

УДК 622

**ФОРМИРОВАНИЕ УРОВНЯ РЕНТАБЕЛЬНОСТИ ПЕРЕВОЗОК,
ОБЕСПЕЧИВАЮЩЕЙ ЭКОНОМИЧЕСКИ И ФИНАНСОВО
УСТОЙЧИВУЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКОВ
АВТОМОБИЛЬНОГО И ГОРОДСКОГО
ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА**

Клепцова Л.Н., к.э.н., доцент

Кузбасский государственный технический университет имени Т.Ф. Горбачева
г. Кемерово

Основным показателем рентабельности в транспортной организации является рентабельность услуг (перевозок), определяемая как отношение прибыли от реализации услуг (Π_p) к затратам на реализацию услуг (расходам по обычным видам деятельности или полной себестоимости, включающей управленческие и коммерческие расходы) (S), т.е.:

$$R_{\text{пр}} = (\Pi_p/S) \cdot 100, \% \quad (1)$$

Другим показателем, применяемым транспортными организациями, является рентабельность оборота:

$$R_o = (\Pi/B) \cdot 100, \% \quad (2)$$

где: Π – прибыль до налогообложения организации, руб.; B – выручка от реализации (доходы по обычным видам деятельности), руб.

Рентабельность оборота транспортной организации, определенная по прибыли до налогообложения, должна быть не менее 4,8%.

Для экономически устойчивой деятельности транспортной организации уровень рентабельности услуги (перевозки) должен быть равен 9,6% ($R_{\text{пр}} = 9,6\%$).

Для достижения уровня рентабельности, обеспечивающей экономически устойчивую деятельность организации, необходимо соблюдение следующих условий:

$$K_i = B/(A_{\text{нг}} + A_{\text{кг}}) \cdot 0,5 \geq 2,5, \quad (3)$$

$$K_p = \Pi/(CK_{\text{нг}} + CK_{\text{кг}}) \cdot 0,5 \geq 0,2. \quad (4)$$

где: K_i – интенсивность оборота авансируемого капитала, которая характеризует объем реализованных работ (услуг), приходящийся на 1 руб. средств, вложенных в деятельность организации; B – выручка от реализации – объем реализованных услуг, руб.; $A_{\text{нг}}$ и $A_{\text{кг}}$ – суммы актива баланса на начало и конец года, руб.; K_p – объем прибыли, приходящейся на 1 руб. собственного капитала; Π – прибыль до налогообложения, руб.; $CK_{\text{нг}}$ и $CK_{\text{кг}}$ – собственный капитал на начало и конец года, руб.

Рентабельность оборота для транспортной организации должна соответствовать соотношению (2).

Величина необходимой рентабельности оборота может быть определена исходя из вышеприведенных нормативных значений коэффициентов K_i и K_p и коэффициента автономии ($K_{авт}$), величина которого принимается равной $0,6(CK/(BNA + OA)) = CK/A = 0,6$. Выполнив расчет, получим искомую величину нормативной рентабельности оборота:

$$R_o = \Pi/B = (K_p/K_i) \cdot K_{авт} = \\ = (\Pi \cdot A \cdot CK)/(CK \cdot B \cdot A) = 0,2 \cdot 1/2,5 \cdot 0,6 = 0,048. \quad (5)$$

Проведенный анализ показал, что величина рентабельности услуги (перевозки) (выражение 1) для транспортных организаций должна быть всегда больше рентабельности оборота, что определяется величиной сальдо по прочим доходам/расходам, как правило, отрицательным.

Анализ балансов транспортных организаций показывает, что величина отрицательного сальдо по прочим доходам/расходам (расходы на налоги, за исключением НДС и акцизов, а также на иные обязательные платежи и сборы, уплачиваемые в соответствии с законодательством Российской Федерации и не включенные в состав расходов по обычным видам деятельности, включаются в прочие расходы) составляет 4,4% от расходов по обычным видам деятельности (без учета субсидий на покрытие убытков).

Исходя из этого, прибыль до налогообложения можно представить в следующем виде:

$$\Pi = B - S - \Delta\Pi_{прч} = B - S - 0,044 \cdot S, \quad (6)$$

где: $\Delta\Pi_{прч}$ – сальдо по прочим доходам/расходам.

В то же время в соответствии с тем, что рассчитанная выше величина рентабельности оборота равна 4,8%, прибыль до налогообложения может быть также представлена:

$\Pi = B \cdot 0,048$, тогда можно выполнить следующие преобразования:

$$B \cdot 0,048 = B - S - 0,044 \cdot S \quad (7)$$

$$1,044 \cdot S = B - 0,048 \cdot B \quad (8)$$

$$S = B \cdot (1 - 0,048)/1,044. \quad (9)$$

Следовательно, рентабельность услуги (перевозки) может быть представлена следующим образом:

$$R_{пр} = \Pi_p/S = (B - S)/S = \\ = [B - (B \cdot (1 - 0,048)/1,044)]/[B \cdot (1 - 0,048)/1,044] \quad (10)$$

$$R_{пр} = [1 - (1 - 0,048)/1,044]/[(1 - 0,048)/1,044] \quad (11)$$

$$R_{пр} = (1 - 0,912)/0,912 = 0,0966. \quad (12)$$

Экономически обоснованный уровень рентабельности должен включать также инвестиционную составляющую, т.е. учитывать долю дополнительной прибыли, которую транспортная организация должна получить, чтобы прибавлять к накопленным амортизационным отчислениям на транспортные средства для обеспечения возможности их обновления с учетом роста рыночной стоимости, а также обеспечивать получение прибыли для обновления пассивной части основных средств.

Определение необходимого уровня рентабельности, обеспечивающего обновление транспортных средств (ТС), осуществляется на основе таблицы 1, составленной в соответствии с методикой, приведенной в [1].

Таблица 1
Инвестиционная составляющая в рентабельности ($R_{\text{инв акт}}$)

Отношение амортизации, начисленной на транспортные средства, к суммарной первоначальной балансовой стоимости всех ТС	Необходимая рентабельность при величине коэффициента обновления (Коб):											
	$K_{\text{об}}$	$K_{\text{об}}$	$K_{\text{об}}$	$K_{\text{об}}$	$K_{\text{об}}$	$K_{\text{об}}$	$K_{\text{об}}$	$K_{\text{об}}$	$K_{\text{об}}$	$K_{\text{об}}$	$K_{\text{об}}$	$K_{\text{об}}$
5	2,58	3,23	3,87	4,84	6,45	8,07	9,68	11,78	12,91	14,52	16,46	23,56
10	3,12	3,90	4,67	5,84	7,79	9,74	11,69	14,22	15,59	17,54	19,87	28,45
15	3,65	4,57	5,48	6,85	9,13	11,42	13,70	16,67	18,27	20,55	23,29	33,34
20	4,19	5,23	6,28	7,86	10,47	13,09	15,71	19,11	20,95	23,57	26,71	38,23
25	4,72	5,90	7,08	8,86	11,81	14,77	17,72	21,56	23,63	26,58	30,12	43,12
30	5,26	6,57	7,89	9,87	13,15	16,44	19,73	24,01	26,31	29,60	33,54	48,01
35	5,80	7,24	8,69	10,87	14,49	18,12	21,74	26,45	28,99	32,61	36,96	52,90
40	6,33	7,91	9,49	11,88	15,83	19,79	23,75	28,90	31,67	35,63	40,37	57,79
45	6,87	8,58	10,3	12,88	17,17	21,47	25,76	31,34	34,35	38,64	43,79	62,68
50	7,40	9,25	11,1	13,89	18,51	23,14	27,77	33,79	37,03	41,66	47,21	67,58
55	7,94	9,92	11,9	14,89	19,85	24,82	29,78	36,23	39,71	44,67	50,63	72,47
60	8,48	10,7	12,7	15,90	21,19	26,49	31,78	38,68	42,39	47,69	54,04	77,36
65	9,01	11,3	13,5	16,91	22,54	28,16	33,79	41,12	45,07	50,70	57,46	82,25
70	9,55	11,9	14,3	17,91	23,88	29,84	35,80	43,57	47,75	53,72	60,88	87,14
75	10,1	12,6	15,1	18,92	25,22	31,51	37,81	46,01	50,43	56,73	64,29	92,03
80	10,6	13,3	15,9	19,92	26,56	33,19	39,82	48,46	53,11	59,74	67,71	96,92
85	11,2	13,9	16,7	20,93	27,90	34,86	41,83	50,90	55,79	62,76	71,13	101,81
90	11,7	14,6	17,5	21,93	29,24	36,54	43,84	53,35	58,47	65,77	74,55	106,71
95	12,2	15,3	18,3	22,94	30,58	38,21	45,85	55,79	61,15	68,79	77,96	111,60
100	12,8	15,9	19,1	23,95	31,92	39,89	47,86	58,24	63,83	71,80	81,38	116,49

По таблице 1, исходя из величины коэффициента обновления и исходя из отношения амортизации, начисленной на транспортные средства (ТС), к суммарной балансовой стоимости ТС, определяется необходимый уровень рентабельности (инвестиционная составляющая в стоимости 1 км пробега транспортного средства).

Коэффициент обновления ($K_{об}$) – это отношение балансовой стоимости планируемых к приобретению (или приобретенных) в течение года транспортных средств к балансовой стоимости всех имеющихся ТС на конец года. Величина коэффициента обновления выбирается на основе совместного решения перевозчика с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации или органами местного самоуправления.

Инвестиционная составляющая (ИС) в рентабельности перевозчика должна обеспечивать возможность обновления не только активной части основных средств (ОС), но также и их пассивной части (за исключением прочих объектов и имущества, не связанного с обеспечением перевозочной деятельности). ИС на обновление пассивной части ОС включается в рентабельность дополнительно к ИС на обновление ТС и определяется следующим образом: уровень рентабельности, включаемый в стоимость перевозки в целях обновления ТС, корректируется на коэффициент, отражающий соотношение фактических коэффициентов износа пассивной и активной частей ОС организации.

$$R_{инв\ пас} = R_{инв\ акт} \cdot K_{изн\ пас} / K_{изн\ акт}, \quad (13)$$

где: $R_{инв\ пас}$ – инвестиционная составляющая в рентабельности на обновление пассивной части основных средств; $R_{инв\ акт}$ – инвестиционная составляющая в рентабельности на обновление активной части основных средств; $K_{изн\ пас}$ – коэффициент износа пассивной части основных средств ($K_{изн\ пас} = I_{пас} / C_{ПБпас}$); $I_{пас}$ – износ пассивной части основных средств, определяемый как начисленная с начала срока эксплуатации амортизация пассивной части основных средств, руб.; $C_{ПБпас}$ – первоначальная балансовая стоимость пассивной части основных средств, руб.; $K_{изн\ акт}$ – коэффициент износа активной части основных средств ($K_{изн\ акт} = I_{акт} / C_{ПБакт}$); $I_{акт}$ – износ активной части основных средств, определяемый как начисленная с начала срока эксплуатации амортизация активной части основных средств, руб.; $C_{ПБакт}$ – первоначальная балансовая стоимость активной части основных средств, руб.

Список литературы:

1. Распоряжение Минтранса России от 25.12.2013 №НА-143-р «Методические рекомендации по расчету экономически обоснованной стоимости перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским наземным электрическим транспортом общего пользования»
2. Клепцова, Л.Н. Экономическая оценка инженерных решений на транспорте: учеб. пособие / Л.Н. Клепцова. – Кемерово: Издательство «КузГТУ», 2015. <http://library.kuzstu.ru/meto.php?n=91259&type=utchposob:common>

3. Методология исследований и развития технологий эксплуатации автомобильного транспорта: учеб. пособие / С.М. Мороз, А.Н. Ременцов. – М.: МАДИ, 2013. – 216 с.