

## АНАЛИЗ ФАКТОВ ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ЖИЗНИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

© 2013 И.А. Светкина\*

**Ключевые слова:** грузооборот, тонно-километры, автомобиле-час, автомобиле-дни, коэффициент использования автомобиля, грузоподъемность.

Дан анализ эксплуатационных показателей по совершившимся фактам хозяйственной жизни, представленных в натуральном и стоимостном выражении, который обеспечивает выявление внутренних резервов для улучшения финансового положения автотранспортного предприятия. Фактические показатели сопоставляются с расчетными показателями, показателями предыдущих периодов, определяется зависимость между различными показателями и их влияние на показатель оказанных услуг, определяемый в тоннах и тонно-километрах.

Автомобильный транспорт выполняет основной объем перевозок грузов, наиболее эффективен в перевозках на небольшие расстояния и дополняет другие виды транспорта в смешанных перевозках грузов дальнего следования. Не все предприятия автомобильного транспорта функционируют успешно. Это, прежде всего, связано со снижением объемов перевозок, отставанием роста доходных ставок от роста цен на потребляемые транспортом энергию, топливо и прочие ресурсы. Основными проблемами в сфере автомобильного транспорта являются: значительный износ парка автотранспортных средств; снижение квалификации водительского состава, ремонтных рабочих, инженерно-технических работников; отсутствие производственных мощностей по техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава; рост аварийности на автомобильном транспорте, высокий средний возраст и несовершенная структура парка, в котором преобладают автомобили средней грузоподъемности при нехватке большегрузных автопоездов и малотоннажных автомобилей.

Для автотранспортных предприятий (АТП) конечным продуктом выступает транспортная услуга.

Основной задачей анализа фактов хозяйственной жизни на каждом автотранспортном предприятии является достижение рационального сочетания и использования всех ресурсов производства с целью выполнения максимальной транспортной работы при перевозке грузов.

Согласно п. 3 ст. 8 Федерального закона от 06.12.2011 № 402-ФЗ "О бухгалтерском учете" факт хозяйственной жизни - это сделка, событие, операция, которые оказывают или способны оказать влияние на финансовое положение экономического субъекта, финансовый результат его деятельности и (или) движение денежных средств.

Каждое АТП имеет определенную производственную мощность. Под ней понимается максимальное количество продукции определенной номенклатуры, которое может произвести производственная единица (предприятие, цех, участок) за год при заданном объеме и структуре основных фондов, совершенной технологии и организации производства и соответствующей квалификации кадров. Производственная мощность АТП зависит от списочного количества подвижного состава и его грузоподъемности.

При проведении анализа транспортной работы при перевозке грузов учитывают каждый работающий автомобиль. В Методических рекомендациях по проведению независимой технической экспертизы транспортного средства при ОСАГО (№ 001МР/СЭ) приведено определение грузового автомобиля: "Грузовой автомобиль представляет собой автотранспортное средство, предназначенное для перевозки грузов. Грузовые автомобили подразделяются на бортовые автомобили, в том числе с прицепом (бортовой тягач), автомобильные тягачи с полуприцепом (седельный тягач), автомобили-самосвалы и специализированные автомобили. Автомобиль с

\* Светкина Ирина Анатольевна, кандидат экономических наук, доцент Самарского государственного экономического университета. E-mail: svetkinairina@yandex.ru.

прицепом либо автомобиль-тягач в сцепе с полуприцепом или роспуском называют автопоездом”.

Результат работы автомобильного транспорта складывается из объема выполненной транспортной работы при перевозке грузов, объема работ при выполнении погрузочно-разгрузочных работ и транспортно-экспедиционных услуг. Он может быть представлен в натуральном и стоимостном выражении.

Например, в количественном выражении определяется автомобиле-день (automobile-day) - это единица измерения наличия, состояния и работы автомобильного транспорта за период времени, это календарный день пребывания автомобиля на транспортном предприятии вне зависимости от его технического состояния и места нахождения, за исключением времени нахождения его в аренде. На основании первичных документов учета работы автомобилей исчисляются следующие показатели:

1) автомобиле-день в работе - день, на который выписывается путевой лист для выхода автомобиля на линию, независимо от продолжительности его пребывания вне предприятия;

2) автомобиле-день в ремонте - день нахождения автомобиля в ремонте и ожидания ремонта как в собственных мастерских, так и в мастерских других предприятий, а также день ожидания списания с баланса хозяйства;

3) автомобиле-день простоя в исправном состоянии - день пребывания в хозяйстве (на предприятии) технически исправного автомобиля, не использованного по какой-либо причине (отсутствие водителей и т.п.).

Также основой для определения объема работы в стоимостном выражении является учет выполненных работ в натуральном выражении. Объем работы при перевозке груза (грузооборот) выражается в тонно-километрах (перемещение 1 т на 1 км).

Под себестоимостью перевозок (работ, услуг) понимается стоимостная оценка затрат всех видов ресурсов, используемых для осуществления перевозок автомобильным транспортом (других работ и услуг, выполняемых автомобильным транспортом)<sup>1</sup>.

АТП создает достаточно большой объем специфической документации, функциональ-

ность и реквизитный состав которой определяются отраслевыми особенностями.

Согласно ст. 2 Федерального закона от 08.11.2007 № 259-ФЗ “Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта” первичным документом учета и контроля работы грузового автомобиля и водителя служит путевой лист как документ оперативно-технического учета. В п. 2 ст. 6 Устава запрещено осуществление перевозок без оформления путевого листа на соответствующее транспортное средство.

Для грузовых автомобилей Постановлением Госкомстата России от 28.11.1997 № 78 “Об утверждении унифицированных форм первичной учетной документации по учету работы строительных машин и механизмов, работ в автомобильном транспорте” утверждены две формы путевых листов:

♦ путевой лист грузового автомобиля (форма № 4-С) - применяется при осуществлении перевозок грузов при условии оплаты работы грузового автомобиля по сдельным расценкам;

♦ путевой лист грузового автомобиля (форма № 4-П) - применяется при осуществлении перевозок при условии оплаты работы автомобиля по повременному тарифу.

Обязательные реквизиты и порядок заполнения путевых листов утверждены Приказом Минтранса России от 18.09.2008 № 152, они должны применяться юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, эксплуатирующими, в частности, грузовые автомобили.

Данные путевого листа характеризуют работу автомобиля с момента выезда его на линию и до момента возвращения с линии, поэтому они используются для анализа фактов хозяйственной жизни.

Под обоснованными расходами при перевозках (других работах и услугах, выполняемых автомобильным транспортом) понимаются экономически оправданные затраты всех видов ресурсов, используемых для осуществления перевозок автомобильным транспортом (других работ и услуг, выполняемых автомобильным транспортом), оценка которых выражена в денежной форме. При этом оправданными затратами являются расходы, подтвержденные документально и оформленные в соответствии с требованиями законодательства<sup>2</sup>.

При определении объема транспортной работы, выполненной автомобилем, единицей наблюдения является рейс автомобиля с грузом, по которому фиксируется вид и вес перевозимого груза, расстояние перевозки и исчисляется количество тонно-километров. На основании записей в путевом листе исчисляются расход топлива (фактический и по норме), а также начисляют заработную плату водителям, грузчикам, экспедиторам.

Во время работы на линии фиксируются фактически выполненные рейсы (грузовладелец, откуда и куда совершена перевозка, номер и дата товарно-транспортной накладной, наименование и количество груза, время прибытия на пункты погрузки-разгрузки, продолжительность простоя под погрузкой-разгрузкой), простои в пути, заезды в гараж:

- 1) по каждому рейсу определяется пробег с грузом ( $Лг$ ) и пробег без груза ( $Ло$ );
- 2) выполненные тонно-километры исчисляются по каждому рейсу (заезду) путем умно-

7) общий пробег ( $ОП$ ) соответствует разнице между показаниями одометра при возвращении в гараж или при выезде на линию, а также сумме расстояний по реквизитам “пробег с грузом” ( $Лг$ ) и “пробег без груза” ( $Ло$ );

8) количество перевезенного автомобилем груза ( $Ог$ ) определяется по товарно-транспортным накладным суммированием количества груза, доставленного в пункты назначения;

9) общее количество выполненных тонно-километров ( $ТКм$ ) исчисляется суммированием выполненных тонно-километров по всем рейсам (заездам) и т.д.

Данные путевых листов сводятся по выбранным категориям для получения итоговых показателей по маркам автомобилей, по водителям, по предприятию в целом. Представим, например, обработку информации по перевезенному грузу, исчисляемому в тыс. т (см. таблицу).

**Сводка о работе АТП за месяц**

Число месяца	За сутки		Итого с начала месяца	Итого по предприятию		
	Автомобиль	Перевезено грузов, тыс. т		за сутки		с начала месяца перевезено груза, тыс. т
				По видам автомобилей	Перевезено груза, тыс. т	
1						
2						
3						
...						

жения веса перевезенного груза на расстояние каждого рейса (заезда), т.е. на расстояние между пунктами погрузки и разгрузки;

3) время в наряде (автомобиле-часы в наряде -  $АЧн$ ) считается с момента выезда автомобиля из гаража до возвращения в гараж за вычетом времени на обед и отдых водителя;

4) время в простое (автомобиле-часы простоя -  $АЧп$ ) исчисляется суммированием: времени простоя под погрузкой-разгрузкой ( $АЧп-р$ ), времени простоя по техническим неисправностям ( $АЧт$ ) и времени простоя по прочим эксплуатационным причинам ( $АЧэ$ );

5) время в движении (автомобиле-часы движения -  $АЧд$ ) является разницей между временем в наряде и временем в простое;

6) число рейсов с грузом ( $л$ ) определяется путем подсчета числа пробегов с грузом между начальными пунктами погрузки и конечными пунктами разгрузки;

При обработке путевых листов формируется множество сводок, справок и отчетов, при этом выполняется сортировка и разноска содержащихся в них сведений (по маркам, автомобилям, группам автомобилей, водителям и т.д.).

Перечислим показатели, необходимые для проведения анализа работы подвижного состава в натуральном выражении:

1) среднее время пребывания автомобиля в наряде ( $СрТн$ ) определяется как частное от деления общего количества автомобиле-часов пребывания в наряде ( $\sum АЧн$ ) на общее количество автомобиле-дней работы ( $\sum АДд$ );

2) коэффициент использования времени в наряде ( $Кн$ ) определяем как отношение времени работы ( $\sum АЧр$ ) к времени пребывания в наряде ( $\sum АЧн$ ) и выявляем резервы неиспользованного времени, так как за время пребывания автомобиля в наряде, помимо затрат времени на пробег и погрузочно-разгру-

зочные работы (время работы), могут быть простои по различным причинам;

3) среднее расстояние одного рейса в км ( $CpPr$ ) определяется делением пробега с грузом ( $\Sigma Pa$ ) на число выполненных рейсов ( $n$ );

4) среднее расстояние перевозки 1 т ( $CpPt$ ) груза исчисляется делением количества выполненных тонно-километров ( $\Sigma TKM$ ) на количество перевезенных тонн ( $\Sigma Oz$ ).

По экономическому содержанию показатели  $CpPr$  и  $CpPt$  различны, так как средняя дальность рейса не учитывает грузоподъемности автомобилей и степени использования грузоподъемности. Коэффициент использования грузоподъемности ( $Kgp$ ) можно вычислить как коэффициент статического использования грузоподъемности - деление общего количества перевезенного груза ( $Oz$ ) на количество груза, которое могло бы быть перевезено при полном использовании грузоподъемности автомобилей ( $On$ ).

Следовательно, данными для расчета провозных возможностей АТП являются списочное количество автомобилей, грузоподъемность автомобилей, коэффициент использования грузоподъемности, коэффициент использования парка, среднее расстояние перевозки грузов, среднесуточный пробег, время в наряде, время простоя под погрузкой/разгрузкой, средняя техническая скорость, коэффициент использования пробега.

Также по данным путевых листов мы определяем расход горюче-смазочных материалов (ГСМ) по нормам, утвержденным Минтрансом России документом АМ-23р от 14.03.2008, который определяет формулы расчета расхода топлива в зависимости от различных условий эксплуатации, возраста автомобиля, режима работы, массы перевозимого груза и пр.

Затраты на топливо могут достигать 50% и даже 70% от общего числа. Анализируется расход топлива по каждому грузовику или автопоезду за длительный период, чтобы установить характер изменений и причины их

появления. Сравнение фактического расхода топлива с нормативным, расчет перерасхода или экономии горючего по маршрутам, по водителям, по автомобилям с учетом их возраста, технического состояния позволяет предпринять меры для уменьшения затрат на ГСМ. Затраты на ГСМ составляют хотя и существенную долю, но это лишь часть от всех расходов на эксплуатацию автотранспорта, к которым также относятся запчасти и расходные материалы, ремонты, износ автошин, амортизация, заработная плата водителей и механиков, административно-управленческие и общепроизводственные расходы. Часть этих затрат, к которым относится ГСМ, шины, запчасти и в некоторых случаях зарплата, зависит от пробега. Остальная доля является постоянной.

Конечной целью анализа фактов хозяйственной жизни является выявление неиспользованных резервов повышения финансового положения автотранспортного предприятия, установление положительных и отрицательных факторов, которые влияют на финансовый результат и движение денежных средств.

Анализируя информацию по использованию собственной техники, мы должны определить, что фактические затраты по собственному транспорту меньше альтернативных расходов по использованию наемных транспортных средств, т.е. используются альтернативные транспортные расходы - рыночная стоимость транспортных услуг<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Инструкция по составу, учету и калькулированию затрат, включаемых в себестоимость перевозок (работ, услуг) предприятий автомобильного транспорта (утв. Минтрансом 29.08.1995).

<sup>2</sup> Инструкция по учету доходов и расходов по обычным видам деятельности на автомобильном транспорте (утв. Приказом Минтранса России от 24.06.2003 № 153).

<sup>3</sup> См. также: *Жабин А.П., Корнеева Т.А.* Актуальные вопросы корпоративного контроля: управление стоимостью компании // Вестн. Самар. гос. экон. ун-та. Самара, 2007. № 4 (30). С. 77-81.

*Поступила в редакцию 21.01.2013 г.*