

ВЛИЯНИЕ НА РАЗХОДИТЕ ВЪРХУ ФИНАНСОВОТО СЪСТОЯНИЕ НА ГРАДСКИЯ АВТОБУСЕН ТРАНСПОРТ В СОФИЯ

Надежда Милушева¹
e-mail: milusheva.nadejda@unwe.bg

Резюме

Основните разходи в транспортните компании са свързани с покупка и поддръжка на подвижния състав, горива, данъци и такси, застраховки, възнаграждения на водачите и инвестиции в нови технологии. Размерът на извършваните разходи оказва влияние върху паричните потоци, рентабилността, финансовата независимост и цялостния финансов резултат.

Основният проблем, който се наблюдава е недостатъчно ефективно разпределяне на ресурсите при извършване на превоз на пътници с градски автобуси, което довежда до неефективност на предоставяната обществена услуга на гражданите.

Цел на изследването в настоящата студия е да се установи влиянието на разпределянето на постоянните и променливи разходи върху финансовата устойчивост на градските автобусни превози, на база на което да се изведат насоки за подобряване на финансовото състояние.

Изследователска теза е, че подобряването на управленските решения, свързани с разпределяне на разходите, ще доведе до повишаване на финансовия резултат и ще се постигне финансова устойчивост в градските автобусни превози.

По-продуктивен транспортен продукт може да бъде произведен, чрез изменчивост и преразпределение на ресурсите; контролиране и редуциране на технологичния пробег; актуализиране на разписанията, спрямо конкретната ситуация; намаляване потреблението на гориво, чрез замяната му с екологично, както и споделено ползване на оперативен резерв водачи, които ще позволят оптимизиране на работния процес и постигане на финансова устойчивост на градския автобусен транспорт в столицата.

Ключови думи: финансово състояние, разходи, градски автобусен транспорт, оптимизиране, подобряване

JEL: R13, R4, R51, R32

¹ Докторант, катедра „Икономика на транспорта и енергетиката“, факултет „Икономика на инфраструктурата“, УНСС

Увод

В транспорта повечето управленски процеси като планиране, прогнозиране, организация, координация и контрол са функционално обвързани и разходно ориентирани. Транспортните компании генерират разходи. Основните разходи включват покупка и поддръжка на подвижен състав, разходи за горива, данъци и такси, застраховки, възнаграждения на водачите и инвестиции в нови технологии. Конкурентната мощ в транспортния сектор, трудният достъп до капитал, разтегливите срокове и условията за плащане, празният пробег, техническата хармонизация, екологичните норми и други, налагат дисциплина на разходите и правят управлението на транспортните компании едно истинско предизвикателство. Разходите влияят върху финансовите резултати на транспортното предприятие, паричните потоци, рентабилността и стойността на акциите. Следователно, разходите в транспортната организация са ключови за развитието, нормалното функциониране и осъществяване на дейността.

Възприетата транспортна стратегия и следването на стратегическите цели и приоритети от транспортната организация, предполагат комплекс от дейности за преразглеждане и оценка на разходите за производството на транспортна продукция. На транспортното поле основен аргумент против традиционното правило, че „държиш разходите под контрол“ остават маршрутите. Например по отношение на градския автобусен транспорт остават отворени въпроси, свързани със сложни и специфични участъци, натовареност на движение, транспортни инциденти, форсмажорни условия, недобра или ненавременна информираност, а също и вида на използваното транспортно-средство, климатични промени и други.

Разпределението и анализирането на разходите, са едни от най-важните елементи в разходния сценарий. Те очертават пазарната роля на транспортната фирма и заедно с оптималния разходен диапазон, носят информация, необходима за осъществяване на финансов анализ.

Основни ползватели на информацията, получена от осъщественият теоретичен и емпиричен анализ са транспортните предприятия, осъществяващи градски автобусни превози и в частност Столичен автотранспорт ЕАД. *Ограничения на изследването* се наблюдават по отношение на невъзможността да се анализират в детайли всеки един от осъществяваните разходи от транспортните предприятия, с оглед извеждане на препоръки за тяхното оптимизиране.

Използваните изследователски подходи и методи в изследването, са статистически анализ за изследване на зависимости между две променливи величини, общонаучни методи за анализ и синтез на информация.

Определение и кратка икономическа характеристика на разходите

В икономическата литература съществуват много и различни дефиниции на понятието „разходи“.

В концептуалната рамка на Международните счетоводни стандарти (МСС) разходите са дефинирани като намаление на активите и възникване на пасивите, което може надеждно да бъде измерено и води до намаление на бъдещите икономически изгоди на предприятието (§ 78-94 от Общи положения за изготвяне и представяне на финансови отчети на МСС), но извън този обхват остава замяната на един актив с друг.

Някои автори определят, че разходите са тези разходи за ресурси, които се използват за постигане на конкретна цел, поради което се определят в парично изражение, за да се гарантира, че различните ресурси са съизмерими и свързани с конкретните цели и задачи. Поради това понятието „разходи“ предвижда ограничение за целта на използването на ресурси (Кондраков, 2014, с. 592). Разходите възникват още от момента на създаване на предприятието и продължават своето въздействие докато предприятието съществува. Ето защо, по своята същност, разходите могат да са най-разнообразни и с различен обхват, в зависимост от краткосрочните и дългосрочните цели за развитие на предприятието.

Често, според различни автори, а и според практиката, разходите, свързани с дейността на транспортните фирми, се наричат експлоатационни разходи (Бакалова, 2012, с. 69).

В настоящата студия, под *разходи на транспортната фирма, наричани още експлоатационни разходи*, се разбират всички разходи, възникнали непосредствено по повод на осъществяване на основната дейност, които са признати за данъчни цели, зачетени (включени) в счетоводните регистри в едномесечен, тримесечен и годишен финансов отчет. От казаното дотук, можем да направим няколко пояснения: първо, транспортната фирма признава задължение – пасив; второ, има ограничение – основната дейност; трето, разходите имат веществен израз, т.е. абстрактни остават: „на вересия“, „срещу връщане“ или натура, и четвърто, трябва да се прави разлика между начислението (възникването) на разхода и неговото плащане. Това, че един разход не е платен не означава, че той не е извършен от транспортното дружество или паричният трансфер не винаги съвпада с отчетния период на разхода.

Експлоатационните разходи са „живи“ разходи, фактически и непрекъсваеми, какъвто е и самият транспорт. Те са сложни за определяне, не винаги са еднородни, по-често неравномерни, доста гъвкави, а понякога имат и непредвидим ситуационен характер.

Често в практиката възникването, надеждното определяне и признаването на разходите се допуска при условия и процедури за възлагане на договорни и извъндоговорни задължения.

Изучаването на поведението и потока на разходите е от съществено значение, както за определяне на себестойността на транспортния продукт, така и за организиране и документиране на финансовата отчетност в транспортната фирма.

Специфика на видовете разходи в транспортните фирми

Предложената класификация на разходите е пригодна за транспортните компании, в съответствие със счетоводните правила, задължителните изисквания на стандартите и основните нормативни разпоредби.

Според начина на възникване, разходите могат да бъдат разглеждани като:

- Структурни разходи или еквивалентни на разходите на структурната единица. Такива са разходните пунктове спрямо структурата на транспортното дружество. Техните размери не зависят пряко от дейността на дружеството. Те са относително постоянни и се влияят от управлението на конкретната структура. Управлението на сравнително идентични структури може да се обуславя от различни по размери разходи, което се дължи на различни процеси на растеж, на качествени и количествени промени в структурното звено и най-вече от ефективното управление на ръководителя на звеното.

От счетоводна гледна точка предприятието класифицира тези разходи като „Разходи по организация и управление“ или „Административни разходи“.

- Технологични разходи са разходите за изпълнение на технологични действия, свързани със създаването на транспортния продукт или наричани още „основни“ разходи. Трябва да се отбележи, че обикновено те са материални, трудови и финансови и техния променлив характер се дължи на обема на дейността. Колкото по-голям е обемът на дейността, толкова по-голям е дялът на тези разходи или тези разходи отразяват пропорционална връзка между производствените фактори и крайния производствен резултат.

Според икономическото им съдържание, разходите биват:

- Материални разходи. На първо място, нека тези разходи разгледаме като овеществен труд с неговата специфика и определеност. Тези разходи представляват пренесената стойност на съвкупността от краткотрайните и дълготрайните материални ресурси в продукта на труда.
- Трудови разходи. Те могат да бъдат определени като вложената човешка работна сила в дейността на транспортната фирма. В теорията

и практиката те се отчитат с начислените заплати, осигуровки и други компенсации за труд.

- Финансови разходи. Общата анатомия на тези разходи включва преките разходи за финансови ресурси.

Тази класификация е доста стеснена, но нейната свобода позволява да се използва при различни статистически анализи. Малко по-разгърната е добре познатата класификация на разходите по икономически елементи, спрямо характера на дейността, информация за които е необходима за вземането на управленски решения.

Разходи за обичайната (основната) дейност - включват разходи, в съответствие със счетоводната политика на транспортната компания, за които най-общо се използва групирането:

- Разходи за материали. В състава на разходите за материали се включват: дизелово гориво, природен газ, бензин, масла, антифриз, спирт и подобрители на гориво, резервни части, в т.ч. нови и възстановени, гуми, работно и специално облекло, инструменти, материали, ценни образци, електроенергия (за битови нужди), топлоенергия, вода и други материали.
- Разходи за външни услуги. Най-общо казано това са разходите, свързани с оказаните от трети лица услуги, извън транспортното предприятие, но по повод неговата стопанска дейност. В разходите за външни услуги се включват: основен и текущ ремонт на транспортни средства, на сгради, машини, съоръжения, данъци и такси по Закона за местни данъци и такси, за почистване и дезинфекциране на транспортните средства, застраховки, наеми и транспортни услуги, абонаментно поддържане, въоръжена и противопожарна охрана, за съобщителни услуги, за информационни услуги, обяви, реклами, телефонни и други такси, одиторски услуги и други външни услуги.

Важно е да направим уточнение, че в разходите за външни услуги не се включват разходите за външни услуги по придобиването на дълготрайни активи и стоково-материални запаси чрез покупка.

- Разходи за амортизации. Амортизацията е разходът, признат през текущия отчетния период, вследствие на разсрочване на амортизируемата стойност на актива, спрямо неговия полезен живот. Към разходите за амортизации се отнасят начислените амортизации на материалните и нематериалните активи. Амортизацията се начислява въз основа на възприет от транспортното предприятие амортизационен план, спрямо утвърдената счетоводна и амортизационна политика. Често срещан подход е начислението на амортизацията да започва от месеца, следващ месеца, в който амортизируемият актив е придобит и въведен в употре-

ба. Амортизацията на данъчния актив обаче започва да тече от месеца, в който активът е въведен в експлоатация. Поради различните методи на изчисление в данъчния и счетоводния план на транспортното дружество, е възможно да има разлика между амортизациите на активите. Начислението на амортизацията се преустановява от месеца, следващ месеца, в който амортизируемият актив е изваден от употреба, без значение причината за отписване на актива.

- Разходи за заплати (възнаграждения). В разходите за заплати намират отражение всички разходи за възнаграждения на персонала, договорени съгласно действащото законодателство, по силата на индивидуални или колективни трудови договори. Обикновено възнагражденията се делят на основни и допълнителни. Основното възнаграждение има персонален характер спрямо конкретната длъжност, а към допълнителните се отнасят плащанията за вътрешно заместване, съвместителство, полагането на нощен и извънреден труд, платен отпуск, икономии от горива, гуми, бонуси и други, спрямо вътрешните правила за работна заплата в транспортното дружество.

Ползването на отпуск е право, което е нормативно уредено в Кодекса на труда. В случай, че то не е упражнено в рамките на отчетния период, транспортното дружество би следвало да задели като разходи и начисли под формата на компенсируеми отпуски към момента на съставяне на финансовия си отчет. В следващи периоди потреблението на натрупания отпуск се разпределя единствено като намаление, но на задължението на транспортното предприятие към персонала по компенсируем отпуск. Разходът е зачетен за периода, към който е възникнал в рамките на отчетната година.

Съгласно изискванията на Международен счетоводен стандарт (МСС) 19 „Доходи на наети лица“ транспортните фирми трябва да начисляват провизии – краткосрочни и дългосрочни към персонала и признават задължения за обезщетения при пенсиониране. Ежегодно изчисленията се правят от лицензиран актюер на база на кредитния метод на прогнозните единици.

Обезщетенията при напускане на работа, при трудови злоупотреби, преместване, уволнение, за неизползван платен годишен отпуск и други, имат характер на разходи за уреждане на взаимоотношенията на персонала с транспортното дружество за причинени вреди или пропуснати ползи, но въпреки това се начисляват като разходи за заплати (възнаграждения).

- Разходи за социални осигуровки и надбавки (придобивки). В тази категория разходи освен разходите за осигуровки, свързани с вложения жив труд в градския пътнически транспорт, активна роля заемат и т. нар. социални разходи. Социалните разходи са предварително договорени между синдикалните организации и работодателя и са придобили свое-

то писмено изражение в колективен трудов договор и допълнителни споразумения за социално сътрудничество.

Разходите за социална дейност са част от разходите на дружеството. Към тях се отнасят:

- сумите, които се изплащат за храна на персонала;
- за лекарства, ваксини и медицинско обслужване;
- поддържане на ползвани от персонала почивни станции, след приспадане на приходите от тях;
- социални помощи на персонала в т.ч. за продължително боледуване и еднократни помощи при раждане или осиновяване на дете;
- други.

Право на социални придобивки имат всички работници и служители, които са заявили и отговарят на условията за тяхното получаване.

Към разходите за осигуровки се отнасят начислените суми за социални и здравни осигуровки, за допълнителни задължителни, както и начислените суми за фонд „Безработица“. Размерът на осигурителните вноски за фондовете за държавно обществено осигуряване са регламентирани в Закона за бюджета на държавното обществено осигуряване. В този закон е определен минималния и максималния месечен размер на осигурителния доход, както и разпределението на осигурителните вноски между осигурени и осигурители. Осигурителните вноски за фонд „Трудова злополука и професионална болест“ остават за сметка на транспортното дружество – осигурител. Върху средствата за социални разходи, давани периодично или постоянно на лицата се дължат осигурителни вноски в размера за фонд „Пенсии“ и ДЗПО.

• Финансови разходи, включват:

- Разходи за лихви – лихви по краткосрочни редовни и просрочени заеми в левове и валута, лихви по дългосрочни редовни и просрочени заеми в левове и валута, лихви по дългове свързани с дялово участие, лихви по договори за финансов лизинг, лихви по неизплатени заплати в срок, отрицателни разлики от операции с инвестиции и инструменти
- Отрицателни разлики от промяна на валутните курсове;
- Други разходи по финансови операции.

Към последните попадат например платени банкови такси и комисионни.

• Други разходи. Всички разходи, които не попадат в някоя от по-горните категории. По-подробно това са разходите за данъци по Закона за корпоративно подоходно облагане, служебни пътувания и командировки в страната и чужбина, униформено облекло, представителни разходи, посрещане на делегации, участия в съвещания, обучение и квалификации на персонала, санкции и глоби по държавни вземания, неустойки

по търговски договори, карти на членове на семейството работещи в транспортното дружество, липса на активи за сметка на транспортното дружество, неамортизираната част от дълготрайни материални активи и други.

Разходите от последващи оценки на активи възникват при обезценка и преоценка на дълготрайни материални и нематериални активи, стоково-материални запаси, вземания. В случай, че възстановимата стойност на актива се е изменила под балансовата му стойност, това изменение се отчита като загуба от обезценка и следва да се признае за текущ разход за дейността в частта „други разходи“.

Разходи за спомагателна дейност

Спомагателна е дейността, която е неделима от основната и възниква с цел нейното подпомагане. Такава е дейността на ремонтно-механичните цехове, вътрешни транспортни звена, дейности със социално-битов характер и други.

Накратко дейностите, които се считат за спомагателни в градския автобусен транспорт, се отъждествяват със сервизна (ремонтна) дейност. В тях се реализира невестествена продукция, т.е. извършват се услуги. Тези услуги могат да се извършват и за външни предприятия и лица извън системата на транспортното дружество. Разходите за спомагателните дейности се отчитат в групи и се калкулират по посочената схема:

- разходи за материали;
- разходи за външни услуги;
- разходи за амортизации;
- разходи за заплати;
- разходи за осигуровки и надбавки;
- други разходи.

При условие, че спомагателната дейност служи за подпомагане на основното производство се отчитат единствено основните производствени разходи. Ако се осъществяват външни за системата на транспортното предприятие услуги, то тогава се прибавят и набраните допълнителни разходи като така се формира пълната себестойност на услугата.

Разходи за организация и управление или наричани още административни разходи

Като разход от групировката на разходите с функционално значение това са разходи, свързани с общата реализация, организация, обслужване и управление на транспортното дружество. Към тези разходи се отнасят:

- разходите за организация и управление на структурните звена на транспортното дружество;
- разходите за организация и управление на цялото транспортно дружество;
- разходи на спомагателните дейности, свързани с организационно-управленски характер;
- признаване в текущия период на части с организационно-управленски характер, третиращи като разходи за бъдещи периоди;
- други разходи, диктувани от ръководството, имащи текущ характер, които приспадат приходите от дейността.

Аналитичното водене на тези разходи може да бъде по цехове, служби, отдели и по видове разходи.

За целите на финансовия анализ тези разходи са съставна част за изчисляване на пълната (завършената) себестойност на транспортна продукция.

Разходи за опазване на околната среда

Това са такива разходи, които са свързани с участието и изпълнението на екологични проекти, съгласувани със съответните държавни органи.

Към разходите за опазване на околната среда могат да се пречислят следните разходи:

- придобиване на дълготрайни материални активи за опазване на околната среда;
- придобиване на дълготрайни нематериални активи за опазване на околната среда;
- разходи за възстановяване (регенеративни) за околната среда.

Тези разходи, водещи до опазване, възстановяване и подобряване на околната среда и живота и дейностите на човечеството се зачитат за текущи или за периода, през който са направени.

Към екологичната разходна рамка не се пречисляват платените санкции за нарушение на екологичното равновесие заедно с таксите за замърсяване за превишение над допустимите норми. Тези разходи се отчитат като текущи разходи.

Разходи за бъдещи периоди или предплатени разходи

Това са разходите, които се извършват през отчетния период, но се признават за текущи в следващи отчетни периоди. Разходите за бъдещи периоди са свързани с отлагане на разхода, с цел получаване на приход или изгода през следващи отчетни периоди. В транспортното дружество разходите за бъдещи периоди включват:

- разходи за външни услуги, в т.ч. абонаменти, застраховки и др.;
- разходи за материали.

Най-често типичен пример за отлагане на разхода за материали са разходите за външни гуми. Те се разсрочват за срок от 24 месеца, който съвпада обикновено с пълната гаранция на производителя. Всеки месец се зачита като текущ разход една двадесет и четири четвъртина. Като аналогично в случай на брак или други обстоятелства, водещи до свалянето им от отчет ще пренесат пълната (остатъчна) стойност за фиксирания период.

- Други разходи.

Експлоатационни разходи

Експлоатационните разходи формират по-голямата част от разходите за дейността на транспортното дружество. По своята същност те се делят на постоянни разходи и променливи разходи:

- Постоянни разходи. Самото наименование постоянни разходи подсказва, че това са разходи, които не би следвало да варират вследствие промяна в обема на производство или още фиксирани разходи. На практика се оказва, че постоянните разходи зависят от стабилността на фирмата, от цените на ресурсите, а оттук и от обема на производство или те не са толкова постоянни. Постоянните разходи за дейността в градския пътнически транспорт са:
 - Разходи за материали:
 - канцеларски материали и консумативи;
 - текущи разходи за материали, които не подлежат на капитализиране;
 - предпазни средства;
 - работно облекло;
 - топлоенергия и електроенергия;
 - други разходи за материали.
 - Разходи за външни услуги.
 - Разходи за персонала.
 - Разходи за амортизации.
 - Други оперативни разходи.
- Променливи разходи. Променливите разходи са разходи, които варират спрямо обема на производството в права връзка. Това са разходи, които са изразходвани за поддръжка и управление на производството.

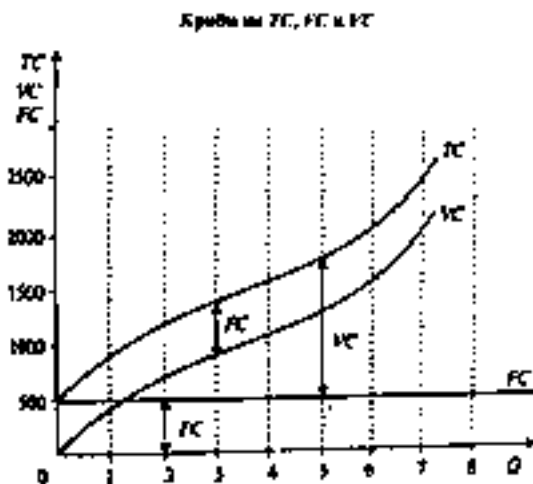
Променливите разходи намаляват, съблюдавайки икономия (абсолютна и относителна) на материали и суровини, трудови ресурси, в резултат на модернизация и използване на иновативни технологии. В реалната стопан-

ска практика по-често се създават условия за увеличение на променливите разходи, те се дължат например на увеличение на обема на производство, регресивно увеличение вследствие на прекомерно разходване на ресурсите, което от своя страна действа само в посока ръст на променливите разходи без да се променя величината на производството.

В градския пътнически транспорт такива променливи разходи са разходите за материали и суровини, свързани с обслужването на подвижния състав:

- горива, масла, антифриз, подобрители и други гориво-смазочни материали;
- резервни части и материали за техническа поддръжка.

Като част от микроикономическата теория икономическата активност на постоянните и променливите разходи на транспортната фирма, могат да бъдат представени графично (фигура 1).



Източник: Спасов, Пашов (2007, с. 161).

Фигура 1: Криви на общите, постоянните и променливите разходи на транспортната фирма

Така общите разходи се представят като сбор от постоянните и променливите разходи:

$$TC = FC + VC \quad (1)$$

TC – общи разходи на транспортната фирма;

FC – постоянни разходи на транспортната фирма;

VC – променливи разходи на транспортната фирма.

На фигура 1 общите разходи са представени като сума от постоянните и променливите. Разликата между кривите ТС и ВС определя размера на FC, а разстоянието от кривата на ТС до хоризонталната линия на FC определя размера на VC при всяко количество на продукцията (Спасов, Пашов, 2007, с. 161-162).

Според аналитичността на транспортната себестойност и поддръжка, разходите могат да се групират:

- В зависимост от спецификата и характера на транспортното производство. Например в транспортното стопанство за отделните дейности като сервизиране, аварийно-възстановителни работи, обслужване на газови съоръжения и компресори за компресиран природен газ, измиване и почистване на превозните средства и други разходите за консумативи, материали и препарати съответно са различни.
- В зависимост организацията на дейността. Последователността и дефинираните работни правила, внесените подобрения или неотчетените пропуски при използването на производствените фактори, намират различен израз и в разходите. Възприетата вътрешна организация локално от транспортното дружество носи доказана във времето икономическа ефективност. Например в едно автобусно поделение определена длъжност може да съвместява няколко длъжности в друго автобусно поделение, по-конкретно работник в склад за гуми може едновременно да е работник в склад и на работно облекло, и на канцеларски материали.
- В зависимост от типа на производство. Тук транспортното производство е разделено на масово и извън масово или още обществен и специализиран превоз на пътници. Оценката и отчитането на разходите се осъществява по различни начини.
- В зависимост управленските способности и потребности. Различните ръководители, бригадири, експерти, специалисти, технолози в едно транспортното дружество е допустимо да организират или да подпомогнат отчитането на разходите не по идентичен начин.

Според условията на участие в транспортния продукт, тук са:

- Преки – разходи, които още в момента на възникването им е възможно да се посочат към кой транспортен продукт принадлежат.
- Косвени или непреки – разходи, които в момента на възникване не могат директно да се причислят към конкретен транспортен продукт. Това са още общопроизводствени или общотехнологични разходи, които могат да бъдат разграничени на някаква база.
- Административни или разходи по организация и управление и продажби – макар че тези разходи могат да се отнесат към обхвата на косвените разходи, те са посочени отделно от гледна точка на техния струк-

турен характер. Решението за отделното им представяне се дължи и на разделението, че те участват при създаването на транспортния продукт за сметка на печалбата. Процесите и дейностите между тези две групи разходи в тази категоризация сочат, че първите са сравнително постоянни, докато вторите са обвързани по-скоро с обема на извършената работа.

Според фазите на икономическата дейност, разходите могат да се намират в следните фази:

- Фаза на „Снабдяване“ – основен идентификатор за анализ на финансовата ефективност на разходите е именно тази фаза. Изключителната компетентност и изпълнението на стартовата фаза определят обективната оценка на разходите в следващите фази.
- Фаза на „Производство“ – в тази фаза чрез разходите се дава потвърждение не само за ефективно, но и за ефикасно и икономично производство на транспортния продукт от г.т. на себестойността и издръжката на транспортното предприятие.
- Фаза на „Реализация“ – това са разходите в последната фаза и са свързани с процедурата по продажба на транспортния продукт. За да се ограничат екстремни колебания в разходите е необходимо да се ситуират отделни центрове на дейност и отговорности по реализация на транспортните продукти.

Разходи по структурни звена, които могат концептуално да се отъждествят с разходни ядра.

Такава групировка е кратко обобщаваща от гледна точка организационните специфики за транспортната дейност. Разходните ядра в транспортното дружество са ясно обособени и обикновено заложили в устройствения правилник и прилежащите към него организационни структури на дружеството, в зависимост основната, спомагателната дейност и управлението. Организацията, реда и функционалната особеност на разходните ядра е с относителна самостоятелност, като те носят отговорност за финансовото състояние на транспортното дружество и би следвало да не допускат неблагоприятния при изпълнение на своята дейност и релативното завършване на стопанския процес. Съгласно утвърдената вътрешна нормативна уредба би могло да има известно препокриване на тази класификация с класификацията по фазите на икономическата дейност.

Разходните разпределения, направени дотук са с най-широко приложение в транспорта, но разбира се биха могли да се представят и добавят и други към тях. Авторът се надява предложената разходна класификация да е един добър фундамент за оценка, анализ, контрол и управление на риска при осъществяване на конструктивната финансова дейност в транспорта.

Анализ на структурата, динамиката и счетоводното отчитане на постоянните и променливите разходи в градския автобусен транспорт

Постоянните и променливите разходи са основополагащо перо за бизнес планирането и определянето на икономическата рамка на транспортното предприятие – превозвач по предварително зададена транспортна схема за осъществяване на обществен превоз на пътници.

Обществен превоз на пътници (ОПП) се определя като услуги за превоз на пътници от общ икономически интерес, предоставяни на обществеността регулярно и на недискриминационна основа (§ 1 от ДР, параграф 12 на Наредба № 2 от 15 март 2002 г. за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми за осъществяване на обществените превози на пътници с автобуси (загл. изм. – ДВ, бр. 44 от 2011 г.) при договорени условия и срокове.

От една страна, постоянните и променливите разходи, съответстващи на всяка от дейностите, която се извършва, за целите на анализа са съотнесени в рамките на изпълнението на ОПП, както и за дейности извън обхвата на ОПП. От друга страна, това са разходите по елементи, реализирани от транспортния превозвач, стандартизирани и насочвани в едно от двете направления – „Постоянни“ или „Променливи“ по аналитични счетоводни сметки, включени в индивидуалния счетоводен сметкоплан.

Отчитане на постоянните и променливите разходи чрез счетоводен способ

С помощта на счетоводния инструментариум се създава възможност за калкулация и родова систематизация на постоянни и променливи разходи на транспортния превозвач.

В постоянните разходи за дейността в обхвата на ОПП, т.е. постоянни разходи за дейността „Масов градски транспорт“ (МГТ) аналитичните направления – „Постоянни“ от аналитичната оборотна ведомост за синтетични сметки – „Разходи за основна дейност“ и „Разходи за организация и управление“, подсметка „МГТ“, спомагат за правилно отчитане на разходите в разходи за материали, разходи за външни услуги, разходи за персонал, разходи за амортизации и други разходи. Изключение от посочените са разходите за персонала, в тяхното стойностно изражение участва и синтетичната сметка – „Разходи за социална дейност“, в която се отчитат коледни, великденски бонуси и храноден като социални надбавки към основната месечна заработка.

Разпределените постоянни разходи за „Сервизната дейност“ съдържат отново разходи за материали, разходи за външни услуги, разходи за персонал, разходи за амортизации и други разходи, но това са разходите, приклю-

чени в разходно направление – „Разходи за спомагателна дейност“. Записаното изключение в предходния параграф остава валидно и тук.

Правилното калкулиране на постоянните разходи за МГТ означава равенство и засичане с аналитичната оборотна ведомост по аналитичен признак – „Постоянни“ за подсметка „МГТ“.

Постоянните разходи за дейности извън обхвата на ОПП, обхващат най-общо разходите за линии, отдадени на франчайз, специални превози, излетни линии и разходи за други дейности.

Франчайз (или концесии) – държавата възлага извършването на обществени услуги, като част от предоставените права на франчайзополучателя (или концесионера), да се възползва от монополното положение на пазара. Предоставянето на франчайз се извършва чрез публични търгове. Съществуват различни вариации, прилагани в различни държави – отдаване на франчайз на цели транспортни мрежи или части от мрежите (Бакалова, Николова, 2010, с. 208).

В таблица 1 са регистрирани разходи извън обхвата на ОПП, които са в резултат на възлагане на определена линия от градската мрежа, с тълкуване на линия на външен транспортен превозвач, след провеждане на тръжни процедури. Отчитането на тези разходи е изключително сложно и трудоемко. Много често в практиката организацията и реализацията на експлоатационната дейност създава известни затруднения и изисква прилагане на комплекс от пресмятания за набирането на акуратна информация.

Тези разходи обхващат същите групи разходи, включват: разходи за материали, разходи за външни услуги, разходи за застраховки, разходи за амортизации, разходи за персонал, други оперативни разходи и финансови разходи. Хипотетично приемаме, че маршрутното разписание на линия на обществения пътнически транспорт ще се изпълнява само от определени за целта превозни средства. По този начин се предоставя достатъчно ясна формулировка за вложените резервни части, горива, смазочни материали, извършени външни услуги, амортизационни отчисления, разходи за застраховки. Приемаме, че разполагаме с достатъчно количество подвижен състав в оперативен резерв (на разположение), в случай на пътно-транспортни произшествия, непредвидени технически повреди и извън планираните за технически прегледи, обслужвания и ремонти. Приемаме, че финансовите разходи също са строго ограничени, дори и таксите, вследствие на банкови операции по повод уреждания на задължения към контрагенти, могат да се отнесат безпроблемно. С най-голяма комплицираност обаче се оказват разходите за персонала. Кадровата политика често среща неразбиране, критика и упреци – поощрение или наказание е залагането трайно във времеви график на определени водачи да обслужват пътническия градски транспорт

на една единствена линия. Недостигът на водачи в практиката, налага заимстване от тези, заредени в наряда на МГТ. Тук тънкостта на отчитането е в засичането на времето признато на линия и отчислението му до точност в минути от разходите за персонал – заплати и осигуровки. Вследствие на прилаганата технологична мярка възникват много въпроси, например разходът за работно облекло трябва ли да бъде отчислен или размерите му са незначителни и би следвало да се пренебрегнат.

За пресмятането на променливите разходи се изисква по-малко класифициране на информацията, която се свежда до две големи групи (таблица 2). В първата, това са променливите разходи за дейността в обхвата на ОПП, т.е. променливи разходи за дейността “Масов градски транспорт”. Критерий за обработка на счетоводната информация е счетоводния признак – „Променливи“, който е достъпен в хронологичен опис или аналитична оборотна ведомост за избран период. В по-тесен икономически смисъл информацията е ограничена само до разходите за суровини и материали.

Използваната счетоводна порция данни е осчетоводеното дизелово гориво, смазочни материали, природен газ, антифриз, спирт и подобрители и гуми, които се записват на реда – Гориво, масла, антифриз, подобрители и други горивно-смазочни материали.

Във втората група разходи попадат променливи разходи за дейностите извън обхвата на ОПП, в която участват същите разходи както в първата категория, но за излетни линии, специални линии или третиращи като линии на външен превозвач.

На следващия ред – Резервни части и материали за техническа поддръжка се включва потреблението на резервни части, нови, възстановени и не възстановени втора употреба резервни части.

Тук за отчитането, при приемането на горната хипотеза с обслужването на линиите от конкретни превозни средства, водещ е инвентарният номер на возилото. Изписването и влагането на резервни части, зареденото гориво и отчитането на наличното гориво в резервоарите на автобусите се удостоверява със счетоводни документи, вътрешни за предприятието, които съдържат факти и обстоятелства за разходването на материалните запаси за дейности извън обхвата на ОПП.

Разпределение на постоянни и променливи разходи

Разпределението на постоянните и променливите разходи е представено в табличен вид и има за цел да изложи структурата и съдържанието на разходите, заедно с техния измерим характер и производствен произход, по повод изпълнението на транспортната задача за даден отчетен период в изследвано транспортно дружество.

Таблица 1: Разпределение на постоянните разходи за дейността в обхвата на ОПП и извън обхвата на ОПП на структурно звено – поделение на транспортно дружество

ПОСТОЯННИ РАЗХОДИ НА СТРУКТУРНО ЗВЕНО – ПОДЕЛЕНИЕ НА ТРАНСПОРТНО ДРУЖЕСТВО	лв., без ДДС
Постоянни разходи за дейността в обхвата на ОПП, т.е. постоянни разходи за дейността „Масов градски транспорт“	
Разходи за материали	
Канцеларски материали и консумативи	1 078,09
СМР материали	
Работно облекло	271,92
Предпазни средства /Специално работно облекло/	
Топлоенергия и електроенергия	10 341,45
Други разходи за материали	9 648,30
Разходи за външни услуги	
Охрана	3 395,28
По договори за услуги	26 136,97
Текущи ремонти на машини, сгради и съоръжения и превозни средства, използвани за изпълнение на ОПП	74,02
Застраховки	7 845,67
Други разходи за външни услуги	3 711,89
Разходи за персонал	
Заплати	375 464,94
Осигуровки	233 069,87
Разходи за амортизация	154 596,69
Други оперативни разходи	897 413,46
Разпределени постоянни разходи за „Сервизна дейност“	
Разходи за материали	16 116,64
Разходи за външни услуги	1 820,77
в т.ч. Застраховки	513,17
Разходи за амортизация	7 400,13
Разходи за персонал	163 549,82
Други оперативни разходи	2 805,64
Финансови разходи	2 025,71
Постоянни разходи за дейности извън обхвата на ОПП	
Разходи за материали	1 916,80
Разходи за външни услуги	355,00
Разходи за застраховки	0,00
Разходи за амортизация	52 768,64
Разходи за персонал	57 737,46
Други оперативни разходи	525,80
Финансови разходи	
ОБЩО ПОСТОЯННИ РАЗХОДИ	2 030 070,96

Източник: Столичен автотранспорт ЕАД.

Таблица 2: Разпределение на променливите разходи за дейността в обхвата на ОПП и извън обхвата на ОПП на структурно звено – поделение на транспортно дружество

ПРОМЕНЛИВИ РАЗХОДИ НА СТРУКТУРНО ЗВЕНО – ПОДЕЛЕНИЕ НА ТРАНСПОРТНО ДРУЖЕСТВО	лв., без ДДС
Променливи разходи за дейността в обхвата на ОПП, т.е. променливи разходи за дейността „Масов градски транспорт“	
Разходи за материали и суровини	
Гориво, масла, антифриз, подобрители и други горивно-смазочни материали	265 621,60
Резервни части и материали за техническа поддръжка	41 515,38
Променливи разходи за дейностите извън обхвата на ОПП	
Разходи за материали	
Гориво, масла, антифриз, подобрители и други горивно-смазочни материали	11 318,30
Резервни части и материали за техническа поддръжка	669,98
Разходи за външни услуги	
Разходи за персонал	
Други оперативни разходи	
Разходи за амортизация	
ОБЩО ПРОМЕНЛИВИ РАЗХОДИ	319 125,26

Източник: Столичен автотранспорт ЕАД.

Анализ на структурата и динамиката на постоянни и променливи разходи

Анализът на резултатите от разпределение на разходите в експлоатационното поделение е част от финансовия анализ на предприятието. Използваните данни са за двугодишен период и дават сравнително обективна представа за хоризонтален анализ на разходите и техните прилежащи аналитичности.

Таблица 3: Показатели на структурата и динамиката на постоянните разходи на структурно звено – поделение на транспортно дружество за 2018 – 2019 г.

Показатели	2018		2019		Отклонение		Темп на промяна, %
	хил. лв.	тегло, %	хил. лв.	тегло, %	хил. лв.	тегло, %	
1	2	3	4	5	6	7	8
Общо постоянни разходи, в това число:	17117	100	22272	100	5155	-	130,11
Постоянни разходи за дейността в обхвата на ОПП							
Разходи за материали	616	3,60	663	2,98	47	-0,62	103,24
Канцеларски материали и консумативи	31	0,18	47	0,21	15	0,03	151,61
СМР материали							
Работно облекло	8	0,04	83	0,37	75	0,33	1037,50
Предпазни средства /Специално работно облекло/	1	0,00	1	0,01		0,01	
Топлоенергия и електроенергия	315	1,84	281	1,26	-34	-0,58	89,21
Други разходи за материали	262	1,53	252	1,13	-10	-0,40	96,18
Разходи за външни услуги	1083	6,33	1147	5,15	64	-1,18	105,90
Охрана	127	0,75	141	0,63	13	-0,12	111,02
По договори за услуги	400	2,34	511	2,29	111	-0,04	127,75
Текущи ремонти на машини, сгради и съоръжения и превозни средства, използвани за изпълнение на ОПП	76	0,44	87	0,39	10	-0,05	114,47
Застраховки	344	2,01	275	1,23	-69	-0,77	79,94
Други разходи за външни услуги	135	0,79	134	0,60	-2	-0,19	99,25
Разходи за персонал	10642	62,17	13355	59,96	2713	-2,21	125,49
Заплати	6900	40,31	8877	39,86	1977	-0,45	128,65
Осигуровки	3742	21,86	4478	20,11	736	-1,76	119,66
Разходи за амортизация	3004	17,55	4970	22,32	1966	4,77	165,44
Други оперативни разходи	62	0,36	233	1,04	171	0,68	375,80
Постоянни разходи за „Сервизна дейност“							
Разходи за материали	417	2,44	485	2,18	67	-0,26	116,30

Продължение

1	2	3	4	5	6	7	8
Разходи за външни услуги	10	0,06	22	0,10	12	0,04	220,00
В т.ч. Застраховки							
Разходи за амортизация	79	0,46	83	0,37	5	-0,09	105,06
Разходи за персонал	1172	6,85	1284	5,77	112	-1,08	109,56
Други оперативни разходи	4	0,02			-4	-0,02	
Финансови разходи	25	0,15	28	0,14	3	-0,01	112,00
Разходи за материали							
Разходи за персонал	2	0,01			-2	-0,01	

Източник: Авторска, въз основа на данни от Столичен автотранспорт ЕАД.

От таблица 3 се вижда, че най-голям дял от постоянните разходи заемат разходите за персонала – за 2018 г. са 62,17%, за 2019 г. са 59,96%. Въпреки че разходите за персонала имат нарастваща тенденция, като относително тегло от постоянните разходи на годишна база те са с отклонение 2,21%. За дейностите, свързани със „Сервизна дейност“ отново разходите за персонала са с най-голям дял.

На второ място процентно проявление имат разходите за амортизация от 17,55% за 2018 г. на 22,32% за 2019 г. Тук забелязваме възходяща динамика на разходите или темп на промяна от 165,44 %.

На трето място са разходите за външни услуги за 2018 г. – 6,33% и за 2019 г. – 5,15%, от които най-голям дял имат договорите за услуги и застраховки. Въпреки абсолютното увеличение на тези разходи през следващия отчетен период, постигнатото относително число, спрямо общите постоянни разходи е с разлика от 1,18% намаление и темп на отклонение 105,90%.

Анализът на динамиката на постоянните разходи позволява да бъде направен извода, че въпреки нарастването с 130,11% за година, обемът на постоянните разходи в същото време е компенсирало с по-ефективно управление на аналитичните елементи в извършените разходи.

За по-добра визуализация разпределението на постоянните разходи е представено на фигура 2.



Източник: Авторска, въз основа на данни от Столичен автотранспорт ЕАД.

Фигура 2: Постоянни разходи на структурно звено – деление на транспортно дружество за 2019 г.

Следващ инструмент за наблюдение и анализ са променливите разходи (таблица 4).

Таблица 4: Показатели на структурата и динамиката на променливите разходи на структурно звено – деление на транспортно дружество за 2018 – 2019 г.

Показатели	2018		2019		Отклонение		Темп на промяна, %
	хил. лв.	тегло, %	хил. лв.	тегло, %	хил. лв.	тегло, %	
1	2	3	4	5	6	7	8
Общо променливи разходи, в това число:	6351	100	6534	100	183	-	97,20
Променливи разходи за дейността в обхвата на ОПП							
Гориво, масла, антифриз, подобрители и други горивно-смазочни материали	5290	83,29	5752	88,03	462	4,74	91,97
Резервни части и материали за техническа поддръжка	1060	16,69	782	11,97	-278	-4,72	135,55
Променливи разходи за “Сервизна дейност”							

Продължение

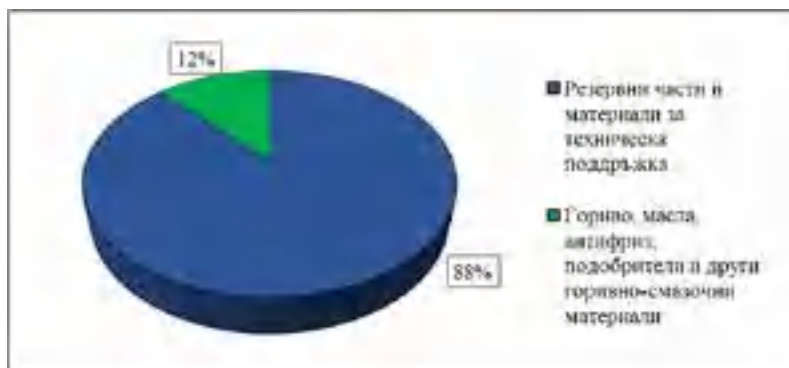
1	2	3	4	5	6	7	8
Гориво, масла, антифриз, подобрители и други горивно-смазочни материали	1	0,02			-1	-0,02	
Резервни части и материали за техническа поддръжка							

Източник: Авторска, въз основа на данни от Столичен автотранспорт ЕАД.

Както следва от таблица 4 динамиката на променливите разходи за периода 2018 – 2019 г. е с доста интересна устройствена схема. Докато разходите за горива, масла, антифриз, подобрители и други горивно-смазочни материали са реагирали в посока увеличение с 4,74%, разходите за резервни части и техническа поддръжка проявяват сходно изменение, но с отстъпление от 4,72%.

Стойностите на променливите разходи извън обхвата на ОПП, разглеждани не само в изследвания период, а хронологично във времето след месец юли 2016 г. са с хаотични проявления и дори могат да бъдат определени като незначителна величина за оценка.

Успоредно с табличното описание на променливите, разходите са представени и графично.



Източник: Авторска, въз основа на данни от Столичен автотранспорт ЕАД.

Фигура 3: Променливите разходи на структурно звено – поделение на транспортно дружество за 2019 г.

На фигура 3 е показан относителния дял на разходите, формиращи най-общо променливите разходи. За 2019 г. реализираните разходи от експлоатационното поделение са две големи групи – разходи за горива, масла, ан-

тифриз, подобрители и други горивно-смазочни материали с 88% и около 12% остават за разходите за резервни части и материали за техническа поддръжка.

Разпределението, структурата и динамиката на разходите са пресечна точка на факторния анализ на печалбата, организационната рентабилност и икономическата ефективност на транспортното предприятие.

Емпиричен анализ на разпределението на постоянни и променливи разходи в градския автобусен транспорт

Проектиране и статистическа обработка на информацията

В процеса на обработка на данните за емпиричния анализ използван като софтуерен инструмент IBM SPSS Statistics за статистическа обработка, свързана с кодиране, претегляне и оценяване на събраните данни. Използваните данни са от един източник и не е необходимо да се пристъпва към тяхното агрегиране. Избраният референтен период от време е ноември 2017 – октомври 2020 г. с използване на месечни данни или общо 36 месеца.

Дефиниране на рамка на генералната съвкупност и извадката

За целите на статистическия анализ, дефинирането на генералната съвкупност е в зависимост от характеристиките и типа на изучаваните явления и обекти. В настоящия емпиричен анализ, дефинирането е фокусирано върху градските пътнически автобусни превози в град София. Обект на изследване е Столичен автотранспорт ЕАД. В случая посочените данни са събрани на принципа на изчерпателно наблюдение, процедури по калкулиране и допълнителни собствени изчисления за едно от трите автобусни транспортни поделения на Столичен автотранспорт ЕАД – поделение Дружба. Предимство на използваната база данни е, че в нея попадат единици, контролиращи влиянието на факторите, като например материално-техническа база, географско разположение (в експлоатационния план на поделението са вписвани за обслужване предимно градски линии), нов облик на подвижния състав, относително добра кадрова обезпеченост и други. Поделение Дружба е „най-младото“ поделение, но не от г.т. на времето от неговото създаване до днес, а от г.т. на заетите лица от персонала както в основната, така и в спомагателната дейност и управленския екип. Недостатък е, че въпреки преимуществото пред останалите две поделения да е най-новия автопарк, той е с най-голяма разнородност, което създава затруднения при обслужване, сервизиране, ниска възможност за комбинираност и заменяемост на резервни части, консумативи и материали, нужда от висока степен на механизация на

транспортно-организационните процеси и високо покритие и готовност от страна на снабдителната дейност.

Обем на извадката и избор на статистически метод за анализ

Обемът на извадката е достатъчно голям и е признак за по-малка грешка при оценка на генералната съвкупност. Наличието на голям брой заети лица (над 500 човека), дълготрайни нематериални и материални активи, в т.ч. подвижен състав (над 150 превозни средства – в началото на изследвания период са 156 и 188 са превозните средства в края на изследвания период), извършени пътнически превози, движение на материални ресурси и суровини, са предпоставка за постигане целите на анализа. Моделът на вероятност е диаметрален на модела на риска. Определеният допустим риск за грешка е от 5%, което означава, че съвкупната гаранционна вероятност се определя на 95%.

Изхождайки от теорията и практиката за общоприети предпочитания при избор за статистически анализ и моделиране на зависимости и поставеното задание е приложен регресионен анализ.

Задача пред автора и емпирични данни

Авторът на настоящата студия си поставя за задача да оцени как изпълнението на зададената транспортна задача оказва влияние върху разпределението на разходите – постоянни и променливи. Изследвано е влиянието на факторната променлива по отделно върху всяка от двете зависими резултативни променливи. Както бе споменато, за да бъде постигнато измерване на влиянието, най-подходящият за целта модел е регресионният анализ.

Стъпки и анализ на получените резултати

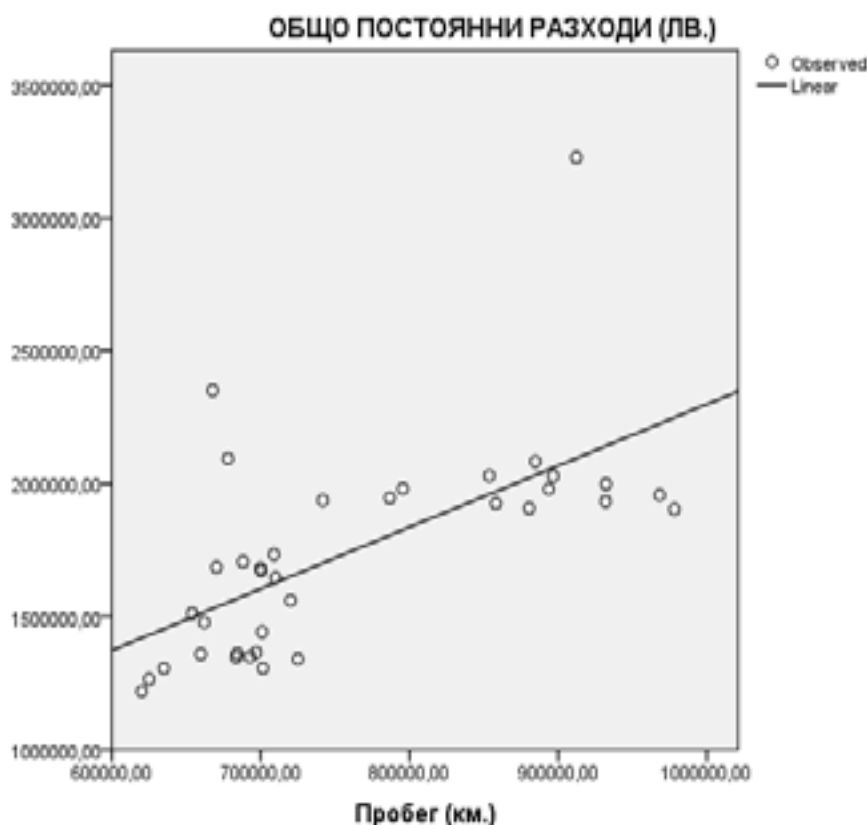
За целите на изследването е приложен еднофакторен регресионен анализ за получаване на коректни резултати при изучаване на постоянните разходи. Алгоритъмът на изследването е да се провери, първо, дали съществува връзка между двете променливи, и второ, ако съществува такава връзка, да се определи нейната сила с коефициента на корелация.

В хода на изследването се потвърди, че всички математически модели са адекватни, т.е. подходящи. Авторът е възприел линейният като най-удобен за използване (фигура 4).

Полученият коефициент на корелация показва, че степента на връзката между изпълнената транспортна задача и постоянните разходи е средно зависима. По-нататък въз основа на коефициента на детерминация може да се направи извода, че промяната в постоянните разходи е в зависимост от промяната в изпълнението на транспортната задача. Изчисленият коефици-

ент на детерминация показва, че 40,8% от постоянните разходи зависят от извършения пробег.

Оценената стойност на регресионния коефициент пред променливата постоянни разходи е основание да се твърди, че при увеличение на отчетения пробег от експлоатационното поделение с 1 км., постоянните разходи ще нараснат с 2,31 лв. Казано по друг начин, на всеки 100 км., постоянните разходи ще се увеличат с 231 лв. При риск за грешка от 5% е направена проверка с емпиричната характеристика на F–критерия, който е над 23 пъти по-голям от грешката, т.е. оценката на оценената дисперсия на променливите разходи е над 23 пъти по-голяма от дисперсията на грешката.



Източник: Авторска, въз основа на данни от Столичен автотранспорт ЕАД.

Фигура 4: Линеен модел за оценка на зависимостта между постоянните разходи и пробега

В резултат от направения анализ може да се формулира общата постановка при моделиране на връзката между променливите разходи и изпълнението на транспортната задача, в която се установи наличие на *мултиколинеарност*. Казано с други думи, при обследване на корелационната матрица резултатите показват, че връзката между променливите разходи и пробега е мултиколинеарна.

Наличието на мултиколинеарност на оценяваните регресионни коефициенти води до тяхната неефективност в хода на анализа или по-скоро те не са толкова надеждни. Поради тези обстоятелства са изчислени допълнително верижни индекси на двете величини за провеждане на регресионния анализ.

След трансформиране на данните за емпиричното изследване и прилагане на регресионния анализ, първото което прави впечатление е, че с изключение на квадратичния и кубичния модел, всички са подходящи. Изследването продължава с линейния регресионен модел.

Коефициентът на детерминация дава информация за това каква част от разликите в променливите разходи се дължат на пробега. При този модел коефициентът на детерминация е 11,60%, от което следва извод, че едва 11,60% от изменението в променливите разходи се дължи на изменението в отчетения извършен пробег.

В заключение, при използването на регресионния модел влиянието на факторната променлива не е достатъчно силно, за да изясни влиянието върху резултативната променлива.

Представените емпирични резултати и тяхната графична интерпретация дават основание да се обобщи, че съществува интензивност на разпределението на разходите при осъществяване на транспортната дейност. На един следващ етап, емпиричните резултати от базовия период и добавянето на нови данни ще бъдат композирани в модел за прогнозиране със стабилно и предсказващо значение.

Насоки за подобряване на финансовото състояние на градските автобусни превози

По-продуктивен транспортен продукт може да бъде произведен чрез изменчивост и преразпределение на ресурсите с оптимална „грижа“ за разходите. Това предполага преглед и трансформация на транспортния процес, наред с вътрешно-организационни промени, така че да се обезпечи най-доброто функциониране на обществената услуга за гражданите.

Едно приложимо решение не само в посока на оптимизация на разходите, а и модификация на финансова устойчивост на предприятията за градски автобусни превози, е например „знанието за пробега“. Контролирана възмож-

ност за изпитване е доколко вземащите решение използват това знание за реакция и подобряване на настоящите резултати. Тук възникват няколко изследователски въпроса, които трябва да бъдат разглеждани при намирането на правилните насоки с поставяне на предварителните условия за подобрене.

Разбира се, колкото по-малък е отчетеният пробег за постигането на плановите транспортни задачи, толкова по-забележителна ще е автономността на разходите. При равни други условия, това води до висока еластичност на предлагане на транспортната услуга, което дава конкурентно предимство на транспортното предприятие и отзивчиво допринася в отчета за доходите му.

С признаване, че намалението на пробега е резултат от прецизен контрол върху финансова отговорност, на свой ред намалението на технологичния пробег се влияе от оперативното осигуряване и броя на извежданите и пусканите коли, с които се работи на месечна база. Но въвеждането на едно превозно средство за изпълнение на транспортната задача при двусменен режим, заложен по разписание, води до повишаване на риска от по-чести аварии на подвижния състав, съответно до по-високи разходи за поддръжка. Препоръчителен начин за редуциране на технологичния пробег е преките договаряни технически обслужвания на техника, която е под гаранция, да се извършват на място по гаражи, а не в локации на поддържащите сервиси. В реалната среда специфичен и нередък случай е рискът от необявени пътно-транспортни произшествия и прикритите щети.

Върху празния пробег влияе отново оперативното осигуряване и броя на колите. Също така разписанията и точките за включване на превозните средства. Идея за подобрене на финансовата устойчивост е актуализиране на разписанията спрямо конкретната ситуация (намаляване, увеличаване на колите на линия), както и фокусиране върху броя на аварията, т.е. техническо състояние на подвижния състав, водещи до принудителното прибиране на автобуси от обслужвана линия.

Финансовото управление е насочено към бдителност по отношение реализирането на разходи, но по-интересно е, че минимизиращият действителен пробег е в тясна хармонизация с измерването и прогнозирането на емисиите на CO₂. Както се вижда, възможността за подобрене чрез пробега има синергетичен ефект и може да се позиционира не само като оперативна, но и като стратегическа цел за транспортната фирма.

Важна насока е активното доразвиване на предприетата инвестиционна политика, заедно с участието и изпълнението на програми и проекти за обновяване на превозните средства в автобусния транспорт. Съществена мярка за намаляване потреблението на гориво, с по-висока възпроизводимост на разходите, е намаляване експлоатацията на превозни средства с дизелово гориво и замяната им с CNG или електрически.

Между транспортните автобусни поделения неупражнена опция е споделеното ползване на оперативен резерв водачи. По този начин би се постигнало по-пълноценно разпределение на работното им време, при недостиг на същите в останалите поделения. Регулациите на работното време по отношение на извънредния труд, също не трябва да бъдат пренебрегвани, поради факта, че анализът на разходите отчете като най-голямо перо заемат разходите за персонала. Незабавна възвръщаемост на инвестициите би имало въвеждането на автоматизирано обслужване на човешките ресурси, за по-добро планиране динамиката на транспортното задание, например при изготвянето на сменния график на водачите на МГТ. Допълнителна бележка тук е ограничаване на риска от ръчни грешки, което води до подобрене на дългосрочната ефективност. Оптимизацията на работния процес не означава драстични промени, а корекции при възможност и там където са допустими. Следването на тези стъпки ще помогне за намаление на разходите и по същество представлява прогресиращо функционално състояние, при което транспортната компания е финансова рентабилна.

Заслужава да се отбележи и причинно-следствена връзка, която преминава от насърчаване към крайно обобщение, а именно осъществяване на навременното сервизиране. Икономическият ефект може да се смекчи с въздействието върху прибирането на автобуси от линия за технически неизправности.

Заклучение

Общественият превоз на пътници е услуга за превоз от общ икономически интерес, която предоставя на обществеността регулярен градски транспорт. Транспортните компании извършват различни по вид разходи, свързани с основната и спомагателната им дейност. Често възникването, надеждното определяне и признаването на разходите се допуска при условия и процедури за възлагане на договорни и извъндоговорни задължения. Постоянните и променливите разходи са основополагащо перо за бизнес планирането и определянето на икономическата рамка на транспортното предприятие – превозвач, по предварително зададена транспортна схема за осъществяване на обществен превоз на пътници. Анализирането потока на разходите е от съществено значение, както за определяне на себестойността на транспортния продукт, така и за подобряване на финансовия резултат.

Осъщественият анализ на постоянните разходи в Столичен автотранспорт ЕАД, показва, че най-голям дял заемат разходите за персонал, следвани от разходите за амортизация и разходите за външни услуги. По отношение на променливите разходи се наблюдават високи стойности на разходите за горива, масла, антифриз, подобрители и други горивно-смазочни материали, както и на разходите за резервни части и техническа поддръжка.

Емпиричният анализ на разпределението на постоянни и променливи разходи в градския автобусен транспорт, чрез регресионен анализ, установява средна зависимост между изпълнената транспортна задача и постоянните разходи, поради което промяната в постоянните разходи е в зависимост от промяната в изпълнението на транспортната задача, като увеличението на отчетения пробег води до увеличение на постоянните разходи. В процеса на емпирично изследване не се установи статистически значима връзка между променливите разходи и изпълнението на транспортната задача.

Насоките за подобряване на градските автобусни превози, изведени на база теоретичния обзор и емпиричното изследване, включват:

- Контролиране и редуциране на технологичния пробег. Колкото по-малък е отчетеният пробег за постигането на плановите транспортни задачи, толкова по-забележителна ще е автономността на разходите. При равни други условия, това води до висока еластичност на предлагане на транспортната услуга, което дава конкурентно предимство на транспортното предприятие.
- Актуализиране на разписанията, спрямо конкретната ситуация, чрез намаляване/увеличаване броя на автобусите.
- Намаляване потреблението на гориво, чрез замяната му с екологично. Минимизираният действителен пробег е в тясна хармонизация с измерването и прогнозирането на емисиите на CO_2 .
- Активно доразвиване на прилаганата инвестиционна политика от страна на транспортното предприятие, както и участие и изпълнение на различни проекти, финансирани от европейски и национални фондове.
- Споделено ползване на оперативен резерв водачи между отделните автобусни подразделения, което ще позволи оптимално организиране на работния процес при недостиг на водачи в различните подразделения.
- Въвеждане на автоматизация в част от дейностите за намаляване на разходите за персонал и избягване на риска от грешки.

Подобряването на управленските решения, свързани с разпределяне на разходите, довежда до повишаване на финансовия резултат и постигане на финансова устойчивост в градските автобусни превози. Изменчивостта и преразпределението на ресурсите с оптимална „грижа“ за разходите е предпоставка за създаване на по-продуктивен транспортен продукт и ефективност при предоставяната обществена услуга на гражданите. Оптимизирането на работните процеси и дейности там където са допустими, ще доведе до редуциране на разходите, което ще осигури рентабилност на транспортната компания.

Въпреки че изведените насоки за подобряване дейността на градските автобусни превози са направени по отношение на конкретно транспорт-

но предприятие, а именно – Столичен автотранспорт ЕАД, то изследването на разходите и разпределението им, като основен елемент в разходния сценарий, позволява използването им от транспортни предприятия в национален контекст, поради факта, че предложените решения се основават на съществуващи към момента добри практики.

Използвана литература

- Бакалова, В. (2012). Финансов анализ на транспортната фирма, ИК-УНСС, София. (Bakalova, V., 2012, Finansov analiz na transportnata firma, IK-UNSS, Sofia).
- Бакалова, В., Николова, Х. (2010). Икономика на транспорта, УИ „Стопанство“, София. (Bakalova, V., Nikolova, H., 2010, Ikonomika na transporta, UI „Stopanstvo“, Sofia).
- Данни от Столичен автотранспорт ЕАД. (Danni ot Stolichen avtotransport EAD).
- Кондраков, Н. П. (2014). Самоучитель по бухгалтерскому учету, 6-е издание, Москва, Издательство-Проспект. (Kondrakov, N. P., 2014, Samouchitely po buhgalterskomu uchetu, 6-e izdanie, Moskva, Izdatelystvo-Prospekt).
- Наредба № 2 от 15 март 2002 г. за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми за осъществяване на обществените превози на пътници с автобуси (загл. изм. – ДВ, бр. 44 от 2011 г.). // ДВ, бр. 32, 2002; изм. ДВ, бр. 44 от 10.06.2011. (Naredba № 2 ot 15 mart 2002 g. za usloviyata i reda za utvarzhdavane na transportni shemi za osashtestvyavane na obshtestvenite prevozi na patnitsi s avtobusi (zagl. izm. – DV, br. 44 ot 2011 g.). // DV, br. 32, 2002; izm. DV, br. 44 ot 10.06.2011).
- Спасов, Т., Пашов, П. (2007). Обща теория на пазарното стопанство, Микроикономика, Нова звезда, София. (Spasov, T., Pashov, P., 2007, Obshta teoria na pazarnoto stopanstvo, Mikroikonomika, Nova Zvezda, Sofia).

IMPACT OF EXPENDITURE ON THE FINANCIAL CONDITION OF THE URBAN BUS TRANSPORT IN SOFIA

Nadezhda Milusheva, PhD Candidate
Economics of Transport and Energy Department
University of National and World Economy
e-mail: milusheva.nadejda@unwe.bg

Abstract

The main costs in transport companies can be spent on the purchase and maintenance of moving parts, fuels, taxes and fees, insurance, the introduction of drivers and investment in new technologies. The size of the calculations includes showing the impact of cash flows, profitability, financial independence and effective financial result.

The main problem that is monitored is the lack of efficient allocation of resources when transporting passengers by city buses, which leads to inefficiency of the public service provided to citizens.

The aim of the study in the same study is to establish the impact of the distribution of fixed and variable costs on the financial sustainability of urban bus transport, on which to provide guidelines to support the financial situation.

The research thesis is that it will improve your decisions related to the distribution of costs, will lead to increased financial results and will achieve the financial sustainability of urban bus transport.

A more productive transport product can be produced through variability and redistribution of resources; controlling and reducing the technological mileage; updating the schedules according to the specific situation; reducing fuel consumption by replacing it with environmentally friendly, as well as shared use of operational reserve drivers, which will allow optimizing the work process and achieving financial sustainability of urban bus transport in the capital.

Key words: financial condition, costs, urban bus transport, optimization, improvement

JEL: R13, R4, R51, R32