МОСКОВСКИЙ
АВТОМОБИЛЬНО-ДОРОЖНЫЙ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ (МАДИ)

НАЦИОНАЛЬНЫЕ И МЕЖДУНАРОДНЫЕ ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

Сборник научных трудов

Выпуск четвертый

Издательство «Экон–Информ»
Москва 2019

УДК 338.47 + 656.13
ББК 39.3:65.37
Н35

Редакционная коллегия:
д.э.н., профессор *Улицкий М.П.*, д.э.н., профессор *Улицкая Н.М.*, к.э.н.,
доцент *Белогребень А.А.*

Н35 Национальные и международные финансово-экономические проблемы автомобильного транспорта: Сборник научных трудов. – М.: Изд-во «Экон-Информ», 2019. – 256 с. (вып. 4)
ISBN 978-5-907057-95-1

Сборник научных трудов посвящен актуальным проблемам автомобильного транспорта, подготовлен на базе использования новых источников и разработок сотрудников, преподавателей, соискателей, аспирантов кафедр и студентов Экономического факультета МАДИ, а также сторонних специалистов. В данный сборник включены некоторые доклады научно-методических и научно-исследовательских конференций МАДИ. Сборник рассчитан на широкий круг читателей: экономистов, студентов, аспирантов, преподавателей и всех заинтересованных аспектами отечественной экономической науки, относящейся к вопросам экономики транспорта.

УДК 338.47 + 656.13
ББК 39.3:65.37

ISBN 978-5-907057-95-1

© Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ), 2019

ОСОБЕННОСТИ РАСЧЕТА ТАРИФА НА ПЕРЕВОЗКИ «СПЕЦИАЛЬНЫХ» ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Матанцева О.Ю.,
д.э.н., доцент,
Черная Е.Г.,
к.э.н., ОАО «НИИАТ»

В настоящее время, исходя из действующего законодательства, тарифы на перевозку грузов формируются на основе рыночного спроса. Однако существуют некоторые виды перевозок, связанные со спецификой перевозимых грузов, основанной на жестких требованиях к технологии перевозки. Такие виды перевозок можно условно назвать – перевозки «специальных» грузов. При этом перевозки определенных видов грузов, таких как опасные грузы, тяжеловесные и крупногабаритные грузы, регламентируются нормативно-правовыми актами, в том числе и международными. В тоже время существуют перевозки «специальных» грузов, осуществляемые для обеспечения деятельности юридических лиц, выполняющих специальные функции в соответствии с действующим законодательством.

Анализ технологии осуществления перевозок «специальных» грузов и системы оплаты за выполненные перевозки таким юридическим лицом показал, что:

- действующая система оплаты заказчиком услуг по перевозке и сопровождению грузов основана на принципе возмещения суммированных совокупных расходов перевозчика, связанных с выполнением перевозки и сопровождения груза;
- возмещение осуществляется заказчиком в рамках выполнения обязательств по заключенным заказчиком и перевозчиком договорам на перевозку в разрезе регионов, согласно счету и подтверждающим документам.

По результатам проведенного анализа установлен факт значительной трудоемкости действующей системы оплаты региональными подразделениями заказчика услуг по перевозке и сопровождению грузов в части трудозатрат работников территориальных отделений перевозчика на формирование пакета документов, включая счет, калькуляцию затрат и подтверждающие документы, и последующую его проверку работниками соответствующих подразделений заказчика.

В ОАО «НИИАТ» была выполнена научно-исследовательская работа, целью которой являлась разработка тарифов (тарификации) перевозки и сопровождения «специальных» грузов в территориальном разрезе.

Методической основой исследования было затратное ценообразование, сущность которого заключается в расчете суммы затрат, необходимых для выполнения работы или оказания услуги с учетом нормы прибыли, причем норма прибыли при расчетах закладывается на основе плановой величины прибыли в виде определенной, заранее планируемой рентабельности [1, 6, 7].

Используемая в затратном методе классификация затрат на прямые и косвенные помогает проанализировать поведение различных экономических показателей в зависимости от соотношения статей затрат объекта исследования, а также выявить и предложить возможные направления оптимизации деятельности заказчика с точки зрения повышения эффективности последней.

Кроме того, затратный метод определения цены является базовым для анализа взаимосвязи цены, прибыли и расходов организации [2, 3, 6].

Применение затратного метода при формировании тарифа позволяет найти компромисс между интересами заказчика перевозки и сопровождения «специальных» грузов по обеспечению эффективного и экономного расходования средств на указанные цели и исполнителя, непосредственно осуществляющего перевозку (территориального управления – ТУ), по обеспечению безубыточной деятельности.

В процессе исследований были разработаны комбинированные тарифы по каждому ТУ, включающие:

- тариф^1 (руб./1 чел час), рассчитанный исходя из средней часовой ставки оплаты труда экспедиторов и водителей с учетом всех дополнительных выплат, связанных с оплатой труда, отчислений на социальные нужды, и командировочных расходов;
- тариф^2 (руб./1 км), рассчитанный с учетом эксплуатационных расходов на автотранспортные средства (АТС), участвующих в перевозке и сопровождении «специальных» грузов (техническое обслуживание и ремонт, топливо, амортизацию).

В целях определения величины составляющих комбинированных тарифов (тариф^1 и тариф^2) для каждого ТУ, были рассчитаны следующие показатели:

- средняя часовая ставка оплаты труда экспедиторов и водителей за отработанное время (руб.);
- величина дополнительной заработной платы в соотношении с оплатой труда за отработанное время (%);
- средняя часовая ставка оплаты труда экспедиторов и водителей (руб.);
- доля командировочных расходов от средней часовой ставки оплаты труда экспедиторов и водителей (%);
- доли общепроизводственных, общехозяйственных и прочих расходов от прямых расходов (%);
- средние удельные расходы на 1 километр пробега АТС на топливо, техническое обслуживание и текущий ремонт (руб./км);
- средние удельные амортизационные отчисления на 1 километр пробега АТС (руб./км);
- средние удельные амортизационные отчисления за час работы для резервного АТС, находящегося в состоянии готовности к немедленному выезду по территории ТУ, (руб./час.).

Величина показателя «Средние удельные расходы на 1 километр пробега автотранспортного средства на топливо, техническое обслуживание и текущий ремонт» рассчитывается исходя из произведенной группировки по грузоподъёмности и назначению АТС по следующим группам:

- АТС, осуществляющее перевозку «специальных» грузов, грузоподъемностью: до 3,5 т; от 3,5 до 12 т; более 12 т;
- АТС, осуществляющее перевозку и сопровождение «специальных» грузов, грузоподъемностью: до 3,5 т; от 3,5 до 12 т;
- АТС, осуществляющее сопровождение «специальных» грузов, грузоподъемностью до 3,5 т;
- АТС, осуществляющее доставку экспедиторов и водителей, грузоподъемностью до 3,5 т.

Величина показателя «Средние удельные амортизационные отчисления на 1 километр пробега транспортного средства» рассчитана исходя из произведенной группировки по назначению АТС по следующим амортизационным группам:

- АТС, осуществляющее перевозку «специальных» грузов, для 3, 4 и 5 амортизационных групп;
- АТС, осуществляющее перевозку и сопровождение «специальных» грузов, для 3, 4 и 5 амортизационных групп;
- АТС, осуществляющее сопровождение «специальных» грузов, для 3, 4 и 5 амортизационных групп;
- АТС, осуществляющее доставку экспедиторов и водителей, для 3, 4 и 5 амортизационных групп.

Величина показателя «Средние удельные амортизационные отчисления за час работы для резервного АТС, находящегося в состоянии готовности к немедленному выезду по территории ТУ», рассчитана исходя из произведенной группировки по грузоподъёмности и назначению АТС:

- АТС, осуществляющее перевозку «специальных» грузов, грузоподъемностью: до 3,5 т; от 3,5 до 12 т; более 12 т;

- АТС, осуществляющее перевозку и сопровождение «специальных» грузов, грузоподъемностью: до 3,5 т; от 3,5 до 12 т; более 12 т.

В рамках действующего в настоящее время механизма возмещения подразделениями заказчика затрат перевозчику предусмотрено определение величины указанных затрат в соответствии с калькуляциями затрат исходя из средних значений показателей затрат (статей затрат) по организации перевозчика в целом. Между тем выполненный в процессе исследования анализ показал, что существующий разброс фактических значений показателей статей затрат между отдельными филиалами (ТУ) перевозчика весьма велик. Так, например, величина стандартного отклонения по показателю «Среднечасовая тарифная ставка» составила 27,1 от среднего значения 100. В результате используемые в калькуляциях средние значения показателей затрат не являются надежными с точки зрения обеспечения объективности при определении реальной стоимости перевозки и сопровождения «специальных» грузов.

В целях обеспечения определения объективной стоимости перевозки и сопровождения «специальных» грузов, осуществляемых конкретными ТУ, по результатам исследований было рекомендовано при определении тарифа на перевозку и сопровождение «специальных» грузов использовать фактические значения расчетных показателей по каждому ТУ.

Для определения тарифов был использован метод полных затрат [7, 9, 10].

Метод полных затрат позволяет учесть весь перечень представленных расходов. Исходной информацией для планирования полных затрат для определения цены (тарифа) выполняемой работы или оказываемой услуги являются данные бухгалтерского учета. На основе этих данных прогнозируются расходы и составляются плановые сметы расходов.

Сочетание затратного метода при разработке тарифа на перевозку и сопровождение «специальных» грузов с оценкой значимости

составляющих статей затрат в структуре себестоимости позволило разработать комбинированный тариф (в относительных единицах), объективно отражающий необходимые удельные расходы на перевозку и сопровождение «специальных» грузов. Применение этого тарифа позволяет рассчитать сумму расходов ТУ на предстоящую перевозку и сопровождение «специальных» грузов.

Метод полных затрат позволил с наиболее точными результатами перейти от возмещения затрат на перевозку и сопровождение «специальных» грузов с предоставлением значительного пакета подтверждающих первичных документов к осуществлению расчетов на основе тарифа за оказанные услуги по перевозке и сопровождению «специальных» грузов с предоставлением минимального пакета подтверждающих документов.

Применение метода полных затрат для расчета тарифа за перевозку и сопровождение «специальных» грузов обеспечивает минимально возможное отклонение результатов расчетов тарифа от данных ТУ по стоимости перевозки и сопровождения «специальных» грузов по конкретным маршрутам.

В процессе выполнения научно-исследовательской работы была разработана методика расчета комбинированного тарифа (далее – Методика).

Методика содержит механизм расчета комбинированного тарифа, включающий технологию определения его составляющих: тариф^{1} (руб./1 чел час) и тариф^{2} (руб./1 км).

Для целей расчета по Методике в расходы ТУ на перевозку и сопровождение «специальных» грузов включаются:

- затраты на производство;
- общехозяйственные расходы;
- прочие (непрямые) расходы.

Затраты на производство, в свою очередь, объединяют прямые и общепроизводственные расходы.

Прямые расходы включают:

- расходы на оплату труда бригад инкассаторов;

– начисления на оплату труда и другие выплаты;
– расходы на амортизацию;
– расходы на горюче-смазочные материалы;
– расходы на текущий ремонт АТС;
– командировочные расходы;
– прочие прямые расходы.

Прочие прямые расходы включают:
– лизинговые платежи (транспорт);
– расходы на страхование перевозимых «специальных» грузов;
– расходы на аренду всех видов транспорта;
– расходы на платные стоянки;
– расходы на оплату работ и услуг производственного характера.

Прочие (непрямые) расходы включают:
– затраты на уплату налогов;
– оплату за срочность выполнения заказа.

Методика расчета тарифа включает следующие этапы.

Первый этап – расчет тарифа[1], включающего расходы на оплату труда бригад экспедиторов и водителей с учетом отчислений на социальные нужды (страховые взносы) и командировочные расходы.

Первоначально осуществляется расчет средней часовой ставки оплаты труда экспедиторов и водителей, включающей премии, надбавки, выплаты стимулирующего и компенсирующего характера, а также дополнительную заработную плату на оплату отпусков по *t*-тому ТУ ($ЗП_{сч\,t}$), руб./час.

Величина $ЗП_{сч\,t}$ рассчитывается по формуле:

$$ЗП_{сч\,t} = (ДО_{св\,t} / ФРВ_{см}) \cdot (1+(К_{1\,t} + К_{2\,t}))\cdot(1 + К_{3\,t})), \qquad [1]$$

где $ДО_{св\,t}$ – среднезвешенный должностной оклад работника бригады экспедиторов и водителей *t*-того ТУ, руб.;

$ФРВ_{см}$ – среднемесячное количество рабочих часов при 40-часовой рабочей неделе по производственному календарю текущего года (час.);

$К_{1\ t}$ – коэффициент соотношения фактически выплаченных сумм премиальных выплат и должностных окладов работникам бригады экспедиторов в *t*-том ТУ за предшествующий период (не менее 1 календарного года);

$К_{2\ t}$ – коэффициент соотношения фактически выплаченных сумм доплат, надбавок и должностных окладов работникам бригады экспедиторов и водителей в *t*-том ТУ за предшествующий период (не менее 1 календарного года);

$К_{3\ t}$ – коэффициент соотношения фактически выплаченных сумм дополнительной заработной платы и оплаты труда за отработанное время работникам бригады экспедиторов и водителей в *t*-том ТУИ за предшествующий период (не менее 1 календарного года) [9].

Расчет отчислений на социальные нужды от величины расходов на оплату труда осуществляется по формуле:

$$С_{счt} = ЗП_{сч\ t} * С_{тсв}, \quad [2]$$

где $ЗП_{сч\ t}$ – средняя часовая ставка оплаты труда экспедиторов и водителей, руб.;

$С_{тсв}$ – суммарная величина тарифов на страховые взносы от величины расходов на оплату труда в соответствии с действующим законодательством, коэффициент.

Расчет расходов на командировки производится по формуле:

$$Р_{ком\ t} = ЗП_{сч\ t} \times К_{4\ t}, \quad [3]$$

где $ЗП_{сч\ t}$ – средняя часовая ставка оплаты труда экспедиторов и водителей, руб.;

$К_{4\ t}$ – коэффициент соотношения фактически выплаченных сумм командировочных расходов и заработной платы (основной и дополнительной) работников бригад экспедиторов и водителей в *t*-том ТУ за предшествующий период (не менее одного календарного года).

Второй этап расчет тарифа^2, включающего эксплуатационные расходы на каждое АТС.

Расчеты тарифа^2 осуществляются на основании данных о пробеге АТС на маршруте за расчетный период и с учетом назначения и грузоподъемности АТС.

Расчет тарифа^2 производится по *i*-му маршруту, по которому планируется перевозка и сопровождение «специальных» грузов, при этом эксплуатационные расходы рассчитываются по группе АТС и включают следующие составляющие:

- по удельным расходам на топливо и удельным расходам на техническое обслуживание и текущий ремонт исходя из принадлежности к группе по грузоподъёмности и назначения;
- по амортизационным отчислениям исходя из принадлежности к амортизационной группе и назначения.

В процессе исследования для расчета расходов ТУ на топливо использовалась представленная заказчиком информация за 2016 год и 2017 год по фактическим затратам на топливо на 1 км пробега каждого АТС по всем ТУ. По результатам проведенного анализа указанной информации установлена динамика роста величины затрат на топливо на 1 км пробега в 2017 году по сравнению с 2016 годом (на 11%). В целях получения объективных данных о значениях удельного расхода на топливо для *к*-того АТС ($Р_{тудк}$) для расчета были использованы данные о фактических затратах на топливо на 1 км пробега за 2017 год.

Первая составляющая тарифа^2 – удельные средние расходы на топливо ($Р_{тсрудqm}$) по каждой группе АТС с учетом грузоподъемности (q) и назначения (m), рассчитывается как среднее арифметическое по всем АТС соответствующей грузоподъемности и назначения. Система для идентификации номеров представлена в табл. 1:

Таблица 1

Система идентификации АТС при расчете средних удельных расходов на 1 км пробега

Группы по назначению (m)	Группы по грузоподъемности (q)		
	Более 12 т (q_1)	**От 3,5 до 12 т (q_2)**	**До 3,5 т (q_3)**
Перевозка (m_1)	$q_1 m_1$	$q_2 m_1$	$q_3 m_1$
Перевозка и сопровождение (m_2)	$q_1 m_2$	$q_2 m_2$	$q_3 m_2$
Сопровождение (m_3)	$q_1 m_3$	$q_2 m_3$	$q_3 m_3$
Перевозка бригад экспедиторов (m_4)	$q_1 m_4$	$q_2 m_4$	$q_3 m_4$

Применение данного показателя существенно упрощает расчет расходов на топливо по *к*-му АТС, которое будет осуществлять перевозку на *i*-м маршруте. При этом для АТС, перевозящих «специальные» грузы, удельные средние расходы учитывают дополнительный расход топлива, исходя из веса (тоннажа) перевозимых «специальных» грузов.

В информации, представленной заказчиком разработки, имелись данные по фактическим затратам на обслуживание и ремонт АТС на 1 км пробега по каждому АТС ТУИ за 2016 год, и 2017 год.

Эти затраты включают следующие элементы:

– затраты на заработную плату ремонтных рабочих с начислениями;
– затраты на все виды смазочных материалов;
– затраты на шины;
– затраты на запасные части и агрегаты и материалы.

На основе этих данных были рассчитаны удельные средние расходы на обслуживание и ремонт всех АТС на 1 км пробега по каждому АТС. Затем по каждой группе АТС был проведен расчет среднего удельного показателя расходов на ТО и ТР по группе АТС ($Н_{ТОиТР\ it\ q\ m}$) – второй составляющей тарифа[2], включающей в себя все перечисленные выше элементы, что существенно снижает трудоемкость расчетов. Расчет данного показателя по каждой группе АТС с учетом грузоподъемности (q) и назначения (m). ($Н_{ТОиТР\ it\ q\ m}$), осуществлялся как среднее арифметическое между фактическими за-

тратами на обслуживание и ремонт АТС на 1 км пробега за 2016 год и за 2017 год. Система для идентификации номеров представлена в табл. 1.

Расчет амортизационных отчислений на АТС осуществляется исходя из информации, представленной заказчиком разработки, включающей балансовую стоимость АТС ($С_б$), амортизационную группу, срок полезного использования (в месяцах) ($Т_{пи}$) для каждого АТС. Полученная информация позволяет рассчитать норму амортизации для каждого *к*-го АТС, исходя из срока полезного использования ($Т_{пи}$), определяемую как:

$$Н_{ак} = 100 / (Т_{пи} / 12), \quad [4]$$

где $Т_{пи}$ – срок полезного использования АТС, месяцев.

Сумма амортизационных отчислений за год определяется следующим образом:

$$А_{годк} = С_б \cdot Н_{ак}/100, \quad [5]$$

где $С_б$ – балансовая стоимость АТС, руб.
$Н_{ак}$ – норма амортизации для каждого *к*-го АТС, процентов.

Сумма амортизационных отчислений за час определяется следующим образом:

$$А_{час} = А_{годк} / (365 \times 24), \quad [6]$$

где $А_{годк}$ – сумма амортизационных отчислений за год, руб.

Сумма амортизации на 1 км пробега каждого АТС ($А_{1кмкпт}$), входящего в соответствующую амортизационную группу и имею-

Третий этап – расчет процентов общепроизводственных, общехозяйственных и прочих (непрямых) расходов.

Процент общепроизводственных расходов $В_{опр\ t}$ рассчитывается по формуле:

$$В_{опр\ t} = ОПР_t / (ПЗ_t – Р_{ар\ t}), \quad [10]$$

где $ОПР_t$ – плановая (фактическая) смета общепроизводственных расходов в *t*-том ТУ на планируемый (за фактический) период (не менее 1 года);

$ПЗ_t$ – плановая (фактическая) смета прямых затрат *t*-того ТУ на планируемый (за фактический) период (не менее 1 года);

$Р_{ар\ t}$ – плановые (фактические) расходы на аренду транспорта, стоянок, лизинговых платежей, расходов на страхование грузов, работ и услуг производственного характера в *t*-том ТУ на планируемый (за фактический) период (не менее 1 года).

Процент общехозяйственных расходов $В_{охр\ t}$ рассчитывается по формуле:

$$В_{охр\ t} = ОХР_t / (ПЗ_t – Р_{ар\ t}), \quad [11]$$

где $ОХР_t$ – плановая (фактическая) смета общехозяйственных расходов в *t*-том ТУ на планируемый (за фактический) период (не менее 1 года);

$ПЗ_t$ – плановая (фактическая) смета прямых затрат *t*-того ТУ на планируемый (за фактический) период (не менее 1 года);

$Р_{ар\ t}$ – плановые (фактические) расходы на аренду транспорта, стоянок, лизинговых платежей, расходов на страхование грузов, работ и услуг производственного характера в *t*-том ТУ на планируемый (за фактический) период (не менее 1 года).

Процент прочих (непрямых) расходов $В_{пр\ t}$ рассчитывается по формуле:

$$В_{пр\ t} = П_р Р_t / (ПЗ_t – Р_{ар\ t}), \qquad [12]$$

где $П_р Р_t$ – плановая (фактическая) смета прочих расходов в *t*-том ТУ на планируемый (за фактический) период (не менее 1 года);

$ПЗ_t$ – плановая (фактическая) смета прямых затрат *t*-того ТУ на планируемый (за фактический) период (не менее 1 года);

$Р_{ар\ t}$ – плановые (фактические) расходы на аренду транспорта, стоянок, лизинговых платежей, расходов на страхование грузов, работ и услуг производственного характера в *t*-том ТУ на планируемый (за фактический) период (не менее 1 года).

В состав сметы прочих расходов включается налог на имущество.

В рамках научно-исследовательской работы для проведения апробации исследований выбраны восемь ТУ, расположенные в городах: Москва, Тамбов, Петропавловск Камчатский, Воронеж, Псков, Махачкала (Дагестан), Калининград, а также Крымское ТУИ. При перевозках из Махачкалы (Дагестан) в Краснодар использовались услуги Краснодарского ТУ, при перевозках из Калининграда в Санкт-Петербург использовались услуги Санкт-Петербургского ТУ, при перевозках из Петропавловска Камчатского в Хабаровск использовались услуги Хабаровского ТУ для осуществления перевозки от (до) аэропорта до (от) места сдачи-приемки «специальных» грузов.

Расчет по 11 ТУ показал, что применение разработанной методики расчета позволит получить стоимость перевозки и сопровождения с отклонением 0,77% от фактически возмещаемых сумм затрат перевозчика.

Стоимость перевозки и сопровождения автомобильным транспортом с использованием комбинированного тарифа определяют по формуле:

$$С_{it\text{к}} = C^1_{it} + C^2_{it} + С_{\text{ар}\,t} + С_{\text{с}} + Р_{\text{дрТУИ}\,i\,\text{t}} + Л_{\text{п}} + НДС, \qquad [13]$$

где C^1_{it} – стоимость оплаты труда работников бригады экспедиторов и водителей с учетом всех дополнительных выплат, связанных с оплатой труда, отчислений на социальные нужды, и командировочных расходов, а также с учетом косвенных затрат на маршруте при перевозках и сопровождении «специальных» грузов различными видами транспорта, по *i*-му маршруту рассматриваемого *t*-го ТУ, руб.;

C^2_{it} – стоимость эксплуатации автотранспортных средств, участвующих в перевозке и сопровождении «специальных» грузов, включающая расходы на техническое обслуживание и текущий ремонт, топливо, амортизацию, а также с учетом косвенных затрат на маршруте при перевозках и сопровождении «специальных» грузов автомобильным транспортом, по *i*-му маршруту рассматриваемого *t*-го ТУ, руб.;

$С_{\text{ар}\,t}$ – расходы на аренду транспорта в *t*-том ТУ (при наличии), руб.;

$С_{\text{с}}$ – расходы на страхование грузов, руб.;

$Р_{\text{дрТУИ}\,i\,\text{t}}$ – расходы на привлечение другого территориального управления (при наличии), руб.;

$Л_{\text{п}}$ – лизинговые платежи (при наличии), руб.;

НДС – налог на добавленную стоимость (при наличии), руб.

$$C^1_{it} = T^1_{it} \times ЧЧ_{\text{раб}}, \qquad [14]$$

где T^1_{it} – первая составляющая комбинированного тарифа, определяющая оплату труда работников бригады экспедиторов и водителей, руб./чел. час;

$ЧЧ_{\text{раб}}$ – отработанные человеко-часы работниками бригады экспедиторов и водителей (включая подготовительно-заключительное время), чел. час.

$$T^1_{it} = S^1_{it\,\text{пол}} \times (1 + R_{\text{пр}}), \qquad [15]$$

где $S^1_{it\,\text{пол}}$ – полная себестоимость труда работников бригад экспедиторов и водителей, с учетом прямых и косвенных расходов, руб./чел. час;

$R_{пр}$ – уровень рентабельности, обеспечивающей экономически устойчивую деятельность; значение $R_{пр}$ было принято равным 2,19% от себестоимости, % [7].

$$S^1_{it\,пол} = S^1_{it\,прям} \times (1 + В_{опр\,t} + В_{пр\,t}) \times (1+К_{5t}), \qquad [16]$$

где $S^1_{it\,прям}$ – прямые удельные расходы на оплату труда работников бригад экспедиторов и водителей, руб./чел. час.;

$В_{опрt}$ – процент общепроизводственных расходов;

$В_{охрt}$ – процент общехозяйственных расходов;

$В_{прt}$ – процент прочих (непрямых) расходов;

$К_{5t}$ – процент в структуре полных затрат прочих прямых расходов и расходов на работы и услуги производственного характера.

$$S^1_{it\,прям} = ЗП_{сч\,t} + С_{сч\,t} + Р_{ком\,t}, \qquad [17]$$

где $ЗП_{сч\,t}$ – средняя часовая ставка оплаты труда экспедиторов и водителей, руб.;

$С_{сч\,t}$ – отчисления на социальные нужды от величины расходов на оплату труда;

$Р_{ком\,t}$ – расходы на командировки.

Расчет стоимости эксплуатации автотранспортных средств

$$C^2_{it} = \sum\nolimits_к (T^2_{кit} \times L_{клit}), \qquad [18]$$

где $T^2_{кit}$ – тариф^2 – вторая составляющая комбинированного тарифа, учитывающая удельную стоимость эксплуатации *к*-го автотранспортного средства, руб./км;

$L_{клit}$ – пробег *к*-го транспортного средства по маршруту перевозки, км.

$$T^2_{кit} = S^2_{it\,пол} \times (1 + R_{пр}), \qquad [19]$$

где $S^2_{it\,пол}$ – полная себестоимость эксплуатации *к*-го транспортного средства, включающая прямые и косвенные расходы руб./км;

$R_{пр}$ – уровень рентабельности, обеспечивающей экономически устойчивую деятельность.

$$S^2_{кit\ пол} = S^2_{кit\ прям} \times (1 + В_{опр\,t} + В_{охр\,t}\ В_{пр\,t}) \times (1 + К_{5t}), \qquad [20]$$

где $S^2_{кit\ прям}$ – прямые удельные расходы на эксплуатацию *к*-го транспортного средства, руб./км.

$В_{опрt}$ – процент общепроизводственных расходов;

$В_{охрt}$ – процент общехозяйственных расходов;

$В_{прt}$ – процент прочих (непрямых) расходов;

$К_{5t}$ – процент в структуре полных затрат прочих прямых расходов и расходов на работы и услуги производственного характера.

$$S^2_{кit\ прям} = Р_{т\ ср\ уд\ к\ it} + Н_{ТОиТР\ к\ it} + А_{1км\ к\ it}, \qquad [21]$$

где $Р_{т\ ср\ уд\ к\ it}$ – удельные средние расходы на топливо по каждой группе АТС с учетом грузоподъемности и назначения на 1 км пробега, руб.;

$Н_{ТОиТРк\ it}$ – удельные средние расходы на обслуживание и ремонт по каждой группе АТС с учетом грузоподъемности и назначения на 1 км пробега, руб.;

$А_{1\ км\ к\ it}$ – удельные средние амортизационные отчисления по каждой группе АТС в зависимости от назначения и амортизационной группы на 1 км пробега, руб.

Определение прочих прямых расходов на *i*-м маршруте в *t*-м ТУ.

Прочие прямые расходы на работы и услуги производственного характера (включают в себя оплату за платные стоянки, оплату проезда к месту погрузки-разгрузки, плату за проезд по платным дорогам, плату за погрузку-разгрузку) $К_{5t}$ определяются в долях (в %) в структуре полных затрат на перевозку («всего по выставленным счетам» за вычетом страхового сбора) на *i*-м маршруте в *t*-том ТУ.

Разработанные в результате исследования комбинированные тарифы на перевозки и сопровождения «специальных» грузов ав-

томобильным транспортом были представлены в виде таблиц, содержащих следующую информацию по каждому ТУ:

тариф^{1} – первую составляющую комбинированного тарифа, определяющую оплату труда бригад экспедиторов и водителей, руб./чел. час;

тариф^{2} – вторую составляющую комбинированного тарифа, учитывающую удельную стоимость эксплуатации *к*-го автотранспортного средства, руб./км.

Расчеты по предложенной методике исходя из предоставленной информации позволят заказчику существенно сократить время, необходимое для расчета стоимости услуг по перевозке «специальных» грузов ТУ.

Данное сокращение трудоемкости связано с тем, что будет осуществлена замена системы расчетов на основе возмещения затрат по средним показателям затрат перевозчика на осуществление взаиморасчетов на основе тарифа.

Методика расчета комплексного тарифа (тарификации) перевозки и сопровождения «специальных» грузов автомобильным транспортом и комбинированный тариф на перевозки и сопровождения «специальных» грузов автомобильным транспортом, позволят:

- обеспечить единообразный объективный подход и прозрачность при формировании стоимости услуг на перевозку и сопровождение «специальных» грузов;
- обеспечить оптимизацию трудозатрат работников подразделений заказчика, осуществляющих анализ расчета стоимости услуг на перевозку и сопровождение «специальных» грузов и проверку многочисленных подтверждающих платежных документов, поступающих в соответствии с условиями договоров на перевозку «специальных» грузов;
- повысить качество осуществляемых взаиморасчетов между подразделениями заказчика и перевозчика.

Список использованных источников:

1. Белогребень А.А., Улицкая Н.М., Улицкая И.М. Методические подходы к оценке инвестиционной привлекательности отраслей народного хозяйства РФ и их применимость к подотрасли автомобильного транспорта / Транспортное дело России. 2016. № 1. С. 14–19.

2. Белогребень А.А., Мороз Н.Ю. Особенности оценки стоимости автотранспортных организаций: В сборнике: Национальные и международные финансово-экономические проблемы автомобильного транспорта Сборник научных трудов. Москва, 2017. С. 18–28.

3. Белогребень А.А. Проблемы определения степени рыночной концентрации рынка грузовых автотранспортных перевозок: В сборнике: Национальные и международные финансово-экономические проблемы автомобильного транспорта сборник научных трудов. Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ). Москва, 2018. С. 33–44.

4. Гоголина Е.С., Машкин А.Л. Использование статистических индексов на транспорте / Транспортное дело России. 2018. № 5. С. 88–89.

5. Машкин А.Л., Гоголина Е.С. Особенности статистики на транспорте: В сборнике: Национальные и международные финансово-экономические проблемы автомобильного транспорта сборник научных трудов. Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ). Москва, 2018. С. 35–44.

6. Матанцева О.Ю. Методологические принципы обеспечения финансовой устойчивости на основе оценки стоимости автотранспортного бизнеса: монография / О.Ю. Матанцева; М-во трансп. Рос. Федерации, Федер. гос. унитар. предприятие Науч.-исслед. ин-т автомоб. трансп. (НИИАТ). Москва, 2004.

7. Матанцева О.Ю., Гогопуло Н.Н. Финансы, денежное обращение и кредит: учебное пособие для студентов высших учебных заведений, обучающихся по специальности «Организация перевозок и управление на транспорте (автомобильный транспорт)» направления подготовки «Организация перевозок и управление на транспорте / О.Ю. Матанцева, Н.Н. Гогопуло. Москва, 2011. Сер. Высшее профессиональное образование. Транспорт.

8. Матанцева О.Ю., Хмельницкий А.Д. Научно-прикладные аспекты стратегии информатизации управления в сфере пассажирского и грузового автотранспортного бизнеса: В сборнике: Россия: тенденции и перспективы развития Ежегодник. Институт научной информации по общественным наукам Российской академии наук; Ответственный редактор В.И. Герасимов. 2018. С. 494–500.

9. Политковская И.В. Основные аспекты совершенствования организации бизнеса на АТП в целях увеличения их финансовой устойчивости / Автотранспортное предприятие. 2008. № 3. С. 21–24.

10. Политковская И.В. Улучшение показателей финансовой деятельности предприятий автотранспортного комплекса на основе современных концепций менеджмента / Автотранспортное предприятие. 2014. № 3. С. 28–32.

11. Политковская И.В., Ермилова Н.П. Современные технологии управления финансами на грузовых автотранспортных предприятиях / Автотранспортное предприятие. 2006. № 9. С. 34–38.

12. Политковская И.В., Ермилова Н.П. Современные технологии управления финансами на грузовых автотранспортных предприятиях (продолжение) / Автотранспортное предприятие. 2006. № 10. С. 40–46.

13. Улицкая И.М., Юстратова И.Л. Нормирование затрат труда работников в рыночных условиях хозяйствования: Улицкая И.М., Юстратова И.Л.: В сборнике: Национальные и международные финансово-экономические проблемы автомобильного транспорта Сборник научных трудов. Москва, 2017. С. 8–12.

14. Улицкая Н.М. Город и транспорт: современные аспекты развития: В сборнике: Национальные и международные финансово-экономические проблемы автомобильного транспорта Сборник научных трудов. Москва, 2017. С. 3–7.

15. Улицкая Н.М. Современный подход к индикативной оценке деятельности автотранспортной организации / Транспортное дело России. 2016. № 1. С. 20–21.

16. Улицкий М.П., Хмельницкий А.Д. Стратегия развития грузового автотранспорта в крупных городах / Автотранспортное предприятие. 2005. № 8. С. 4.

17. Улицкий М.П. О неотложных мерах по повышению производительности труда и снижению издержек на грузовом автомобильном транспорте: В сборнике: Национальные и международные финансово-экономические проблемы автомобильного транспорта сборник научных трудов. Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ). Москва, 2018. С. 3–14.

18. Хмельницкий А.Д. Экономика и управление на грузовом автомобильном транспорте: учебное пособие для студентов, обучающихся по специальности 080502 «Экономика и управление на предприятии транспорта» / А.Д. Хмельницкий. Москва, 2007. Сер. Высшее профессиональное образование. Транспорт (2-е изд., стер.)

19. Хмельницкий А.Д. Организационно-экономические методы управления хозяйственными связями на рынке грузовых автотранспортных услуг: автореферат диссертации на соискание ученой степени доктора экономических наук / Моск. гос. автомобил.-дорож. ин-т (техн. ун-т). Москва, 2006

20. Хмельницкий А.Д. О направлениях стратегии городской политики по повышению эффективности функционирования имущественного комплекса грузового автомобильного транспорта / Автотранспортное предприятие. 2009. № 1. С. 3–5.

21. Хмельницкий А.Д. Об основах цифровой экономики транспортного бизнеса: В сборнике: Национальные и международные финансово-экономические проблемы автомобильного транспорта сборник научных трудов. Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ). Москва, 2018. С. 15–20.

СОДЕРЖАНИЕ

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ. ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО БИЗНЕСА

Малый и средний автотранспортный бизнес (МСАБ): проблемы и тенденции развития (Улицкий М.П., д.э.н., проф.) 3

Направления цифровизации регуляторной политики на рынке автотранспортных услуг (Хмельницкий А.Д., д.э.н., проф.) 9

Особенности расчета тарифа на перевозки «специальных» грузов автомобильным транспортом (Матанцева О.Ю., д.э.н., доцент, Черная Е.Г., к.э.н., ОАО «НИИАТ») 14

Управление инвестиционной привлекательностью и привлечением инвестиций в воспроизводство имущественного комплекса субъектов малого и среднего бизнеса (Белогребень А.А., к.э.н., доцент, Улицкая Н.М., д.э.н., проф., Улицкий М.П., д.э.н., проф.) 35

Потенциал и схема использования лизинга для повышения инвестиционной привлекательности субъектов среднего и малого предпринимательства (Белогребень А.А., к.э.н., доцент, Улицкий М.П., д.э.н., проф., Улицкая Н.М., д.э.н., проф.) 51

Методы повышения инвестиционной привлекательности лизинга для хозяйствующих субъектов среднего и малого предпринимательства (Белогребень А.А., к.э.н., доцент, Улицкая Н.М., д.э.н., проф., Улицкий М.П., д.э.н., проф.) 63

Пути получения безрисковых доходов населения в современной экономике России (Улицкая И.М., к.э.н., проф., Веряскин А.Н., студент гр. 3бЭТ) 78

Совершенствование системы оценки труда менеджеров (Улицкая И.М., к.э.н, проф., Синицына Д.Д., студент гр. 4бЭТ) .. 91

Новая транспортная политика (Дрейцен М.А., к.э.н., доцент) 98

Рационализация расчета себестоимости 1 км пробега пассажирского автомобильного транспортного средства (Аредова А.К., научный сотрудник ОАО «НИИАТ») 101

Система «Платон»: анализ и этапы развития (Маркичев В.А., ст. преподаватель) 109
Налог на добавленную стоимость – основные изменения в 2019 году (Васильева Ю.И., к.э.н., доцент) 116
Новый спецрежим в виде налога на профессиональный доход (НПД) (Васильева Ю.И., к.э.н., доцент) 121
Об особенностях применения налога на профессиональный доход (Шлиппе И.И., к.э.н., доцент) 125
О некоторых вопросах построения системы Performance management управление эффективностью (Иванова Н.А., к.э.н., доцент) 135
Особенности страхования машин, механизмов и оборудования (Иванова Н.А., к.э.н., доцент) 144
Индикативное планирование (Машкин А.Л., к.э.н., доцент, Коваль М.Б., магистрант гр. 2мЭФ) 158
Страхование зрелищных мероприятий (Машкин М.А., соискатель) 165
Анализ текущей ситуации и прогноз занятости на рынке труда и транспортной отрасли в г. Москве (Юстратова И.Л., к.э.н., доцент, Кузнецова А.С., студент гр. 4ВбЭТ1) 169
Проблемы и перспективы развития рынка операторов транспортно-логистических услуг в Российской Федерации (Юстратова И.Л., к.э.н., доцент, Омельченко А.К., магистрант гр. 2мЭФ) 176
Использование инновационных технологий в деятельности грузовых автотранспортных компаний (Юстратова И.Л., к.э.н., доцент, Кузнецова М.В., магистрант гр. 2мЭФ) 182
Особенности клиентоориентированной стратегии в сфере автомобильного бизнеса (Юстратова И.Л., к.э.н., доцент, Кузнецова Е.В., магистрант гр. 2мЭФ) 187
Совершенствование перевозок пассажирским наземным общественным транспортом в международный аэропорт Шереметьево (Гоголина Е.С., к.т.н., доцент, Чернышев А.А., студент гр. 4бОПЗ) 194

ЧАСТЬ ВТОРАЯ.
ТРАНСПОРТНАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ В РАЗВИТИИ СИСТЕМЫ МИРОХОЗЯЙСТВЕННЫХ СВЯЗЕЙ

Оценка факторов, влияющих на производительность труда таможенного декларанта (Улицкая И.М., к.э.н., проф., Рассолова Т.А., студент гр. 4бЭМТ) 205

О некоторых вопросах страхования предпринимательских рисков при таможенном транзите (Иванова Н.А., к.э.н., доцент) .. 214

Анализ систем организации парковочного пространства за рубежом (Шлиппе И.И., к.э.н., доцент, Билялова Л.Р., студент гр. 4бЭТ) 226

Мифы об эффективности международной экономической интеграции (Измайлова Д.К., к.э.н., доцент, Рычкова М.А., студент гр. 1бЭМТ) 237

Статистика на муниципальном уровне в Европе (Машкин А.Л., к.э.н., доцент, Гоголина Е.С., к.т.н., доцент) 244

Особенности национальной инновационной системы Финляндии (Назарова С.В., ст. преподаватель) 248

Научное издание

НАЦИОНАЛЬНЫЕ И МЕЖДУНАРОДНЫЕ ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

Сборник научных трудов

Выпуск четвертый

Подписано в печать 22.04.2019 г. Формат 60x90 1/16. Бумага офсетная. Печать офсетная. Усл. печ. л. 16,0. Заказ 3071. Тираж 300 экз.

Отпечатано ООО «Издательство «Экон-Информ»
129329, Москва, ул. Кольская, д. 7, стр. 2. Тел. (499) 180-9407
www.ekon-inform.ru; e-mail: eep@yandex.ru