

ОСОБЕННОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ И ИХ ВЛИЯНИЕ НА УЧЕТ ДОХОДОВ И РАСХОДОВ

Ст. прен., д.э.н. Михаил Герасимов, МЭА

This article describes the features of the transportation companies activity in the Republic of Moldova and their influence on the accounting of incomes and expenses

Анализ источников литературы позволил определить, что до конца XX века понятие «транспортная услуга» не применялось при организации и управлении транспортом. Под транспортной услугой понималась непосредственно перевозка, измеряемая такими валовыми показателями, как объем погрузки и выгрузки, грузооборот. Однако такой способ оценки учитывал лишь количественный аспект работ транспорта. В условиях современной экономики в понятие «услуга» помимо объемов выполнения необходимо включать и уровень качества и сервиса, сопровождающего осуществление услуги.

В принципе, услуга – это не создающая материальных благ деятельность по удовлетворению потребностей отдельных лиц общества в целом. Международный стандарт ISO 8402-86 дает следующее определение услуги: услуга – это результат деятельности или процессов (услуга как нематериальная продукция); деятельность или процесс, включает предоставление услуги [1, с.11-12]. Таким образом, услуга – это деятельность, связанная с обменом стоимостей, направленная на удовлетворение потребностей, выраженных в форме спроса, которая не сводится к передаче права собственности на некоторый материальный продукт.

Транспортная услуга является конечным процессом материального производства и одновременно начальным этапом производственного или конечного потребления.

В настоящее время под услугой понимается непосредственное перемещение грузов в пространстве, а также любая операция, не являющаяся движущей, но обеспечивающая ее подготовку и осуществление, а именно: упаковка и маркировка грузов, их пакетирование, промежуточное хранение, перевозка пассажиров [2, 3].

Рынок автотранспортных услуг, связанный с перевозками грузов и пассажиров, обладает рядом важных особенностей, знание которых необходимо для правильного понимания рыночных задач АТП и тех методов, которые должны осваиваться и применяться специалистами коммерческих служб автотранспортных предприятий (АТП).

Первой особенностью деятельности АТП является наличие интенсивной конкуренции между ними. Поэтому на рынке автомобильных перевозок всегда действует множество независимых предприятий – перевозчиков и экспедиторов, а предложение услуг, как правило, превышает спрос, что приводит к высокому уровню конкуренции.

Второй особенностью АТП является свободное ценообразование. При системе свободных тарифов каждое предприятие, устанавливая по своему усмотрению цены на перевозки и другие услуги, должно учитывать собственные издержки, уровень платежеспособности конкретного потребителя, уровень цен и качество услуг. Таким образом, АТП, действуя в условиях рынка, постоянно решают задачу выбора оптимального уровня тарифов. Это в свою очередь предопределяет порядок измерения доходов, что имеет непосредственное отношение к признанию и оценке доходов.

Третьей особенностью рынка автотранспортных услуг является разнообразие и изменчивость условий, в которых заключаются и реализуются сделки между АТП и грузовладельцами, АТП и пассажирами-клиентами. Обслуживание каждого потребителя имеет свои особенности, которые должны быть тщательно изучены. С течением времени рыночная конъюнктура изменяется, что заставляет постоянно вносить необходимые коррективы как в обслуживание отдельных потребителей, так и в

коммерческую стратегию АТП в целом. При оказании услуг по перевозке пассажиров признание дохода не требует учета расчета с физическими лицами – потребителями услуг. В случае перевозки грузов признание дохода требует учета расчетов с каждым потребителем услуг.

Четвертой особенностью автотранспортных услуг является тесная взаимосвязь рынка автотранспортных услуг с товарными рынками, на которых действуют грузо/пассажиро-получатели, грузо/пассажиро-отправители. В условиях рыночной экономики требования к качеству услуг автотранспортного предприятия диктуются фактически объективными рыночными потребностями потребителей данных услуг.

Деятельность АТП в Республике Молдова регламентируется Кодексом автомобильного транспорта, утвержденным Органическим Законом №116-XIV от 29.07.1998 г. с учетом последующих изменений и дополнений, внесенных Законом № 291-XV от 10.07.2003 г. (в дальнейшем «Кодекс автомобильного транспорта») [4]. Он содержит основные условия осуществления на территории Республики Молдова автомобильных перевозок пассажиров, багажа и грузов, выполняемых транспортными агентами, в том числе транспортными агентами других государств, за исключением специальных автомобильных перевозок.

Положения этого Кодекса устанавливают правила для проезда пассажиров и провоза багажа в автобусах (микроавтобусах) регулярных маршрутов.

Прежде всего отметим, что к предприятиям, осуществляющим внутренние автоперевозки, относятся: автовокзалы, автостанции, предприятия служб такси, муниципального транспорта (автопарки), предприятия, осуществляющие грузовые перевозки и оказывающие экспедиционные услуги.



Рис. 1. Структура автотранспортного сектора в Республике Молдова

Источник: разработано автором

Основной «продукцией» автотранспортных и транспортно-экспедиционных предприятий, работающих в сфере перевозок, являются автотранспортные услуги (АТУ).

Характеристика транспортной продукции обусловлена особенностями транспортного процесса. Особенность транспорта состоит в том, что производственный процесс на транспорте – это процесс перемещения грузов и пассажиров, который и является продукцией транспортного предприятия. Поэтому транспортная продукция имеет нематериальный характер. В транспортной сфере продолжается и завершается процесс производства продукции до момента доставки ее в сферу потребления.

Необходимо также отметить, что предприятия, осуществляющие регулярные автоперевозки пассажиров, должны планировать доходы, исходя из тарифа, установленного Постановлением Правительства «Об установлении тарифов на регулярные рейсы» [5], не менее 40 банов за 1 пассажиро-километр в автобусах общего типа с жесткими сидениями и 42 бана за 1 пассажиро-километр в автобусах с мягкими сидениями. В автобусах и маршрутных такси муниципального сообщения установлен тариф в размере 3 лея с одного пассажира.

Указанные нормативные акты вступают в противоречие с Постановлением «Об утверждении Методологии расчета тарифов на услуги по перевозке пассажиров и багажа автомобильным транспортом» № 1167 от 29.10.2007 [6], где указано что тарифы рассчитываются с учетом детального анализа затрат и расходов, осуществленных транспортными экономическими агентами в предыдущем периоде деятельности, и изменений составляющих, которые влияют на формирование тарифов. Тарифы включают затраты и расходы, которые являются необходимыми при предоставлении услуг автомобильным транспортом на соответствующих регулярных маршрутах, а также рентабельность расходов, которая устанавливается приказом руководителя центрального отраслевого органа.

По нашему мнению, нет необходимости в условиях рыночной экономики негосударственным автотранспортным предприятиям, осуществляющим нерегулярные перевозки пассажиров, устанавливать определенный минимум тарифов, поскольку предприятие самостоятельно, исходя из своих затрат и расходов, должно планировать тарифы.

Учет доходов и расходов на автотранспортных предприятиях требует решения вопросов их признания и оценки.

Эти вопросы являются ключевыми для учета доходов и расходов любого предприятия независимо от вида собственности и организационно-правовой формы. К сожалению, до настоящего времени нет единого мнения авторов относительно определения признания доходов и расходов, особенно в секторе автотранспорта, а ведь решение этих вопросов предопределяет момент признания и необходимость измерения (оценки) доходов и расходов в автотранспорте.

Некоторые АТП, кроме осуществления основной деятельности – оказания услуг по перевозке пассажиров и грузов, оказывают и другие услуги, которые в значительной мере обуславливают порядок учета доходов и расходов. Речь идет об учете доходов по их видам, а расходов – по их общей сумме без отражения необходимой суммы расходов соответствующему виду доходов. Другими словами, учет других доходов и расходов необходимо вести без соблюдения требования принципа соответствия. Такая особенность присуща деятельности автовокзалов (автостанций). В частности, если величину дохода от информационного бюро автовокзалов можно измерить, определить и признать, то расходы, способствующие получению этого дохода, невозможно рассчитать. Доходы от оказания услуг камер хранения багажа, комнат матери и ребенка определить и признать можно, а величину расходов, обусловивших эти доходы, невозможно. Ведь все эти подразделения находятся в одном здании и отдельного учета расходов по их содержанию не ведется.

Естественно, что признание доходов и расходов на АТП, равно как и на других предприятиях, должно основываться на основополагающих допущениях, таких как начисление, непрерывность, постоянство методов, и обеспечивать соблюдение следующих основополагающих принципов бухгалтерского учета: непогашение, автономность (независимость) предприятия, приоритет содержания над формой, периодичность, осмотрительность. Однако в практике хозяйственной деятельности важно правильно сочетать эти принципы. Наряду с этим необходимо отметить, что ввиду особенностей осуществления деятельности автотранспорта, особенно при перевозке пассажиров, процесс оказания услуг по времени совпадает с моментом получения денежных средств и признания доходов. Это вовсе не значит, что АТП признают доход по кассовому методу, например, при продаже проездных билетов.

Как указано выше, одним из критериев признания доходов и расходов является оценка, которая является, вероятно, самым спорным вопросом в учете, в том числе и на автотранспортных предприятиях.

Таким образом, исходя из специфики деятельности автотранспортных предприятий, вопросы учета доходов и расходов на них остаются актуальными.

Литература:

1. Клепцова Л. Н., Воронов Ю. Е., Клепцов А. А. *Коммерческая работа предприятия автомобильного транспорта*. Кемерово: Куз ГТУ, 2006. 139 с.
2. Атяшкин Е. Л., Гуджоян О. П., Коноплянко В. И. и др. *Теоретические основы коммерческой эксплуатации автомобильного транспорта*. Москва: МАДИ, 2001. 180 с.
3. Улицкий М. П., Савченко-Бельский К. А., Билибина Н. Ф. *Организация, планирование и управление в автотранспортных предприятиях*. Москва: Транспорт, 1994. 328 с.
4. Кодекс автомобильного транспорта. № 116-XIV от 29.07.1998. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 01.10.1998, nr.90-91.
5. Приказ об установлении тарифа на регулярные рейсы. № 69 от 26.03.2008. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 01.04.2008, nr.66-68.
6. Постановление о правилах перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом. № 854 от 28.07.2006. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 08.08.2006, nr.124-125.