поездки славная цена

к вопросу о цене транспортной услуги

Предпринимательская деятельность на рынке транспортных услуг, обладая определенными особенностями, основывается и развивается на общепринятых принципах и тех же базовых ценностях, что и любой другой бизнес в сфере услуг. В условиях значительного числа конкурирующих между собой транспортных компаний (агентств) наиболее важным для клиента становится ценовой фактор, т.е. совокупная стоимость транспортировки груза от грузоотправителя до грузополучателя

Кизим А.А.
канд. экон. наук, доцент кафедры мировой экономики Краснодарского государственного университета

Выбор потребителем транспортных услуг того или иного участника транспортного процесса, как и в других сферах, в основном определяется соотношением цены и качества (value for money), своевременностью оказания услуги, уровнем риска, предпочтительным (оптимальным) для клиента географическим позиционированием услуги и т.д. Поэтому пониманию ценовой составляющей измерения активности транспортной логистики, а также вопросам, связанным с транспортными услугами, должно уделяться значительное внимание.

Справедливые и обоснованные тарифы, устанавливаемые транспортными компаниями, призваны поддерживать приемлемые цены на производимые ими услуги. Поскольку каждая транспортная услуга имеет различные ценовые характеристики, то при любых обстоятельствах будут существовать тарифные преимущества одного способа (метода) транспортировки грузов, который эффективно не использовался другими производителями услуг.

При исчислении цен за транспортные услуги компании, как правило, используют два основных метода:

– *метод учета полных издержек*;

– *метод учета показателей прямых затрат.*

При первом методе исчисление цен за перевоз-

ку грузов осуществляется путем подсчета совокупных затрат (прямых и косвенных) на единицу произведенной работы (оказанной услуги), к которым добавляется сумма прибыли.

Метод же прямых затрат основан на анализе переменных издержек, связанных непосредственно с производством продукции, работ, оказанием услуг и находящихся в прямой зависимости от объема выпускаемой продукции. Данный метод заключается в установлении цены перевозки грузов путем добавления к переменным издержкам определенной надбавки (на управленческие, хозяйственные и другие расходы). При этом постоянные издержки относительно независимы от изменения объемов оказываемых транспортных услуг.

Выбор того или иного метода зависит от ряда факторов, главными из которых принято считать специфику деятельности хозяйствующего субъекта, его организационное построение, технологическую структуру, организацию управления, способность и возможность функциональных служб обрабатывать и эффективно использовать информацию, систематизируемую и накапливаемую бухгалтерским учетом.

С точки зрения бухгалтерского учета цена транспортной услуги складывается из различных затратных составляющих, т.е. расценки на оказываемые транспортные услуги во многом предопределяются уровнем издержек, которые можно подразделить на *постоянные и переменные*. Суммарное выражение данных издержек аккумулируется на счетах бухгалтерского учета с учетом специфики оказываемых услуг.

Бухгалтерский учет основан на использовании общепринятых принципов составления финансовой отчетности. Сущность принципов учета раскрыта в трудах отечественных и зарубежных ученых. Сами эти принципы закреплены в нормативных документах: Международных стандартах финансовой отчетности (МСФО) и национальных стандартах (например, в таком российском документе, как Положение по бухгалтерскому учету ПБУ 1/98 – «Учетная политика организации»).

Как известно, техника учета затрат (издержек) осуществляется с помощью счетов бухгалтер-

справедливые и обоснованные тарифы, устанавливаемые транспортными компаниями, призваны поддерживать приемлемые цены на производимые ими услуги

ского учета. Приказом Минфина РФ от 31 октября 2000 г. № 94н утвержден новый План счетов бухгалтерского учета. В нем имеется специальный раздел III «Затраты на производство», счета которого предназначены для систематизации и накапливания информации о расходах по обычным видам деятельности организации, а также для обеспечения контроля за формированием себестоимости продукции, работ и услуг. Формирование информации о фактической себестоимости производимой продукции и оказываемых услугах, в том числе *транспортных услугах*, ведется на счетах 20–26; 29; 44. Себестоимость продукции (работ, услуг) в конечном итоге списывается на расходы реализованной продукции (оказанных услуг) в дебет счета 90.2.(Д-т 90.2) «Себестоимость продаж». К расходам по обычным видам деятельности относятся расходы, связанные с изготовлением продукции и ее продажей, приобретением товаров и их перепродажей, а также расходы, осуществление которых связано с выполнением работ или оказанием услуг.

Услуги отпускаются клиентам (пользователям) по мере их производства (т.е. производство и потребление совпадают по времени), не складируются и не накапливаются. Например, это могут быть транспортные услуги, оказываемые при помощи традиционных видов транспорта, или же услуги по транспортировке газа, нефтепродуктов, электроэнергии трубо– и электропроводным транспортом. Затраты (себестоимость) производства услуг списываются в расходы отчетного периода по мере перехода права собственности на них от производителя (продавца) к клиенту (покупателю), т.е. по факту признания дохода.

себестоимость продукции (работ, услуг) в конечном итоге списывается на расходы реализованной продукции (оказанных услуг)

Правила формирования в бухгалтерском учете информации о расходах, собираемых на указанных выше счетах, определяются Положением по бухгалтерскому учету «Расходы организации» ПБУ 10/99, утвержденным приказом Минфина РФ от 6 мая 1999 г. №33н, с изменениями от 30 декабря 1999 г., 30 марта 2001 г.

Внутри затратных счетов раздела III предусмотрены счета 20–29**,** используемые для группи-

ровки расходов по статьям, местам возникновения и другим признакам. Аналитический учет на данных счетах должен отслеживать стоимостные характеристики предоставляемой услуги (в данном случае транспортной) по видам издержек. Нумерация названных счетов, их корреспонденция и назначение определяются планом счетов бухгалтерского учета.

С введением в действие нового Плана счетов любые расходы организации должны:
либо включаться в стоимость активов,
либо списываться (непосредственно или через себестоимость) на счет прибылей и убытков (рис.1).

управленческие, административные и другие накладные расходы в стоимость активов, как правило, не включаются

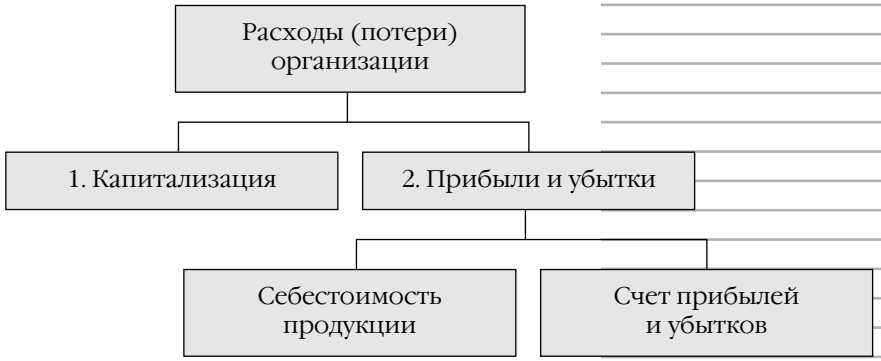

Рис. 1. Источники финансирования расходов организации (с 1 января 2001 г.)

В первой схеме отражения в учете тех или иных расходов капитализируются только те расходы, которые непосредственно связаны с приобретением или строительством объекта. Управленческие, административные и другие накладные расходы в стоимость активов, как правило, не включаются; такие расходы списываются на счет прибылей и убытков в том отчетном периоде, когда фактически понесены.

Во второй схеме в себестоимость продукции (работ, услуг) включаются все расходы по обычным видам деятельности организации, в том числе и по оказанию транспортных услуг. При этом исходят из того, что *себестоимость представляет собой стоимостную оценку ис-*

использование схем отражения в учете различных расходов позволяет формировать более точные показатели стоимости активов

пользованных в процессе производства продукции (работ, услуг) природных ресурсов, сырья, материалов, топлива, энергии, основных средств, трудовых ресурсов, а также расходов на продажу. Прямо на счет прибылей и убытков относятся операционные и внереализационные, а также чрезвычайные расходы.

Использование названных схем отражения в учете различных расходов позволяет формировать более точные показатели стоимости активов и величины конечного финансового результата деятельности организации в отчетном периоде.

В бухгалтерском учете затрат на производство продукции (работ) и оказание услуг применяются два варианта учета.

Первый вариант не предполагает деления затрат на постоянные и переменные. Такой вариант в настоящее время существует в российском бухгалтерском учете.

Второй вариант (характерный для стран с рыночной экономикой) предусматривает наличие у каждого из затратных счетов аналитической информации о постоянных и переменных издержках. В этом случае затраты списываются в два этапа, т.е. вначале списываются переменные, а затем постоянные издержки.

Счета 30–39 в «Плане счетов» оставлены свободными, однако, по мнению отечественных исследователей, эти счета можно использовать для учета расходов по элементам. Фактически данные счета предназначены для ведения управленческого учета организации: обобщения информации о процессах формирования издержек производства и обращения, стоимости готовой продукции (оказанной услуги), а также схемах ее реализации.

Такой подход к ведению бухгалтерского учета приближает российские стандарты учета к общепринятым в мировой практике. Взаимосвязь учета расходов по статьям и элементам осуществляется с помощью специально открываемых (отражающих) счетов. Состав и методика использования данных счетов устанавливается самой организацией с учетом особенностей ее деятельности, структуры, системы управления и на основе соответствующих рекомендаций

Славная цена

Минфина РФ. Нумерация и назначение каждого счета не выступают в качестве нормативно утвержденных, что также является одним из признаков общемировых стандартов учета.

Таким образом, происходит взаимоувязка показателей бухгалтерского и управленческого учетов. В целях принятия наиболее эффективных управленческих решений персонал организации может использовать информацию как бухгалтерского (финансового) учета, который дает представление об общей сумме издержек на произведенную работу (оказанную услугу), так и управленческого учета, который раскрывает уровень произведенных постоянных и переменных затрат (издержек). Такое разделение направлено на возможность управления себестоимостью услуг и минимизацию издержек:

– для *постоянных издержек* это возможное снижение в долгосрочной перспективе и при росте объемов оказания услуг;

– для *переменных издержек* это отслеживание и возможное устранение отдельных составляющих.

Представляется необходимым в отдельной публикации обратиться к стоимостным характеристикам различных видов транспортных услуг.

Литература

1.Безруких П.С. Как работать с новым Планом счетов. – М.: 2001.

2.Внешнеторговые транспортные операции и логистика: Учеб. пособие / Под ред.Д.С. Николаева. – М.:1998.

3.Информационно-технологическое сопровождение. – М.: 2001. – №10.

4.Кутер М.И. Теория бухгалтерского учета: Учебник. 2-е изд., перераб. и доп. – М.: 2002.

5.Мельников О.Н., Мутилин И.Н. Великая сила затрат: практика ведения учета затрат в США и России // Российское предпринимательство. – 2000. – №12.

6.План счетов бухгалтерского учета финансово-хозяйственной деятельности организации на 2001г. – М.: 2001.

7.Степаненко П. Итоги минувшего десятилетия вселяют веру в будущее // Морские вести России. – 2001. – №2.

8.Шнейдман Л.З. Рекомендации по переходу на новый План счетов. – М.: 2001.

9.Энтони Р. Учет: ситуации и примеры / Пер. с англ. / Под ред. и с предисл. А.М. Петрачкова. – М.: 1993.

10.Ronald H. Ballou. Basic Business Logistics.Prentise-Holl InternationalInc.1987.