На сегодняшний день вопрос об укреплении Фонда социального страхования остается актуальным. Также наряду с оптимизацией деятельности Фонда необходимо усилить все составляющие системы социальной защиты, обеспечив, таким образом, социально-экономическую стабильность.

1. "Конституция Российской Федерации" (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 N 6-ФКЗ, от 30.12.2008 N 7-ФКЗ, от 05.02.2014 N 2-ФКЗ, от 21.07.2014 N 11-ФКЗ)
2. Федеральный закон от 16.07.1999 N 165-ФЗ "Об основах обязательного социального страхования" (ред. от 03.08.2018)
3. Лобанова М.Е. Оценка эффективности функционирования системы социальной защиты граждан // Сборник научных работ серии "Финансы, учет, аудит". 2019. № 1 (13). С. 59-75.
4. Официальный сайт Счетной палаты РФ. URL: <http://audit.gov.ru/> (дата обращения: 19.11.2019)

Лапаев А.А.

Сравнительный анализ эксплуатационных расходов личного автомобиля

*ФГБОУ ВО «Финансовый Университет при Правительстве РФ»
(Россия, Москва)*

doi: 10.18411/lj-12-2019-95

idsp: ljjournal-12-2019-95

Научный руководитель

Трегуб А.В., канд. физико – матем. наук, доцент

Аннотация

В данной статье оценивается владение автомобилем с инвестиционной точки зрения и влияние на дальнейшее благосостояние человека, дается экономическая оценка использования личного автомобиля в городских условиях, рассматриваются прямые и косвенные издержки использования, а также суммы упущенной выгоды от владения автомобилем.

Ключевые слова: Личный автомобиль, издержки, инвестиции, развитие.

Abstract

This article assesses the ownership of a car from an investment point of view and the impact on the further well-being of a person, gives an economic assessment of the use of a personal car in urban conditions, considers the direct and indirect costs of use, as well as the amount of lost profits from owning a car.

Keyword: Personal car, costs, investments, development.

В России владение автомобилем большинство граждан считают необходимостью, целью, стремлением показать занимаемый статус. Однако в современном мире, а в особенности в условиях крупных городов и мегаполисов, владение автомобилем является проблемой и испытанием для инфраструктуры в результате повышения трафика на дорогах.

Перед человеком регулярно встаёт выбор между покупками для удовлетворения потребностей и желаний с одной стороны и инвестированием, с целью преумножить средства в будущем. В целях определения действия человек сравнивает затраченные средства с полезностью того или иного блага, однако зачастую сложившиеся в обществе стереотипы, общественное мнение, желание «блеска» в жизни не позволяет рационально взвесить как реальные издержки от владения имуществом, так и альтернативные издержки, сопутствующие данной покупке.

Все совершаемые покупки являются либо активами, либо пассивами. Покупка становится активом в случае, если дальнейшее его использование будет приносить

материальную выгоду и помогать преумножать капитал. В данном случае автомобиль может использоваться для бизнеса как средство доставки товаров или транспортировки людей.

Покупка становится пассивом, если её использование предназначено только для удовлетворения личных потребностей и требует обслуживания. Роберт Киосаки дал определение пассивам как «всё, из-за чего тебе приходится совершать траты» показывая, что помимо изначальных издержек на покупку в дальнейшем необходимо будет совершать траты на поддержание работоспособности средства.

Для подавляющего большинства автовладельцев автомобиль является пассивом, реальные затраты на пользование, которым составляют:

1. Единовременная трата на покупку
2. Расходы на топливо
3. Страховые расходы
4. Расходы на техническое обслуживание
5. Налоги
6. Иные расходы

Средняя стоимость нового автомобиля в на ноябрь составляет 1 073 920 рублей. Однако это значение не в полной мере отражает наиболее встречаемые на практике затраты на покупку автомобиля, поэтому более правильно взять модальное значение приблизительно равное цене KiaRio1.4107 л.с. стоимостью 639 900 рублей.

В случае если машина приобретается в кредит, то необходимо учесть также сумму затрат на пользование кредитом.

Средний срок кредитования в по автокредитам составляет 3,87лет, что приблизительно равно 4 годам[5]. Средняя ставка по кредиту составила 17,6 % годовых.

На основе этих данных можем определить ежемесячный платёж по автокредиту, применив формулу приведённых платежей с ежемесячным начислением и процентов.

В результате получаем ежемесячный платёж в размере 18 664рублей.

Итого общая сумма к возврату к концу срока кредита составит 895 851 рубль, включая проценты за пользование кредитов в размере 255 951 рублей

Далее необходимо поставить машину на учёт и оформить законодательно все документы, подтверждающие право владения средством, что составляет 1100 рублей ежегодно.

Транспортный налог за пользование автомобильным средством для данной категории транспортного средства рассчитывается исходя из мощности двигателя:

Транспортный налог = Ставка налога * кол-во лошадиных сил

Что составляет: 25 рублей * 107 л.с. = 2675 рублей

Страховые расходы на покупку полиса ОСАГО ежегодно для гражданина без опыта вождения составят 14860 рублей.

Расходы на топливо складываются из среднего уровня расходования в городском цикле на 100 км - 7,6 л для данного автомобиля, и среднего пробега за год в городских условиях – 11 445 километров, что составляет 869,82 литра в год. Получившуюся сумму умножаем на среднюю стоимость бензина 42 рубля 80 копеек за литр по Москве, для расчётов будем использовать значение в 43 рубля за литр. Итого ежегодные затраты на автомобильное топливо составляют 37 402 рубля.

В отношении планового технического обслуживания для Kia Rio которое необходимо каждые 15 000 километров техническое обслуживание обойдётся в среднем в 7 520 рублей. Для удобства возьмем предположение, что машина проходит техническое обслуживание ежегодно.

Так же предположим, что в год на мытьё автомобиля затрачивается 10 00 рублей.

Итого ежегодные затраты на автомобиль составит

$$1\ 100 + 2\ 675 + 14\ 860 + 37\ 402 + 7\ 520 = 63\ 557 \text{ рублей}$$

А с учётом использования кредита также добавляется 223 968 рублей ежегодно дополнительных расходов.

Итого ежегодные затраты на автомобиль составят:

$$223\ 968 + 63\ 557 = 287\ 525 \text{ рублей}$$

За 5 лет использования данного транспортного средства общая сумма затраченных средств составит 1 437 625 рублей.

Однако, в Российских городах, а в особенности в Москве, достаточно развита система общественного транспорта и в случае отказа от покупки и использования автомобиля человек становится его активным пользователем.

Московский транспорт предоставляет возможность покупки проездных билетов длительного пользования по более выгодным ценам.

Так московский метрополитен предоставляет годовой безлимитный абонемент на проезд за 19 500 рублей.

В случае регулярной покупкой по рабочим дням единоразового билета за 38 рублей в одну сторону житель Москвы с пятидневной рабочей неделей будет тратить на дорогу до работы и домой:

$$38 \text{ рублей} * 247 \text{ рабочих дней} * 2 \text{ поездки в день} = 18\ 772 \text{ рубля}$$

Так же в определённых ситуациях: светские мероприятия, поездки в Московскую область, - пользование общественным транспортом может оказаться не удобным. В таком случае необходимо прибегнуть к услугам такси, средняя стоимость одной поездки на котором за 2019 год составила 464 рубля.

В случае ежемесячной необходимости прибегать к услугам такси, житель Москвы будет тратить 5 568 рублей.

Итого в случае отказа от использования автомобиля затраты на перемещение по городу составят:

$$19\ 500 + 5\ 568 = 25\ 068 \text{ рублей}$$

Отказ от использования личного автомобиля повлечёт экономию средств в размере:

1. 38 489 рублей ежегодно и сохранения 639 900 изначальных накоплений в случае покупки автомобиля без использования кредита
2. 262 457 рублей ежегодно в случае использования автокредитования

Средства, полученные от экономии за пользование общественным транспортом в современных рыночных реалиях наиболее целесообразно инвестировать в различные активы.

Российский фондовый рынок за 2019 год продемонстрировал значительное повышение стоимостей котировок и доходностей по подавляющему большинству крупных российских компаний. Это демонстрирует индекс российского рынка MSCIRussia полной доходности, который с учётом дивидендной доходности с начала года вырос на 44%, что почти в четыре раза больше индекса MSCIEM - индекса развивающихся стран.

Так вложившись в акции Лукойл в 2014 году при их стоимости 2007,5 рублей за акцию в настоящее время мы бы смогли реализовать её по 6 122 рублей за акцию, что показывает доходность в размере 304,9 % за 5 лет, то есть годовая доходность составила 32,27 %.

Однако фондовый рынок волатилен и предсказать дальнейшее изменение котировок акций крайне тяжело, поэтому более корректно для выявления доходности рынка в целом использовать изменение индекса РТС.

01.01.2015 индекс РТС составлял 737 пунктов, а на 11.12.2019 он составил 1463 пункта, что даёт 98,5 % доходности за 5 лет и 14,6 % ежегодно.

В случае инвестирования в российский фондовый рынок в начале 2015 года и следования тенденциям развития рынка стоимость активов на данный момент времени составила бы:

В случае неиспользования автокредитования.

1. $639\,900 * 1,985 = 1\,270\,201,5$ рублей – итоговая стоимость изначальных сбережений.

2. $38\,489 * ((1+0,146)^5 - 1) / 0,146 = 257\,459,66$ рублей

Итого общая сумма активов по прошествии 5 лет составила бы 1 527 661, 16 рублей, а сумма прироста активов составила:

$$(1\,270\,201,5 + 257\,459,66) / (638\,900 + 38\,489 * 5) * 100\% - 100\% = 83,76\%$$

То есть за 5 лет пользования общественным транспортом человек смог бы дополнительно заработать 673 683, 84 копейки.

В случае использования автокредитования.

Сумма сэкономленных средств составила бы $262\,457 * 5 = 1\,312\,285$ рублей. И направление сэкономленных средств не на потребление, а в инвестиции позволило бы получить дополнительно

$$262\,457 * ((1+0,146)^5 - 1) / 0,146 - 1\,312\,285 = 2\,424\,538,32 - 1\,312\,285 = 1\,112\,253,32 \text{ рублей}$$

Однако для подавляющего большинства числа граждан активное и успешное использование фондовых инструментов остаётся сложной задачей, что ограничивает их круг инструментов для инвестирования. Так самым простым, доступным и понятным инструментом является банковский вклад.

На данный момент максимальный размер годовой процентной ставки по вкладам в среднем по банкам составляет 6,03%.

В случае неиспользования автокредитования и вложения средств в банковский депозит.

1. $639\,900 * (1,0603)^5 = 857\,543,02$ рублей – итоговая стоимость изначальных сбережений.

2. $38\,489 * ((1+0,0603)^5 - 1) / 0,0603 = 217\,096,07$ рублей

Итого общая сумма активов по прошествии 5 лет составила бы 1 074 639,09 рублей, а прирост активов составил:

$$(1\,074\,639,09) / (638\,900 + 38\,489 * 5) * 100\% - 100\% = 29,27\%$$

То есть за 5 лет пользования общественным транспортом человек смог бы заработать 243 294,09 рубля.

В случае использования автокредитования направление сэкономленных средств в инвестиции позволило бы через 5 лет получить дополнительно

$$262\,457 * ((1+0,0603)^5 - 1) / 0,0603 - 1\,312\,285 = 168\,095,94 \text{ рублей}$$

И обеспечить стоимость активов на уровне 1 480 380,94 рублей.

С современных условиях больших городов автомобиль перестаёт быть необходимостью, а становится обременением, поглощающим финансовые ресурсы.

Предпочтения и плата за комфорт от использования автомобиля крайне индивидуальные показатели для каждого человека, однако, с финансовой точки зрения, пользование личным автомобилем требует отвлечения значительного объёма финансовых ресурсов, понижая тем самым возможности для инвестирования и сбережения, а, следовательно, для увеличения финансового благосостояния.

Для обеспечения процесса перехода от пользования личным транспортом к общественному необходимо создание современных общественных средств передвижения, соответствующих мировым экологическим и техническим требованиям, а так же обеспечивающим комфортное и быстрое перемещение граждан.

Развитие парка электробусов, восстановление и модернизация трамвайных путей, создание выделенных полос для движения общественного транспорта и грамотное построение маршрутов позволит не только улучшить экологическую составляющую города, но и сократить загруженность дорог и обеспечить конкурентные преимущества общественного транспорта.

Вложения города в общественную инфраструктуру в виде создания новых маршрутов, расширения линий метро и введения новых видов транспорта, таких как

МЦК и МЦД, увеличивает привлекательность и доступность использования общественного транспорта для жителей города, что значительно разгружает дорожную систему города.

Понимание реальных затрат и упущенных выгод от пользования личным транспортом при наличии возможности и комфортности пользования общественным транспортом позволит людям более рационально распоряжаться имеющимися финансовыми ресурсами и обеспечить повышение уровня жизни граждан.

1. Ильинова С.В. // Повышение экономической эффективности экологической безопасности транспортной системы // Инженерный вестник Дона, 2017, С 333-338
2. Менухова Т.А., Солодкий А.И. // Экономическая эффективность эксплуатации автомобиля // Записки Горного института, 2016, С. 444 – 448
3. Ткаченко С.Н., Паршков А.В. // Оптимизация сетей общественного транспорта городов // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике, 2017, С. 59-92
4. Фадеев Д.С., Горнаков И. А. // Анализ основных параметров целевых затрат и их влияние на стоимость владения транспортным средством // Вестник Иркутского государственного технического университета, 2017
5. Аналитическое агентство «Автостат» [Электронный ресурс] // <https://www.autostat.ru/finance/35632/>
6. Московская биржа [Электронный ресурс] // <https://www.moex.com>
7. Центральный банк РФ «Средневзвешенные процентные ставки по кредитным и депозитным операциям в рублях без учета ПАО Сбербанк»

Ломова М.Э.

Учет финансовых результатов в организации

(Россия, Белгород)

doi: 10.18411/lj-12-2019-96

idsp: ljjournal-12-2019-96

Аннотация

В статье рассмотрены особенности бухгалтерского учета финансовых результатов предприятия, как разницы между доходами и расходами, полученными в ходе коммерческой деятельности. Перечислены ключевые задачи учета финансовых результатов. Рассмотрены уровни нормативного регулирования бухгалтерского учета финансовых результатов. Приведены примеры основных записей при бухгалтерском учете прибыли и направления ее дальнейшего использования фирмой.

Ключевые слова: финансовые результаты; учет; бухгалтерский учет; учетная политика; финансовая отчетность.

Abstract

The article discusses the features of accounting for the financial results of an enterprise, as the difference between revenues and expenses received in the course of commercial activity. Lists the key tasks of accounting for financial results. Considered levels of regulatory accounting of financial results. Examples of the main records in the accounting of profits and the direction of its further use by the firm are given.

Keywords: financial results; accounting; Accounting; accounting policies; financial statements.

Главным нормативом, описывающим эффективность хозяйственной активности предприятия, выступает его финансовый результат, выражающийся прибылью или убытком. Управление деятельностью предприятия требует надлежащего информационного снабжения о результатах деятельности за установленный отчетный период, достоверность которых зависит прежде всего от надлежащего выполнения их учета [3].