

О.Ю. МАТАНЦЕВА



ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ УСТОЙЧИВОСТИ АВТОТРАНСПОРТНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ

Монография

Ольга Матанцева

**Правовые аспекты
экономической устойчивости
автотранспортной организации**

«Юстицинформ»

2016

УДК 338.47
ББК 65.291

Матанцева О. Ю.

Правовые аспекты экономической устойчивости
автотранспортной организации / О. Ю. Матанцева —
«Юстицинформ», 2016

В монографии изложены основные понятия, связанные с определением экономически устойчивой деятельности автотранспортных организаций, рассмотрены особенности определения показателей, характеризующих эту устойчивость. На основе анализа действующих нормативно правовых актов сформулированы принципы системы формирования доходов и прибыли организации, обеспечивающие экономически устойчивую деятельность. Рассмотрены структура расходов и состав статей себестоимости перевозки с указанием направлений, позволяющих их уменьшить. В монографии большое внимание уделено основам системы управления финансовой и экономической устойчивостью автотранспортной организации. Рассмотрены система ценообразования на перевозки и система управления величиной прибыли и прочих расходов, позволяющие обеспечить экономически устойчивую деятельность. Предложены пути, обеспечивающие повышение прибыли на основе действующих нормативно правовых актов, а также предложены некоторые дополнения к этим актам. Монография написана на основании анализа и обобщения отечественных публикаций (в том числе написанных автором) с использованием материалов, приведенных в Интернете. Монография предназначена для аспирантов, магистрантов, студентов по направлению подготовки «Менеджмент», «Финансы и кредит», преподавателей, научных работников, и лиц, желающих ознакомиться с направлениями повышения финансово-экономической устойчивости автотранспортных организаций.

УДК 338.47

БК 65.291

© Матанцева О. Ю., 2016

© Юстицинформ, 2016

Содержание

Введение	7
Глава 1	8
1.1. Международные требования по допуску к перевозкам автомобильным транспортом	8
1.2. Допуск к перевозкам автомобильным транспортом на основе лицензии	10
1.3. Допуск к перевозкам автомобильным транспортом на основе уведомления	18
1.4. Допуск к перевозкам автомобильным транспортом в международном сообщении	20
Глава 2	23
2.1. Виды доходов автотранспортных организаций	24
2.2. Стоимость перевозки автомобильным транспортом	27
2.3. Рентабельность перевозок	28
2.4. Формирование и использование чистой прибыли	32
2.5. Методические основы формирования собственных источников инвестиций, предназначенных для обновления основных средств	35
2.6. Формирование уровня рентабельности перевозок [^] обеспечивающей экономически и финансово устойчивую деятельность перевозчиков автомобильного транспорта и включающей инвестиционную составляющую	39
Глава 3	41
3.1. Теоретические основы формирования расходов на перевозки	41
Конец ознакомительного фрагмента.	43

О.Ю. Матанцева

Правовые аспекты экономической устойчивости автотранспортной организации. Монография

O.Y. Matantseva

Legal aspects of economic stability of the motor transportation organization: monograph / O.Y Matantseva. – М.: Yustitsinform, 2016. – 248 p.

In the monograph the basic concepts connected with definition of economic sustainability of transportation organizations are stated, features of defining indicators that characterize this stability are considered. On the basis of the analysis of the laws and regulations in force the systems of formation of the income and profit of the organization providing economically steady activity are formulated. The structure of expenses and structure of articles of cost of transportation with the indication of the directions allowing their reduction are considered. In the monograph much attention is paid to bases of the control system of financial and economic stability of the motor transportation organization. Considered are the system of pricing on transportation and the control system of the size of profit and other expenses allowing to provide economically steady activity. The ways providing increase of profit on the basis of the existing laws and regulations are offered and also some additions to them are offered. The monograph is written on the basis of the analysis and synthesis of domestic publications (including author) with use of the materials published on the Internet.

The monograph is intended for graduate students, undergraduates, students, in the direction of preparation “Management”, “Finance and the credit” of teachers, scientists, and persons interested in examining the directions of increase of financially economic stability of motor transportation organizations.

Keywords: motor transport, financial stability, economically steady activity, standardly legal acts, expenses, income, profit, profitability level, tariffs.

© Matantseva O.Y., 2016

© Limited Liability Company «Yustitsinform» 2016

Введение

Экономическое состояние организации – понятие более широкое, чем финансовое. Финансовое состояние является частью экономического, оно характеризуется итоговыми результатами, полученными из данных бухгалтерского учета. Оценка экономического состояния включает денежные (финансовые) показатели – доходы, расходы, прибыль, а также показатели эффективности хозяйственной деятельности организации – все виды рентабельности и фондоотдачу. Кроме того, экономическое состояние оценивается объемами выполняемых работ и услуг, как в абсолютных показателях (перевезенные тонны, пассажиры отработанные автомобиле-часы), так и в относительных показателях (выработка, производительность, доходная ставка), выраженных в натуральных и денежных единицах на один автомобиль, автомобиле-час работы, тонно – километр, пассажиро-километр.

Экономически устойчивое состояние подразумевает соответствие показателей, определяющих финансовую устойчивость, нормативным значениям, а также наличие средств на расчетном счете, необходимых для своевременного приобретения материалов и запасных частей для проведения технического обслуживания и ремонта транспортных средств, повышения квалификации водителей и инженеров службы эксплуатации с целью обеспечения безопасности дорожного движения.

В настоящее время практически отсутствуют нормативные акты, регламентирующие определение, с точки зрения экономики, величины расходов и уровня рентабельности при осуществлении перевозок автомобильным транспортом. Исходя из этого, единственными документами, которые должны использоваться для оценки и обеспечения экономической устойчивой деятельности перевозчиков, являются нормативно-правовые акты по бухгалтерскому учету.

Задачей автора данной книги был анализ действующих нормативных документов, регламентирующих не только себестоимость перевозки автомобильным транспортом, но и систему формирования доходов и прибыли от перевозки. Особое внимание было уделено рассмотрению путей повышения экономической и финансовой устойчивости перевозчиков на основе управления финансовыми потоками в целях снижения как расходов по обычным видам деятельности, так и прочих расходов, в том числе расходов, не уменьшающих налогооблагаемую базу в соответствии с Налоговым Кодексом Российской Федерации.

Кроме нормативных документов, определяющих систему формирования финансовых показателей, были рассмотрены нормативные акты, действующие в Российской Федерации и странах Европейского Союза, устанавливающие требования к перевозчикам при допуске их к автотранспортной деятельности.

Глава 1

Финансовая устойчивость как условие допуска на рынок автомобильных перевозок

1.1. Международные требования по допуску к перевозкам автомобильным транспортом

Действующий международный опыт по допуску перевозчиков на рынок предусматривает, что перевозчик должен удовлетворять трем качественным критериям: профессиональная компетентность, хорошая репутация, и финансовая устойчивость. Данные требования было бы целесообразно использовать и в России. Однако критерий, по которому перевозчик должен обеспечивать наличие финансовых активов в сумме не менее 9 тыс. евро в расчете на первое транспортное средство и 5 тыс. евро – на каждое последующее, не совсем подходит для современного состояния рынка транспортных услуг в России. Анализ финансового состояния российских перевозчиков показал, что эффективнее использовать критерий экономически устойчивого состояния организации.

В соответствии с Постановлением ЕС № 1071/2009 Европейского парламента и совета от 21 октября 2009 г. [69] (далее – Постановление) предприятие, занимающееся автомобильными перевозками должно иметь:

- 1) законное и постоянное учреждение в стране – члене Сообщества;
- 2) хорошую репутацию;
- 3) соответствующее установленным требованиям финансовое положение;
- 4) необходимую профессиональную компетентность.

В обязанности страны – члена Сообщества, где учреждено предприятие, входит проверка того, чтобы оно всегда соответствовало требованиям, изложенным в Постановлении, чтобы компетентные органы этой страны – члена Сообщества могли, при необходимости, приостановить или отозвать лицензию, позволяющую этому предприятию работать на рынке. Надлежащее соблюдение и надежный контроль условий, регулирующих доступ к занятию автомобильными перевозками, предполагают в качестве предварительного условия действующую и стабильную регистрацию предприятия.

Физические лица (руководители транспортных предприятий) с необходимой хорошей репутацией и профессиональной компетентностью должны идентифицироваться и назначаться компетентными органами. Они должны быть лицами, постоянно проживающими в стране – члене Сообщества и эффективно и постоянно руководить транспортной деятельностью автотранспортных предприятий.

Хорошая репутация руководителей транспортных предприятий определяется тем, что они не были признаны по суду виновными в серьезных уголовных преступлениях и не подвергались штрафу за серьезные нарушения, в частности, правил стран – членов Сообщества, относящихся к автомобильным перевозкам. Признание виновным или штрафная санкция к руководителю транспортного предприятия или автотранспортного предприятия в одной или более странах – членах Сообщества за наиболее серьезные нарушения правил стран – членов Сообщества приводит к утрате хорошей репутации. Однако компетентный орган должен убедиться в том, что была должным образом выполнена и документально подтверждена процедура расследования, при условии соблюдения необходимых процессуальных

прав перед вынесением окончательного решения и что соответствующие права обжалования были соблюдены.

Автотранспортные предприятия должны иметь минимально необходимое финансовое обеспечение, достаточное для надлежащего управления и организации перевозок. Банковская гарантия или страхование профессиональной ответственности может представлять собой простой и экономичный способ демонстрации финансового положения предприятий.

Чтобы соответствовать требованию определенного финансового состояния, предприятие должно всегда быть в состоянии выполнить свои финансовые обязательства в течение отчетного года. С этой целью предприятие должно показывать на основании годовых отчетов, заверенных аудитором или надлежаще аккредитованным лицом, что каждый год оно имеет в своем распоряжении основной капитал и резервы, составляющие в сумме минимум 9 тыс. евро, если используется только одно транспортное средство, и 5 тыс. евро на каждое дополнительное транспортное средство.

Компетентный орган может согласиться или потребовать, чтобы вместо бухгалтерской отчетности предприятие подтвердило уровень своего финансового состояния при помощи свидетельств, таких, как банковская гарантия или договор страхования. Предприятие может застраховать профессиональную ответственность в одном или нескольких банках или других финансовых учреждениях, включая страховые компании, представив солидарную и индивидуальную гарантию предприятия в отношении указанной выше суммы.

Таким образом, в странах – членах ЕС требуется выполнение условия о финансовой устойчивости для того, чтобы перевозчик был допущен к деятельности на рынке автотранспортных услуг.

Обеспечение экономически устойчивой деятельности субъектов рынка транспортных услуг – одна из проблем, в решении которой должны быть заинтересованы органы государственной власти. Это объясняется тем, что только экономически устойчивые перевозчики могут обеспечить качественное и безопасное выполнение перевозок пассажиров и грузов. В то же время такие перевозчики позволяют сформировать больше денежных средств, направляемых в бюджеты различных уровней в виде налогов и сборов.

1.2. Допуск к перевозкам автомобильным транспортом на основе лицензии

Рынок транспортных услуг в Российской Федерации характеризуется большим количеством его участников по формам собственности. Уровень организованности рынка связан с системой организации допуска на рынок. Допуск на рынок регламентируется действующими условиями выдачи лицензий и видами деятельности, попадающими под лицензирование. Регулирование рынка автотранспортных услуг на протяжении последних 22 лет осуществлялось следующими основными методами:

- надзор;
- лицензирование;
- сертификация.

Первым регулирующим документом в начале 90-х годов было «Положение о лицензировании перевозочной, транспортно – экспедиционной и другой деятельности, связанной с осуществлением транспортного процесса, ремонтом и техническим обслуживанием транспортных средств на автомобильном транспорте в Российской Федерации» (утв. Постановлением Правительства РФ от 26.02 1992 г. № 118).

В соответствии с этим нормативным актом лицензировались: городские, пригородные, междугородные, межреспубликанские и международные перевозки грузов и пассажиров, в т. ч. для собственных нужд.

Для получения лицензии предприятия, организации, учреждения и предприниматели должны были представлять:

- данные о количестве имеющихся автотранспортных средств;
- данные о других основных фондах, обеспечивающих выполнение указанной в заявлении деятельности;
- копию документа, подтверждающего профессиональную пригодность руководителя предприятия, организации, учреждения, предпринимателя или лиц, уполномоченных ими для руководства лицензируемой деятельностью (диплома об окончании специального учебного заведения или документа, подтверждающего стаж работы по специальности не менее 5 лет).

При отсутствии указанных документов руководитель, предприниматель или лица, ими уполномоченные для руководства лицензируемой деятельностью, должны были сдать экзамен на профессиональную пригодность.

Контроль за соблюдением условий лицензирования возлагался на органы Российской транспортной инспекции и осуществлялся во взаимодействии с Государственной автомобильной инспекцией Министерства внутренних дел Российской Федерации.

Таким образом, данный документ обеспечивал соблюдение требований по профессиональной пригодности соискателя лицензии (водителя или оператора), требований к поддержанию транспортных средств в исправном состоянии (наличие соответствующей производственной базы).

Кроме того, косвенно контролировалось наличие активов, что может быть условно признано за требование к оценке финансового состояния организации, однако не устанавливались количественные критерии в виде определенной величины основного капитала и резервов.

Приказ Министерства транспорта РФ от 30.03.1994 г. № 15 «Об утверждении требований по обеспечению безопасности дорожного движения, предъявляемые при лицензировании перевозочной деятельности на автомобильном транспорте» утвердил требования к вла-

дельцам лицензий при выполнении ими лицензируемой перевозочной деятельности в целях предупреждения дорожно-транспортных происшествий.

Установленные требования включали:

- 1) необходимость назначения на должности исполнительных руководителей и специалистов, связанных с обеспечением безопасности движения, лиц, прошедших специальную подготовку, подтвержденную соответствующими документами;
- 2) обеспечение надежности водительского состава;
- 3) соблюдение установленных режимов труда и отдыха водителей;
- 4) обеспечение своевременного прохождения водителями медицинского освидетельствования, контроля состояния водителей перед выездом на линию;
- 5) использование подвижного состава, зарегистрированного в органах Госавтоинспекции, соответствующего виду перевозок, объему и характеру перевозимого груза, прошедшего государственный технический осмотр и имеющего лицензионную карточку установленного образца;
- 6) обеспечение условий содержания транспортных средств в технически исправном состоянии;
- 7) контроль технического состояния транспортных средств перед выездом на линию и при возвращении к месту стоянки;
- 8) обеспечение безопасности перевозок пассажиров и грузов.

Постановлением Правительства от 14 марта 1997 г. № 295 было утверждено «Положение о лицензировании пассажирских перевозок автомобильным транспортом (кроме международных) в Российской Федерации».

В соответствии с нормативным актом лицензированию подлежала деятельность юридических лиц независимо от организационно-правовой формы, а также физических лиц, осуществляющих предпринимательскую деятельность без образования юридического лица, выполняющих:

- 1) городские, пригородные и междугородные, в том числе межобластные, перевозки пассажиров автобусами;
- 2) перевозки пассажиров легковыми автомобилями на коммерческой основе.

Первое сокращение перечня видов перевозок автомобильным транспортом, подлежащих лицензированию, произошло в 1997 году.

В соответствии с «Положением о лицензировании перевозок автомобильным транспортом пассажиров и грузов в международном сообщении, а также грузов в пределах Российской

Федерации», утв. Постановлением Правительства от 16 марта 1997 г. № 322, лицензировались: городские, пригородные, междугородные, межреспубликанские и международные перевозки грузов.

Органы Российской транспортной инспекции Министерства транспорта Российской Федерации, уполномоченные на лицензирование перевозок автомобильным транспортом грузов в Российской Федерации, выдавали следующие виды лицензий:

- стандартная лицензия – на перевозку на коммерческой основе грузов в пределах Российской Федерации;
- ограниченная лицензия – на перевозку собственных грузов для производственных целей в пределах Российской Федерации.

Стандартные лицензии давали право лицензиату также осуществлять перевозки собственных грузов и своих работников для производственных (служебных) целей.

Для получения стандартных лицензий заявитель представлял в лицензионный орган:

- 1) заявление о выдаче лицензии по форме, разрабатываемой Министерством транспорта Российской Федерации, с указанием:
 - вида деятельности;
 - срока действия лицензии;
 - для юридических лиц – наименования и организационно-правовой формы, юридического адреса, номера расчетного счета и наименования соответствующего банка;
 - для физических лиц – фамилии, имени, отчества, паспортных данных;
- 2) копии учредительных документов (если они не заверены нотариусом – с предъявлением оригиналов);
- 3) копию свидетельства о государственной регистрации предприятия (если она не заверена нотариусом – с предъявлением оригинала);
- 4) документ, подтверждающий оплату рассмотрения заявления;
- 5) справку налогового органа о постановке на учет или свидетельство о государственной регистрации физического лица в качестве предпринимателя со штампом налогового органа;
- 6) данные об имеющихся автотранспортных средствах, в том числе находящихся в эксплуатации по договору аренды (модель, год выпуска, государственный номер);
- 7) данные об основных фондах, средствах и формах контроля, обеспечивающих выполнение требований по безопасности дорожного движения и пожарной безопасности;
- 8) декларацию о наличии собственной стоянки или возможности хранения автотранспортных средств в иных разрешенных для этого местах;
- 9) данные о составе и квалификации специалистов предприятия (юридического лица) по лицензируемому виду деятельности, а также по обеспечению безопасности дорожного движения.

Для получения лицензии на осуществление деятельности по перевозке опасных грузов заявитель представлял в лицензионные органы, кроме документов, указанных выше, свидетельства о непрерывном стаже работы водителей автотранспортных средств данной категории (не менее 3 лет) и свидетельства о прохождении ими специальной подготовки по утвержденным программам для водителей, осуществляющих перевозку опасных грузов, а также документы, свидетельствующие о технической возможности транспортных средств осуществлять перевозки конкретных видов опасных грузов.

В лицензии обязательно указывались виды опасных грузов, на перевозку которых выдана лицензия.

Исходя из Положения, лицензированию не подлежали перевозки грузов легковыми автомобилями, другими автотранспортными средствами грузоподъемностью до 500 килограммов, а также на прицепах к этим автотранспортным средствам.

С одной стороны, это положительная тенденция, поскольку снимались ограничения по допуску на рынок перевозчиков небольших партий груза, с другой стороны – не обеспечивались качество и безопасность при этом виде перевозок.

Кроме того, для этого вида перевозок была утеряна возможность предъявления требований по возмещению ущерба в случае утраты или порчи груза, т. к. перевозчики не подтверждали наличие активов, за счет которых может быть осуществлено данное возмещение.

Федеральный закон «О лицензировании отдельных видов деятельности» от 08.08.2001 г. № 128-ФЗ отменил лицензирование перевозок грузов на автомобилях грузоподъемностью более 3,5 т для собственных нужд и лицензирование перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек для собственных нужд.

Исходя из того, что для обеспечения возможности проверки выполнения требований нормативных документов, регламентирующих обеспечение безопасности движения, необ-

ходимым условием являлось наличие лицензии, то перечисленные виды деятельности были исключены из числа тех, где эти требования предъявлялись. Перевозчики допускались к выполнению этих видов деятельности без контроля за:

- наличием соответствующей квалификации специалистов;
- обеспечением технического состояния транспортных средств, в частности, их проверки перед выходом на линию;
- выполнением всех требований по режимам труда и отдыха водителей, их квалификацией, состоянием здоровья и проведением предрейсовых медицинских осмотров.

Естественно, к видам перевозок, не подлежащим лицензированию, после выхода Федерального закона стало невозможно предъявить требования, хотя бы косвенно связанные с минимальным уровнем финансовой устойчивости.

Устойчивое финансовое положение необходимо не только для обеспечения возмещения ущерба при перевозках грузов и пассажиров. Кроме того, оно гарантирует наличие оборотных средств для:

- поддержания надлежащего технического состояния транспортных средств;
- установления высокого уровня заработной платы водителей, что позволило бы нанимать на работу более квалифицированных специалистов и повлияло бы на безопасность и качество перевозок.

В соответствии с Федеральным законом «О лицензировании отдельных видов деятельности» был выпущен приказ Минтранса РФ от 07.05.2002 г. № 61 «О лицензировании отдельных видов деятельности в транспортном комплексе Российской Федерации» (далее – приказ).

В соответствии с этим приказом на отделения Российской транспортной инспекции было возложено лицензирование:

- перевозок пассажиров на коммерческой основе легковым автомобильным транспортом;
- перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя);
- перевозок грузов автомобильным транспортом грузоподъемностью свыше 3,5 тонны (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя).

Постановление Правительства РФ от 10.06.2002 г. № 402 «О лицензировании перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом» определяет порядок лицензирования следующих видов деятельности при осуществлении юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями перевозок автомобильным транспортом:

- перевозок грузов автомобильным транспортом грузоподъемностью свыше 3,5 тонны (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя);
- перевозок пассажиров на коммерческой основе легковым автомобильным транспортом;
- перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя).

Федеральный закон от 02.07.2005 г. № 80-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О лицензировании отдельных видов деятельности», Федеральный закон «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при проведении государствен-

ного контроля (надзора)» и Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» еще сократил перечень лицензируемых видов деятельности на автомобильном транспорте.

Исходя из этого Федерального закона, лицензирование перевозок легковыми автомобилями пассажиров и перевозок грузов было отменено полностью (исключение составляли международные перевозки, для осуществления которых выдавался допуск, а также опасные и крупногабаритные и тяжеловесные грузы, перевозка которых осуществлялась в соответствии со специальными нормативными документами). Таким образом, требования по обеспечению безопасности движения при перевозках легковыми автомобилями пассажиров и перевозках грузов были ослаблены.

Это исключило контроль качества предоставляемых услуг по перевозкам грузов и привело к существенному превышению предложения над спросом на рынке автотранспортных услуг и снизило производительность транспортных средств и безопасность перевозок.

Ситуация усугубилась еще и тем, что с 2002 г. вступил в силу Налоговый кодекс Российской Федерации, в части налога на прибыль. В Налоговом кодексе РФ, наряду с обычной системой налогообложения прибыли (Глава 25 НК РФ), появились еще и Упрощенная система налогообложения (Глава 26.2 НК РФ) и Налог на вмененный доход (Глава 26.3 НК РФ), а с 2005 г. – Патент (Глава 26.2, Статья 346.25.1 НК РФ).

В своей основе каждая из рассматриваемых систем налогообложения имела различные ограничения по количеству работающих, по величине годовых доходов, остаточной стоимости основных средств, количеству транспортных средств.

Все рассматриваемые системы налогообложения, за исключением обычной (в соответствии с 25 Главой НК РФ) предусматривали освобождение от налога на прибыль (исходя из 25 Главы НК РФ) на добавленную стоимость (НДС), налога на имущество организаций и единого социального налога. Применение упрощенной системы налогообложения и единого налога на вмененный доход индивидуальными предпринимателями предусматривало их освобождение от обязанности по уплате налога на доходы физических лиц (в отношении доходов, полученных от предпринимательской деятельности).

Указанные налоги были заменены другими налогами:

- при упрощенной системе налогообложения – налогом на доходы или налогом на доходы, уменьшенные на расходы;
- при применении единого налога на вмененный доход – налогом на потенциально возможный доход налогоплательщика;
- при применении патента – определенным процентом от потенциально возможного к получению индивидуальным предпринимателем годового дохода по виду предпринимательской деятельности, в отношении которого применяется патентная система.

Анализ показал, что применение упрощенной системы налогообложения, либо единого налога на вмененный доход намного выгоднее, чем обычная система налогообложения в соответствии с 25 Главой НК РФ. Однако для того, чтобы применять более выгодные системы налогообложения, необходимо выполнение условий по величине доходов, количеству работающих, остаточной стоимости основных средств, либо по количеству транспортных средств. Все эти требования заставляли крупные и средние организации дробиться на более мелкие. Размер организаций не позволял им иметь основные средства и работников, обеспечивающих проведение технического обслуживания и текущего ремонта автотранспортных средств в соответствии с требованиями Положения о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта (утв. Министерством автомобильного транспорта РСФСР 20 сентября 1984 г.). Кроме того, в этих мелких организациях отсутствовал предрейсовый медицинский контроль водителей и технический контроль транспортных средств перед выездом на линию. Организации или предприниматели, имею-

щие договоры по прикреплению к соответствующим медицинским учреждениям или более крупным транспортным организациям на проведение выше перечисленных видов предрейсового контроля, часто не выполняли условия этих договоров, а при проверке только констатировалось наличие этого договора, а механизм контроля за его выполнением отсутствовал.

Постановление Правительства от 30.10.2006 г. № 637 «Об утверждении положения о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)» определяет порядок лицензирования перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя), осуществляемых юридическими лицами или индивидуальными предпринимателями.

Лицензионными требованиями и условиями, исходя из нормативного акта, при осуществлении перевозок пассажиров являются:

1) наличие у лицензиата (соискателя лицензии) на праве собственности или на ином законном основании транспортных средств, соответствующих по назначению, конструкции, внешнему и внутреннему оборудованию техническим требованиям в отношении перевозок пассажиров и допущенных в установленном порядке к участию в дорожном движении;

2) соблюдение лицензиатом установленных законами и иными нормативными правовыми актами в области автомобильного транспорта требований по организации и осуществлению перевозок пассажиров;

3) соблюдение лицензиатом установленных статьей 20 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» основных требований по обеспечению безопасности дорожного движения при осуществлении им деятельности, связанной с эксплуатацией транспортных средств, используемых для перевозок пассажиров;

4) наличие у лицензиата (соискателя лицензии) должностного лица, ответственного за обеспечение безопасности дорожного движения, прошедшего в установленном порядке аттестацию на право занимать соответствующую должность;

5) соответствие должностных лиц и специалистов лицензиата (соискателя лицензии) квалификационным требованиям, предъявляемым при осуществлении перевозок пассажиров автомобильным транспортом, утверждаемым Министерством транспорта Российской Федерации;

6) наличие у лицензиата (соискателя лицензии) водителей, имеющих необходимые квалификацию и стаж работы и прошедших медицинское освидетельствование;

7) наличие у лицензиата (соискателя лицензии) договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств;

8) наличие на каждом транспортном средстве, используемом для перевозок пассажиров, документов, предусмотренных Правилами дорожного движения Российской Федерации;

9) наличие у лицензиата (соискателя лицензии) в штате работников необходимой квалификации, а также помещений и оборудования, позволяющих осуществлять техническое обслуживание и ремонт транспортных средств, или договоров со специализированными организациями на техническое обслуживание и ремонт транспортных средств.

Грубыми нарушениями лицензиатом лицензионных требований и условий являются:

– нарушение, в результате которого произошло дорожно-транспортное происшествие, повлекшее человеческие жертвы, причинение тяжкого вреда здоровью, причинение средней тяжести вреда здоровью не менее 5 человек;

– использование транспортных средств, не допущенных в установленном порядке к эксплуатации и не прошедших предрейсового технического осмотра.

В 2011 году вступил в силу Федеральный закон от 04 мая 2011 г. № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности».

В соответствии с этим Федеральным законом лицензированию подлежит деятельность по перевозкам пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя).

Постановлением Правительства РФ от 02 апреля 2012 г. № 280 «Об утверждении положения о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам, либо для собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)» (в ред. Постановления Правительства РФ от 26.11.2013 № 1064) установлено, что лицензирование деятельности по перевозке пассажиров осуществляется Федеральной службой по надзору в сфере транспорта и ее территориальными органами (далее – лицензирующий орган).

В состав деятельности по перевозке пассажиров включаются следующие работы:

- 1) регулярные перевозки пассажиров в городском и пригородном сообщении;
- 2) регулярные перевозки пассажиров в междугородном сообщении.

Лицензионными требованиями при осуществлении деятельности по перевозке пассажиров являются:

1) наличие у соискателя лицензии (лицензиата) принадлежащих ему на праве собственности или ином законном основании и соответствующих установленным требованиям помещений и оборудования для технического обслуживания и ремонта транспортных средств либо наличие договора со специализированной организацией на предоставление услуг по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств;

2) наличие у соискателя лицензии (лицензиата) водителей транспортных средств, заключивших с ним трудовой договор или договор об оказании услуг и имеющих необходимые квалификацию и стаж работы, а также прошедших медицинское освидетельствование в установленном порядке;

3) наличие у соискателя лицензии (лицензиата) специалиста, осуществляющего предрейсовый медицинский осмотр водителей транспортных средств, имеющего высшее или среднее профессиональное медицинское образование и прошедшего обучение по дополнительной образовательной программе «Проведение предрейсового осмотра водителей транспортных средств», или наличие договора с медицинской организацией или индивидуальным предпринимателем, имеющими соответствующую лицензию;

4) наличие у соискателя лицензии (лицензиата) на праве собственности или на ином законном основании необходимых для выполнения работ, транспортных средств, соответствующих по назначению и конструкции техническим требованиям к осуществляемым перевозкам пассажиров и допущенных в установленном порядке к участию в дорожном движении;

5) использование лицензиатом транспортных средств, оснащенных в установленном порядке техническими средствами контроля за соблюдением водителем режимов движения, труда и отдыха (при осуществлении регулярных перевозок пассажиров в междугородном сообщении);

6) использование лицензиатом транспортных средств, оснащенных в установленном порядке аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS;

7) соблюдение лицензиатом требований, установленных статьей 20 Федерального закона «О безопасности дорожного движения»;

8) соблюдение лицензиатом требований, предъявляемых к перевозчику в соответствии с Федеральным законом «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», в том числе Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом.

1.3. Допуск к перевозкам автомобильным транспортом на основе уведомления

Федеральный закон от 26 декабря 2008 г. № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» установил уведомительную систему допуска перевозчиков на рынок.

В соответствии с этим законом юридические лица, индивидуальные предприниматели обязаны уведомить о начале осуществления отдельных видов предпринимательской деятельности уполномоченный или уполномоченные в соответствующей сфере деятельности орган (органы) государственного контроля (надзора) (далее – уполномоченный орган государственного контроля (надзора)).

Уведомление о начале осуществления отдельных видов предпринимательской деятельности представляется юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями, осуществляющими выполнение работ и услуг в соответствии с утвержденным Правительством Российской Федерации перечнем работ и услуг в составе следующих видов деятельности:

- предоставление услуг по перевозкам пассажиров и багажа по заказам автомобильным транспортом (за исключением осуществления таких перевозок по маршрутам регулярных перевозок, а также для обеспечения собственных нужд юридических лиц, индивидуальных предпринимателей);

- предоставление услуг по перевозкам грузов транспортными средствами, общая масса которых составляет свыше 2,5 т (за исключением таких перевозок, осуществляемых для обеспечения собственных нужд юридических лиц, индивидуальных предпринимателей).

В уведомлении о начале осуществления отдельных видов предпринимательской деятельности юридическое лицо или индивидуальный предприниматель сообщает о начале осуществления предоставления услуг по перевозкам пассажиров и багажа или грузов и подтверждает свои обязательства по соблюдению обязательных требований к этим видам деятельности.

В уведомлении указывается о соответствии их работников, осуществляемой ими предпринимательской деятельности и предназначенных для использования в процессе осуществления ими предпринимательской деятельности территорий, зданий, строений, сооружений, помещений, оборудования, подобных объектов, транспортных средств обязательным требованиям и требованиям, установленным муниципальными правовыми актами.

Уведомление о начале осуществления отдельных видов предпринимательской деятельности представляется юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем в уполномоченный орган государственного контроля (надзора) после

государственной регистрации и постановки на учет в налоговом органе до начала фактического выполнения работ или предоставления услуг. Уведомление может быть представлено в форме электронного документа.

Постановление правительства Российской Федерации от 16 июля 2009 г. № 584 «Об уведомительном порядке начала осуществления отдельных видов предпринимательской деятельности» установило перечень работ и услуг в составе отдельных видов предпринимательской деятельности, о начале осуществления которых юридическим лицом или индивидуальным предпринимателем представляется уведомление:

- предоставление услуг по перевозкам пассажиров и багажа по заказам автомобильным транспортом (за исключением осуществления таких перевозок по маршрутам регулярных перевозок, а также для обеспечения собственных нужд юридических лиц, индивидуальных предпринимателей);

- предоставление услуг по перевозкам грузов автомобильным транспортом, грузоподъемность которого составляет свыше 2,5 т (за исключением таких перевозок, осуществляемых для обеспечения собственных нужд юридических лиц, индивидуальных предпринимателей).

1.4. Допуск к перевозкам автомобильным транспортом в международном сообщении

В начале 90-х годов начала формироваться система выдачи разрешений на основе лицензирования на международные перевозки пассажиров и грузов автомобильным транспортом.

Приказ Минтранса РФ от 21.02.1994 г. № 9 «О порядке выдачи лицензий на международные перевозки и связанные с ними транспортно-экспедиционные услуги» утвердил Инструкцию о порядке выдачи этих лицензий на перевозки в международном сообщении.

Утвержденный приказом Минтранса РФ от 01.08.1995 г. № 69 «Об утверждении порядка организации работы по обеспечению автотранспортных организаций, осуществляющих перевозки грузов и пассажиров в международном автомобильном сообщении, иностранными разрешениями на эти перевозки» порядок устанавливает, что перевозки грузов и пассажиров автомобильным транспортом должны осуществляться на основе разрешений, выдаваемых компетентными органами стран, по территории которых или через территорию которых следуют автотранспортные средства (кроме случаев, предусмотренных международными соглашениями).

В соответствии с «Положением о лицензировании перевозок автомобильным транспортом пассажиров и грузов в международном сообщении, а также грузов в пределах Российской Федерации», утв. Постановлением Правительства от 16.03.1997 г. № 322 лицензировались: городские, пригородные, междугородные, межреспубликанские и международные перевозки пассажиров и грузов.

Для осуществления международных перевозок выдавалась стандартная международная лицензия – на перевозку грузов и пассажиров в международном сообщении.

Для получения стандартной лицензии заявитель представлял в лицензионный орган:

- 1) заявление о выдаче лицензии по форме, разрабатываемой Министерством транспорта Российской Федерации;
- 2) копии учредительных документов (если они не заверены нотариусом – с предъявлением оригиналов);
- 3) копию свидетельства о государственной регистрации предприятия (если она не заверена нотариусом – с предъявлением оригинала);
- 4) документ, подтверждающий оплату рассмотрения заявления;
- 5) справку налогового органа о постановке на учет или свидетельство о государственной регистрации физического лица в качестве предпринимателя со штампом налогового органа;

б) копия заверенного в установленном порядке документа, подтверждающего профессиональную пригодность руководителя предприятия, организации, учреждения, предпринимателя или лиц, уполномоченных ими для руководства лицензируемой деятельностью. При назначении в предприятии, организации, учреждении лица, ответственного за лицензируемую деятельность, необходимо представить заверенную в установленном порядке копию соответствующего приказа.

Лицензии выдавались отделениями Российской транспортной инспекции в республиках в составе Российской Федерации, краях, областях, автономной области, автономных округах, городах Москве и Санкт-Петербурге по согласованию с Российской транспортной инспекцией.

Постановление Правительства РФ от 16.10.2001 г. № 730 «Об утверждении положения о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок» признает утратившим силу постановление Правительства Российской Федера-

ции от 16.03.1997 г. № 322 «Об утверждении Положения о лицензировании перевозок автомобильным транспортом пассажиров и грузов в международном сообщении, а также грузов в пределах Российской Федерации» в части международных перевозок и определяет условия допуска российского перевозчика к международным автомобильным перевозкам.

Исходя из Постановления, к международным автомобильным перевозкам допускаются юридические лица независимо от организационно-правовой формы и индивидуальные предприниматели, осуществляющие коммерческие и некоммерческие перевозки грузов.

Под некоммерческими перевозками в Положении понимаются перевозки российскими перевозчиками своих грузов за собственный счет для производственных нужд на транспортных средствах, принадлежащих им на праве собственности или на ином законном основании.

Допуск российского перевозчика к осуществлению международных автомобильных перевозок осуществляют органы

Российской транспортной инспекции Министерства транспорта Российской Федерации.

Условиями допуска российского перевозчика к международным автомобильным перевозкам являются:

– наличие транспортных средств, принадлежащих на праве собственности или на ином законном основании и соответствующих международным техническим стандартам, а также международным конвенциям и соглашениям, регламентирующим международные автомобильные перевозки;

– соответствие назначенных российским перевозчиком лиц, ответственных за осуществление международных автомобильных перевозок, квалификационным требованиям по организации перевозок автомобильным транспортом в международном сообщении;

– устойчивое финансовое положение российского перевозчика (наличие собственного имущества, стоимость которого в расчете на 1 транспортное средство, осуществляющее международные автомобильные перевозки, составляет не менее 50 тыс. рублей или в расчете на 1 тонну разрешенной максимальной массы указанного транспортного средства – не менее 2,5 тыс. рублей. Достаточным является соответствие одному из показателей);

– обязательное страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств.

Квалификационные требования к ответственным специалистам утверждаются Министерством транспорта Российской Федерации по согласованию с Государственным таможенным комитетом Российской Федерации.

Для получения допуска к международным автомобильным перевозкам российский перевозчик представляет в орган Российской транспортной инспекции по месту регистрации кроме стандартных следующие документы:

1) документ, содержащий сведения о количестве и типе транспортных средств, а также документы, подтверждающие их соответствие международным техническим стандартам, международным конвенциям и соглашениям, регламентирующим международные автомобильные перевозки;

2) копию документа, подтверждающего профессиональную компетентность ответственного специалиста;

3) балансовый отчет (формы № 1 и 2 по Общероссийскому классификатору управленческой деятельности) за последний отчетный период (указанные отчеты не требуются для вновь образованных юридических лиц);

4) копию генеральной или разовой лицензии на осуществление подлежащих лицензированию экспортных или импортных операций в отношении своих товаров, если они будут перевозиться за собственный счет на транспортных средствах, принадлежащих заявителю;

5) документ, подтверждающий опыт работы по осуществлению международных автомобильных перевозок, для российских перевозчиков, подавших заявление о допуске к международным автомобильным перевозкам сроком на 5 лет;

6) копию полиса страхования гражданской ответственности владельца автотранспортных средств.

Важным элементом данного нормативного акта является установление требования о получении допуска для перевозчиков, осуществляющих перевозки для собственных нужд. Еще одним существенным моментом является наличие требования об устойчивом финансовом положении и предоставлении балансового отчета, что соответствует международным требованиям.

Таким образом, требования по минимальному уровню финансовой устойчивости предъявляются только при международных перевозках, а при перевозках на территории Российской Федерации – отсутствуют. Этот фактор не позволяет обеспечить допуск на рынок перевозчиков, способных качественно перевозить грузы, и нести материальную ответственность в случае утери или порчи груза.

Отсутствие требований к уровню финансовой устойчивости – это отсутствие гарантии наличия у перевозчика средств, необходимых для возмещения нанесенного ущерба при перевозке.

Глава 2

Система формирования доходов и прибыли, обеспечивающих экономически устойчивую деятельность организации

Уровень экономической устойчивости организации непосредственно связан с действующими стандартами по бухгалтерскому учету по формированию доходов, расходов и Налоговым Кодексом РФ, особенно с налогом на прибыль.

При формировании доходов, осуществляемых в соответствии с положением по бухгалтерскому учету «Доходы организации», утверждено Приказом Министерства финансов Российской Федерации от 06.05.1999 г. № 32н (ПБУ 9/99), важно, чтобы организация, оказывающая услуги по перевозке пассажиров и грузов имела устойчивые доходы по обычным видам деятельности, величина которых позволит ей иметь валовую прибыль и прибыть от продаж в размере, обеспечивающим экономически устойчивую деятельность.

Система формирования доходов тесным образом связана с правилами ценообразования на рынке автотранспортных услуг, которые определяются как действующими нормативно-правовыми актами, так и спросом и конкуренцией в этом рыночном секторе. Анализ механизма ценообразования и технологии формирования тарифов на пассажирские и грузовые перевозки проведен в отдельном разделе данной работы.

Так как прибыль формируется на основе как доходов, так и расходов, важно правильно управлять величиной расходов на основе выбора наиболее выгодных для организации вариантов осуществления расходов и принятия затрат в реализацию, предлагаемых действующими нормативными актами по бухгалтерскому учету. Величина расходов определяется в соответствии с положением по бухгалтерскому учету «Расходы организации», утв. Приказом Министерства финансов Российской Федерации от 06.05.1999 г. № 33н (ПБУ 10/99).

Налоговый кодекс, и особенно 25 Глава НК РФ «Налог на прибыль организаций», оказывает существенное влияние на экономически устойчивое состояние организации, поскольку сформированная на ее основе величина налога на прибыль, определяет чистую прибыль организации и остаток денежных средств на расчетном счете организации.

2.1. Виды доходов автотранспортных организаций

Доходами организации признается увеличение экономических выгод в результате поступления активов (денежных средств, иного имущества) и (или) погашения обязательств, приводящее к увеличению капитала этой организации, за исключением вкладов участников (собственников имущества).

Доходы определяются на основании первичных бухгалтерских документов.

Доходы организации для бухгалтерского учета в зависимости от их характера, условий получения и направлений деятельности организации подразделяются на:

- доходы от обычных видов деятельности;
- прочие поступления.

Во исполнение Программы реформирования бухгалтерского учета в соответствии с международными стандартами финансовой отчетности, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 06.03.1998 г. № 283, приказом Минтранса России от 24.06.2003 г. № 153 утверждена «Инструкция по учету доходов и расходов по обычным видам деятельности на автомобильном транспорте» (далее – Инструкция) (зарегистрирована в Минюсте России 24.07.2003 г. № 4916).

В Инструкции, разработанной в соответствии с положениями по бухгалтерскому учету, подробно отражены отраслевые особенности учета доходов и расходов по обычным видам деятельности на автомобильном транспорте.

В качестве обычной принимается деятельность, ради которой была создана организация. При этом к обычной может быть также отнесена та или иная деятельность при условии наличия в регистрационных документах организации соответствующего ей кода Общероссийского классификатора видов экономической деятельности (ОКВЭД 029-2001) (утвержден постановлением Госстандарта России от 06.11.2001 г. № 454-ст «О принятии и введении в действие ОКВЭД»)

В Инструкции, исходя из отраслевых особенностей автомобильного транспорта, установлен единый подход к составу и группировке доходов и затрат по обычной деятельности при осуществлении грузовых и пассажирских перевозок автомобильным транспортом (других работ и услуг, выполняемых автомобильным транспортом), а также рассмотрены состав и структура доходов и расходов автотранспортных организаций.

Доходы автотранспортных организаций в зависимости от их характера, условий получения и направлений деятельности организации, в соответствии с ПБУ 9/99 «Доходы организации» подразделяются на:

- доходы от обычных видов деятельности (учитывают на счете 90/1);
- прочие доходы (учитывают на счете 91/1).

В Инструкции приведен полный перечень доходов от обычных видов деятельности для автотранспортных организаций.

Инструкция также содержит перечень прочих доходов, т. е. тех доходов, получение которых не связано с обычными видами деятельности автотранспортных организаций, а также перечень доходов, не учитываемых при формировании выручки в бухгалтерском учете.

Учет доходов и расходов по обычным видам деятельности автотранспортных организаций осуществляется в соответствии с Инструкцией по учету доходов и расходов по обычным видам деятельности на автомобильном транспорте.

Для автотранспортных организаций в состав таких доходов входит выручка:

- от внутренних и международных грузовых перевозок;
- от внутренних и международных перевозок пассажиров в автобусах;

- от перевозок пассажиров в легковых таксомоторах;
- от перевозок в грузовых таксомоторах;
- от предоставления легковых автомобилей для обслуживания предприятий и организаций;
- от направления автомобилей для работы вне места их постоянного пребывания;
- от использования порожних пробегов грузовых автомобилей других организаций;
- от предоставления легковых и грузовых автомобилей на условиях проката;
- от транспортно-экспедиционных операций, осуществляемых водителем при совмещении с основной деятельностью, либо другим сотрудником автотранспортной организации;
- от погрузо-разгрузочных работ;
- от складских операций.

А также следующие доходы:

- от грузовых автостанций;
- от автовокзалов, автостанций;
- от доставки (перегона) новых и отремонтированных автомобилей с автомобильных и авторемонтных заводов;
- получаемые в виде вознаграждения автотранспортной организацией по договорам комиссии на транспортную экспедицию.

В организациях, предметом деятельности которых является предоставление за плату во временное пользование (временное владение и пользование) своих активов по договору аренды, выручкой считают поступления, получение которых связано с этой деятельностью (арендная плата).

Суммы бюджетных средств на финансирование текущих расходов (на компенсацию льготного проезда граждан в соответствии с законодательством Российской Федерации) являются доходами по обычным видам деятельности.

Доходы от перевозок пассажиров в автобусах отражают в бухгалтерском учете без уменьшения на суммы, перечисленные другим организациям (автовокзалы, автостанции) за реализацию автобусных билетов.

Прочими доходами являются:

- поступления, связанные с предоставлением за плату во временное пользование (временное владение и пользование) активов организации;
- поступления, связанные с участием в уставных капиталах других организаций (включая проценты и иные доходы по ценным бумагам);
- прибыль, полученная организацией в результате совместной деятельности (по договору простого товарищества);
- поступления от продажи основных средств и иных активов, отличных от денежных средств (кроме иностранной валюты), продукции, товаров;
- стоимость полученных материалов или иного имущества при демонтаже или разборке при ликвидации выводимых из эксплуатации основных средств;
- проценты, полученные за предоставление в пользование денежных средств организации, а также проценты за использование банком денежных средств, находящихся на счете организации в этом банке;
- доходы, связанные со списанием объектов специальной оснастки и специальной одежды (отражаются в бухгалтерском учете в отчетном периоде, к которому они относятся);
- штрафы, пени, неустойки за нарушение условий договоров;
- активы, полученные безвозмездно, в том числе по договору дарения;
- поступления в возмещение причиненных организации убытков;
- прибыль прошлых лет, выявленная в отчетном году;

- суммы кредиторской и депонентской задолженности, по которым истек срок исковой давности;
- курсовые разницы;
- сумма дооценки активов;
- излишки, выявленные во время инвентаризации;
- стоимость безвозмездно полученных основных средств (по мере начисления амортизации).

Чрезвычайными доходами считаются поступления, возникающие как последствия чрезвычайных обстоятельств хозяйственной деятельности (стихийного бедствия, пожара, аварии, национализации и т. п.): страховое возмещение, стоимость материальных ценностей, остающихся от списания непригодных к восстановлению и дальнейшему использованию активов, и т. п.

Бюджетные средства, предоставленные в установленном порядке на финансирование расходов, понесенных организацией в предыдущие периоды (на покрытие убытков на городском пассажирском транспорте), отражаются в бухгалтерском учете как возникновение задолженности по таким средствам и увеличение финансового результата организации как прочие доходы (в соответствии с ПБУ 13/2000).

В бухгалтерском учете доходами организации не являются следующие поступления от других юридических и физических лиц:

- 1) суммы налога на добавленную стоимость, акцизов, экспортных пошлин и иных аналогичных, обязательных платежей;
- 2) доходы по договорам комиссии, агентским и иным аналогичным договорам в пользу комитента, принципала и т. п.;
- 3) доходы в порядке предварительной оплаты продукции, товаров, работ, услуг;
- 4) авансы, перечисленные в счет оплаты продукции, товаров, работ, услуг;
- 5) задаток;
- 6) денежные средства, переданные в залог, если договором предусмотрена передача заложенного имущества залогодержателю;
- 7) полученные денежные средства в погашение кредита, займа, предоставленного заемщику.

Для получения доходов, необходимых для устойчивой экономической деятельности автотранспортной организации необходимо правильно установить стоимость услуги (перевозки).

2.2. Стоимость перевозки автомобильным транспортом

Стоимость перевозки – это показатель, включающий в себя 3 составляющих: себестоимость, прибыль, необходимую для устойчивой экономической деятельности и дополнительную прибыль, обеспечивающую обновление основных средств.

Устойчивая экономическая деятельность подразумевает:

1) финансовую устойчивость в соответствии с теоретическими требованиями анализа финансового состояния организации и документами, регламентирующими значения показателей ее определяющих;

2) уровень рентабельности, позволяющий обеспечивать надежность и безопасность перевозок и возможность постоянно иметь необходимую сумму денежных средств на расчетном счете и обеспечивать постоянный рост чистых активов организации.

Величина стоимости перевозки должна строиться на принципах договорных отношений между перевозчиками и заказчиками услуг. Система ее планирования должна своевременно реагировать на изменения рыночных условий, позволяя при этом устойчиво функционировать перевозчикам и контролировать потребителям величину транспортных расходов за счет прозрачности алгоритма их формирования.

Для выполнения этих условий необходимо принимаемые организацией-перевозчиком экономические решения при разработке бизнес-планов и прогнозировании величин доходов и расходов основывать на результатах финансово-экономического анализа.

За время рыночных преобразований произошли существенные изменения в структуре перевозчиков: вместо крупных автотранспортных организаций появились тысячи владельцев одного или нескольких автомобилей.

Наиболее серьезную конкуренцию автотранспортным организациям общего пользования составляет сегодня автомобильный транспорт отраслей экономики.

Анализ существовавшей ранее и заложенной в разработанные ранее прейскуранты тарифов, методики формирования стоимости перевозок показывает, что расчет затрат базировался на нормативных затратах в денежном выражении по каждой из статей себестоимости и нормативах рентабельности, устанавливаемых по отраслевому принципу.

В настоящее время в условиях рыночной экономики сложно нормировать транспортные затраты и формировать рентабельность перевозок на существовавших ранее принципах, поскольку о стоимости перевозки заказчик и перевозчик договариваются, и им необходимо предоставить методическую основу переговоров – механизм формирования этой стоимости.

Следовательно, возникает необходимость разработки методики, содержащей технологию формирования: себестоимости перевозки, позволяющей снизить величину составляющих ее расходов, но при этом гарантирующей возмещение обоснованных затрат перевозчика; рентабельности, обеспечивающей экономически устойчивую деятельность перевозчика и своевременное обновление его основных средств.

В условиях рыночной экономики хозяйствующие субъекты грузового автомобильного транспорта как свободные товаропроизводители самостоятельны в решении вопросов, какие автотранспортные услуги оказывать клиентам, в каком объеме и по какой цене.

Для разработки механизма определения прибыли, обеспечивающей экономически устойчивую деятельность организации, необходимо установить уровень рентабельности, ее обеспечивающий. Первоначально нужно рассмотреть показатели, определяющие эту рентабельность.

2.3. Рентабельность перевозок

Особенностью показателей, определяющих рентабельность, является то, что они построены на принципе соотнесения результатов и затрат и представляют ту или иную разновидность показателя рентабельности, т. е. рассчитываются как отношение прибыли, получаемой организацией, к тем или иным видам затрат, связанным с получением этой прибыли.

Основным показателем рентабельности в транспортной организации является рентабельность услуг (перевозок), определяемая как отношение прибыли от реализации услуг (Π_p) к затратам на реализацию услуг (расходам по обычным видам деятельности или полной себестоимости, включающей управленческие и коммерческие расходы) (S), т. е.:

$$R_{np} = \frac{\Pi_p}{S} \cdot 100, \% . \quad (2.1)$$

Другим показателем, применяемым транспортными организациями, является рентабельность оборота:

$$R_o = \frac{\Pi}{B} \cdot 100, 100\% , \quad (2.2)$$

где Π – прибыль до налогообложения организации, руб.;

B — выручка от реализации (доходы по обычным видам деятельности), руб.

В зарубежной практике этот показатель часто называют коммерческой маржой. Рост этого показателя означает не только более эффективное ведение хозяйства, но и рост конкурентоспособности продукции.

Если прибыль, получаемая организацией с 1 рубля его активов, меньше процентной ставки по заемным средствам, то это свидетельствует о:

- невозможности организации использовать собственные средства более эффективно, чем их помещение в банк;
- невыгодности для организации использования в ее деятельности заемного капитала.

Для оценки результатов деятельности организации в целом используется показатель рентабельности активов:

$$R_A = \frac{\Pi}{A} \cdot 100 \quad (2.3)$$

где A — среднегодовая стоимость активов.

Для оценки эффективности использования собственного капитала используется несколько показателей:

Во-первых, оценивается рентабельность инвестиций, т. е. средств, вложенных в образование и функционирование организации:

$$R_{и} = \frac{\Pi}{\overline{ПК}} \cdot 100, \quad (2.4)$$

где $\overline{ПК}$ — среднегодовая величина постоянного капитала (суммы собственного капитала и долгосрочных обязательств).

Во-вторых, интерес представляет эффективность использования тех средств, которые были инвестированы в организацию, т. е. рентабельность собственного капитала:

$$R_{СК} = \frac{\Pi}{\overline{СК}} \cdot 100, \quad (2.5)$$

где $\overline{СК}$ — средняя годовая величина собственного капитала организации.

Рентабельность оборота транспортной организации, определенная по прибыли до налогообложения, должна быть не менее 4,8 %.

Для экономически устойчивой деятельности транспортной организации уровень рентабельности услуги (перевозки) должен быть равен 9,6 % ($R_{np} = 9,6\%$).

Для достижения уровня рентабельности, обеспечивающего экономически устойчивую деятельность организации, необходимо соблюдение следующих условий:

$$K_u = \frac{B}{(A_{н\epsilon} + A_{к\epsilon}) \cdot 0,5} \geq 2,5; \quad (2.6)$$

$$K_n = \frac{\Pi}{(\overline{СК}_{н\epsilon} + \overline{СК}_{к\epsilon}) \cdot 0,5} \geq 0,2, \quad (2.7)$$

где K_u — интенсивность оборота авансируемого капитала, которая характеризует объем реализованных работ (услуг), приходящийся на 1 рубль средств, вложенных в деятельность организации;

B — выручка от реализации – объем реализованных услуг, руб.;

$A_{н\epsilon}$ и $A_{к\epsilon}$ — суммы актива баланса на начало и конец года, руб.;

K_n — объем прибыли, приходящейся на 1 руб. собственного капитала;

Π – прибыль до налогообложения, руб.;

$\overline{СК}_{н\epsilon}$ и $\overline{СК}_{к\epsilon}$ — собственный капитал на начало и конец года, руб. "

Рентабельность оборота для транспортной организации должна соответствовать соотношению (2.2).

Величина необходимой рентабельности оборота может быть определена исходя из вышеприведенных нормативных значений коэффициентов K_n и K_u , а также коэффициента автономии ($K_{авт}$), величина которого принимается равной 0,6 ($\overline{СК} / (BHA + OA) = \overline{СК} / A = 0,6$). Выполнив расчет, получим искомую величину нормативной рентабельности оборота:

Величина необходимой рентабельности оборота может быть определена исходя из вышеприведенных нормативных значений коэффициентов K_n и K_u , а также коэффициента автономии (K_{asm}), величина которого принимается равной 0,6 ($CK / (BHA + OA) = CK / A = 0,6$). Выполнив расчет, получим искомую величину нормативной рентабельности оборота:

$$R_o = \frac{\Pi}{B} = \frac{K_n}{K_u} \cdot K_{asm} = \frac{\Pi \cdot A \cdot CK}{CK \cdot B \cdot A} = 0,2 \cdot 1/2,5 \cdot 0,6 = 0,048. \quad (2.8)$$

Проведенный анализ показал, что величина рентабельности услуги (перевозки) (2.1) для транспортных организаций должна быть всегда больше рентабельности оборота, что определяется величиной сальдо по прочим доходам/расходам, как правило, отрицательным.

Анализ балансов транспортных организаций показал, что величина отрицательного сальдо по прочим доходам/расходам (расходы на налоги, за исключением НДС и акцизов, а также на иные обязательные платежи и сборы, уплачиваемые в соответствии с законодательством Российской Федерации и не включенные в состав расходов по обычным видам деятельности, которые включаются в прочие расходы) составляет 4,4 % от расходов по обычным видам деятельности (без учета субсидий на покрытие убытков).

Исходя из этого, прибыль до налогообложения можно представить в следующем виде:

$$\Pi = B - S - \Delta\Pi_{прч} = B - S - 0,044 \cdot S, \quad (2.9)$$

где $\Delta\Pi_{прч}$ – сальдо по прочим доходам/расходам.

В то же время в соответствии с тем, что рассчитанная выше величина рентабельности оборота равна 4,8 %, прибыль до налогообложения может быть также представлена:

$$\Pi = B \cdot 0,048,$$

тогда можно выполнить следующие преобразования:

$$B \cdot 0,048 = B - S - 0,044 \cdot S \quad (2.10)$$

$$1,044 \cdot S = B - 0,048 \cdot B \quad (2.11)$$

$$S = B \cdot (1 - 0,048) / 1,044. \quad (2.12)$$

Следовательно, рентабельность услуги (перевозки) может быть представлена следующим образом:

$$R_{np} = \Pi_p / S = (B - S) / S = (B - (B \cdot (1 - 0,048) / 1,044)) / (B \cdot (1 - 0,048) / 1,044) \quad (2.13)$$

$$R_{np} = (1 - (1 - 0,048) / 1,044) / ((1 - 0,048) / 1,044) \quad (2.14)$$

$$R_{np} = (1 - 0,912) / 0,912 = 0,0966. \quad (2.15)$$

Таким образом, получены нормативные значения рентабельности услуги (перевозки) и рентабельности оборота для организаций, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом.

2.4. Формирование и использование чистой прибыли

Следующим важным элементом, определяющим экономическую устойчивость организации, является чистая прибыль.

Прибыль – это прирост стоимости имущества организации по результатам ее деятельности. За счет прибыли в организациях, созданных в форме акционерных обществ и совместных предприятий, формируется резервный капитал, предназначенный для покрытия непредвиденных потерь и убытков отчетного года, а также для выплаты дивидендов акционерам, имеющим привилегированные акции, при недостаточности прибыли, а также для погашения облигаций акционерного общества. Источником образования резервного капитала является прибыль, оставшаяся после уплаты налога на прибыль. На основании этого можно сделать вывод, что резервный капитал – это не самостоятельный источник финансовых ресурсов организации, а результат распределения полученной прибыли.

По статье «Чистая прибыль (убыток) отчетного периода» приводится итоговый финансовый результат деятельности организации за отчетный период (прибыль или убыток).

Исходя из данных бухгалтерского учета, показатель по рассматриваемой статье отчета определяется как величина полученной с начала года прибыли (убытка), учтенной в установленном порядке по счету 99.

«Чистая прибыль (убыток) отчетного периода» определяется по следующей формуле:

Статья «Чистая прибыль (убыток) отчетного периода» = Статья «Прибыль (убыток) до налогообложения» + / – Статья «Отложенные налоговые активы» – / + Статья «Отложенные налоговые обязательства» – Статья «Текущий налог на прибыль».

Знаки (+ / –) в приведенной формуле означают, что в течение отчетного года динамика изменения показателей отложенных налоговых активов или отложенных налоговых обязательств может быть как положительной, так и отрицательной.

Если в течение отчетного года в учете организации отражались суммы налоговых санкций, учтенных в установленном порядке по балансовому счету 99, и (или) прочих расходов, показатель по статье «Чистая прибыль (убыток) отчетного периода» отчета определяется по следующей формуле:

Статья «Чистая прибыль (убыток) отчетного периода» =

Статья «Прибыль (убыток) до налогообложения» + / – Статья «Отложенные налоговые активы» – / + Статья «Отложенные налоговые обязательства» – Статья «Текущий налог на прибыль» – Статья «Налоговые санкции» – Статья «Прочие расходы».

По статье «Постоянные налоговые обязательства (активы)» справочно отражается сумма постоянных налоговых обязательств (активов), учтенных в соответствии с правилами ПБУ 18/02 по балансовому счету 99.

Величина постоянного налогового обязательства определяется как произведение постоянной разницы на предусмотренную действующим законодательством Российской Федерации ставку налога на прибыль. При этом постоянная разница – это сумма, которая учитывается в бухгалтерском учете, но не принимается в качестве расходов в целях налогообложения.

Действующий План счетов¹ не предусматривает счета и записи для учета расходов, производимых из прибыли, остающейся после уплаты налога на прибыль. Расходы, произ-

¹ «План счетов бухгалтерского учета финансово-хозяйственной деятельности организации» и «Инструкция по его применению» утверждены приказом Министерства Финансов Российской Федерации от 31.10.2000 г. № 94-н (в редакции от 18.09.2006 г. № 115н).

водимые из чистой прибыли, должны либо включаться в себестоимость продукции, либо относиться на прочие расходы, либо капитализироваться.

Если акционеры (участники) общества приняли решение о создании каких-то целевых фондов, то такие фонды необходимо рассматривать как часть резервного капитала. Они представляют собой средства прибыли, зарезервированные в качестве финансового обеспечения мероприятий целевого характера (например, расширение деятельности, модернизация существующих производственных мощностей и т. п.). Отчисления из прибыли на образование резервного капитала отражаются записью по дебету счета 84 «Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)» и кредиту счета 82 «Резервный капитал». Когда организация достигает ту цель, ради которой был образован специальный целевой фонд, зарезервированная сумма восстанавливается, т. е. присоединяется к нераспределенной прибыли. Эту операцию отражают на дебете счета 82 и кредите счета 84. Аналогичная запись сопровождается изменением первоначальной цели создания специального фонда.

На дебете счета 84 можно отражать только следующие виды операций: начисление дивидендов (доходов); отчисления в резервный фонд; бухгалтерские корректировки, существенные ошибки в бухгалтерском учете предшествующего года, выявленные после утверждения бухгалтерской отчетности за этот год. В году, следующем за отчетным годом, на основании решения общего собрания акционеров в акционерном обществе (собрания участников в обществе с ограниченной ответственностью) производится распределение прибыли – начисление дивидендов (доходов) и отчисление средств в резервные фонды организации. Эти операции регистрируются в бухгалтерском учете в году, следующем за отчетным годом, на дебете счета 84 в корреспонденции со счетами 75 «Расчеты с учредителями» – на сумму начисленных дивидендов и 82 – на сумму отчислений в резервные фонды. После отражения этих операций сальдо на счете 84 показывает сумму нераспределенной прибыли, которая остается неизменной до соответствующего решения акционеров акционерного общества (или участников общества с ограниченной ответственностью).

Бухгалтерские корректировки возникают при внесении изменений в учетную политику организации и при исправлении ошибок прошлых лет. Средства нераспределенной прибыли постоянно обращаются в организации, меняя свою форму из денежной в товарную, и наоборот. Как правило, сальдо по счету 84 может лишь возрастать, свидетельствуя о процессе самофинансирования организации, приросте ее имущества по сравнению с суммой первоначальных вложений. Однако в случае постоянной убыточной деятельности организации, как при пассажирских перевозках на регулярных городских и пригородных маршрутах сальдо уменьшается, либо становится вообще отрицательным.

К счету 84 открываются субсчета для каждого этапа движения средств, образующих нераспределенную прибыль (например, «Прибыль, подлежащая распределению», «Нераспределенная прибыль в обращении» и «Нераспределенная прибыль использованная»).

На субсчет «Прибыль, подлежащая распределению» зачисляется вся сумма чистой прибыли отчетного года, из которой затем начисляются дивиденды (доходы) и производятся отчисления в резервные фонды. После отражения этих операций сальдо данного субсчета переносится в кредит субсчета «Нераспределенная прибыль в обращении».

На субсчете «Нераспределенная прибыль в обращении» с течением времени собирается общая сумма нераспределенной между акционерами прибыли. Сальдо данного субсчета показывает величину средств, накопленных для создания нового имущества в форме основных и других материальных ресурсов. Записи по дебету этого субсчета производятся в корреспонденции с субсчетом «Нераспределенная прибыль использованная» лишь при фактическом использовании соответствующих средств на создание нового имущества. После отражения использования средств сальдо субсчета «Нераспределенная прибыль в обращении» представляет собой величину свободного остатка нераспределенной прибыли.

На субсчете «Нераспределенная прибыль использованная» обобщается информация о том, какая часть средств нераспределенной прибыли превращена из денежной формы в товарную, т. е. на какую сумму приобретено новое имущество. Например, в бухгалтерском учете при отражении записи на дебете счета 01 и кредите счета 08 делают внутреннюю запись на счете 84: дебет субсчета «Нераспределенная прибыль в обращении» и кредит субсчета «Нераспределенная прибыль использованная». Как и по другим субсчетам, сальдо данного субсчета может быть лишь кредитовым, а кредитовые записи по нему (в части нераспределенной прибыли отчетного года) возможны лишь после принятия акционерами решения о распределении прибыли отчетного года.

Независимо от внутренних записей по субсчетам сальдо по синтетическому счету 84 сохраняет свою величину и остается неизменным. В действующем Плане счетов не предусмотрены никакие записи, отражающие перераспределение средств нераспределенной прибыли между разными статьями капитала организации.

2.5. Методические основы формирования собственных источников инвестиций, предназначенных для обновления основных средств

Не смотря на то, что не существует прямых бухгалтерских проводок, отражающих использование чистой прибыли, ее можно использовать непосредственно с расчетного счета, в том числе и для резервирования в целях обновления основных средств.

В работах [36, 44] были сформированы методические основы определения третьей составляющей стоимости перевозки – прибыли, являющейся источником обновления основных средств.

Для расширенного воспроизводства и создания накоплений на обновление основных средств целесообразно не только использовать амортизационные отчисления, но и ежегодно прибавлять к ним некоторую долю прибыли. Это объясняется тем, что общая текущая сумма инвестиций на восстановление основных средств организации должна быть больше общей суммы первоначальных затрат, в противном случае отсутствует возможность их обновления.

Прирост капитала, или прогноз величины дохода от капитальных вложений, представляет собой выраженный в процентах годовой доход, который можно получить на инвестированные в основные средства деньги. Минимальной величиной прироста инвестиций является такая норма процента, при которой должна окупиться их первоначальная величина. Возврат основного капитала возможен лишь при дополнительных к амортизации реинвестициях из получаемой организацией прибыли. Определение величины прибыли, которую необходимо отправлять на реинвестиции, осуществляется на основе временной оценки. Она необходима для объективного сопоставления денежных сумм, возникающих в различное время.

Оценка денежных потоков проводится с помощью шести функций денежной единицы, описанных в теории оценки бизнеса. Минимально необходимая величина отчислений от прибыли, предназначенная на обновление и восстановление основных средств, является шестой функцией денежной единицы, уменьшенной на норму амортизационных отчислений. Это связано с тем, что данная функция показывает, сколько средств должно ежегодно отчисляться для возмещения инвестиций, вложенных в основные средства, чтобы эти вложения не были менее выгодными по сравнению с вложениями в финансовые структуры.

При использовании различных способов начисления амортизации в соответствии с [48] доля прибыли, которую необходимо накопить, чтобы обеспечить обновление основных средств, будет разной.

В общем виде доля дополнительной прибыли в первоначальной стоимости основных средств ($\Delta\Pi$), необходимой для восстановления, выражается формулой:

$$\Delta\Pi = F_6 - H_A,$$

или

$$\Delta\Pi = \frac{r}{1 - \frac{1}{(1+r)^n}} - H_A \tag{2.16}$$

где F_6 — шестая функция денежной единицы;
 z — ставка дисконта, определяемая в общем случае как ставка рефинансирования Центрального Банка России;
 H_A — норма амортизации, соответствующая выбранному способу ее начисления;
 n — номер года.

$\Delta\Pi$ является необходимым годовым доходом, который нужно получать на инвестированный в основные средства капитал.

Вариант расчета значений дополнительной прибыли при различных способах начисления амортизации представлен в таблице 2.1 на примере транспортного средства (ТС) со сроком службы 9 лет.

Таблица 2.1 Значения $\Delta\Pi$ при различных способах начисления амортизации

F_6	$\Delta\Pi$ при способах начисления амортизации			
	линейном	уменьшаемого остатка	по сумме чисел лет	пропорционально пробегу
1,170	1,060	1,101	0,970	0,798
0,631	0,521	0,562	0,453	0,359
0,453	0,343	0,384	0,297	0,227
0,365	0,255	0,296	0,231	0,165
0,313	0,203	0,244	0,215	0,134
0,279	0,169	0,210	0,200	0,114
0,255	0,145	0,186	0,196	0,101
0,238	0,128	0,169	0,198	0,094
0,225	0,115	0,156	0,205	0,087

В связи с тем, что при использовании способа уменьшаемого остатка, если он применяется без повышающего коэффициента, амортизация за срок службы не начисляется полностью, необходимо эту недоначисленную амортизацию восполнить путем увеличения дополнительной прибыли на сумму, равную расчетной доле от этой амортизации. Такая доля представляет частное от деления недоначисленного остатка амортизации на срок службы, отнесенное к балансовой стоимости основного средства.

Использование F_6 позволит решить следующую задачу: какой должна быть минимальная ежегодная (за весь срок службы каждого объекта основных средств) величина прибыли, остающейся на расчетном счете организации, чтобы совместно с накапливаемыми там же (на расчетном счете) амортизационными начислениями обеспечить возможность полного восстановления (приобретения новых) основных средств.

При расчетах в целом по организации используются средняя норма амортизации, средний процент износа и средний срок службы по каждой группе основных средств. Расчет ведется при различных значениях коэффициента обновления основных средств.

Балансовая стоимость основных средств, подлежащих замене определяется (C_B ОБН) следующим образом:

$$C_{Б\text{ ОБН}} = C_{Б} \cdot K_{ОБ} \quad (2.17)$$

где $C_{Б\text{ ОБН}}$ – балансовая стоимость основных средств, подлежащих замене;

$C_{Б}$ – балансовая стоимость основных средств в рассматриваемой группе;

$K_{ОБ}$ – коэффициент обновления основных средств (имеющийся или заданный) по рассматриваемой группе основных средств.

Доля прибыли, которая обеспечит возможность полного восстановления (приобретения новых) основных средств в искомом объеме определяется следующим образом:

$$\Delta\Pi = \frac{r}{1 - \frac{1}{(1+r)^n}} - H_{АСР} \quad (2.18)$$

где $H_{АСР}$ – средняя норма амортизации по рассматриваемой группе основных средств.

Расчет искомого объема дополнительной прибыли ($\Pi_{Д}$) выполняется для каждого года (всего срока службы основного средства):

$$\Pi_{Д} = \Delta\Pi \cdot C_{Б\text{ ОБН}} \quad (2.19)$$

Значение $\Pi_{Д}$ необходимо прибавить к накопленной на расчетном счете сумме амортизации ($C_{Б} \cdot H_{АСР}$) за этот же срок для получения денежных средств, достаточных для обновления этой части основных средств, для которых ведется расчет.

Для подробного расчета по конкретной организации и получения прогноза по годам о величине необходимых инвестиций для обновления транспортных средств (ТС) была разработана специальная методика, включающая последовательные этапы:

1. Установление среднего возраста ТС рассматриваемого типа.
2. Расчет нормативного (среднего по рассматриваемой группе) срока службы ТС исходя из применяемой нормы амортизационных отчислений.
3. Определение максимального срока службы ТС в рассматриваемой группе.
4. Вычисление суммарной балансовой стоимости.
5. Расчет коэффициента обновления ТС как отношения первоначальной балансовой стоимости вновь поступивших ТС за год, предшествующий расчетному, к общей балансовой стоимости, с учетом среднего срока службы ТС в данной группе.
6. Получение информации из данных бухгалтерского учета величины уже начисленной амортизации по каждому из рассматриваемых ТС.
7. Определение количества лет, оставшихся в эксплуатации, и расчет суммы начисляемой амортизации за каждый год из этих лет по каждому ТС.
8. Разработка программы полного обновления имеющегося парка ТС при условиях, что замена ТС на новое должна производиться сразу, как только ТС будет полностью самортизировано, и вся сумма начисленной амортизации направляется на обновление ТС.
9. Определение незарезервированной (потраченной на другие цели) суммы амортизации как суммы балансовых стоимостей ранее самортизированных ТС. Данная сумма делится на средний срок службы, в результате получается величина надбавки (Z) к ежегодно необходимой сумме на обновление ТС.

10. Исчисление объема средств, необходимых для обновления ТС в первый расчетный год. Для этого балансовая стоимость ТС умножается на $K_{ОБ}$, из полученного произведения вычитается сумма начисленной за год амортизации и к нему прибавляется Z .

11. Определение по приведенным формулам $\Delta\Pi$ и Π_{δ} .

Таким образом, сформирована методика, позволяющая определить уровень рентабельности, необходимый для обновления активной части основных средств.

Определение необходимого уровня рентабельности, обеспечивающего обновление транспортных средств (ТС), осуществляется на основе таблицы 2.2.

Расчет инвестиционной составляющей для обновления транспортных средств, приведенной в таблице 2.2, был проведен в соответствии с методикой, включающей технологию расчета ее величины и представленной выше.

По таблице 2.2, исходя из величины коэффициента обновления и исходя из отношения амортизации, начисленной на транспортные средства, к суммарной балансовой стоимости ТС, определяется необходимый уровень рентабельности.

Коэффициент обновления ($K_{ОБ}$) – это отношение балансовой стоимости планируемых к приобретению (или приобретенных) в течение года транспортных средств к балансовой стоимости всех имеющихся ТС на конец года.

Таблица 2.2 Инвестиционная составляющая в рентабельности ($R_{инв\ акт}$)

Отношение амортизации, начисленной на транспортные средства, к суммарной первоначальной балансовой стоимости всех ТС	Необходимая рентабельность											
	Величина коэффициента обновления ($K_{об}$), %											
	8	10	12	15	20	25	30	36,5	40	45	51	73
5	2,58	3,23	3,87	4,84	6,45	8,07	9,68	11,78	12,91	14,52	16,46	23,56
10	3,12	3,90	4,67	5,84	7,79	9,74	11,69	14,22	15,59	17,54	19,87	28,45
15	3,65	4,57	5,48	6,85	9,13	11,42	13,70	16,67	18,27	20,55	23,29	33,34
20	4,19	5,23	6,28	7,86	10,47	13,09	15,71	19,11	20,95	23,57	26,71	38,23
25	4,72	5,90	7,08	8,86	11,81	14,77	17,72	21,56	23,63	26,58	30,12	43,12
30	5,26	6,57	7,89	9,87	13,15	16,44	19,73	24,01	26,31	29,60	33,54	48,01
35	5,80	7,24	8,69	10,87	14,49	18,12	21,74	26,45	28,99	32,61	36,96	52,90
40	6,33	7,91	9,49	11,88	15,83	19,79	23,75	28,90	31,67	35,63	40,37	57,79
45	6,87	8,58	10,30	12,88	17,17	21,47	25,76	31,34	34,35	38,64	43,79	62,68
50	7,40	9,25	11,10	13,89	18,51	23,14	27,77	33,79	37,03	41,66	47,21	67,58
55	7,94	9,92	11,90	14,89	19,85	24,82	29,78	36,23	39,71	44,67	50,63	72,47
60	8,48	10,59	12,71	15,90	21,19	26,49	31,78	38,68	42,39	47,69	54,04	77,36
65	9,01	11,26	13,51	16,91	22,54	28,16	33,79	41,12	45,07	50,70	57,46	82,25
70	9,55	11,93	14,31	17,91	23,88	29,84	35,80	43,57	47,75	53,72	60,88	87,14
75	10,08	12,60	15,12	18,92	25,22	31,51	37,81	46,01	50,43	56,73	64,29	92,03
80	10,62	13,27	15,92	19,92	26,56	33,19	39,82	48,46	53,11	59,74	67,71	96,92
85	11,16	13,94	16,72	20,93	27,90	34,86	41,83	50,90	55,79	62,76	71,13	101,81
90	11,69	14,61	17,52	21,93	29,24	36,54	43,84	53,35	58,47	65,77	74,55	106,71
95	12,23	15,28	18,33	22,94	30,58	38,21	45,85	55,79	61,15	68,79	77,96	111,60
100	12,76	15,95	19,13	23,95	31,92	39,89	47,86	58,24	63,83	71,80	81,38	116,49

2.6. Формирование уровня рентабельности перевозок[^] обеспечивающей экономически и финансово устойчивую деятельность перевозчиков автомобильного транспорта и включающей инвестиционную составляющую

Как показано в разделе 2.3. настоящей Главы, рентабельность оборота транспортной организации, определенная по прибыли до налогообложения, должна быть не менее 4,8 %.

Для экономически устойчивой деятельности транспортной организации уровень рентабельности услуги (перевозки) должен быть равен 9,6 % ($R_{пр} = 9,6 \%$).

Экономически обоснованный уровень рентабельности должен включать также инвестиционную составляющую, т. е. учитывать долю дополнительной прибыли, которую транспортная организация должна получить, чтобы прибавлять к накопленным амортизационным отчислениям на транспортные средства для обеспечения возможности их обновления с учетом роста рыночной стоимости, а также обеспечивать получение прибыли для обновления пассивной части основных средств.

Определение необходимого уровня рентабельности, обеспечивающего обновление транспортных средств (ТС), осуществляется на основе методики, приведенной в разделе 2.5. настоящей Главы.

Исходя из величины коэффициента обновления и исходя из отношения амортизации, начисленной на транспортные средства, к суммарной балансовой стоимости ТС, определяется необходимый уровень рентабельности (инвестиционная составляющая в стоимости перевозки).

Коэффициент обновления ($K_{об}$) – это отношение балансовой стоимости планируемых к приобретению (или приобретенных) в течение года транспортных средств к балансовой стоимости всех имеющихся ТС на конец года.

Инвестиционная составляющая (ИС) в рентабельности перевозчика должна обеспечивать возможность обновления не только активной части основных средств (ОС), но также и их пассивной части (за исключением прочих объектов и имущества, не связанного с обеспечением перевозочной деятельности). ИС на обновление пассивной части ОС включается в рентабельность дополнительно к ИС на обновление ТС и определяется следующим образом: уровень рентабельности, включаемый в стоимость перевозки в целях обновления ТС, корректируется на коэффициент, отражающий соотношение фактических коэффициентов износа пассивной и активной частей ОС организации.

$$R_{инв\ пас} = R_{инв\ акт} \cdot K_{изн\ пас} / K_{изн\ акт}, \quad (2.20)$$

где $R_{инв\ пас}$ – инвестиционная составляющая в рентабельности на обновление пассивной части основных средств;

$R_{инв\ акт}$ – инвестиционная составляющая в рентабельности на обновление активной части основных средств;

$K_{изн\ пас}$ – коэффициент износа пассивной части основных средств ($K_{изн\ пас} = I_{пас} / СПБ_{пас}$);

$I_{пас}$ – износ пассивной части основных средств, определяемый как начисленная с начала срока эксплуатации амортизация пассивной части основных средств, руб.;

$СПБ_{пас}$ – первоначальная балансовая стоимость пассивной части основных средств, руб.;

$K_{изн\ акт}$ – коэффициент износа активной части основных средств ($K_{изн\ акт} = I_{акт} / СПБ_{акт}$);

$I_{акт}$ – износ активной части основных средств, определяемый как начисленная с начала срока эксплуатации амортизация активной части основных средств, руб.;

$СПБ_{акт}$ – первоначальная балансовая стоимость активной части основных средств, руб.

Глава 3

Система управления расходами организации в целях обеспечения экономически устойчивой деятельности автотранспортной организации

3.1. Теоретические основы формирования расходов на перевозки

Затраты на производство или расходы на производство товара, работ или услуг являются одной из важнейших категорий рыночной экономики. Расходы на производство в условиях конкуренции оказывают определяющее воздействие не только на размер прибыли предприятия и возможности расширения производства, но и на решение вопроса о существовании предприятия на данном рынке.

В основе классификации расходов на производство в современных западных концепциях [6] лежит взаимосвязь между объектом производства и расходами. Расходы, исходя из взаимосвязи с объемом произведенной продукции и услуг, подразделяются на постоянные и переменные.

Постоянные расходы не зависят от объема производства и существуют даже при нулевом объеме производства (стоимость оборудования, аренда, проценты, займы, налоги, амортизационные отчисления, расходы по охране, зарплата управленческого аппарата).

Переменные расходы производства зависят от количества производимой продукции, работ, услуг и складываются из затрат на материалы, топливо, запасные части, заработной платы водителей и ремонтных рабочих.

Валовые расходы производства – это сумма денежных расходов на производство определенного объема продукции, работ, оказанных услуг, т. е. совокупность постоянных и переменных расходов.

Предельные расходы или маржинальные – это дополнительные расходы на производство каждой дополнительной единицы продукции проведенной работы, оказанной услуги по сравнению с данным объемом выпуска, работ, услуг. Они равны приросту переменных расходов, если предполагается, что постоянные расходы неизменны.

В условиях конкуренции точка равновесия предприятия и максимальной прибыли достигается в случае равенства предельного дохода и предельных расходов.

Предельный доход представляет собой приращение валового дохода от продажи дополнительной единицы продукции, работы, услуги.

Валовой доход равен выручке от реализации всей продукции, работ, услуг (в денежных единицах, рублях).

Однако определяемая величина расходов отличается при бухгалтерском и экономическом подходе.

Бухгалтерские расходы включают прямые расходы (затраты на материалы, запасные части, затраты на топливо и энергоресурсы, заработную плату рабочим) и косвенные расходы (накладные расходы, амортизация, заработная плата управленческому персоналу, проценты на заемные средства).

Экономическое понимание расходов производства [37] основывается на факте редкости ресурсов и возможности их альтернативного использования. Экономические расходы любого ресурса, выбранного для производства товара, равны его стоимости при наилучшем

из всех возможных вариантов использования. Они могут быть явные (денежные) или неявные (вмененные).

Явные расходы – это альтернативные расходы, принимающие форму прямых платежей поставщикам материальных ресурсов для осуществления обычных видов деятельности.

Неявные расходы – альтернативные расходы от использования ресурсов, принадлежащих владельцу предприятия (или предприятию как юридическому лицу). Эти расходы не предусмотрены договорами, обязательными для явных платежей, и поэтому остаются недополученными.

Внешние расходы (явные) – денежные платежи собственникам материальных ресурсов.

Внутренние расходы (неявные) – это затраты на ресурсы, принадлежащие предпринимателю, и его нормальная прибыль за риск, они подразделяются на:

– недополученные выгоды альтернативного использования ресурсов, принадлежащих собственнику предприятия;

– нормальную прибыль предпринимателя (плату за риск).

Наиболее четко выражены неявные расходы у индивидуальных перевозчиков, которые не включают в себестоимость расходы на оплату собственного труда.

Конкурентоспособность автоперевозчиков, как участников рынка транспортных услуг в большей степени определяется величиной расходов на оказание услуги, т. е. перевозку, как основной вид деятельности.

Величина расходов напрямую влияет на экономически устойчивую деятельность организации, поскольку является одной из составляющих при определении прибыли.

Под расходами при перевозках (других работах и услугах, выполняемых автомобильным транспортом) понимается уменьшение экономических выгод в результате выбытия активов (денежных средств, иного имущества), т. е. затраты всех видов ресурсов, используемых для осуществления перевозок автомобильным транспортом (других работ и услуг, выполняемых автомобильным транспортом), оценка которых выражена в денежной форме.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.