, нацелена на получение прибыли, которая представляет собой разницу между доходами и расходами. Поэтому оптимизация расходов, поиск внутренних резервов снижения расходов и устранение рисков влияния внешней среды на их величину является важнейшей задачей транспортных предприятий.

Каждое транспортное предприятие обладает собственной спецификой, обусловленной видом транспорта, географией функционирования, целевыми заказчиками транспорта, что обуславливает особенности управления расходами предприятия, а также определяет комплекс факторов, которые оказывают влияние на динамику и структуру расходов.

Однако в целом факторы, влияющие на расходы транспортных предприятий, идентичны, и имеют небольшие отличия в силу специфики функционирования того или иного вида транспорта.

Все факторы, которые оказывают влияние на расходы транспортной отрасли, можно сгруппировать по признакам внешних и внутренних факторов (рисунок 1).

Внешними факторами являются курс рубля, инфляция, санкции, состояние внешнеполитических отношений, государственные программы развития отечественной автомобильной отрасли, государственные программы развития дорожных сетей и политика местных властей относительно дорожного хозяйства, средняя зарплата в отрасли, стоимость топлива и энергоресурсов, налоговая политика государства [6].

Курс рубля является одним из определяющих факторов, влияющих на расходы транспортного предприятия. Современные российские транспортные предприятия, специализирующиеся на грузоперевозках, на предоставлении услуг спецтранспорта, на междугородних и международных автомобильных перевозках, в основном имеют автопарк с транспортом импортного производства. Поэтому для проведения текущих и капитальных ремонтов транспортных средств необходимые импортные запчасти страны-производителя, стоимость которых зависит от курса рубля. Чем ниже курс рубля, тем больше денежных средств вынуждено расходовать предприятие на проведение технического обслуживания и ремонтов транспортных средств для поддержания их в технически исправном состоянии [6].

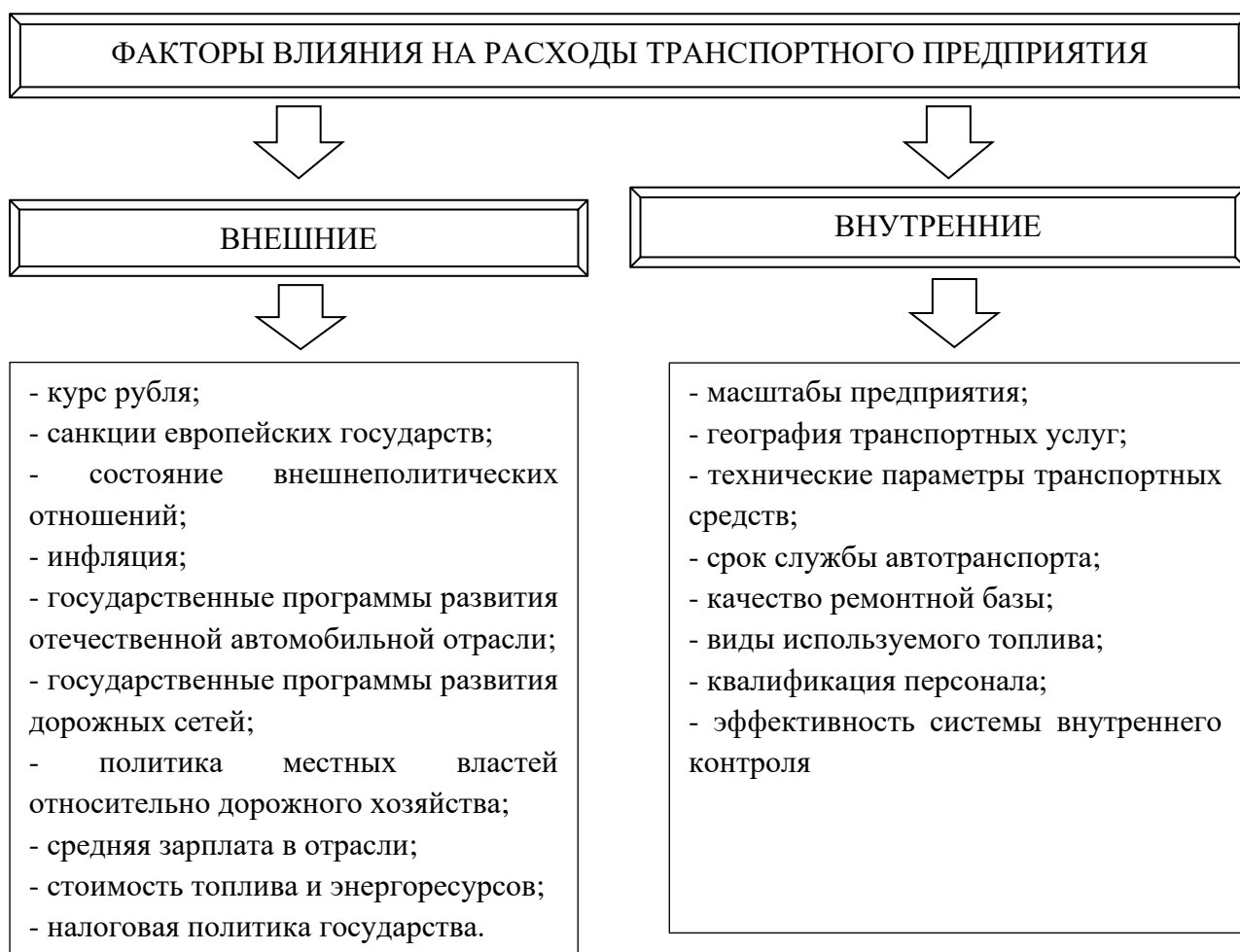


Рисунок 1 – Факторы влияния на расходы транспортного предприятия

Инфляция оказывает негативное влияние как на стоимость запасных частей импортного производства, так и отечественного производства, поскольку в условиях быстро растущей инфляции повышается стоимость продажи запасных частей и агрегатов транспортных средств, а также увеличивается стоимость их доставки.

Кроме того, в условиях быстро растущей инфляции законодательством предусмотрена индексация заработной платы, что приводит к росту расходов на оплату труда и увеличению расходов на социальные взносы, которые рассчитываются по ставке 30% от величины расходов на оплату труда [5].

Среди внешних факторов также определенное влияние имеют внешнеполитические отношения. Часть грузового и пассажирского транспорта оказывало международные транспортные услуги в европейские страны. Зачастую маршрут движения составлял не более полутора тысяч километров. На сегодняшний день, в связи с отменой грузового транспортного сообщения с европейскими государствами, многие транспортные компании вынуждены переориентироваться на доставку грузов из стран Западной Азии (Казахстана, Грузии, Азербайджана, Армении, Ирана и т.д.), что привело к существенному увеличению длины маршрута до трех тысяч километров, а, следовательно, к росту расходов на топливо, командировочные расходы водителей, а также расходов на оплату труда водителей (в длительные рейсы направляют двух водителей в одном транспортном средстве для соблюдения правил труда и отдыха водителя) [7].

Санкции и внешнеполитические конфликты России со странами ЕС привели к росту расходов российских транспортных предприятий (рисунок 2).

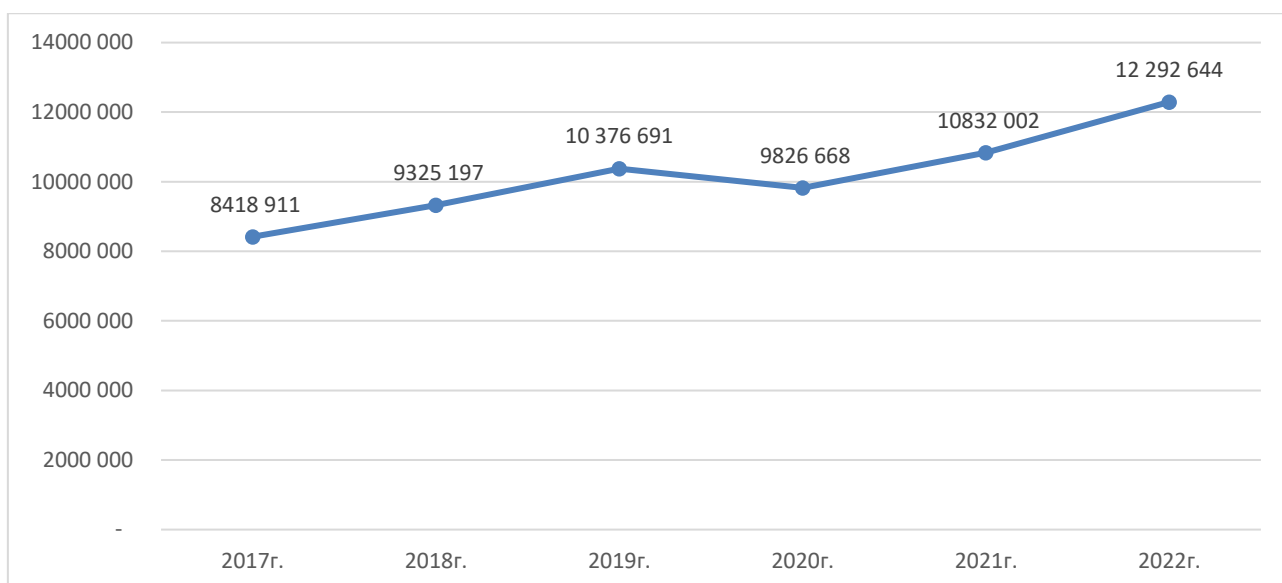


Рисунок 2 – Расходы российских транспортных предприятий в 2017-2022 годах, млн. руб. [3]

Так, по данным Росстата, за исключением 2020 года, расходы транспортных предприятий России ежегодно увеличивались в пределах 10,23% - 11,28%. Однако в 2022 году, вследствие внешнеполитических проблем, расходы транспортных предприятий увеличились на 13,48%.

Государственные программы развития автомобильной отрасли в России способствуют тому, что в нашей стране налаживается производство отечественного транспорта, как для пассажирских перевозок, так и для нужд коммерческого сектора экономики. Это позволяет предприятиям транспортной отрасли инвестировать в транспорт отечественного производства и затем, при необходимости, расходовать средства на запасные части и агрегаты, произведенные отечественными производителями, что по совокупности израсходованных средств существенно меньше, чем затраты на импортные запасные части [7].

Однако необходимо отметить, что на сегодняшний день автомобильная отрасль в России развита слабо, что не позволяет российским транспортным компаниям существенно снижать издержки на проведение текущих и капитальных ремонтов [7].

Одним из наиболее важных факторов динамики расходов транспортных предприятий России являются государственные программы развития дорожных сетей и политика местных властей относительно дорожного хозяйства. От качества дорожного покрытия зависит как расход топлива, так и периодичность проведения текущих ремонтов транспортных средств.

Неудовлетворительное состояние дорог приводит к тому, что транспорт вынужден двигаться с различной скоростью, что приводит к росту расхода топлива в пересчете на 1 км дорог. Кроме того, неровное покрытие, дорожные ямы и выбоины приводят к поломкам несущей конструкции транспортного средства и созданию аварийной ситуации на дороге [7].

В результате использования дорог с неудовлетворительным состоянием дорог увеличиваются или возникают следующие расходы:

- увеличивается расход топлива;
- увеличивается периодичность и стоимость проведения текущих ремонтов;
- возникают расходы на оплату труда водителю в результате простоя транспорта вследствие поломки транспортного средства в пути;
- возникают расходы на услуги эвакуатора;
- возникают штрафные санкции со стороны заказчика в случае, если производятся грузовые перевозки;
- возникают расходы на использование аналогичного транспорта для пересадки пассажиров в исправный транспорт [7].

Таким образом, транспортные предприятия, маршруты которых походят по автомобильным дорогам с качественным покрытием несут меньше затрат на оказание транспортных услуг, чем транспортные предприятия, функционирующие в условиях автомобильных дорог с неудовлетворительным дорожным покрытием.

Средняя заработная плата в отрасли влияет на объем расходов транспортных предприятий по такой статье расходов, как оплата труда.

Увеличение средней заработной платы в отрасли, у конкурирующих транспортных предприятий, или у государственных транспортных предприятий вызывает необходимость повышения заработной платы работникам транспортного предприятия. В случае, если заработная плата не будет увеличена своевременно, наиболее квалифицированные и опытные работники могут сменить рабочее место на рабочее место в другом предприятии с более высокими ставками оплаты труда. Как результат, транспортное предприятие может потерять квалифицированный персонал, что негативно скажется на эффективности деятельности всего предприятия [1].

С учетом того, что персонал транспортного предприятия – это не только водители, но и ремонтный персонал, экспедиторы, диспетчеры, кондукторы, проводники (в зависимости от вида транспорта) увеличение заработной платы сотрудников приводит к существенному росту расходов транспортного предприятия.

Стоимость топлива и энергоресурсов также являются одним из факторов, оказывающих влияние на объем расходов предприятия. Автомобильный пассажирский и грузовой транспорт для передвижения транспортных средств использует различного вида бензины и дизельное топливо. При увеличении цены на данные виды топлива растет себестоимость перевозки одного пассажира-километра или тонно-километра. Чем больше расстояние перевозки пассажиров и грузов, тем в большей мере ощущается рост стоимости топлива при выполнении услуг транспортных перевозок [7].

Для электротранспорта, такого как троллейбусы, трамваи, метрополитен, железнодорожный транспорт, важное значение имеет стоимость электроэнергии, поскольку именно она используется для обеспечения движения подвижного состава. Поэтому рост стоимости электроэнергии приводит к существенному росту себестоимости пассажирских и грузовых перевозок.

Необходимо отметить, что рост цен на топливо во многом определяется налоговой политикой государства. В цену бензина производители вкладывают все косвенные налоги, уплачиваемые с момента добычи нефтепродуктов до момента продажи бензина оптовому и розничному покупателю. По мнению аналитиков, такие налоги, как налог на добычу полезных ископаемых (НДПИ), акцизы и НДС составляют около 50% стоимости готового топлива. Поэтому повышение ставок налогов, взимаемых с производителей нефтепродуктов, приводит к росту цен на топливо, что негативно сказывается на себестоимости транспортных услуг [4].

Объем расходов транспортного предприятия, их структура и динамика, зависят также от совокупности внутренних факторов.

Согласно данным Росстата, основную долю расходов транспортных предприятий в 2022 году занимают материальные расходы – 44,94% (рисунок 3).

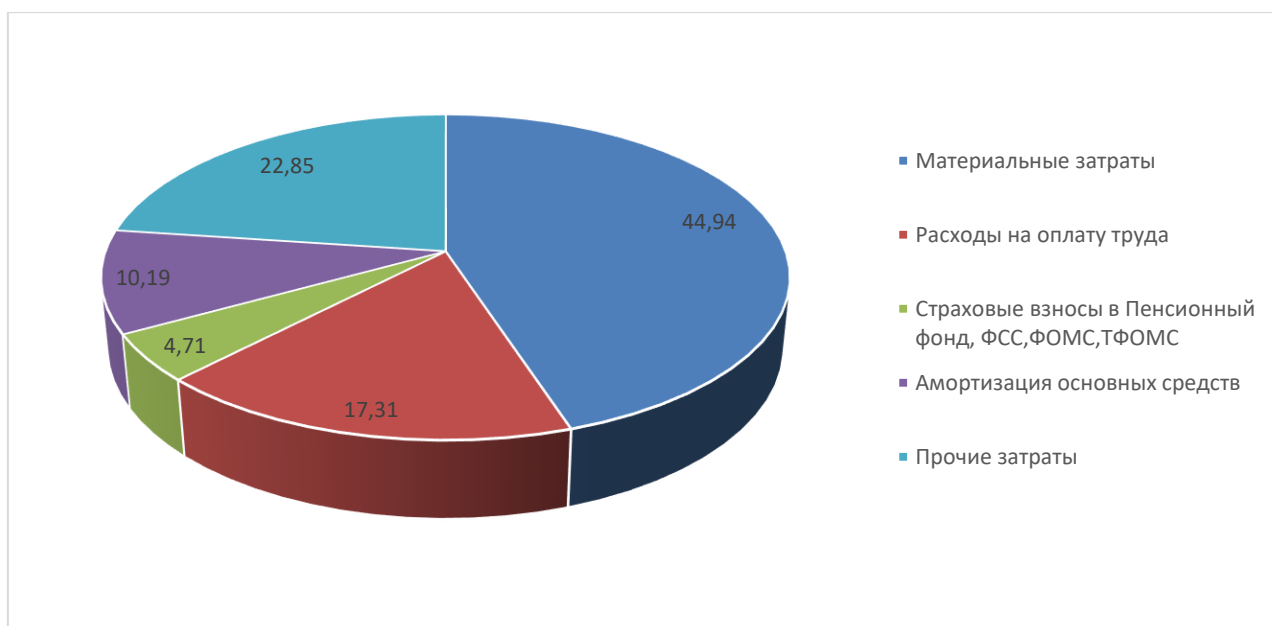


Рисунок 3 – Структура расходов транспортных предприятий Российской Федерации в 2022 году, % [3]

Значительную долю расходов транспортных предприятий занимают также прочие расходы – 22,85%, в состав которых входят аренда боксов для стоянки автотранспорта и ремонтных баз для проведения ремонтных работ,

оплата системы «Платон», оплата коммунальных услуг, оплата услуг логистических компаний по поиску клиентов, страхование гражданской ответственности и грузов, погрузочно-перегрузочные работы и прочие расходы, которые непосредственно связаны с оказанием транспортных услуг.

Расходы на оплату труда занимают 17,51%. Достаточно значительная доля расходов на оплату труда обусловлена тем, что штат работников транспортного предприятия включает в себя водителей, работников ремонтной базы, кондукторов, экспедиторов, диспетчеров, другого обслуживающего персонала, необходимого для нормальной работы всего транспортного предприятия.

Внутренними факторами, которые оказывают влияние на величину расходов транспортного предприятия, являются масштабы предприятия, география его деятельности, технические характеристики используемого транспорта, срок службы транспортных средств, виды используемого топлива, наличие и качество ремонтной базы, наличие эффективной системы контроля за расходами, квалификация персонала.

Масштабы предприятия оказывают непосредственное влияние на уровень расходов транспортного предприятия, поскольку чем больше транспортных средств находится на балансе предприятия, тем больше расходов несет предприятие на проведение текущих и капитальных ремонтов, на оплату труда водителей, обслуживающего и ремонтного персонала, на проведение техосмотра и обязательное страхование транспортных средств.

География деятельности транспортного предприятия оказывает определенное влияние на объем расходов. В тех случаях, когда транспортное предприятие работает в пределах одного или нескольких населенных пунктов (например, внутригородской или междугородний пассажирский транспорт), его расходы определяются статичными расходами на топливо и энергию, оплату труда водителей и другими расходами, которые необходимы для ведения деятельности [7].

В том случае, если география грузоперевозок и пассажирских перевозок достаточно обширна, возникают дополнительные расходы на оплату системы «Платон», на командировочные выплаты водителям и оплату труда дополнительного водителя, расход топлива определяется качеством дорог, которые в некоторых регионах страны находятся в неудовлетворительном состоянии. Кроме того, если транспорт передвигается по местности со значительным уклоном или в условиях слишком низких температур, расход топлива увеличивается.

От технических характеристик используемого транспорта зависит как величина расходов на топливо, так и величина расходов на проведение текущих ремонтов.

Транспортные средства отличаются по объему двигателя и его техническому состоянию, а также по другим техническим характеристикам (массе транспортного средства, грузоподъемности), что оказывает влияние на расход топлива на 1 км пути.

Срок службы транспортных средств также важен для формирования величины расходов транспортного предприятия. Чем больше срок службы транспортного средства, чем более устаревшие технологии применены в его конструкциях, тем больше расходов на проведение текущих ремонтов и расход топлива при использовании такого транспортного средства.

Виды используемого топлива также оказывают влияние на уровень расходов транспортного предприятия. На практике для заправки транспортных средств применяют три вида топлива: бензин, дизельное топливо, газ-метан и газ пропан-бутан. Цена на бензин марки А-92 всегда ниже цены дизельного топлива на 10-12%, в то же время цена на газ для заправки автомобилей практически в два раза ниже цены бензина А-92. Поэтому в тех случаях, когда технические возможности транспортного средства позволяют использовать газ для заправки, расходы предприятия существенно

сокращаются. Те же предприятия, транспортные средства которых работают на дизельном топливе, имеют наибольшие расходы на топливо [1].

Система внутреннего контроля за использованием материальных ресурсов позволяет эффективно контролировать экономическую целесообразность и обоснованность расходов на использование и проведение ремонтов транспортных средств. Для этого транспортные предприятия разрабатывают нормы расхода топлива на каждую марку транспортного средства, организуют диспетчерскую службу и устанавливают на транспортные средства электронные измерители контроля заправок и пройденного расстояния. Слабый контроль за использованием материальных ресурсов зачастую приводит к росту расходов транспортного предприятия [1].

Квалификация персонала для транспортного предприятия играет особую роль. От стиля вождения, опыта водителей, способности быстро реагировать в нестандартных ситуациях зависит целостность и техническое состояние транспортного средства, а также периодичность проведения ремонтов транспортных средств. Кроме того, важное значение имеет квалификация ремонтного персонала, поскольку зачастую именно квалифицированные действия ремонтной службы обеспечивают технически исправное состояние транспортного средства на длительный период и позволяют расходовать меньше денежных средств на повторные текущие ремонты.

Таким образом, расходы транспортного предприятия зависят как от внешних, так и от внутренних факторов. Внешние факторы, такие как санкции, изменение внешнеполитической ситуации, оказали существенное негативное влияние на динамику расходов транспортных предприятий, поскольку сложности в приобретении запасных частей, рост стоимости запасных частей, приобретенных в рамках параллельного импорта в связи с усложнением логистики, изменение маршрутов движения грузового транспорта являются факторами роста расходов. Кроме того, расходы транспортных предприятий

увеличиваются в связи с общей тенденцией в экономике роста цен и инфляционных процессов, а также в связи с ростом цены на топливо, которое используется транспортными компаниями для выполнения транспортных услуг. Внутренние факторы также оказывают определенное влияние на расходы транспортного предприятия. Среди внутренних факторов важное значение имеют техническое состояние транспорта и срок его службы, вид топлива, используемый при выполнении транспортных услуг, а также квалификация работников транспортного предприятия. Для оптимизации расходов транспортного предприятия целесообразно искать внутренние резервы, такие как обновление парка автомобилей, переход на более дешевые виды топлива и обеспечение предприятия квалифицированным персоналом.

Литература

1. Артамонова Ю.С., Свищева Л.И. Проблемы и перспективы развития автотранспортного предприятия // Современные научные исследования и инновации. 2015. № 3. Ч. 4 [Электронный ресурс]. URL: <https://web.snauka.ru/issues/2015/03/50894> (дата обращения: 13.03.2024).
2. Особенности расходов грузоперевозчика // Электронный журнал «Перевозка 24» [Электронный ресурс]. URL: <https://perevozka24.ru/pages/osobennosti-rashodov-gruzoperevozchika>
3. Росстат [Электронный ресурс]. URL: <https://users.antiplagiat.ru/cabinet>
4. Силаков А. Налоги на нефть и газ: изменения в налогообложении нефтегазовых компаний в 2023 году // Группа «ДЕЛОВОЙ ПРОФИЛЬ» [Электронный ресурс]. URL: <https://delprof.ru/press-center/experts-pubs/nalogi-na-neft-i-gaz-izmeneniya-v-nalogooblozhenii-neftegazovogo-sektora-v-2023-godu/>

5. Сухарева, С.В. Прогнозирование, основа успешного функционирования автотранспортного предприятия / С. В. Сухарева // NovaInfo.Ru. – 2016. – Т. 2, № 50. – С. 80-82. – EDN WKAUYN.

6. Тхаркахова И.Г., Понокова Д.И. Формирование затрат на транспортные услуги, факторы, влияющие на себестоимость перевозок // Вестник АГУ, сер. «Экономика». Выпуск №3 (225). - 2018. - [Электронный ресурс]. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/formirovanie-zatrat-na-transportnye-uslugi-factory-vliyayuschie-na-sebestoimost-perevozk/viewer>

7. Транспорт и логистика: переориентация направлений и изменения в структуре // Электронный журнал «Эксперт РА» - [Электронный ресурс]. URL: https://raexpert.ru/researches/traffic_2023/