

Субботина Татьяна Александровна
Новгородский государственный университет имени Ярослава Мудрого
Чазова Александра Алексеевна
Новгородский государственный университет имени Ярослава Мудрого

Комплексный управленческий анализ предприятий транспортной отрасли

Аннотация. В статье рассматриваются теоретические и практические аспекты, а также особенности проведения комплексного управленческого анализа предприятий транспортной отрасли, осуществляющих хозяйственную деятельность в современных экономических условиях. Особое внимание уделено оценке эффективности использования основных производственных, материальных, трудовых и финансовых ресурсов. Представлены методы вертикального, горизонтального и факторного анализа, позволяющие выявить внутренние резервы повышения результативности деятельности транспортных организаций. Приведены основные показатели, характеризующие состояние транспортного сектора Российской Федерации. Выделены такие ключевые направления анализа, как оценка структуры затрат, состояния и использования основных производственных фондов, трудового потенциала и финансовой устойчивости отдельного транспортного предприятия в целом. Приведено сопоставление показателей рентабельности, себестоимости и фондоотдачи для выявления факторов, определяющих конкурентоспособность предприятий транспортной отрасли. В результате исследования представлены практические рекомендации по повышению эффективности управленческой деятельности, оптимизации ресурсной политики, совершенствованию организационно-технических процессов и повышению устойчивости транспортных предприятий. Полученные результаты могут быть использованы как в деятельности транспортных организаций при разработке управленческих решений, так и в образовательных целях при подготовке специалистов в области экономики транспорта.

Ключевые слова: транспортная отрасль, управленческий анализ, себестоимость, рентабельность, эффективность, ресурсы, финансовая устойчивость

Subbotina Tatyana Alexandrovna
Yaroslav-the-Wise Novgorod State University
Chazova Alexandra Alekseevna
Yaroslav-the-Wise Novgorod State University

Comprehensive Managerial Analysis of Transport Industry Enterprises

Abstract. The article discusses the theoretical and practical aspects of conducting a comprehensive management analysis of transport industry enterprises in modern economic conditions. It emphasizes the importance of assessing the efficiency of using basic production, material, labor, and financial resources, as well as presents methods such as vertical, horizontal, and factor analysis to identify internal reserves for improving transport organizations' performance. The article also provides main indicators that characterize the state of the Russian transport sector, including key areas such as cost structure assessment, fixed assets condition and use, labor potential, and financial stability. These areas are essential for understanding the overall performance of a transport enterprise and its contribution to the national economy. A comparison of profitability, costs, and return on investment is presented to identify factors that determine the competitiveness of transportation industry enterprises. Based on the research, practical recommendations are provided for improving management efficiency, optimizing resource

allocation, enhancing organizational and technical processes, and increasing the long-term viability of transportation companies. The findings can be applied in the operations of transportation organizations for developing management strategies, as well as in educational settings for training professionals in transportation economics.

Keywords: transport industry, managerial analysis, cost price, profitability, efficiency, resources, financial stability

Введение

Транспортная отрасль представляет собой обслуживающую отрасль, которая обеспечивает функционирование производственной и непроизводственной сфер экономики, способствуя удовлетворению потребностей населения отдельного государства. Транспорт способствует функционированию отраслей, производящих материальную продукцию, посредством своевременной доставки продукции (товаров) от производителя потребителям.

В Российской Федерации (далее РФ) доля транспорта в ВВП во 2 квартале 2025 г. выросла до 1 982,80 млрд руб., составив 1 833,50 млрд руб. в 1 квартале. Средняя доля транспорта в 2011-2025 гг. составляла 1 868,81 млрд руб., достигнув исторического максимума в 2 128,30 млрд руб. в 4 квартале 2024 г. и рекордного минимума в 1 588,80 млрд руб. в 1 квартале 2011 г. В состав транспортной системы входят железнодорожный, автомобильный, внутренний водный (речной), морской, воздушный и трубопроводный транспорт [8].

Железнодорожный транспорт представляет собой наиболее развитый и технически оснащенный вид транспорта в РФ. На его долю приходится основная транспортная работа, исчисляемая в тонно-километрах (т-км). По железной дороге перевозят массовые недорогие грузы на средние и дальние расстояния, а также пассажиров на средние расстояния и в пригородной зоне.

Автомобильный транспорт как массовый вид транспорта обеспечивает как сферы розничной торговли, малого бизнеса, производственной логистики, так и перевозку пассажиров и грузов любой стоимости, в том числе дорогостоящих, на короткие и средние расстояния.

Внутренний водный (речной) транспорт используется для массовых перевозок недорогих грузов. Особая роль отводится речному транспорту при обслуживании таких отдаленных районов РФ, как Сибирь, Дальний Восток. Указанный вид транспорта широко используется как круизный, а также для перевозки пассажиров на средние и дальние расстояния.

Тогда как морской транспорт используется в международном сообщении (среднее расстояние перевозки 4 тыс. км) и в районах одного или нескольких морей. Указанный вид транспорта также применяется для перевозки массовых недорогих грузов, в том числе сырья, и как круизный.

Воздушный транспорт используется для перевозки пассажиров на средние и дальние расстояния, а также играет важную роль в международных отношениях. В РФ указанный вид транспорта используется для связи различных частей страны и выполнения специальных заказов.

Трубопроводный транспорт выполняет транспортировку жидких (нефть, нефтепродукты), газообразных и твердых грузов на любые расстояния. Из общей длины трубопроводов РФ газопроводы составляют 153 тыс. км, нефтепроводы – 46 тыс. км и нефтепродуктопроводы – 15 тыс. км.

Единая транспортная система по данным Федеральной службы государственной статистики (Росстат) РФ представлена в таблице 1 [8].

Таблица 1 – Перевозка грузов и грузооборот по видам транспорта

	2021 г.	2022 г.	2023 г.
--	---------	---------	---------

Перевезено грузов, млн т.			
Транспорт всего:	8 262	8 779	9 059
в том числе			
железнодорожный	1 404	1 351	1 365
автомобильный	5 582	6 211	6 491
трубопроводный	1 141	1 073	1 060
морской	23	28	33
внутренний водный	110	116	109
воздушный	1,6	0,7	0,6
Грузооборот, млрд т·км			
Транспорт всего:	5 713	5 582	5 551
в том числе			
железнодорожный	2 639	2 638	2 638
автомобильный	297	314	362
трубопроводный	2 653	2 515	2 423
морской	44	45	69
внутренний водный	71	68	57
воздушный	9,2	2,8	1,7

Транспорт является трудоемкой отраслью, в которой занято более 10% работающих граждан РФ. Транспортная отрасль потребляет 60% мирового производства жидкых нефтепродуктов, 20% стали, 80% свинца, 70% синтетических каучуков и 40% лакокрасочных изделий.

Политическое значение транспорта заключается в оперативном разрешении чрезвычайных ситуаций и возможности маневрировать ресурсами, обеспечивая монолитность государства. Транспорт также имеет большое значение для обороны страны: с его помощью возможна быстрая передислокация населения, войск, производства.

Культурное значение транспортной отрасли состоит в распространении эстетических ценностей, повышающих культуру и образование населения. Например, на морском транспорте существует сеть круизных маршрутов, которые работают во взаимодействии с наземными видами транспорта. Особая роль в туризме, а именно в экскурсионном обслуживании, отводится автомобильному транспорту.

Социологическое значение транспорта состоит в экономии времени, облегчении труда, повышении его производительности, а также в организации досуга. Недостатки в работе транспорта, обслуживающего население, могут снизить производительность труда на 12% [4].

Материалы и методы

В процессе исследования использованы методы экономического и статистического анализа, сравнительный и факторный анализ, методы вертикального и горизонтального анализа бухгалтерской отчетности, а также элементы системного подхода. В качестве информационной базы использованы данные Федеральной службы государственной статистики РФ, бухгалтерская и управленческая отчетность транспортных предприятий, нормативно-правовые акты и научные публикации по тематике исследования.

Результаты и их обсуждение

Транспорт является отраслью материального производства с отличительными трудовыми процессами и специфической формой конечного результата производства (продукта, услуги). Степень участия отдельных видов транспорта в перевозках грузов и пассажиров различна в силу своей зависимости от множества факторов, определяемых технико-экономическими особенностями транспортной отрасли. Народнохозяйственными факторами, которые необходимо учитывать при оценке экономической целесообразности применения транспорта, являются:

- объемы груза, планируемого к перевозке;
- направление и расстояние перевозки;
- размещение и направление грузопотоков;
- ритмичность работы и структура подвижного состава;
- состояние запасов товарно-материальных ценностей, определяющее требования срочности доставки грузов .

К специфическим транспортным факторам относятся:

- система организации перевозочного процесса;
- размещение сети путей сообщения;
- наличие пропускной и провозной способности путей сообщения;
- условия эксплуатации транспортных средств по сезонам года.

Все перечисленные факторы оказывают влияние на выбор оптимального решения, тогда как для более точной оценки используется методика расчета таких технико-экономических показателей, как:

- уровень эксплуатационных расходов (себестоимость перевозок);
- скорость движения и сроки доставки грузов;
- наличие провозной и пропускной способности;
- маневренность в обеспечении перевозок в различных условиях;
- надежность и бесперебойность перевозок, возможность их регулярного осуществления в больших объемах;
- гарантия сохранности перевозимых грузов;
- условия для высокоэффективного использования подвижного состава и технических средств, возможности применения новых средств для перевозок (поддоны, контейнеры), механизация погрузочно-разгрузочных работ [7].

Одним из факторов повышения эффективности производственно-коммерческой деятельности предприятий транспортной отрасли является развитие таких процессов, как концентрация, специализация, кооперирование и комбинирование.

Концентрация представляет собой процесс сосредоточения производственно-коммерческой деятельности на крупных предприятиях, обеспечивающий рост эффективности использования подвижного состава, увеличение парка, совершенствование логистики и управления перевозками. Специализация характеризуется разделением процессов перевозки грузов или пассажиров, технического обслуживания и ремонта подвижного состава на самостоятельные подпроцессы. Кооперирование представляет собой форму производственных и коммерческих связей, которые возникают в результате общественного разделения труда и устанавливаются между специализированными предприятиями. Тогда как комбинирование предполагает наличие на одном предприятии разных направлений деятельности, например, грузовых и пассажирских перевозок, услуг по экспедиции груза, услуг по техническому обслуживанию и (или) ремонту.

Между концентрацией, специализацией, кооперированием и комбинированием существует взаимосвязь: высокий уровень концентрации позволяет увеличить размеры предприятия и создает базу для развития его специализации, в то же время специализация предприятия является условием развития кооперирующих связей с другими фирмами. Кооперирование создает благоприятные условия для развития специализации и увеличения размеров предприятия [9].

Транспорт представляет собой комплекс подразделений, функций, работ, услуг, действующий в условиях рыночных отношений на конкретной территории, в определенное время и в установленных правовых рамках. Анализируя деятельность транспортной организации необходимо провести анализ ее функционирования, сфер деятельности, использования ресурсов и возможности раскрытия резервов достижения поставленной цели.

Цели анализа производственно-хозяйственной деятельности транспортной организации состоят в выявлении и оценке социально-экономических результатов всех

сторон деятельности, определении резервов использования материальных, финансовых и трудовых ресурсов, а также подготовке и повышении обоснованности стратегических и текущих управленческих решений [2].

К основным задачам анализа относятся:

- объективная всесторонняя оценка результатов функционирования;
- выявление закономерностей и тенденций развития производства, возможностей совершенствования системы управления и определение эффективности принимаемых решений;
- оценка степени использования производственных ресурсов, состояния техники, технологии, организации производства, труда и управления с точки зрения их влияния на эффективность и качество работы организации;
- выявление факторов, влияющих на конечные показатели деятельности;
- прогнозирование ожидаемых результатов, подготовка материалов для принятия управленческих решений;
- разработка и контроль за осуществлением мероприятий, направленных на более эффективное использование ресурсов и распространение передового опыта [2].

Информационный фонд анализа производственно-хозяйственной деятельности транспортной организации состоит из:

- законодательных и нормативных актов: постановлений правительства, ведомственных инструкций, норм расхода и выработки, методики калькуляции;
- планово-нормативной документации, представленной бизнес-планом, планами вышестоящих организаций, плановыми нормами и нормативами;
- данных бухгалтерского учета и отчетности: бухгалтерский учет, формы государственного отчета, регистры аналитического и синтетического учета, первичные документы, смета затрат;
- данных статистического учета и отчетности, представленных в формах месячной и квартальной отчетности, результатах выборочных наблюдений;
- данных оперативного учета, включающих в себя контроль за выполнение договорных обязательств, заданий и нарядов, выработку водителей и рабочих, выполнение планов перевозок и работ по видам, сменам и бригадам;
- технологической и конструкторской документации, предполагающей сведения о затратах труда и материалов, технологические карты процессов перевозок, сведения о структуре перевозок и продукции;
- материалов производственных совещаний, ревизий, газет и (или) радио [6].

При определении ресурсов, потребляемых в процессе производства, используется понятие «затраты», характеризующее фактический объем ресурсов в денежном выражении, использованных в определенных целях, а также формирующее себестоимость единицы транспортной услуги.

В состав затрат включают материальные затраты (горюче-смазочные материалы, запасные части), затраты на оплату труда, отчисления на социальные нужды, амортизацию основных средств и прочие расходы (налоги, дорожные сборы, платежи по кредитам). Состав затрат транспортной организации зависит от вида перевозок и номенклатуры услуг, технологии перевозок, технического обслуживания и ремонта транспортных средств.

В состав затрат также входят затраты, связанные с природоохранной деятельностью, так как транспортные организации обязаны осуществлять плату за загрязнение окружающей среды.

Структура затрат зависит от специфики вида деятельности, характера и состояния перевозок и (или) типа подвижного состава. В зависимости от того, какие элементы занимают наибольший удельный вес в структуре затрат, продукция может быть материалоемкой, топливоемкой, фондоемкой, энергоемкой и (или) трудоемкой.

В себестоимости продукции значительный удельный вес занимают такие комплексные расходы, как связанные с работой оборудования и освоением техники,

цеховые, общехозяйственные, внепроизводственные [5].

Анализ начинают с изучения исполнения сметы, а именно определяют отклонение по каждой статье расхода и общую сумму отклонений, рассматривают плановые и фактические суммы по каждой статье расхода, выявляют снижение и (или) перерасход.

Для того, чтобы определить количественное влияние факторов на изменение сметы комплексных расходов, необходимо все расходы разделить на условно-постоянные и условно-переменные и по каждой группе определить общую сумму расходов. Значение условно-переменных затрат изменяется пропорционально объему транспортной работы: пробегу автомобиля, автомобиле-часов работы и (или) количеству выполняемых операций. Чем больше транспортной работы, тем больше затраты на техническое обслуживание и ремонт, восстановление износа автомобильных шин, заработную плату водителей. Абсолютная величина условно-постоянных затрат при увеличении или сокращении объема транспортной работы не изменяется или изменяется незначительно, например, заработная плата и (или) материальное обеспечение административно-управленческого персонала [3].

Плановую величину условно-переменных затрат необходимо корректировать на процент выполнения плана по объему выпуска продукции, тогда как условно-постоянные расходы не корректируются.

Сравнивая пересчитанные суммы расходов с плановыми, определяются отклонения, образовавшиеся вследствие изменения объема производства. Вычитая из отчетных (фактических) постоянных и переменных расходов затраты, пересчитанные на фактический выпуск, получаются отклонения, образовавшиеся вследствие нарушения сметы (структуры) производства.

Затраты по экономической роли в процессе производства подразделяют на основные и накладные. Основные затраты непосредственно связаны с выполнением транспортных услуг, их доля может достигать 90% в общем объеме затрат. Накладные затраты возникают в процессе обеспечения транспортных услуг, а именно затраты, связанные с продажей и (или) списанием транспортных средств, штрафы и пени, затраты, связанные с получением лицензии на пассажирские перевозки.

По методу отнесения затрат на производство различают прямые и косвенные затраты. Прямые затраты могут быть отнесены на себестоимость конкретной транспортной услуги, косвенные затраты подлежат распределению между различными видами услуг.

Прямые затраты делятся на прямые трудовые и прямые материальные затраты. Анализ затрат на материалы способствует контролю за соблюдением установленных норм расхода материала, выявлению причин отклонения фактического расхода материалов от планового расхода, определению резервов экономии материальных ресурсов.

В процессе анализа прямых трудовых затрат определяются динамика зарплаты на 1 руб. товарной продукции, доля прямых трудовых затрат в себестоимости продукции, факторы, определяющие её величину, а также осуществляется поиск резервов оптимизации затрат.

Затраты классифицируются по видам перевозок грузов (сдельные, повременные, километровые) и по видам оказываемых услуг (грузопереработка, транспортировка, погрузочно-разгрузочные операции, складское хранение). Затраты в соответствии с их целевым назначением и местом образования подразделяются на: сырье и материалы (автомобильное топливо); возвратные отходы; покупные изделия, полуфабрикаты и услуги производственного характера сторонних предприятий; топливо и энергия на технологические цели; заработная плата производственных рабочих; отчисления на социальные нужды; общепроизводственные расходы; общехозяйственные расходы; потери от брака; коммерческие расходы [5].

Оценка эффективности деятельности автотранспортного предприятия подразумевает оценку его результатов и достигнутых целей. Оценка эффективности является необходимой для поиска решений проблем, а также для инвесторов и заинтересованных лиц.

Под финансовым положением предприятия понимается способность финансировать и развивать осуществляющую деятельность. Финансовое положение характеризуется обеспеченностью финансовыми ресурсами, необходимыми для нормального функционирования, целесообразностью их размещения и эффективностью использования, финансовыми взаимоотношениями с другими юридическими и физическими лицами, платежеспособностью и финансовой устойчивостью. Финансовое положение зависит от непосредственных результатов производственной, коммерческой и финансовой деятельности.

Устойчивость финансового положения предприятия зависит от целесообразности вложения финансовых ресурсов в активы. В процессе функционирования предприятия величина активов и их структура претерпевают постоянные изменения. Качественные изменения в структуре средств и их источников выявляются в процессе проведения вертикального и (или) горизонтального анализа отчетности.

Сведения, которые приводятся в пассиве бухгалтерского баланса, позволяют определить, какие изменения произошли в структуре собственного и заемного капитала, сколько долгосрочных и (или) краткосрочных заемных средства привлечено в оборот предприятия.

По продолжительности использования капитал подразделяется на долгосрочный постоянный (перманентный) и краткосрочный. Необходимость в собственном капитале обусловлена требованиями самофинансирования предприятий. Обеспеченность собственным капиталом является основой самостоятельности и независимости предприятия. Важными показателями, которые характеризуют рыночную устойчивость предприятия, являются:

- коэффициент финансовой автономии (независимости) или удельный вес собственного капитала в общей сумме капитала;
- коэффициент финансовой зависимости (доля заемного капитала);
- плечо финансового рычага или коэффициент финансового риска (отношение заемного капитала к собственному) [2].

В процессе анализа активов предприятия следует изучить изменения в их составе и структуре и дать им оценку. В процессе анализа также необходимо установить изменения в долгосрочных (внеоборотных) активах. Долгосрочные активы или основной капитал – долгосрочные вложения средств в недвижимость, облигации, акции, запасы полезных ископаемых, совместные предприятия и (или) нематериальные активы. Отдельное внимание уделяется изучению состояния, динамики и структуры основных фондов, так как они занимают основной удельный вес в долгосрочных активах предприятия.

Показатели деловой активности характеризуют результаты и эффективность текущей основной производственной деятельности. Оценка деловой активности на качественном уровне может быть получена в результате сравнения деятельности отдельного предприятия и аналогичных по сфере вложения капитала предприятий.

При анализе финансового состояния предприятия необходимо определить запас его финансовой устойчивости (зону безопасности). Деление затрат на постоянные и переменные, а также использование показателя маржинального дохода позволяют рассчитать порог рентабельности, то есть сумму выручки, которая необходима для того, чтобы покрыть все постоянные расходы предприятия. Если известен порог рентабельности, то имеется возможность рассчитать запас финансовой устойчивости.

Рентабельность продаж (реализации) показывает, сколько прибыли приходится на единицу реализованной продукции. Данный показатель рассчитывается как по валовой, так и по чистой прибыли. Первый способ отражает изменения в политике ценообразования и способность предприятия контролировать себестоимость реализации услуг. Рентабельность собственного капитала позволяет определить эффективность использования собственного капитала, сравнить с возможным получением дохода от вложения средств в другие ценные бумаги. Экономическая рентабельность (рентабельность

совокупного капитала) характеризует количество денежных единиц, необходимых для получения 1 денежной единицы прибыли, независимо от источников привлечения денежных средств [2].

Фондорентабельность показывает эффективность использования основных средств и прочих внеоборотных активов. Рентабельность основной деятельности показывает, сколько прибыли от реализации приходится на 1 руб. произведенных затрат. Рентабельность перманентного капитала показывает эффективность использования капитала, вложенного в деятельность предприятия на длительный срок.

Состояние и степень использования основных фондов (далее ОПФ) оказывают существенное воздействие на выполнение производственной программы автотранспортного предприятия. Наиболее полное использование ОПФ и оборудования зон технического обслуживания способствует увеличению объемов перевозок без дополнительных капитальных вложений, своевременной и качественной подготовке автомобилей к выпуску на линию, внедрению прогрессивных форм организации труда.

Целью анализа обеспеченности ОПФ, их состояния и использования является определение приоритетных методов управления внеоборотными активами автотранспортного предприятия. Цель достигается в результате решения ряда таких аналитических задач, как оценка состава и структуры ОПФ, динамики и характера движения ОПФ, определение обобщающих и частных показателей эффективности использования ОПФ, установление степени влияния использования ОПФ на объем перевозок [1].

В таблице 2 представлена классификация основных показателей, используемых для анализа обеспеченности основными производственными фондами, их состояния и использования.

Таблица 2 – Показатели для анализа обеспеченности основными фондами, их состояния и использования

Обобщающие		Частные	
Структуры движения и состояния	Эффективности использования	Экстенсивного использования	Интенсивного использования
Удельный вес стоимости i -ой группы основных фондов	Фондоотдача	Коэффициент использования времени в наряде	Коэффициент использования грузоподъемности
Изменение структуры основных фондов	Фондоемкость	Коэффициент использования времени суток	Коэффициент использования пробега
Коэффициент обновления основных фондов	Рентабельность основных фондов	Коэффициент использования времени года	Выработка автомобиля в тоннах (тонно-километрах)
Коэффициент выбытия основных фондов		Коэффициент сменности оборудования	
Коэффициент износа основных фондов			

Характерной особенностью ОПФ предприятия транспортной отрасли является меньший удельный вес пассивной части – производственных зданий, машин и оборудования, используемых при техническом обслуживании и ремонте подвижного состава, в их общем объеме по сравнению с промышленными предприятиями и железнодорожным транспортом. Вследствие этого характерной особенностью также является больший удельный вес активной части, представленной транспортными

средствами.

Технический уровень ОПФ и степень их износа характеризуют возрастной состав активных ОПФ – транспортных средств. Возрастной состав способствует выявлению устаревшего подвижного состава, подлежащего замене. Для анализа все транспортные средства группируются по видам, а затем по продолжительности использования. Далее исчисляется их удельный вес и делаются соответствующие выводы, исходя из наиболее оптимального срока службы, о замене подвижного состава [1].

Трудовой потенциал автотранспортного предприятия характеризуется такими параметрами, как возрастная структура персонала, уровень его квалификации, степень стабильности коллектива и (или) состояние социально-психологического климата.

Анализ обеспеченности персоналом предполагает оценку точности определения потребности в работниках и сравнение указанной потребности с фактическим числом сотрудников на предприятии.

При определении точности расчета плановой потребности в работниках отдельных категорий учитываются объем и сложность производимых работ, а также годовой фонд рабочего времени 1 работника, который рассчитывается, исходя из количества дней в году и средней продолжительности рабочего дня.

Уровень обеспеченности трудовыми ресурсами оценивается при помощи расчета показателей кадровой укомплектованности в целом по предприятию, отдельных подразделений, а также отдельных профессиональных и квалификационных групп работников.

Использование трудовых ресурсов характеризуется такими показателями, как среднесписочная численность занятых, уровень занятости работников физическим и умственным трудом, интенсивность труда, число отработанных рабочих дней, средняя продолжительность рабочего дня, число выходных, количество дней отпуска, число и продолжительность перерывов, предоставляемых внутри рабочего дня, время простоев, число дней болезни [10].

Одной из важнейших характеристик использования трудовых ресурсов является показатель производительности труда. Производительность труда характеризует эффективность производственной деятельности работников. Повышение эффективности выражается в уменьшении количества рабочего времени, затраченного на производство единицы транспортных услуг.

Между производительностью труда и заработной платой имеется многоплановая связь. Коэффициент, характеризующий соотношение темпов роста производительности труда и средней зарплаты, можно рассчитать, определив предварительно индексы роста производительности труда и роста средней заработной платы.

Индекс производительности труда – это соотношение фактической и базисной производительности труда. Аналогично определяется индекс средней заработной платы.

Важным фактором, способствующим успешному выполнению производственной программы по перевозкам, техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава, является своевременное и полной обеспечение необходимыми материальными ресурсами.

Целью анализа обеспеченности материальными ресурсами, их состояния и использования является оценка существующей системы снабжения и использования материальных ресурсов, а также разработка эффективных методов, направленных на оптимизацию ресурсной политики.

В процессе анализа рассчитывают коэффициент обеспеченности материальными ресурсами, который определяют в днях, а рассчитывают отдельно по каждому виду ресурсов [10].

Также анализируется равномерность поставок посредством такого косвенного показателя, как наличие или отсутствие простоев подвижного состава из-за недостатка топлива и материалов. Простои могут быть вызваны не только неравномерным поступлением материалов, но и несвоевременной подачей их на рабочее место (например,

запасных частей в ремонтную зону).

При сопоставлении фактического расхода материалов в натуральном (стоимостном) выражении с плановым расходом необходимо обеспечить соизмеримость указанных величин. В результате сопоставления фактического расхода материальных ресурсов с намеченными по плану выявляют абсолютную экономию и (или) перерасход материалов.

Для определения относительной экономии (перерасхода) материальных ресурсов рассчитывают аналитическую потребность в них на фактически выполненный объем работы по нормам, учтенным при сопоставлении плана. Материоемкость транспортных услуг является обобщающей характеристикой расходования материальных ресурсов на единицу продукции. При сравнении её плановой и фактической величин или при анализе её динамики можно сделать выводы об эффективности использования материальных ресурсов.

Коэффициент соотношения темпов роста объема производства и материальных затрат характеризует в относительном выражении динамику материоотдачи и раскрывает факторы её роста. Коэффициент материальных затрат характеризует эффективность использования материалов в процессе производства, а также отсутствие возможного перерасхода в сравнении с установленными нормами. Коэффициент больше 1 свидетельствует о перерасходе материальных ресурсов, тогда как коэффициент меньше 1 – об эффективности применения материальных ресурсов.

Основными источниками перспективных резервов увеличения объема грузооборота являются сокращение целодневных и внутрисменных простоев машин, холостых пробегов, повышение коэффициента использования грузоподъемности. Техническое перевооружение производства может способствовать увеличению количества машин и их грузоподъемности, скорости движения, что также необходимо учитывать при определении величины резервов объема грузооборота.

Одной из задач калькулирования себестоимости продукции (работ, услуг) является выявление упущенных возможностей ее оптимизации. Мобилизация внутренних резервов сокращения себестоимости обеспечивает увеличение прибыли и способствует эффективности производства в целом. Резервы сокращения затрат устанавливаются по каждой статье расхода посредством организационно-технических мероприятий, способствующих экономии сырья, материалов, энергии и (или) оплаты труда. К организационно-техническим мероприятиям относят улучшение организации производства и труда, внедрение прогрессивной технологии [9].

Заключение

Таким образом, результаты исследования подтвердили значительную зависимость эффективности деятельности транспортных предприятий от структуры затрат, степени использования основных фондов и трудового потенциала. Определено, что наиболее существенное влияние на себестоимость оказывают затраты на топливо, оплату труда и амортизацию. Проведённый анализ позволил выявить комплекс факторов, определяющих эффективность функционирования предприятий транспортной отрасли. Повышение результативности деятельности возможно посредством рационализации структуры затрат, оптимизации использования ресурсов и модернизации технической базы. Обоснована необходимость повышения специализации и кооперирования предприятий транспортного сектора для оптимизации затрат и повышения конкурентоспособности. Результаты исследования могут быть использованы в практической деятельности транспортных организаций при разработке стратегий повышения эффективности управления, а также в образовательных целях при подготовке специалистов в области экономики и логистики транспорта.

Список источников

1. Асаул, А.Н. Оценка машин, оборудования и транспортных средств / А. Н. Асаул // Образовательная платформа Юрайт. – URL: <https://clck.ru/3Q8FGa>.

2. Бачурин, А.А. Анализ производственно-хозяйственной деятельности автотранспортных организаций / А. А. Бачурин // Образовательная платформа Юрайт. – URL: <https://clck.ru/3Q8CDL>.
3. Бачурин, А.А. Маркетинг на автомобильном транспорте / А. А. Бачурин // Образовательная платформа Юрайт. – URL: <https://clck.ru/3Q8FJb>.
4. Будрина, Е.В. Экономика транспорта / Е. В. Будрина // Образовательная платформа Юрайт. – URL: <https://clck.ru/3Q8BYu>.
5. Виниченко, В.А. Ценообразование на транспорте / В. А. Виниченко // Образовательная платформа Юрайт. – URL: <https://clck.ru/3Q8CQV>.
6. Землина, А.И. Правовое обеспечение профессиональной деятельности / А. И. Землина // Образовательная платформа Юрайт. – URL: <https://clck.ru/3Q8CKn>.
7. Зюзина, Н.Н. Кадасев, Д.А. Воронин, Н.В. Экономические аспекты управления транспортной системой региона // ИННОВАЦИОННАЯ ЭКОНОМИКА И ПРАВО. 2022. DOI: 10.53015/2782-263X_2022_2_46.
8. Солодкий, А.И. Транспортная инфраструктура / А. И. Солодкий // Образовательная платформа Юрайт. – URL: <https://clck.ru/3Q8CFg>.
9. Сулейманова, Д.А. Особенности методики управленческого анализа деятельности автотранспортных организаций // Вестник Дагестанского государственного университета. Серия 3: Общественные науки. 2022. DOI: 10.21779/2500-1930-2022-37-4-52–58.
10. Хмельницкий, А.Д. Экономика и управление на грузовом автомобильном транспорте / А. Д. Хмельницкий // Образовательная платформа Юрайт. – URL: <https://clck.ru/3Q8FDu>.

Сведения об авторах

Субботина Татьяна Александровна – кандидат экономических наук, доцент кафедры цифровой экономики и управления Новгородского государственного университета имени Ярослава Мудрого, Новгород, Россия

Чазова Александра Алексеевна – студент, 4 курс, Новгородский государственный университет имени Ярослава Мудрого, Новгород, Россия

Information about the authors

Subbotina Tatyana Alexandrovna, Cand. Econ. Sci., associate professor of the Department of Digital Economics and Management, Yaroslav-the-Wise Novgorod State University, Veliky Novgorod, Russia.

Chazova Alexandra Alekseevna, 4th year student, Yaroslav-the-Wise Novgorod State University, Veliky Novgorod, Russia.