

Министерство образования и науки Российской Федерации
федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
**«НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ТОМСКИЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**

Инженерная школа Школа инженерного предпринимательства
Подразделение
Направление подготовки 38.04.01 Экономика / Учет, анализ и аудит

МАГИСТЕРСКАЯ ДИССЕРТАЦИЯ

Тема работы
Оптимизация транспортных расходов в территориальной генерирующей компании

УДК 336.563.1:657.312.2:334.724.2:61

Студент

Группа	ФИО	Подпись	Дата
ЗБМ6В	Турсынбай Гулим Мараткызы		

Руководитель

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Доцент	Горюнова Наталия Николаевна	к. э. н., доцент		

КОНСУЛЬТАНТЫ:

По разделу «Социальная ответственность»

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Доцент ОСГН ШБИП	Маланина Вероника Анатольевна	к.э.н., доцент		

Нормоконтроль

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Доцент ШИП	Борисова Людмила Михайловна	к. э. н., доцент		

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ:

Руководитель ООП	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
38.04.01 Экономика	Барышева Галина Анзельмовна	д. э. н., профессор		

Томск – 2018

**Планируемые результаты обучения по ООП 38.04.01 Экономика
(магистр)**

Код	Результат обучения
<i>Общие по направлению подготовки</i>	
P1	Самостоятельно применять методы и средства познания, обучения и самоконтроля, осуществлять интеллектуальное, культурное, нравственное, профессиональное саморазвитие и самосовершенствование в экономических областях
P2	Эффективно работать индивидуально и в качестве члена команды, демонстрируя навыки руководства отдельными группами исполнителей, уметь проявлять личную ответственность, приверженность профессиональной этике и нормам ведения профессиональной деятельности по экономическим направлениям
P3	Осуществлять коммуникации в профессиональной среде и в обществе в целом, в том числе на иностранном языке, разрабатывать и представлять документацию по бухучету, анализу и аудиту, защищать результаты
P4	Уметь организовать сбор, обработку, анализ и систематизацию статистической, научной, правовой и иной информации по бухучету, анализу и аудиту, выбирать адекватные методы и средства решения задач исследования, составлять на их основе научные и аналитические отчеты, аудиторские и бухгалтерские отчеты, обзоры, публикации по экономике фирмы
P5	На основе бухгалтерской, налоговой и иной отчетности фирм проводить анализ финансово-экономического состояния фирм, финансовой устойчивости и рентабельности, стратегии, перспектив и условий их дальнейшего развития в условиях неопределенности, неустойчивости внешней среды
P6	Уметь анализировать и использовать данные бухгалтерского, налогового, оперативно-хозяйственного учета для организации и управления фирмой на новом уровне, выявления резервов и факторов роста, совершенствования ее политики, составления текущих и перспективных планов развития
P7	Обладать способностью к самостоятельной разработке заданий по программам развития фирмы, получению проектных решений, их экономическому обоснованию, разработке методических и нормативных документов, предложений и мероприятий по реализации разработанных проектов и программ, оценке их эффективности
P8	Осуществлять преподавание экономических дисциплин (прежде всего, по экономике предприятия) в общеобразовательных учреждениях, образовательных учреждениях высшего профессионального и среднего профессионального образования, а также в образовательных учреждениях дополнительного профессионального образования
P9	Приобретать и использовать навыки педагогического мастерства, методики преподавания: готовить методические материалы; разрабатывать рабочие планы и программы; подбирать соответствующий им дидактический инструментарий и методики; готовить задания для учебных групп; анализировать результаты реализации образовательной программы
<i>Профиль «Учет, анализ и аудит»</i>	
P10	Уметь своевременно реагировать на требования вышестоящих и законодательных органов по изменению учета и отчетности, совершенствовать систему организации бухгалтерского учета и аудита на предприятии
P11	Развивать навыки руководителя экономическими службами и подразделениями предприятий и организаций разных форм собственности, органов государственной и муниципальной власти для выполнения задач в области учетной, налоговой и аудиторской политики
P12	Разрабатывать и обосновывать варианты управленческих решений, организовывать коллектив на внедрение и распространение современных методов бухгалтерского учета и анализа на основе знания информационных технологий, международных стандартов учета и финансовой отчетности

Министерство образования и науки Российской Федерации
федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
**«НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ТОМСКИЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**

Школа инженерного предпринимательства
Направление подготовки 38.04.01 Экономика / Учет, анализ и аудит

УТВЕРЖДАЮ:
Руководитель ООП Экономика
_____ Г.А. Барышева
« ____ » _____ 2018 г.

ЗАДАНИЕ

на выполнение выпускной квалификационной работы

В форме:

_____ магистерской диссертации

(бакалаврской работы/магистерской диссертации)

Студенту:

Группа	ФИО
ЗБМ6В	Турсынбай Гулим Мараткызы

Тема работы:

Механизм финансирования бюджетных медицинских учреждений и учет исполнения субсидий

Утверждена приказом директора (дата, номер)	№ 1981/с от 21.03.2018 г.
---	---------------------------

Срок сдачи студентом выполненной работы:	05.06.2018 г.
--	---------------

ТЕХНИЧЕСКОЕ ЗАДАНИЕ

Исходные данные к работе <i>(наименование объекта исследования или проектирования; производительность или нагрузка; режим работы (непрерывный, периодический, циклический и т. д.); вид сырья или материал изделия; требования к продукту, изделию или процессу; особые требования к особенностям функционирования (эксплуатации) объекта или изделия в плане безопасности эксплуатации, влияния на окружающую среду, энергозатратам; экономический анализ и т. д.).</i>	Нормативные документы по бухгалтерскому и налоговому учету, научная и учебная литература по теме, информация периодических изданий и статистических агентств. Данные бухгалтерского учета и отчетности АО «Томская генерация».
Перечень подлежащих исследованию, проектированию и разработке вопросов <i>(аналитический обзор по литературным источникам с целью выяснения достижений мировой науки техники в рассматриваемой области; постановка</i>	1. Особенности бухгалтерского учета в территориальных генерирующих компаниях. 2. Понятие транспортных расходов, их виды и их классификация. 3. Особенности и порядок учета

задачи исследования, проектирования, конструирования; содержание процедуры исследования, проектирования, конструирования; обсуждение результатов выполненной работы; наименование дополнительных разделов, подлежащих разработке; заключение по работе).	транспортных расходов. 4. Анализ состояния транспортных систем в генерирующей компании. 5. Оптимизация транспортных расходов.
Перечень графического материала (с точным указанием обязательных чертежей)	Аналитические таблицы и схемы, типовые корреспонденции счетов по учету расходов на транспорт; нормативные документы предприятия, регламентирующие ведение учета.

Консультанты по разделам выпускной квалификационной работы
(с указанием разделов)

Раздел	Консультант
Раздел 4. Социальная ответственность	Маланина Вероника Анатольевна
Раздел ВКР, выполненный на иностранном языке	Лысунец Татьяна Борисовна
Названия разделов, которые должны быть написаны на русском и иностранном языках:	
Введение	на русском языке и английском языках
Глава 1	на русском и английском языках
Глава 2	на русском языке
Глава 3	на русском языке
Заключение	на русском языке

Дата выдачи задания на выполнение выпускной квалификационной работы по линейному графику	25.01.2018 г.
---	---------------

Задание выдал руководитель:

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Доцент ОСГН ШБИП	Горюнова Наталия Николаевна	к.э.н., доцент		25.01.2018 г.

Задание принял к исполнению студент:

Группа	ФИО	Подпись	Дата
ЗБМ6В	Турсынбай Гулим Мараткызы		25.01.2018 г.

ЗАДАНИЕ ДЛЯ РАЗДЕЛА «СОЦИАЛЬНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ»

Студенту:

Группа	ФИО
ЗБМ6В	Турсынбай Гулим Мараткызы

Школа инженерного предпринимательства	Направление	38.04.01 Экономика / Учет, анализ и аудит
Уровень образования		

Исходные данные к разделу «Социальная ответственность»:	
<p><i>1. Описание рабочего места (рабочей зоны, технологического процесса, используемого оборудования) на предмет возникновения:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – вредных проявлений факторов производственной среды (метеоусловия, вредные вещества, освещение, шумы, вибрации, электромагнитные поля, ионизирующие излучения и т.д.) – опасных проявлений факторов производственной среды (механической природы, термического характера, электрической, пожарной природы) – чрезвычайных ситуаций социального характера 	<p>Работа выполнялась в АО «Томская генерация». Рабочей зоной являлось помещение транспортный отдел площадью 12 кв.м., включающее 3 рабочих места и 4 персональных компьютеров. На производительность труда могут влиять следующие вредные производственные факторы: отклонение температуры воздуха от нормы, недостаточная освещенность рабочего места. Работник не подвергается действию опасных факторов. Негативное воздействие на окружающую среду в процессе работы отсутствует.</p>
<p><i>2. Список законодательных и нормативных документов по теме</i></p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Налоговый кодекс РФ. 2. Приказ Минфина России. 3. Положения по бухгалтерскому учету. 4. Статья 320. Порядок определения расходов по торговым операциям
Перечень вопросов, подлежащих исследованию, проектированию и разработке:	
<p><i>1 Анализ факторов внутренней социальной ответственности:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – принципы корпоративной культуры исследуемой организации; – системы организации труда и его безопасности; – развитие человеческих ресурсов через обучающие программы и программы подготовки и повышения квалификации; – системы социальных гарантий организации; – оказание помощи работникам в критических ситуациях. 	<p>Рассмотрение и анализ транспортных расходов АО «Томская генерация» и выявление их особенностей.</p>

<p>2 Анализ факторов внешней социальной ответственности:</p> <ul style="list-style-type: none"> – содействие охране окружающей среды; – взаимодействие с местным сообществом и местной властью; – спонсорство и корпоративная благотворительность; – ответственность перед потребителями товаров и услуг (выпуск качественных товаров), – готовность участвовать в кризисных ситуациях и т.д. 	<p>Рассмотрение условий организации по поддержке здоровья, благоустройству окружающей среды, выделение заинтересованных сторон, предоставление производство электрической и тепловой энергии.</p>
<p>3 Правовые и организационные вопросы обеспечения социальной ответственности:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Анализ правовых норм трудового законодательства; – Анализ специальных (характерные для исследуемой области деятельности) правовых и нормативных законодательных актов. – Анализ внутренних нормативных документов и регламентов организации в области исследуемой деятельности. 	<p>Рассмотрение принципов формирования, элементов и структуры программ КСО предприятия.</p>
<p>Перечень графического материала:</p>	
<p>При необходимости представить эскизные графические материалы к расчётному заданию (обязательно для специалистов и магистров)</p>	<p>Таблица - Стейкхолдеры Таблица - План мероприятий</p>

Дата выдачи задания для раздела по линейному графику	12.03.18
--	----------

Задание выдал консультант:

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Доцент ОСГН ШБИП	Маланина Вероника Анатольевна	к. э. н, доцент		

Задание принял к исполнению студент:

Группа	ФИО	Подпись	Дата
ЗБМ6В	Турсынбай Гулим Мараткызы		

РЕФЕРАТ

Выпускная квалификационная работа содержит 101 страниц, 3 рисунков, 21 таблиц, использованных источников, приложений.

Ключевые слова: транспортные расходы, оптимизация, анализ, бухгалтерский учет, учет транспортных расходов, оптимизация транспортных расходов.

Объектом исследования является АО «Томская генерация».

Предметом исследования экономические отношения, складывающиеся в процессе конкурентного взаимодействия генерирующих компаний.

Цель магистерской диссертации – на основе анализа транспортных расходов и затрат разработать метода оптимизации расходов в генерирующих компаниях.

В процессе исследования проводился анализ состава и структуры автотранспортного хозяйства компании, исследованы состояние и тенденции развития транспортных систем в генерирующих компаниях, проанализировано современное состояние особенности системы учета расходов в территориальной генерирующей компании.

В результате исследования были даны практические рекомендации по оптимизации транспортных расходов.

Основные конструктивные, технологические и технико-эксплуатационные характеристики: магистерская диссертация состоит из трех частей: в первой рассмотрены теоретические аспекты бухгалтерского учета и анализ транспортных расходов. Во второй исследованы состояние и тенденции развития транспортных систем в генерирующих компаниях. В третьей проанализировано состояние транспортных расходов компании и разработаны методы оптимизации. Выпускная квалификационная работа выполнена в текстовом редакторе MicrosoftWord 10.0.

Степень внедрения: основные положения и выводы настоящей работы апробированы при прохождении преддипломной практики на предприятии АО «Томская генерация».

Область применения: результаты исследования могут быть использованы научными руководителями, экспертами организационно-правовых и планово-экономических служб, государственными структурами в процессе управления топливно-энергетическим комплексом, а также в преподавании ряда социально-экономических дисциплин.

Экономическая эффективность/значимость работы: заключается в разработке метода оптимизации в территориальной генерирующей компании.

В будущем планируется глубже изучить проблему затраты компании на транспортное хозяйство, разработать подробную методику по оптимизации данного процесса в генерирующей компании.

Оглавление

Введение.....	10
1 Теоретические аспекты бухгалтерского учета и анализа транспортных расходов.....	12
1.1 Экономическая характеристика транспортных расходов и их классификация	12
1.2 Цель, задачи и источники анализа транспортных расходов	25
1.3 Особенности ведения бухгалтерского учета транспортных затрат	30
2 Состояние и тенденции развития транспортных систем в генерирующих компаниях (на примере АО «Томская генерация»).....	37
2.1 Анализ состава и структуры автотранспортного хозяйства компании	37
2.2 Оценка эффективности использования автотранспорта и спецтехники и рациональности расходов на их содержание	45
2.3 Особенности системы учета расходов в территориальной генерирующей компании	47
3 Разработка программы оптимизации транспортных расходов.....	54
3.1 Прогнозирование транспортных расходов	54
3.2 Оптимизация расходов на эксплуатацию автотранспорт.....	57
3.3 Пути совершенствования финансирования, а также способы устранения проблем.....	70
4 Социальная ответственность	78
Заключение	85
Список публикаций студента.....	86
Список используемых источников.....	87
Приложение А	Ошибка! Закладка не определена.

Введение

Использование автотранспорта, равно как и каждой иной сферы общенародного хозяйства, неминуемо сопряжена с присутствием определенных издержек, имеющих тенденцию к росту. В финансовой литературе высказываются теории, согласно которым факторами удорожания транспортных услуг считаются малоразвитость транспортной инфраструктуры и неидеальная концепция тарифного регулирования, положение международной конъюнктуры, географическое положение, оказывающее большое влияние на удаленность производителя продукции от транспортной магистрали и потребителя. Значительный вклад в рост затрат вносит инфляция издержек, проявляющаяся в увеличении стоимости топлива и прочие энергоносители. Используя инструменты учета и налогового планирования, размер таких расходов может быть снижен.

Объект исследования анализ и оптимизация транспортных расходов в территориальной генерирующей компании

Предметом исследования являются методы оптимизации транспортных расходов.

Цель магистерской диссертации разработка рекомендаций по оптимизации транспортных расходов.

Задачи диссертационной работы:

- рассмотреть теоретические основы бухгалтерского учета и анализа транспортных расходов;
- раскрыть задачи оптимизации и методы их решения;
- рассмотреть порядок учета транспортных расходов;
- проанализировать структуру автотранспортного хозяйства компании;
- дать рекомендации по оптимизации транспортных расходов.

В магистерской диссертации используются такие методы исследования, как метод структурного анализа, метод синтеза, метод сравнения, а также метод обобщения.

Научная и практическая новизна магистерской диссертации состоит в разработке метода оптимизации транспортных расходов в генерирующих компаниях, например, на основе определения себестоимости транспорта с учетом затрат на ремонт, на техническое обслуживание, а также формирования контроля реального расхода топлива дает возможность перспективную конкурентоспособность генерирующих компаний.

Практическая значимость результатов работы заключается в том, что ее результаты и выводы можно использовать при оптимизации расходов в территориальных генерирующих компаниях. Данные рекомендации позволяют вести более упорядоченный и эффективный учет транспортных средств.

1 Теоретические аспекты бухгалтерского учета и анализа транспортных расходов

1.1 Экономическая характеристика транспортных расходов и их классификация

В соответствии с отраслевым толковым словарем под транспортными расходами понимаются затраты на транспортировку товаров от производителя к потребителю. Проблема учёта транспортных расходов на разных уровнях экономики, включая государство, потребителей и пользователей перевозочного процесса остается актуальной до настоящего времени.

В экономической литературе под транспортными расходами принято считать расходы, связанные на перевозку грузов, которые являются базой для определения тарифов на услуги логистических посредников: транспортных и транспортно-экспедиционных фирм, перевозки, агентов, брокеров и др.

Для предпринимателей транспортные расходы в России с её необъятными просторами представляют существенную проблему.

В экономической литературе высказываются предположения, что причинами роста таких расходов являются неразвитость транспортной инфраструктуры и несовершенная система тарифного регулирования.

Другие специалисты утверждают, что величина транспортной составляющей зависит от влияния государства на систему тарифного регулирования перевозок, включая конъюнктуры внутренних и мировых цен на перевозимые грузы, вида перевозок, например, это внутренние, экспорт или транзит, а также от удалённости производителя продукции от транспортной магистрали и потребителя. Высказывается позиция, что величина транспортной составляющей всецело зависит от установленных тарифов и отсутствия гибкого их регулирования со стороны государства.

Кроме прямого воздействия государства на управление транспортом косвенно влияет другая соответствующая система развития промышленности, осуществляющая выпуск транспортных средств. Вместе с тем управлять

транспортными расходами достаточно сложно, поскольку во внимание в основном принимаются показатели, сложившиеся в истекшие периоды и корректирующие по определённым направлениям.

Полагаем, что при рассмотрении транспортных расходов необходимо различать их по различным уровням, составляющим и конкретным объектам:

- транспортные расходы национальной экономики;
- транспортные расходы организаций отраслей экономики;
- расходы транспортных организаций;
- общественные расходы транспорта;
- транспортные расходы внутри предприятия;
- транспортные расходы в сфере обращения.

Транспортные расходы национальной экономики представляют собой все затраты на осуществление транспортного процесса в пределах государства в целом. Иначе их можно рассматривать с позиции затрат потребителей на осуществление транспортного процесса и затрат государства на содержание отрасли, т.е. не возмещаемые потребителями.

Транспортные расходы организаций отраслей экономики представляют собой затраты на полученные перевозки от всех видов транспорта, включая и внутриотраслевой [1].

Расходы транспортных организаций представляют собой все затраты, направленные на транспортную деятельность, включая транспортный процесс, его обслуживание и управление.

В общественные транспортные расходы включаются затраты на перевозки грузов и пассажиров транспортом общего пользования, а также затраты промышленных предприятий на перевозки по подъездным путям, связывающим их с транспортом общего пользования.

Считается, что затраты на перевозку грузов и людей внутри предприятий не относятся к транспортным издержкам сферы обращения, а включаются в расходы производства. Поскольку они являются частью технологического процесса производства той или иной продукции.

В настоящее время отсутствует информация о величине транспортных расходов в целом национальной экономики, организациям отраслей экономики. Это связано с тем, что отсутствует учёт транспортных расходов по данным направлениям и, в частности, в Министерстве транспорта и Государственной статистики, о чём свидетельствуют научные издания. Нет учёта общественных расходов транспорта и транспортных расходов в целом по сфере обращения. Это связано с тем, что отсутствует постановка названных проблем. В то время как для России с огромными территориями и недостаточно развитой транспортной системой это является важной задачей.

На практике осуществляется учёт расходов транспортных организаций и внутрипроизводственного транспорта, что по отношению к глобальным проблемам учёта транспортных расходов на уровне национальной экономики носит локальный характер.

Все виды транспорта выполняют одну и ту же услугу для организаций и населения – перевозку. Основными объектами хозяйственной деятельности транспортных организаций выступают доходы, расходы и финансовые результаты, а также количественные показатели, характеризующие их работу.

Важнейшими характеристиками транспорта с точки зрения потребителей являются: стоимость перевозки, регулярность движения, скорость, срочность, время доставки, безопасность, приспособление условий транспортного процесса к особенностям перевозимых грузов и пассажиров, комфортность и безопасность, массовый характер перевозок. Эти общие характеристики транспорта реализуются по-разному на каждом из его видов, тем самым, определяя место и роль каждого из них в экономике государства.

В организациях, применяющих транспорт и сопутствующие услуги, появилось понятие логистической составляющей, которая в совокупности влияет на выпускаемую продукцию в сфере производства и реализуемую в сфере обращения [2].

Каждый вид транспорта имеет свои преимущества и недостатки.

Для каждого потребителя транспортных услуг встают проблемы, связанные с выбором соответствующего вида перевозок определённым видом транспорта, при котором и оцениваются позитивные и негативные моменты.

Принципиальное значение для определения совокупностей доходов и расходов, а также затрат, включаемых в себестоимость перевозок, имеет характеристика всей совокупности выполняемых работ при осуществлении транспортного процесса, составляющих основную деятельность транспортной организации.

Рассматривая транспорт как единую систему можно выделить следующие составляющие транспортного процесса:

- пути сообщения разных видов транспорта с расположенными на них постоянными устройствами, включая здания, мосты, средства связи и т.д.;
- транспортные средства разных видов транспорта, включая локомотивы, электровозы, суда, вагоны, самолёты, вертолёт, автомобили и др.;
- механизмы и устройства, обеспечивающие транспортный процесс в пунктах отправления и назначения;
- материалы, используемые при осуществлении перевозки;
- энергоресурсы, обеспечивающие работу транспортной техники, включая подвижной состав;
- предприятия по производству и ремонту транспортных средств;
- трудовые ресурсы.

До настоящего времени на транспорте не разработана единая методология учёта расходов, связанных с осуществлением транспортного процесса, хотя его составляющие и конечная продукция идентичны, отличия состоят только в технике, технологии и организации конкретных транспортных предприятий.

Отсутствие таких методических направлений в учёте активов, а также затрат на осуществление перевозок приводят к существенной несопоставимости расходов на конкретных видах транспорта, а также расчёта

тарифов на перевозки. Поэтому для обоснования системы тарифов, а также сопоставимости в перевозках необходима разработка единых методических рекомендаций для всех видов транспорта по составу затрат, включаемых в себестоимость перевозок.

Учёт затрат на транспорте должен осуществляться по следующим направлениям:

- расходы на содержание транспортных средств;
- расходы на содержание дорожной составляющей;
- расходы на обслуживание транспортных средств;
- расходы на управление.

Затраты каждого вида транспорта имеют свои особенности.

В тоже время именно эти расходы влияют на формирование в дальнейшем транспортных тарифов.

На железнодорожном транспорте затраты на содержание и управление железнодорожного полотна включаются в себестоимость перевозок, а, следовательно, и тариф. Однако сама дорожная магистраль учитывается в составе ведомства Министерства путей сообщения, но не транспортной организации дороги. Здесь отражаются различные расходы, включая и амортизацию железнодорожной насыпи и полотна [3].

Расходы на управление дорогой осуществляет диспетчерская служба, затраты на содержание которой являются неотъемлемой частью расходов этого вида транспорта.

На водном транспорте расходы на содержание водного фарватера осуществляются за счёт бюджетного финансирования, а, следовательно, не включаются ни в себестоимость транспортных перевозок, ни в формировании тарифов – водного фрахта. Управление транспортом в пути следования происходит за счёт средств пароходства.

На авиационном транспорте воздушных коридоров вообще нет в составе объектов бухгалтерского учёта, а соответственно нет на балансе организаций воздушного транспорта, ни в составе себестоимости перевозок и образовании

тарифа. Управление процессом движения осуществляется диспетчерской службой, оснащённой современной техникой, за счёт авиакомпаний.

На автомобильном транспорте совершенно иная ситуация. Все владельцы автотранспортных средств оплачивают транспортный налог. Таким образом, все виды транспорта в составе перевозок содержат дорожную составляющую автомобильных дорог. Расходы на управление процессом движения на автомобильных дорогах осуществляется полностью за счёт бюджетов различного уровня.

Себестоимость перевозок на автомобильном транспорте – это стоимостное выражение расходов, возникающих при доставке грузов у транспортных предприятий и организаций. Различают общую себестоимость, т.е. сумму транспортных расходов на перевозки грузов, а также себестоимость единицы (или 10 единиц) транспортной продукции.

За единицу транспортной продукции на автомобильном транспорте в настоящее время принят тонно-километр полезной работы грузовых автомобилей, для пассажирских автобусных перевозок – пассажирокилометр, таксомоторных перевозок – платный километр.

В себестоимости перевозок на автомобильном транспорте обычно выделяют следующие статьи: заработную плату водителей и кондукторов с начислениями на социальное страхование; затраты на автомобильное топливо; затраты на смазочные и другие эксплуатационные материалы;

Затраты на ремонт и восстановление автомобильных шин; затраты на техническое обслуживание и ремонт подвижного состава; амортизационные отчисления на восстановление и капитальный ремонт автомобилей; накладные расходы (административно-хозяйственные, обще-парковые и затраты на содержание вышестоящей организации).

В статьях себестоимости перевозок, осуществляемых электромобилями, имеются изменения, обусловленные, прежде всего, применением на них других источников энергии по сравнению с автомобилями. Статья «автомобильное

топливо» при использовании аккумуляторных электромобилей заменяется на статью «электроэнергия для электромобилей».

В связи с различиями в сроке службы источников тока и электромобиля, а также высокой его ценой отдельно выделяется статья «амортизационные отчисления по батарее аккумуляторов». Иногда (в целях анализа) отдельной статьёй выделяют затраты на техническое обслуживание и ремонт источника тока. Что же касается остальных статей себестоимости перевозок электромобилей, то они по своему содержанию совпадают с общепринятыми на автомобильном транспорте. В тоже время их величины могут существенно отличаться от статей себестоимости для автомобильных перевозок [4].

Трубопроводный транспорт, занимая существенные, а иногда и плодородные земельные территории, не содержит дорожной составляющей. Управление движения на этом виде транспорта осуществляется за счёт средств организации, занимающейся доставкой грузов с помощью трубопроводного транспорта.

На практике на всех видах транспорта расходы на содержание и управление дорожной составляющей определяются и учитываются по-разному. С одной стороны, это связано с системой государственного управления транспортной системой и её составляющими, с другой стороны – отсутствует системный подход к проблемам экономики дорожной составляющей для всех видов транспорта.

Каждая компания в процессе своей деятельности несет затраты. Согласно ст. 318 НК РФ налогоплательщик для целей налогообложения должен указывать в учетной политике алгоритм разделения расходов на прямые и косвенные.

Прямые расходы включаются непосредственно в себестоимость, но признаются только по мере реализации продукта, товара или услуги. А косвенные траты можно учесть сразу же в полном объеме в расходах компании в периоде их осуществления (п. 2 ст. 318 НК РФ).

Распределять расходы по их типам должны все компании, но есть 2 исключения:

- организации, которым разрешено использовать в учете кассовый метод, не выделяют прямые и косвенные расходы, поскольку признают все расходы по мере их оплаты (п. 1 ст. 318, ст. 273 НК РФ);

- фирмы, работающие в сфере услуг, имеют право учитывать все затраты в периоде их осуществления (п. 2 ст. 318 НК РФ, письмо Минфина России от 15.06.2011 № 03-03-06/1/348).

Ст. 318 НК РФ содержит перечень прямых расходов компании:

- материальные расходы;
- расходы на оплату труда и начисляемые выплаты во внебюджетные фонды;
- затраты на амортизацию ОС.

Этот перечень не является закрытым и носит рекомендательный характер. Это значит, что указанные выше прямые расходы налогоплательщик может учесть, как косвенные либо включить в состав прямых затрат те, которые прямо не названы в ст. 318 НК РФ. Однако налоговики требуют доказывать обоснованность такого подхода (ст. 252, 319 НК РФ, письмо ФНС России от 24.02.2011 № КЕ-4-3/2952@) [5]. Учесть затраты на производство в качестве косвенных можно, только если компания докажет в учетной политике невозможность их отнесения к прямым, а также представит алгоритм распределения таких трат с учетом экономически обоснованных показателей.

От правильности отнесения затрат к прямым и косвенным зависит расчет налога на прибыль. Если компания спишет сразу много косвенных затрат, а налоговики с ней не согласятся, скорее всего, последует доначисление налога и штраф. Примером, когда компания включила в состав косвенных расходов амортизацию и отстояла свою позицию в суде, служит постановление ФАС Волго-Вятского округа от 04.02.2014 № А82-12003/2012. Однако есть и обратный пример: Арбитражный суд Московского округа в постановлении от 05.06.2017 № Ф05-7067/2017 по делу № А40-136716/2016 согласился с

налоговым органом, который посчитал неправомерным отнесение в состав косвенных расходов общестроительных затрат, связанных с содержанием строительной площадки при строительстве малоэтажного индивидуального жилья и инфраструктуры поселка (определением Верховного суда РФ от 27.09.2017 № 305-КГ17-13063 отказано в передаче дела № А40-136716/2016 в судебную коллегия по экономическим спорам Верховного суда РФ для пересмотра в порядке кассационного производства).

Что такое прямые и косвенные расходы, мы выяснили. Теперь определим, какие транспортные расходы существуют и в каком случае они являются прямыми затратами компании, а в каком - косвенными.

Транспортные расходы (ТР) компании на практике делятся на 3 группы:

- расходы на доставку приобретенного имущества (сырья, товаров, ОС);
- расходы на доставку покупателям товаров и продукции;
- расходы на обслуживание автопарка (содержание собственных ТС и обслуживание, и оплату арендованных автомобилей).

Рассмотрим подробнее каждый тип транспортных расходов.

Если торговая компания закупает товары у другой фирмы и вывозит их собственными силами либо платит за доставку транспортной компании или контрагенту, такие расходы будут носить характер прямых (абз. 3 ст. 320 НК РФ). На себестоимость товаров они списываются не в полной сумме, а распределяются между реализованными и нереализованными товарами по следующим формулам:

$$\text{ТРНП} = \text{ОСТ}_{\text{тов}} \times \text{средний процент ТР}, \quad (1)$$

$$\text{Средний процент ТР} = (\text{ТР}_{\text{ост}} + \text{ТР}_{\text{тек}}) / (\text{С}_{\text{тек}} + \text{ОСТ}_{\text{тов}}) \times 100\%, \quad (2)$$

$$\text{ТР к списанию в текущем периоде} = \text{ТР}_{\text{ост}} + \text{ТР}_{\text{тек}} - \text{ТРНП}, \quad (3)$$

где ТР - транспортные расходы;

ТРНП - транспортные расходы по непроданным товарам;

$\text{ТР}_{\text{ост}}$ - транспортные расходы на остаток товаров на начало месяца;

$\text{ТР}_{\text{тек}}$ - транспортные расходы в текущем месяце;

$\text{С}_{\text{тек}}$ - себестоимость товаров, проданных в текущем месяце;

ОСТ_{тов} - остаток непроданных товаров на конец месяца.

При покупке ОС расходы на его доставку компания должна включить в состав фактических затрат на приобретение ОС (п. 8 ПБУ 6/01). Для целей налогообложения транспортные расходы будут учитываться аналогично порядку, принятому в бухучете, то есть будут включены в стоимость ОС, а затем списываться на расходы через амортизацию [6].

Производственная компания включает расходы на доставку сырья в стоимость МПЗ и учитывает их в составе материальных расходов (п. 2 ст. 254 НК РФ). Следовательно, в этом случае ТР будут прямыми затратами компании. Если стоимость доставки зафиксирована отдельной суммой, то, помимо документов на само сырье, поставщик передает покупателю ТТН и счет-фактуру на транспортные услуги.

Торговая компания учитывает расходы на доставку товаров покупателям на основании абз. 3 ст. 320 НК РФ. Такие траты являются косвенными. Иные транспортные расходы также следует считать косвенными (письмо Минфина России от 29.11.2011 № 03-03-06/1/783).

Производственная компания при доставке продукции покупателям учитывает расходы на это в качестве материальных расходов (подп. 6 п. 1 ст. 254 НК РФ). Поскольку они непосредственно не указаны в перечне прямых расходов, компания может принимать их в качестве косвенных (письмо Минфина России от 13.11.2010 № 03-03-05/251).

Для учета ТР при доставке имущества покупателю компания должна оформить товарную накладную (ТОРГ-12) и товарно-транспортную накладную (1-Т) (письмо Минфина России от 27.02.2012 № 03-03-06/1/105) [7].

В расходы на содержание транспорта компания включает траты на ГСМ, ремонт и покупку комплектующих для автомобилей, стоимость услуг страховой компании, парковку и штрафы ГИБДД.

Траты на бензин, дизельное или иное топливо для автомобиля относятся к прочим расходам, связанным с производством и реализацией (подп. 11 п. 1 ст. 264 НК РФ). Однако компания может учитывать их и как прямые расходы,

опираясь на письмо Минфина России от 10.06.2011 № 03-03-06/4/67. Например, если на автомобиле доставляется продукция покупателям, траты на ГСМ в таком случае можно учесть в материальных расходах. А вот если ТС предназначено для перевозки топ-менеджеров фирмы, стоимость ГСМ является прочими расходами и косвенными тратами. Эти нюансы следует закрепить в учетной политике.

Покупку запчастей и ремонт ТС следует отнести к косвенным расходам и полностью списать в том отчетном периоде, в котором эти траты были понесены (п. 1 ст. 260 НК РФ). Списываются расходы на ремонт на основании:

- акта выполненных работ, счета-фактуры и платежных документов, если ремонт выполняла сторонняя фирма;

- сметы ремонтных работ, накладной на отпуск запчастей со склада, акта приема выполненных работ, акта списания изношенных запчастей, если ремонт был проведен своими силами.

Любое транспортное средство должно быть застраховано и на него оформлен полис ОСАГО (ст. 4 закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев ТС» от 25.04.2002 № 40-ФЗ). Расходы на ОСАГО являются косвенными тратами и должны быть учтены в составе прочих расходов компании равными суммами в течение срока действия договора (п. 1 ст. 263, п. 6 ст. 272 НК РФ).

Дополнительно к ОСАГО компания может купить КАСКО. Это ее право, а не обязанность. КАСКО предоставляет расширенную страховую гарантию на автомобиль, поэтому стоит дороже. Траты на полис КАСКО относятся к прочим расходам компании (п. 3 ст. 263 НК РФ).

Стоимость платной парковки можно учесть для целей налогообложения в качестве косвенных расходов (подп. 11 п. 1 ст. 264 НК РФ). Основанием для списания затрат будет служить парковочный чек, кассовый и товарный чек, а также акт об оказании услуг, если заключается договор долгосрочной аренды машино-места.

А вот если автомобиль попал на штрафстоянку или водитель нарушил ПДД, то оплату штрафов учесть в расходах нельзя в любом случае, как и любые другие административные штрафы (п. 2 ст. 270 НК РФ).

Компания может не иметь ТС, а арендовать их у другой фирмы, физлица или платить работникам компенсацию за использование собственных авто в служебных целях.

Для целей налогообложения плата арендатора по договору аренды ТС включается в состав прочих расходов, связанных с производством и реализацией (подп. 10 п. 1 ст. 264 НК РФ) [8].

Если автомобиль был арендован для осуществления основной деятельности фирмы (торговли или производства), расходы на аренду можно учесть в качестве прямых. Если же автомобиль используется в иных целях (например, для обслуживания административного персонала), такие траты лучше учесть в косвенных расходах. Обосновать выбранный порядок компания должна в учетной политике.

Арендатор в соответствии с договором аренды несет расходы на обслуживание автомобиля (ГСМ, страховку, ремонт и пр.). Такие траты учитываются аналогично ситуации, когда автомобиль находится в собственности компании.

Списывать расходы арендатор будет на основании подтверждающих документов: договоров, платежных документов, актов приемки-передачи ТС, путевых листов и т. д.

Если авто арендовано с экипажем, то расходы на его обслуживание несет арендодатель, а затраты на управление автомобилем компания может списать в составе расходов на оплату труда (п. 21 ст. 255 НК РФ) в соответствии с актом приемки-передачи услуг. Будут ли такие расходы относиться к прямым или косвенным, зависит от сферы использования автомобиля.

Если компания платит работнику компенсацию за использование собственного легкового автомобиля на работе, такие траты можно списать только в пределах норматива, установленного в подп. 11 п. 1 ст. 264 НК РФ:

- для авто с объемом двигателя до 2 000 куб. см - 1 200 руб. в месяц;
- авто с двигателем свыше 2 000 куб. см - 1 500 руб. в месяц (постановление Правительства РФ от 08.02.2002 № 92).

Свыше этих сумм, по мнению чиновников, компания никакие траты на транспорт, принадлежащий сотруднику, учесть не может (письмо Минфина России от 23.03.2018 № 03-03-06/1/18366, от 04.12.2015 № 03-03-06/70852, от 16.05.2005 № 03-03-01-02/140).

Компенсация сотруднику за использование транспорта является косвенным расходом компании, поскольку в ст. 318 НК РФ среди сумм, которые могут быть отнесены к прямым расходам, компенсации отсутствуют.

Для удобства мы свели самые распространенные транспортные расходы в таблицу 1 с указанием типа (прямые или косвенные).

Таблица 1 – Транспортные расходы

Тип ТС	Прямые	Косвенные	Примечания
Расходы на доставку товаров от поставщика	+		
Расходы на доставку сырья от поставщика	+		
Расходы на доставку товаров покупателю		+	
Расходы на доставку продукции покупателю		+	
ГСМ	+	+	Могут быть и косвенными, и прямыми в зависимости от цели поездки
Ремонт и запчасти		+	
ОСАГО		+	
КАСКО		+	
Парковка		+	
Штрафы			Нельзя учитывать в расходах
Аренда авто с экипажем	+	+	Могут быть и косвенными, и прямыми в зависимости от цели поездки
Аренда авто без экипажа	+	+	Могут быть и косвенными, и

			прямыми в зависимости от цели поездки
Компенсация сотруднику за использование личного авто		+	

Приведенный перечень носит рекомендательный характер (за исключением штрафов - их относить к расходам однозначно нельзя), поскольку окончательно вопрос об отнесении каждого типа транспортных расходов каждая компания решает для себя самостоятельно на основании приведенных выше рекомендаций и НПА.

1.2 Цель, задачи и источники анализа транспортных расходов

Расходы транспорта – это затраты на перемещение грузов и пассажиров. Транспортные расходы выступают в двух видах: общественные и расходы транспортных предприятий. Общественные, или народнохозяйственные, расходы транспорта измеряются совокупными затратами живого и овеществленного труда, т. е. стоимостью транспортных услуг, которая отражается в тарифах на транспортные услуги.

Расходы транспортных предприятий выражаются фактической величиной затрат на перевозки, т. е. эксплуатационными расходами, или себестоимостью перевозок.

Себестоимость перевозок - выраженная в денежной форме величина эксплуатационных расходов транспортного предприятия, приходящихся в среднем на единицу продукции транспорта. Показатель себестоимости перевозок определяют, как отношение величины эксплуатационных расходов по перевозкам грузов, приходящихся в среднем на 1 т.км. грузооборота. На автомобильном транспорте себестоимость перевозок определяется для отдельных видов транспортной работы, за единицу которой принимаются: по перевозкам на грузовых автомобилях, работающих по тарифу за перевезенную

тонну, - 1 т. км, по перевозкам на автомобилях, работающих по часовому тарифу - на 1 час.

Себестоимость перевозок представляет собой денежное выражение затрат на выполнение единицы транспортной работы. Себестоимость является базой для определения цены (тарифа) транспортной продукции. Расчет себестоимости продукции называется калькулированием. Себестоимость грузовых автомобильных перевозок калькулируется на 10 т.км. или 1т, 10авт-ч.

На себестоимость автомобильных перевозок также большое влияние оказывает и ряд внешних факторов, непосредственно не зависящих от работы автотранспортных предприятий. Это, прежде всего, дорожные условия, в которых работает подвижной состав.

Расстояние перевозки грузов резко отражается на себестоимости перевозок при любых дорожных условиях. Чем больше расстояние, тем выше производительность подвижного состава и соответственно ниже доля постоянных расходов, приходящаяся на 1 т. км, при прочих равных условиях.

Классификация расходов по статьям и элементам затрат, а также видам перевозок позволяет предприятиям знать структуру затрат, направления расходования материальных, трудовых и денежных средств.

Группировка по статьям затрат используется для калькулирования и учета себестоимости перевозок (работ, услуг), своевременной и полной оценки результатов хозяйственной деятельности предприятия, определения расходов по отдельным звеньям транспортного процесса.

Группировка по элементам затрат необходима для выявления фактического расходования в производственном процессе предприятий материальных, трудовых и финансовых ресурсов, определения потребности предприятия в этих ресурсах для осуществления перевозок автомобильным транспортом, выполнения работ (услуг) по транспортно - экспедиционному обеспечению.

Все затраты, образующие себестоимость перевозок автомобильным транспортом, группируются в соответствии с их экономическим содержанием по следующим элементам затрат:

- затраты на оплату труда;
- отчисления на социальные нужды;
- материальные затраты (за вычетом стоимости возвратных отходов);
- амортизация основных фондов; д) прочие затраты.

На автомобильном транспорте при учете и калькулировании себестоимости перевозок (работ, услуг) применяется следующая группировка по статьям затрат:

Затраты, непосредственно связанные с перевозками и производством других работ и услуг, в том числе:

- заработная плата водителей автомобилей (грузовых, автобусов, легковых такси) и кондукторов автобусов;
- отчисления на социальные нужды;
- автомобильное топливо;
- смазочные и прочие эксплуатационные материалы;
- износ и ремонт автомобильной резины;
- техническое обслуживание и эксплуатационный ремонт автомобилей;
- амортизация подвижного состава.

Общехозяйственные расходы.

Основными статьями затрат при выполнении автомобильных перевозок являются:

- затраты на топливо;
- затраты на смазочные материалы;
- затраты на техническое обслуживание и ремонт;
- затраты на восстановление износа шин;
- затраты на амортизацию по восстановлению подвижного состава;
- накладные расходы;

- заработная плата водителей;
- амортизация подвижного состава
- остальные и прочие расходы/

В статье «Заработная плата водителей автомобилей и кондукторов автобусов» учитываются:

- Заработная плата водителей и кондукторов за работу на линии, исчисленные исходя из сдельных расценок, тарифных ставок в соответствии с принятыми на предприятиях системами оплаты труда, в том числе надбавки и доплаты за работу в выходные и праздничные (нерабочие) дни; в сверхурочное время; денежные премии, начисленные, включая премии за экономию топлива, сокращение износа шин и других материальных ресурсов.

- Затраты, относимые к данной статье, учитываются в составе элемента «Затраты на оплату труда».

В статье «Отчисления на социальные нужды» отражаются обязательные отчисления по установленным законодательством нормам на государственное социальное страхование, в пенсионный фонд, а также на обязательное медицинское страхование от расходов на оплату труда водителей, включаемых в себестоимость перевозок (работ, услуг).

В статье «Автомобильное топливо» учитываются затраты на все виды топлива по отпускным ценам, расходуемого автотранспортными предприятиями для выполнения перевозок (бензин, дизельное топливо, сжатый и сжиженный газ), с установленными скидками и надбавками, включая транспортно-заготовительные расходы. В эту статью включается также стоимость доставки автомобильного топлива от нефтебазы до емкости автотранспортного предприятия, соответствующая фактическому расходу топлива (в случае, когда это предприятие получает автомобильное топливо не в талонах, а в натуре).

- Затраты, относимые к данной статье, учитываются в составе элемента «Материальные затраты».

Не учитываются затраты на топливо, расходуемое для отопления зданий и помещений, выработки электроэнергии и других технологических целей, не связанных с осуществлением перевозок.

В статье «Смазочные и другие эксплуатационные материалы» учитываются затраты на все виды масел, смазок, а также обтирочные и другие материалы, применяемые при эксплуатации подвижного состава, а также на брезент и прочие виды такелажа, используемые при перевозке топливно-смазочных материалов для нужд предприятия.

В статье «Техническое обслуживание и эксплуатационный ремонт автомобилей» учитываются затраты на все виды технического обслуживания и ремонта (текущего и капитального) автомобилей и прицепов, включая затраты на техническое обслуживание и ремонт своими силами и оплату услуг по техническому обслуживанию и ремонту, выполняемых сторонними организациями [9].

При выполнении ремонта и технического обслуживания собственными силами в данную статью включаются:

- заработная плата ремонтных рабочих и водителей, занятых на проведении технического обслуживания и ремонта с премиями (учитывается в составе элемента «Затраты на оплату труда»);
- отчисления на социальное и медицинское страхование, в Пенсионный фонд от затрат на оплату труда ремонтных рабочих и водителей, занятых на проведении технического обслуживания и ремонта;
- стоимость запасных частей и материалов, смазочных материалов, воды, идущей на технологические нужды, транспортно-заготовительные расходы и наценки снабженческо-сбытовым организациям в части, приходящейся на стоимость запасных частей, материалов и прочее, израсходованных для выполнения ремонта и технического обслуживания в отчетном периоде (учитываются в составе элемента "Материальные затраты").

1.3 Особенности ведения бухгалтерского учета транспортных затрат

Автомобиль – это всегда большие затраты, учет которых «ложится на плечи» бухгалтерии. В организации должны быть разработаны внутренние положения, инструкции, иные организационно-распорядительные документы, необходимые для организации учета основных средств, включая автотранспортные средства, и контроля за их использованием. Методы ведения бухгалтерского учета в организации – это один из сложных вопросов управления компанией.

Необходимость наличия транспортного средства практически в любой организации оправдана возросшими глобализационными процессами, логистическими связями компаний. Почти все компании используют транспорт для перевозок сырья и материалов, готовой продукции, подсобных работ.

Естественно, наличие автомобиля в компании влечет за собой расходы на его содержание. В первую очередь это его покупка, регистрация, топливо, ремонт и техосмотры, мойка, парковка, лицензирование, страхование и т.д. Такие расходы разумно включать в бухгалтерский и налоговый учет.

Транспортные расходы учитываются в затратах фирмы по правилам, предусмотренным выбранной системой налогообложения и учетной политики. Их учитывают, включая в стоимость товаров, либо оформляя отдельной услугой. Также на учет транспортных расходов влияет вид деятельности компании.

Транспортировка товаров отражается в их стоимости по счету 41 или либо по 44 – если фирма занимается торговлей. В бухгалтерском учете списываются - по мере их продажи. В налоговом – относятся к прямым или косвенным расходам (согласно условиям, прописанным в учетной политике). Обязательный документ для подтверждения расходов – транспортная накладная.

Для обобщения информации о расходах, связанных с продажей продукции (товаров, работ, услуг) предназначен счет 44 «Расходы на продажу»

(План счетов бухгалтерского учета финансово-хозяйственной деятельности организаций и Инструкция по его применению, утв. приказом Минфина России от 31.10.2000 № 94н).

Организации, осуществляющие промышленную и иную производственную деятельность, в составе коммерческих расходов учитывают, в частности, расходы:

- на затаривание и упаковку изделий на складах готовой продукции;
- доставку и погрузку продукции;
- оплату услуг посреднических организаций, через которые реализовывалась готовая продукция;
- содержание помещений для хранения продукции в местах ее продажи;
- оплату труда продавцов;
- упаковку готовой продукции;
- рекламу готовой продукции;
- представительские расходы;
- командировки сотрудников отдела сбыта;
- другие, аналогичные по назначению расходы.

В организациях, осуществляющих торговую деятельность, в составе расходов, связанных приобретением и продажей товаров, могут быть отражены, в частности, следующие расходы (издержки обращения):

- на перевозку товаров;
- на оплату труда;
- на аренду;
- на содержание зданий, сооружений, помещений и инвентаря;
- по хранению и подработке товаров;
- на рекламу;
- на представительские расходы;
- другие, аналогичные по назначению расходы.

Если организация занимается исключительно торговыми операциями, то все управленческие расходы можно считать связанными с куплей-продажей

товаров, и поэтому учитывать такие расходы в бухгалтерском учете также следует на счете 44. Счет 26 «Общехозяйственные расходы» организация будет задействовать только в том случае, если начнет осуществлять другие виды деятельности, связанные с производственным процессом.

Накопленные на счете 44 суммы могут списываться полностью или частично в дебет счета 90 «Продажи». При частичном списании производственные предприятия распределяют расходы на упаковку и транспортировку между видами отгруженной продукции, а торговые организации распределяют расходы на транспортировку между проданным товаром и остатком товара на конец каждого месяца.

Все остальные расходы на продажу ежемесячно относятся на себестоимость проданной продукции (товаров, работ, услуг).

Что касается налогового учета, то как правило, все коммерческие расходы (за исключением транспортных) признаются косвенными и уменьшают налогооблагаемую прибыль в момент признания расходов. В то же время, согласно требованиям главы 25 НК РФ для некоторых коммерческих расходов, принимаемых для целей налогообложения, предусмотрены ограничения их предельной величины (представительские расходы, расходы на рекламу, расходы при реализации продукции СМИ и книжной продукции и т. д.) [10].

Транспортно-заготовительные расходы (ТЗР) - это затраты организации, непосредственно связанные с процессом заготовления и доставки материально-производственных запасов (МПЗ), в т. ч. готовой продукции и товаров, в организацию (п. 70 Методических указаний по бухгалтерскому учету материально-производственных запасов, утв. приказом Минфина России от 28.12.2001 № 119н, далее - Методические указания по МПЗ).

К ТЗР, например, могут относиться:

- оплата транспортных услуг сторонних организаций по перевозке товаров (плата за перевозки, за подачу вагонов, взвешивание грузов и т. п.);

- оплата услуг организаций по погрузке товаров в транспортные средства и выгрузке из них, плата за экспедиционные операции и другие аналогичные услуги;

- стоимость материалов, израсходованных на оборудование транспортных средств;

- плата за временное хранение грузов;

- другие расходы.

Материально-производственные запасы принимаются к бухгалтерскому учету по фактической себестоимости (п. 5 Положения по бухгалтерскому учету «Учет материально-производственных запасов» ПБУ 5/01, утв. приказом Минфина России от 09.06.2001 №44н, далее - ПБУ 5/01).

В фактическую себестоимость включаются также фактически произведенные затраты организации на доставку МПЗ и приведение их в состояние, пригодное для использования (п. 11 ПБУ 5/01) [10].

Согласно пункту 83 Методических указаний по МПЗ организация самостоятельно выбирает и закрепляет в учетной политике следующие способы распределения ТЗР:

- в стоимости МПЗ (пп. «в» п. 83 Методических указаний по МПЗ);

- на отдельных счетах (пп. «а», «б» п. 83 Методических указаний по МПЗ). В конце месяца ТЗР списываются на затраты (расходы) пропорционально стоимости МПЗ, отпущенных в производство (проданных) в течение месяца [11].

Организация, которая ведет торговую деятельность, может затраты по заготовке и доставке товаров до центральных складов (баз), производимые до момента их передачи в продажу, полностью включать в состав расходов на продажу (п. 13 ПБУ 5/01).

В налоговом учете по общему правилу стоимость ТЗР включается в стоимость МПЗ (п. 2 ст. 254 НК РФ). Для торговых организаций издержки обращения, в том числе и ТЗР, формируются с учетом особенностей, изложенных в статье 320 НК РФ [12].

Согласно абзацу 3 статьи 320 НК РФ расходы текущего месяца разделяются на прямые и косвенные. К прямым расходам относятся стоимость приобретения товаров, реализованных в данном отчетном (налоговом) периоде, и суммы расходов на доставку (транспортные расходы) покупных товаров до склада налогоплательщика-покупателя товаров в случае, если эти расходы не включены в цену приобретения указанных товаров. Все остальные расходы, кроме внереализационных расходов (ст. 265 НК РФ), осуществленные в текущем месяце, признаются косвенными расходами и уменьшают доходы от реализации текущего месяца [13].

Для того чтобы определить сумму транспортных расходов, относящихся к остаткам нерезализованных товаров, рассчитываются следующие показатели:

- Сумма прямых расходов, приходящихся на остаток нерезализованных товаров на начало месяца и осуществленных в текущем месяце.

- Стоимость приобретения товаров, реализованных в текущем месяце, и стоимость приобретения остатка нерезализованных товаров на конец месяца.

- Средний процент как отношение суммы прямых расходов (п. 1 ст. 320 НК РФ) к стоимости товаров (п. 2 ст. 320 НК РФ).

- Сумма прямых расходов, относящаяся к остатку нерезализованных товаров, как произведение среднего процента и стоимости остатка товаров на конец месяца.

При расчете суммы прямых расходов, относящейся к остаткам товаров на складе, в соответствии с требованиями статьи 320 НК РФ в показатель «товары на складе» должны включаться все товары, право собственности на которые находится у налогоплательщика, в том числе товары, находящиеся в пути, право собственности на которые перешло к налогоплательщику, а также отгруженные налогоплательщиком товары до перехода права собственности к покупателям (письмо Минфина России от 03.06.2008 № 03-03-09/70) [14].

При этом если организация реализует несколько видов товаров, то сумма транспортных расходов, которая относится к нерезализованным товарам, определяется по общему остатку товаров. Распределения транспортных

расходов по видам товаров статья 320 НК РФ не предусматривает (письмо Минфина России от 12.11.2009 № 03-03-06/4/98).

Таким образом, налогоплательщик вправе выбрать один из двух вариантов учета транспортных расходов и закрепить его в учетной политике для целей налогообложения прибыли:

- включить транспортные расходы, связанные с приобретением товаров, в стоимость этих товаров (п. 2 ст. 254 НК РФ). При таком варианте учета транспортные расходы списываются вместе с реализуемым товаром;

- учитывать транспортные расходы отдельно. В этом случае транспортные расходы все равно считаются прямыми и подлежат распределению в пропорции между реализованными товарами и товарами на складе (абз. 3 ст. 320 НК РФ).

Согласно статье 320 НК РФ порядок формирования стоимости приобретения товаров применяется в течение не менее двух налоговых периодов.

Транспортные расходы включаются в себестоимость товара, причем они могут быть учтены двумя способами:

- на счете учета товаров (то есть включаются в себестоимость);
- выделены на отдельный счет учета расходов на продажу [15].

Транспортные расходы включаются в стоимость товара. При этом товарные ценности принимаются к учету на 41 счет вместе с ТЗР (транспортно-заготовительными расходами). Не самый удобный способ, но, тем не менее, организация вправе его выбрать.

Таблица 2- Учет товаров и транспортных расходов

№	Операции	Дебет	Кредит
1	Отражена стоимость товаров по документам поставщика	41.1	60
2	выделен НДС, предъявленный поставщиком.	19	60
3	отражена стоимость ТЗР.	41.1	60
4	выделен НДС, относящийся к ТЗР.	19	60

Цена за единицу товара будет включать стоимость доставки.

Если получаемый товар имеет несколько различных партий, то затраты по доставке пропорционально распределяются по полученным партиям.

Транспортные расходы отражаются в составе расходов на продажу.

В этом случае в бухгалтерском учете ТЗР отражаются отдельно на счете 44 «Расходы на продажу», для чего открывается отдельный субсчет (проводка по учету транспортных расходов Д44.ТР К60).

В течение месяца транспортные затраты копятя по дебету 44 счета, в конце месяца накопленная сумма списывается пропорционально стоимости проданных товаров.

Общая формула для списания транспортных расходов в конце месяца:

$$\text{ТЗР} = \frac{\text{дебетовое сальдо 44. ТР} * \text{кредитовое сальдо 41.1}}{\text{дебетовое сальдо 41.1}} \quad (4)$$

Мы рассмотрели два способа учета транспортных расходов в бухгалтерском учете: включать их в стоимость ТМЦ и включать в расходы на продажу. Руководство организации может выбрать для себя любой удобный способ учета ТЗР и закрепить свой выбор в учетной политике.

Учет транспортно-заготовительных расходов при продаже товарно-материально ценности.

Здесь возможны три варианта:

- Покупатель забирает товар самостоятельно (самовывоз);
- Доставка покупателю осуществляется за счет покупателя;
- Доставка осуществляется за счет продавца.

В первых двух случаях организация – продавец затрат не несет, во втором случае ТЗР могут быть включены в цену продаваемых ТМЦ либо учтены отдельно на счете 44. В конце месяца накопленные за месяц транспортные расходы полностью списываются в дебет счета 90 (проводка Дт 90.2-Кт 44).

2 Состояние и тенденции развития транспортных систем в генерирующих компаниях (на примере АО «Томская генерация»)

2.1 Анализ состава и структуры автотранспортного хозяйства компании

Территориальные генерирующие компании (ТГК) - компании, созданные в России в начале 2000-х годов в рамках реформирования РАО «ЕЭС России».

Общие принципы реформирования РАО ЕЭС предполагали создание ТГК на основе одного или нескольких региональных дочерних обществ РАО ЕЭС (т. н. АО «-энерго»), из которых исключались гидроэлектростанции (объединены в «РусГидро») и крупные тепловые электростанции (объединены в шесть «ОГК»).

Функцией территориальных генерирующих компаний должно было стать только производство электроэнергии для местных потребителей. В результате было создано 14 ТГК:

- ТГК-1 – на Северо-Западе (Ленинградская, Мурманская области и Карелия);
- ТГК-2 – север Центральной России, Вологодская и Архангельская области;
- ТГК-3 – Москва и Московская область;
- ТГК-4 – Черноземье и южные области Центральной России (всего 12 регионов);
- ТГК-5 – Кировская область, Удмуртия, Марий Эл и Чувашия;
- ТГК-6 – восток Центральной России, Пензенская область;
- ТГК-7 – средняя Волга, Оренбургская область;
- ТГК-8 – территория Южного федерального округа;
- ТГК-9 – Пермский край, Свердловская область и Коми;
- ТГК-10 – территория Уральского федерального округа (кроме Свердловской области);

- ТГК-11 – Омская и Томская области;
- ТГК-12 – Кемеровская область и Алтайский край;
- ТГК-13 – Красноярский край, Хакасия и Тыва;
- ТГК-14 – Бурятия и Забайкальский край.

Цифровая нумерация ТГК (с 1 по 14) постепенно заменяется на имена собственные: помимо «Мосэнерго» (№ 3) и «Кузбассэнерго» (№ 12), «Квадра» (№ 4), преобразованных в соответствующие ТГК (но не поменявших названия), от нумерации отказались - Волжская (№ 7), Южная (№ 8), Фортум (№ 10) и Енисейская (№ 13) генерирующие компании.

В 2006-2007 годах РАО ЕЭС продало ряд принадлежавших ему пакетов акций ТГК, в результате чего контроль над большинством из них перешёл к крупным финансово-промышленным группам.

В то же время, помимо ТГК существуют региональные энергетические компании, в силу ряда причин, не прошедших реформирование на общих основаниях. Это подконтрольные РАО ЕЭС изолированные энергосистемы: «Янтарьэнерго» (Калининградская область), «Якутскэнерго» и «Дальневосточная генерирующая компания», «Татэнерго» и «Башкирэнерго» (подконтрольны местным властям), «Иркутскэнерго» (входит в состав «ЕвроСибЭнерго») и «Новосибирскэнерго» [16].

Изолированная система Норильского промышленного района, действующая под управлением Норильско-Таймырской энергетической компании, была в 2007 году выкуплена предприятием Норильский никель.

В среднем каждая ТГК имеет установленные генерирующие электрические мощности около 3 ГВт, причём крупных электростанций и ТЭЦ (мощностью 1 ГВт и более) в их составе, как правило, нет. Исключение составляют «Мосэнерго» и «Кузбассэнерго», мощности которых значительно больше, причём большая часть генерации приходится на крупные ГРЭС и ТЭЦ. В составе «ТГК-1» имеются и гидроэлектростанции (каскады малых ГЭС), причём на них здесь приходится около половины мощностей.

В целом на долю ТГК приходится около четверти всех установленных

энерго мощностей России и около трети тепловой генерации [3].

Рассмотрим состояние и тенденцию развития транспортных систем в генерирующих компаниях, на примере АО «Томская генерация».

Акционерное общество «Томская генерация» (АО «Томская генерация») создано в ходе реформирования энергетической отрасли России и объединяет генерирующие мощности г. Томска. АО «Томская генерация» входит в состав группы «Интер РАО».

АО «Томская генерация» осуществляет производство и поставку электрической и тепловой энергии в городе Томске. Потребность области в электроэнергии на 26,3% обеспечивается за счёт источников АО «Томская генерация»: ГРЭС-2, ТЭЦ-3, ТЭЦ-1. Установленная электрическая мощность станций составляет 485,7 МВт. Установленная тепловая мощность станций - 2410,47 Гкал/ч.

Томская ГРЭС-2 (эксплуатируется с 1945 года):

- обеспечивает теплоснабжение Советского и Кировского районов г. Томска;

- основное топливо - кузнецкий уголь, резервное - природный газ, растопочное - мазут.

Установленная тепловая мощность - 815 Гкал/ч

Установленная электрическая мощность – 331 МВт

КИУМ на электрическую энергию - 52,4%

КИУМ на тепловую энергию - 31,1%

Штатная численность ГРЭС-2 на 01.04.15 составляет 553 чел.

Томская ТЭЦ-3 (эксплуатируется с 1988 года):

- производит энергоснабжение Ленинского и Октябрьского районов г. Томска;

- основное топливо - природный газ, резервное – мазут.

Установленная электрическая мощность - 140 МВт. Установленная тепловая мощность - 780 Гкал/ч

КИУМ на электрическую энергию -63,5%

КИУМ на тепловую энергию - 24,4%

Штатная численность на 01.04.15 составляет 319,5 чел.

Томская ТЭЦ-1 (эксплуатируется с 1896 года):

В январе 2013 года в эксплуатацию введена газотурбинная установка электрической мощностью 14,7 МВт и 19,47 Гкал/ч.

Производит энергоснабжение Ленинского и Октябрьского районов г. Томска.

Основное и резервное топливо: природный газ, растопочное - мазут.

КИУМ на электрическую энергию - 38,9% КИУМ на тепловую энергию - 11,2%

Штатная численность на 01.04.15 составляет 162 чел.

Подвижной состав Автотранспортного хозяйства составляет на 01.06.2018 148 единицы, в том числе собственный транспорт 124 единицы и арендованный транспорт 24 единиц. Структура автопарка представлена следующими видами транспортных средств:

- 26 единиц легковых автомобилей
- 10 единиц автобусов
- 49 единиц грузовых автомобилей
- 60 единица специальной техники
- 3 прицепа

Штатная численность на 01.06.18 составляет 186,5 чел.

На предприятии используют различные виды транспортных средств (таблица 2).

Таблица 3 – Структура автомобильного парка по видам транспортных средств

на 01.01.2017	Вид транспорта	на 01.01.2018
32	легковой	28
11	автобусы	10
50	грузовой	49
3	п/прицепы	3

60	спец. техника	64
156	Всего ед.	154

Графическое представление таблиц изображено на рисунках 1 и 2.



Рисунок 1 – Структура автомобильного парка по видам транспортных средств за 2017 г.

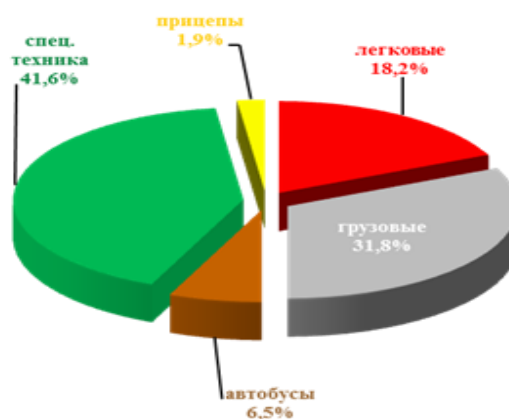


Рисунок 2 – Структура автомобильного парка по видам транспортных средств за 2018 г.

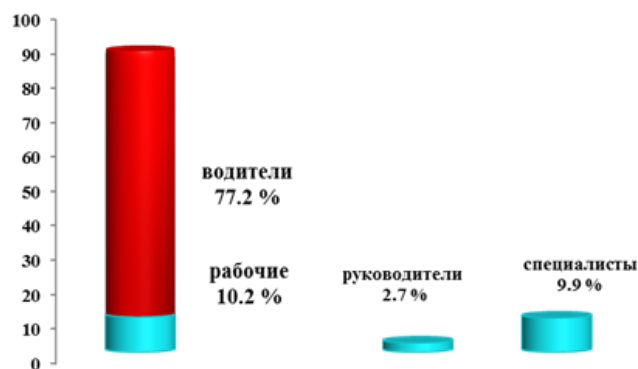


Рисунок 3 – Структура персонала на 01.01.2018 года (186,5 чел.)

Основную структуру персонала в АО «Томская генерация» составляют водители, их доля равна 77,2%. Рабочие (слесаря, вулканизовщики и главные сварщики) – 10,2%. Специалисты (механики, медсестры, кладовщики, экономисты и инженеры) – 9,9%. Руководители занимают 2,7%.

АО «Томская генерация» играет значительную роль в социально-экономическом развитии Томской области, являясь крупнейшим производителем тепловой и электрической энергии в г. Томске. В 2017 году на долю Общества приходилось 92% в производстве тепловой энергии в г. Томске; АО «Томская генерация» обеспечило 23% потребностей в электрической энергии Томской области, а доля выработки электроэнергии АО «Томская генерация» в Томской области 53%. Поставки энергии АО «Томская генерация» являются одним из основных энергетических ресурсов для предприятий, организаций и населения Томской области.

ТЭЦ АО «Томская генерация» - это основной источник тепла в централизованной системе теплоснабжения г. Томска. Таким образом, в силу природы своей деятельности АО «Томская генерация» является одной из ключевых инфраструктурных составляющих экономики данного региона Западной Сибири.

Специфика производственной деятельности АО «Томская генерация» имеет ярко выраженный сезонный характер: пик тепловых и электрических нагрузок приходится на осенне-зимний период: отпуск тепловой энергии в

данный период составляет около 80% от годового объема. Именно на данный период года, когда ТЭЦ АО «Томская генерация» работают в наиболее оптимальном и экономичном режиме комбинированной выработки тепла и электрической энергии, должно приходиться формирование положительного финансового результата деятельности АО «Томская генерация» [17].

Основными видами деятельности Общества являются:

- деятельность на оптовом рынке электрической энергии и мощности (ОРЭМ), т.е. продажа электрической энергии и мощности, вырабатываемых ТЭЦ АО «Томская генерация»;

- производство тепловой энергии источниками АО «Томская генерация», расположенными в границах города, на рынке которого и реализуется вся произведенная тепловая энергия. В качестве основных факторов, влияющих как на состоянии отрасли в целом, так и на деятельность Общества, можно указать:

- непрерывное повышение цен на технологическое топливо формирует крайне высокий уровень топливной составляющей в себестоимости производства электроэнергии ТЭЦ АО «Томская генерация»;

- ужесточение правил в части отбора мощности генерирующего оборудования старше 55 лет, с давлением свежего пара 9 МПа и менее и с КИУМ не менее 8%;

- несоответствие периодически задаваемых диспетчерскими центрами АО «СО ЕЭС» дополнительных объемов вращающегося (горячего) резерва мощности технологическим режимам работы ТЭЦ АО «Томская генерация» и их экономической целесообразности для тепловой электрогенерации;

- развитие малой энергетики и строительство теплоэнергетических установок крупными промышленными предприятиями в целях производства тепловой энергии для собственных нужд. Кроме того, на объемы потребления теплоэнергии, вырабатываемой источниками АО «Томская генерация», влияет экономическая ситуация в регионе, объемы строительства жилых и нежилых помещений, зданий, сооружений.

Информация по использованию топлива АО «Томская генерация» за 2015 - 2017 гг.

Таблица 4 – Информация по использованию топлива за 2015 - 2017 гг., млн. руб.

Наименование показателей	2015 г.	2016 г.	Отклонение	2017 г.			
				План	Факт	Отклонение факта/плана	Отклонение 17/16
Затраты на топливо, без НДС	31 434 800	28 396 600	-3 038 200	28 823 500	23 558 100	-5 265 400	-4 838 500
дизтопливо, руб	17 253 300	15 338 700	-1 914 500	15 492 200	12 889 300	-2 602 900	-2 449 400
бензин, руб	14 181 500	13 057 800	-1 123 600	13 331 300	10 668 700	-2 662 500	-2 389 100
Расход топлива, в т.ч.:	1 141 700	1 015 100	-126 600	951 500	821 500	-130 000	-193 600
дизтопливо, л	606 900	533 209	-73 710	486 582	434 218	-52 364	-98 900
бензин, л	534 800	481 910	-52 940	465 000	387 291	-77 709	-94 600
Ср. цена топлива без НДС, рублей за литр в т.ч.:	27,40	27,90	0,46	30,20	28,60	-1,64	0,68
дизтопливо	28,40	28,77	0,34	31,80	29,68	-2,15	0,92
бензин	26,50	27,10	0,50	28,60	27,55	-1,12	0,45
Количество единиц транспорта, ед.	172	163	-9	150	154	4	-9

В 2017 г. затраты на топливо, которые включают в себя дизтопливо и бензин по плану составили 28 823 500 млн. руб., по факту выделено средств на сумму 23 558 100 млн. руб., что на 18% меньше чем было запланировано. В 2017 г. наблюдается отрицательная динамика затрат на топливо по сравнению с 2016 г., отклонение составляет 4 838 500 млн. руб. Средняя цена топлива без НДС за 1 литр. в 2017 г. составила 28,6 руб., а в 2016 г. данный показатель составил 27,9%. Главной причиной роста цен на топливо является сочетание высокой стоимости углеводородов на мировых рынках и относительно слабого курса рубля.

2.2 Оценка эффективности использования автотранспорта и спецтехники и рациональности расходов на их содержание

Транспортное хозяйство называют «артерией» предприятия, связующей материальные потоки. И основными критериями функционирования хозяйства предприятия является качественная и точная организация работы транспорта.

Транспорт, как отрасли экономики, свойственны некоторые особенности, отличающие его от других отраслей материального производства.

Во-первых, транспорт не производит новой вещественной продукции, а как бы является продолжением процесса производства в пределах процесса обращения. Конечный результат производства реализуется у потребителя, поэтому транспорт есть продолжение процесса производства, начатого в промышленности и сельском хозяйстве.

Во-вторых, продукцию транспорта нельзя накопить, нельзя создать ее запасы, так как она выражается самим перемещением грузов и людей. В-третьих, продукция транспорта не содержит сырья. Доля заработной платы в ее себестоимости намного выше, чем в промышленности. Затраты на амортизацию, топливо и электроэнергию составляют половину всех расходов предприятия [18].

Следовательно, снижение себестоимости перевозок и обеспечение качественного транспортного хозяйства предприятия связано с увеличением производительности труда, сокращением расхода топлива и электроэнергии на единицу перевозочной работы. Это позволит предприятию получить большую прибыль, обеспечить рациональность и ритмичность работы, сократить потери рабочего времени. Именно поэтому изучение организации транспортного хозяйства предприятия вызывает интерес, что подтверждает актуальность темы работы.

В экономической литературе, когда речь идет о себестоимости единицы транспортных услуг, чаще всего говорится о грузообороте, выражаемом в тонно-километрах. Именно для этой величины, 1 тоннокм, приводятся

методики расчета себестоимости, факторные модели анализа. В приведенной системе тонно-километры являются лишь одним из ключевых показателей деятельности грузового автотранспорта. В нашем случае себестоимость нужна для сопоставления с рыночными ценами, и именно поэтому объектом калькуляции будет не теоретическая величина, а конкретная единица измерения цен.

Таблица 5 – Анализ ключевых показателей эффективности работы автотранспорта за 12 месяцев 2016-2017 года

Категория транспортного средства	К использования транспорта в %		К технической готовности транспорта в %	
	12 месяцев 2016	12 месяцев 2017	12 месяцев 2016	12 месяцев 2017
1. Автобусы	56%	52%	90%	91%
2. Дежурный транспорт	96%	99%	97%	99%
3. Легковой транспорт постоянного закрепления	92%	91%	98%	97%
4. Легковой транспорт российского производства	78%	71%	94%	98%
5. Легковой транспорт иностранного производства	74%	67%	91%	95%
6. Аварийные	77%	80%	91%	92%
7. Самосвалы большие	73%	76%	87%	92%
8. Самосвалы малые	63%	52%	80%	93%
9. Бочки большие	79%	68%	89%	86%
10. Бочки малые	50%	53%	82%	88%
11. Экскаваторы (до 0 5 м3)	42%	48%	75%	87%
12. Экскаваторы большие	56%	66%	81%	92%
13. Краны на пневмоходу	37%	35%	65%	97%
14. Краны	57%	55%	83%	92%
15. Длинномеры, тягачи	52%	48%	83%	91%
16. Бортовые грузовые	56%	62%	87%	93%
17. Грузопассажирские	78%	74%	92%	94%
18. Специальный транспорт	45%	44%	82%	94%
Итого 12 месяцев	72%	73%	90%	94%

Таблица 6 – Сравнительный анализ по часам трудозатрат за 12 месяцев 2012-2017 года

Структурное подразделение	2012	2013	2014	2015	2016	2017
ИТОГО	280 760	285 750	284 010	288 340	273 360	261 210

2.3 Особенности системы учета расходов в территориальной генерирующей компании

Общество осуществляет следующие основные виды деятельности:

- производство и поставка электрической и тепловой энергии, мощности по установленным тарифы в соответствии с диспетчерскими графиками, заключенными договорами и режимами работ;

- получение, поставка и оптовая перепродажа электрической и получение электроэнергии у производителей;

- ведение работ, обеспечивающих нормальную эксплуатацию энергетического оборудования;

- комплексное развитие энергосистемы посредством строительства, реконструкции и технического перевооружения.

Общество ведет свою деятельность в одном операционном сегменте, а именно, генерация электрической и тепловой энергии. Руководство оценивает результаты деятельности, проводит инвестиции и принимает стратегические решения по результатам деятельности Общества в целом.

Бухгалтерский учет ведется, и бухгалтерская отчетность Общества формируется, исходя из действующих в Российской Федерации правил бухгалтерского учета и отчетности, в частности:

- Федерального закона «О бухгалтерском учете» от 6 декабря 2011г. №402-ФЗ (со всеми изменениями и дополнениями) [19];

- Положения по ведению бухгалтерского учета и бухгалтерской отчетности в Российской Федерации, утвержденного приказом Министерства финансов РФ от 29 июля 1998г. №34н (со всеми изменениями и дополнениями);

- Иных действующих Положений по бухгалтерскому учету.

- Положения об учетной политике АО «Томская генерация» по бухгалтерскому учету, утвержденного приказом Общества от 31 декабря 2016г. №1296;

- Положения об учетной политике АО «Томская генерация» по налоговому учету, утвержденного приказом Общества от 31 декабря 2016г. №1297.

Нематериальные активы (НМА).

С 2017 года в качестве нематериальных активов могут признаваться наряду с исключительными правами также и неисключительные права на использование результатов интеллектуальной деятельности и права.

В бухгалтерской отчетности НМА отражены по первоначальной стоимости за вычетом суммы амортизации, накопленной за время их эксплуатации.

Амортизация НМА начисляется при принятии объекта и бухгалтерскому учету специально созданной комиссией Общества. Сроки полезного использования НМА:

- программное обеспечение- 13-60 мес.;

- сайт Общества- 24 мес.

Основные средства

В состав основных средств включаются объекты движимого и недвижимого имущества со сроком службы более 12 месяцев. Активы стоимостью менее 40 000 рублей за единицу учитываются в составе материально- производственных запасов, в соответствии с требованиями п. 5 ПБУ 6/01 «Учет основных средств».

В бухгалтерской отчетности ОС отражены по первоначальной стоимости за вычетом суммы амортизации, накопленной за время их эксплуатации [20].

ОС, переданные в части передаточного акта от АО «ТГК-11», отражены на балансе Общества по остаточной стоимости и по остаточному сроку

полезного использования, в соответствии с описями к вступительному балансу от 1 апреля 2015г.

Если для финансирования приобретения (сооружения) объектов ОС привлекаются банковские кредиты, то проценты, подлежащие уплате кредитным учреждениям по таким кредитам, включаются в стоимость ОС и объектов капитальных вложений.

В соответствии с п.7,8 ПБУ 6/01 «Учет основных средств» ОС принимаются к бухгалтерскому учету по первоначальной стоимости. Первоначальной стоимостью ОС, приобретенных за плату, признается сумма фактических затрат организации на приобретение, сооружение и изготовление, за исключением налога на добавленную стоимость и иных возмещаемых налогов (кроме случаев, предусмотренных законодательством Российской Федерации) [21].

Амортизации ОС производится линейным способом по нормам, исчисленным исходя из принятых сроков полезного использования согласно Постановлению РФ от 1 января 2012г. №1 «Классификация ОС, включаемых в амортизационные группы». Срок полезного использования ОС определяется при принятии объекта к бухгалтерскому учету специально созданной комиссией Общества.

Принятые Общества сроки полезного использования в разрезе основных групп ОС приведены в таблице 10.

Таблица 10 – Сроки полезного использования в разрезе основных групп ОС

Группа ОС	Срок полезного использования
Здания	7-31 лет
Сооружения	7-70 лет
Машины и оборудование	2-30 лет
Транспортные средства	5-15 лет
Инструмент	2-15 лет
Производственный и хозяйственный инвентарь	5-7 лет

По объектам ОС, переведенным на консервацию на срок более трех месяцев, амортизация не начисляется.

По земельным участкам и полностью амортизированных объектов ОС, не списанным с баланса, амортизация не начисляется.

Объекты ОС, которые выбыли или были ликвидированы, списываются с бухгалтерского баланса вместе с суммой накопительной амортизации.

Доходы и расходы от выбытия ОС, расходы от списания объектов отражены в Отчете о финансовых результатах в составе прочих доходов и расходов в том отчетном периоде, в котором они были произведены.

Изменение первоначальной стоимости ОС, в которой они приняты к бухгалтерскому учету, допускается в случаях достройки, дооборудования, реконструкции, модернизации и частичной ликвидации объектов ОС.

Переоценка объектов ОС не производится.

Лизинговое имущество, учитываемое, но условиям договора на балансе лизингодателя, при последующем выкупе отражается в составе ОС, независимо от стоимости.

Материально-производственные запасы

В соответствии с п.2 ПБУ 5/01 «Учет материально- производственных запасов» в качестве МПЗ принимаются активы:

- используемое сырье, материально - и т.п. при производстве продукции, предназначенный для продажи (выполнения работ, оказания услуг);
- предназначенные для продажи;
- используемые для управленческих нужд организации [22].

Готовая продукция является частью материально- производственных запасов, предназначенных для продажи и отражается в учете по фактически производственной себестоимости. В силу специфики электроэнергии, мощности и теплоэнергии как товаров, остатки готовой продукции на отчетную дату отсутствуют.

Товары являются частью МПЗ, предназначенных для полученных от других юридических или физических лиц предназначенные для продажи.

В соответствии с пп.5,6 ПБУ 5/01 «Учет МПЗ», МПЗ учитываются по фактической себестоимости приобретения. Фактической себестоимостью МПЗ, приобретенных за плату, признается сумма фактических затрат организации на приобретение, за исключением налога на добавленную стоимость и иных возмещаемых налогов.

При отпуске МПЗ в производство и ином выбытии их оценка производится по средней себестоимости.

В соответствии с п. 24 ПБУ 5/01 «Учет МПЗ», на конец отчетного года материально- производственные отражаются в бухгалтерском балансе по стоимости, определяемой исходя из указанных выше способов оценки запасов.

В соответствии с п. 25 ПБУ 5/01 «Учет МПЗ» МПЗ, которые морально устарели, полностью или частично потеряли свое первоначальное качество, либо текущая рыночная стоимость, стоимость продажи которых снизилась, отражаются в бухгалтерском балансе за вычетом резерва под снижение стоимости МПЗ. Данный резерв образуется на счет финансовых результатов Общества на величину разницы между текущей рыночной стоимостью и фактической себестоимостью материально- производственных запасов, если последняя выше текущей рыночной себестоимости [23].

Основные средства

Движение и наличие основных средств и соответствующего накопленного износа представлено в приложении №1.

По состоянию на 31 декабря 2017 г. первоначальная стоимость полностью амортизированных ОС без учета износа составило 97 299 тыс. руб. (на 31 декабря 2016г.- 57 638т.р., на 31 декабря 2015- 24 770 тыс. руб.).

Информация о движении и наличии объектов незавершенного строительства и незаконченных операциях по приобретению, модернизации и т.п. ОС представлена в приложении №2.

В 2017 году Общество не осуществляло затраты, связанные с инновациями и модернизацией производства, в частности, с нанотехнологиями,

с повышением энергоэффективности производства, с экологическими новациями.

Остаточная стоимость ОС, переведенных на консервацию на срок более трех месяцев по состоянию на 31 декабря 2017г. составила 339 606 тыс.руб.(на 31 декабря 2016г.- 344 296 т.р., на 31 декабря 2015г.- 353 625 т.р.).

Информация о наличии и движении запасов в отчетном периоде представлена в приложении №3.

По состоянию на 31 декабря 2017года, МПЗ, переданные в залог, отсутствует.

Производственные компании при определении транспортных расходов (далее — ТР) должны ориентироваться на перечень издержек, приведенный в п. 70 Методических указаний по бухгалтерскому учету материально-производственных запасов (далее — МПЗ), утвержденных приказом Минфина РФ от 28.12.2001 № 119н. ТР в данном документе обобщены в группу «транспортно-заготовительных расходов».

К ним относятся:

- затраты по погрузке МПЗ в машины и их транспортировке;
- издержки на оплату труда и социальные нужды персонала, занятого в сфере заготовки, закупки, доставки и сопровождения ТМЦ на склады компании;
- расходы на содержание складских помещений и заготовительных пунктов;
- оплата комиссий посредническим компаниям;
- затраты на хранение ТМЦ в сторонних организациях;
- оплата процентов по кредитам, связанным с закупкой МПЗ;
- затраты на командировки;
- потери (порча, бой, недостача) ТМЦ в пути и др [24].

Перечень ТР для торговых организаций не закреплен нормативными актами. Поэтому им разрешается ориентироваться на отраслевые документы,

которые не противоречат действующим стандартам бухучета, даже несмотря на то, что они не могут применяться для налогообложения прибыли (письма Минфина РФ от 29.04.2002 № 16-00-13/03, от 05.12.2002 № 04-02-06/1/155).

К ТР относятся:

- услуги сторонних транспортных и экспедиторских компаний;
- услуги по осуществлению погрузочно-разгрузочных работ;
- стоимость материалов на содержание транспортных средств;
- затраты на оплату труда и социальных нужд сотрудникам фирмы, осуществляющим погрузочно-разгрузочные работы, транспортировку ТМЦ и т. д.

3 Разработка программы оптимизации транспортных расходов

3.1 Прогнозирование транспортных расходов

Начальным звеном торговой деятельности любой организации является закупка товаров. Этот процесс включает в себя не только выбор надежных поставщиков и оплату приобретенного товара. Как правило, у организации возникают сопутствующие расходы. Ведь товар нужно привезти на свой склад, рассчитаться с посредниками за услуги, а если для закупки товара привлекались заемные средства - заплатить проценты кредитору. Кроме того, если товар импортный, то необходимо уплатить таможенные пошлины государству.

Постановка товара на учет и способы его оценки

Прежде всего определим, что же такое товар. Согласно ПБУ 5/01 товаром является часть материально-производственных запасов организации, приобретенных или полученных от юридических или физических лиц и предназначенных для продажи.

1. Положение по бухгалтерскому учету "Учет материально-производственных запасов" ПБУ 5/01, утвержденное Приказом Минфина России от 09.06.2001 N 44н [25].

Как в бухгалтерском, так и в налоговом учете стоимость, по которой товар принимается к учету, складывается из суммы, уплачиваемой непосредственно поставщику (продавцу) в соответствии с договором за вычетом НДС и других возмещаемых налогов, а также других затрат, связанных с его приобретением. Однако состав таких затрат в бухгалтерском и налоговом учете различен, и это может привести к расхождению данных налогового и бухгалтерского учета.

Так, в бухгалтерском учете фактическая себестоимость товара, согласно п. 6 ПБУ 5/01, кроме цены, по которой товар купили у продавца, включает в себя информационные и консультационные услуги, таможенные пошлины, невозмещаемые налоги, вознаграждения посредникам, затраты по заготовке и

доставке товаров до места их использования, включая расходы по страхованию, затраты по содержанию заготовительно- складского подразделения организации, проценты по кредитам, предоставленным поставщиками (коммерческий кредит), проценты по заемным средствам, начисленные до принятия товаров к бухгалтерскому учету, а также затраты по доведению товара до состояния, в котором он пригоден к использованию.

Согласно Налоговому кодексу (п. 2 ст. 254 НК РФ) материально-производственные запасы учитывают исходя из цен приобретения (без учета НДС и акцизов, за исключением случаев, предусмотренных настоящим Кодексом), включая комиссионные вознаграждения посредникам, таможенные пошлины и сборы, расходы на транспортировку и иные затраты, связанные с приобретением товарно-материальных ценностей.

Помимо того, в нем конкретно указано, что информационные и консультационные услуги относятся к прочим расходам (пп. 14, 15 п. 1 ст. 264 НК РФ). Расходы на страхование включаются в состав расходов, связанных с производством и реализацией (пп. 5 п. 1 ст. 253 НК РФ). Проценты по любым кредитам, в том числе начисленные до того, как товар был оприходован на склад, включаются в состав внереализационных расходов (пп. 2 п. 1 ст. 265 НК РФ). Таможенные платежи и сборы в соответствии с обновленной редакцией пп. 1 п. 1 ст. 264 НК РФ также нужно относить на прочие расходы [26].

2. Изменения внесены Федеральным законом от 06.06.2005 N 58-ФЗ "О внесении изменений в часть вторую Налогового кодекса Российской Федерации и некоторые другие законодательные акты Российской Федерации о налогах и сборах" [13].

Получается, что если организация имеет такие затраты, то стоимость товара в бухгалтерском и налоговом учете будет разной. Можно ли решить эту проблему и сформировать стоимость товара одинаковой, избежав ведения учета разниц согласно требованиям ПБУ 18/02.

3. Положение по бухгалтерскому учету "Учет расчетов по налогу на прибыль" ПБУ 18/02, утвержденное Приказом Минфина России от 19.11.2002

№ 114н.

В случае, если удельный вес этих затрат в стоимости приобретенных товаров невелик, то в бухгалтерском учете организация может их учесть не в стоимости, согласно п. 6 ПБУ 5/01, а в текущих расходах на счете 44 "Расходы на продажу" как несущественные затраты. В налоговом учете они будут включены в издержки обращения.

К сведению: согласно п. 1 Указаний о порядке составления бухгалтерской отчетности в бухгалтерском учете показатель считается несущественным, если величина его не превышает 5% от стоимости соответствующего актива или обязательства.

4. Приказ Минфина России от 22.07.2003 № 67н "О формах бухгалтерской отчетности организаций".

Не надо забывать и про п. 4 ст. 252 НК РФ, согласно которому налогоплательщик может самостоятельно определить, в какую именно группу включить расходы, если они с равными основаниями могут быть отнесены одновременно к нескольким группам расходов.

Кроме этого, изменения, внесенные в ст. 320 НК РФ Федеральным законом от 06.06.2005 № 58-ФЗ, дали право организации выбирать, как учитывать расходы, связанные с приобретением товаров, - в составе издержек обращения или в стоимости приобретения товаров.

5. К сведению: вступившие в силу поправки к ст. 320 НК РФ, определяющей порядок формирования расходов по торговым операциям, распространяются на правоотношения, возникшие с 1 января 2005 г.

Обратите внимание: в новой редакции ст. 320 НК РФ закреплено, что для целей налогообложения порядок формирования стоимости приобретения товаров определяется налогоплательщиком в учетной политике, и применяется он в течение не менее двух налоговых периодов [27].

Однако следует учесть, что предлагаемый способ сближения налогового и бухгалтерского учета не самый лучший с точки зрения оптимизации налогообложения. Ведь в этом случае текущие налоговые платежи фирмы

увеличатся, так как расходы, связанные с приобретением товаров и включенные в их стоимость, будут списываться не сразу, а только после реализации товара.

К тому же при включении этих затрат в себестоимость их общую сумму бухгалтеру нужно распределить между всеми наименованиями закупленных товаров. А это достаточно трудоемкий процесс, потому что часто на практике в сопроводительных документах поставщиков указываются товары нескольких (иногда нескольких десятков) наименований. Сложность заключается еще и в том, что, выбирая ту или иную базу распределения расходов, например, стоимость товаров или их количество, бухгалтер получает в каждом случае разную себестоимость единицы наименований товаров. Поэтому реально такой способ сближения налогового и бухгалтерского учета может быть востребован лишь тогда, когда расходы, связанные с приобретением товаров, незначительны, а номенклатура товаров небольшая.

3.2 Оптимизация расходов на эксплуатацию автотранспорт

В состав основных средств включаются объекты движимого и недвижимого имущества со сроком службы более 12 месяцев. Активы стоимостью менее 40 000 рублей за единицу учитываются в составе материально-производственных запасов, в соответствии с требованиями п. 5 ПБУ 6/01 «Учет основных средств».

В бухгалтерской отчетности основные средства отражены по первоначальной стоимости за вычетом суммы амортизации, накопленной за время их эксплуатации.

Основные средства, переданные в части передаточного акта от АО «ТГК-11», отражены на балансе Общества по остаточной стоимости и по остаточному сроку полезного использования, в соответствии с описями к вступительному балансу от 1 апреля 2015 г [28].

Если для финансирования приобретения (сооружения) объектов основных средств привлекаются банковские кредиты, то проценты, подлежащие уплате кредитным учреждениям по таким кредитам, включаются в стоимость основных средств и объектов капитальных вложений.

В соответствии с п. 7, 8 ПБУ 6/01 «Учет основных средств» основные средства принимаются к бухгалтерскому учету по первоначальной стоимости. Первоначальной стоимостью основных средств, приобретенных за плату, признается сумма фактических затрат организации на приобретение, сооружение и изготовление, за исключением налога на добавленную стоимость и иных возмещаемых налогов (кроме случаев, предусмотренных законодательством Российской Федерации).

Амортизация основных средств производится линейным способом по нормам, исчисленным исходя из принятых сроков полезного использования согласно Постановлению РФ от 1 января 2012 г. № 1 «Классификация основных средств, включаемых в амортизационные группы» [29].

Срок полезного использования основных средств определяется при принятии объекта к бухгалтерскому учету специально созданной комиссией Общества.

Таблица 11 – Сроки полезного использования в разрезе основных групп ОС, принятые Обществом

Группа ОС	Срок полезного использования
Здания	7-31 лет
Сооружения	7-70 лет
Машины и оборудование	2-30 лет
Транспортные средства	5-15 лет
Инструмент	2-15 лет
Производственный и хозяйственный инвентарь	5-7 лет

По объектам основных средств, переведенным на консервацию на срок более трех месяцев, амортизация не начисляется.

По земельным участкам и полностью амортизированным объектам ОС, не списанным с баланса, амортизация не начисляется.

Объекты основных средств, которые выбыли или были ликвидированы, списываются с бухгалтерского баланса вместе с суммой накопленной амортизации.

Доходы и расходы от выбытия основных средств, расходы от списания объектов отражены в Отчете о финансовых результатах в составе прочих доходов и расходов в том отчетном периоде, в котором они были произведены. Изменение первоначальной стоимости основных средств, в которой они приняты к бухгалтерскому учету, допускается в случаях достройки, дооборудования, реконструкции, модернизации и частичной ликвидации объектов основных средств [30].

Переоценка объектов основных средств не производится. Лизинговое имущество, учитываемое по условиям договора на балансе лизингодателя, при последующем выкупе отражается в составе основных средств, независимо от стоимости.

Движение и наличие основных средств и соответствующего накопленного износа представлено в Таблице 12.

По состоянию на 31 декабря 2017 г. первоначальная стоимость полностью амортизированных основных средств без учета износа составила 97 299 тыс. руб. (на 31 декабря 2016 г. – 57 638 тыс. руб., на 31 декабря 2015 г. – 24 770 тыс. руб.).

Информация о движении и наличии объектов незавершенного строительства и незаконченных операциях по приобретению, модернизации и т.п. основных средств представлена в Таблице 13.

В 2017 году Общество не осуществляло затраты, связанные с инновациями и модернизацией производства, в частности, с нанотехнологиями, с повышением энергоэффективности производства, с экологическими новациями.

Остаточная стоимость основных средств, переведенных на консервацию

на срок более трех месяцев по состоянию на 31 декабря 2017 г. составила 339 606 тыс. руб. (на 31 декабря 2016 г. – 344 296 тыс. руб., на 31 декабря 2015 г. – 353 625 тыс. руб.).

Таблица 12 – Движение и наличие основных средств и соответствующего накопленного износа, тыс. руб.

Наименование показателя	Период	На начало периода			Поступило	Выбыло объектов		Начислено амортизации	На конец периода		
		Первоначальная стоимость	Накопленная амортизация	Балансовая стоимость		Первоначальная стоимость	Накопленная амортизация		Первоначальная стоимость	Накопленная амортизация	Балансовая стоимость
Основные средства, всего	За 2017 г.	7 940 644	(844 780)	7 095 864	405 494	(20 670)	19 507	(506 361)	8 325 468	(1 331 634)	6 993 834
	За 2016 г.	7 643 305	(371 889)	7 271 416	370 193	(72 854)	3 304	(476 195)	7 940 644	(844 780)	7 095 864
В том числе:											
Здания	За 2017 г.	1 792 111	(87 843)	1 704 268	8 468	–	–	(50 555)	1 800 579	(138 398)	1 662 181
	За 2016 г.	1 777 114	(36 969)	1 740 145	15 007	(10)	6	(50 880)	1 792 111	(87 843)	1 704 268
Сооружения	За 2017 г.	1 267 682	(97 033)	1 170 649	110 826	(1 303)	140	(61 952)	1 377 205	(158 845)	1 218 360
	За 2016 г.	1 182 009	(42 921)	1 139 088	85 673	–	–	(54 112)	1 267 682	(97 033)	1 170 649
Передаточные устройства	За 2017 г.	199 743	(33 688)	166 055	–	–	–	(21 122)	199 743	(54 810)	144 933
	За 2016 г.	260 545	(14 526)	246 019	11 477	(72 279)	3 076	(22 238)	199 743	(33 688)	166 055
Машины и оборудование (кроме офисного)	За 2017 г.	4 610 144	(599 222)	4 010 922	272 286	–	–	(364 385)	4 882 430	(963 607)	3 918 823
	За 2016 г.	4 373 800	(255 108)	4 118 692	236 803	(459)	167	(344 281)	4 610 144	(599 222)	4 010 922
Транспортные средства	За 2017 г.	19 336	(5 391)	13 945	12 768	–	–	(3 670)	32 104	(9 061)	23 043
	За 2016 г.	17 767	(2 348)	15 419	1 675	(106)	55	(3 098)	19 336	(5 391)	13 945
Производственный и хозяйственный инвентарь	За 2017 г.	21 878	(1 572)	20 306	1 146	(4)	4	(4 295)	23 020	(5 863)	17 157
	За 2016 г.	2 320	(368)	1 952	19 558	–	–	(1 204)	21 878	(1 572)	20 306
Земельные участки	За 2017 г.	1 497	–	1 497	–	–	–	–	1 497	–	1 497
	За 2016 г.	1 497	–	1 497	–	–	–	–	1 497	–	1 497
Другие виды основных средств	За 2017 г.	28 253	(20 031)	8 222	–	(19 363)	19 363	(382)	8 890	(1 050)	7 840
	За 2016 г.	28 253	(19 649)	8 604	–	–	–	(382)	28 253	(20 031)	8 222

Таблица 13 – Информация о движении и наличии объектов незавершенного строительства и незаконченных операциях по приобретению, модернизации и т.п. основных средств, тыс. руб.

Наименование показателя	Период	На начало периода	Изменения за период			На конец периода
			Затраты за период	Принято к учету в качестве основных средств или увеличена стоимость основных средств	Прочее движение*	
Незавершенное строительство и незаконченные операции по приобретению, модернизации и реконструкции основных средств, всего (с учетом оборудования)	За 2017 г.	79 377	409 092	(405 494)	(20 712)	62 263
	За 2016 г.	73 165	394 329	(370 193)	(17 924)	79 377
В том числе:						
Реконструкция, модернизация, техперевооружение	За 2017 г.	27 038	323 844	(332 341)	–	18 541
	За 2016 г.	24 779	343 492	(341 233)	–	27 038
Проектно-изыскательские работы	За 2017 г.	52 339	14 623	(9 133)	(14 107)	43 722
	За 2016 г.	48 169	19 455	(10 508)	(4 777)	52 339
Приобретение объектов основных средств	За 2017 г.	–	64 020	(64 020)	–	–
	За 2016 г.	–	18 452	(18 452)	–	–
Оборудование к установке	За 2017 г.	–	6 605	–	(6 605)	–
	За 2016 г.	–	11 717	–	(11 717)	–
Материалы, предназначенные для капитального строительства	За 2017 г.	–	–	–	–	–
	За 2016 г.	217	1 213	–	(1 430)	–

* Прочее движение объектов незавершенного строительства включают: передачу оборудования в монтаж и списание объектов НЗС.

В таблице 14 приведены данные об увеличении первоначальной стоимости основных средств в результате проведения работ по реконструкции и модернизации в 2017 году.

Таблица 14 – данные об увеличении первоначальной стоимости основных средств, тыс. руб.

Показатели	Период	Первоначальная стоимость на начало периода	Изменение за период		Первоначальная стоимость на конец периода
			Затраты за период (с учетом ПИР)	Увеличена стоимость основных средств (с учетом ПИР)	
Первоначальная стоимость основных средств, по которым проводилась реконструкция, модернизация, техперевооружение	За 2017 г.	597 935	338 467	341 474	939 409
Первоначальная стоимость новых основных средств, введенных в эксплуатацию в 2017 году	За 2017 г.	–	64 020	64 020	64 020
Итого		597 935	387 864	405 494	1 003 429

В 2016 году увеличение первоначальной стоимости основных средств в результате проведения работ по реконструкции и модернизации и приобретения новых основных средств составило 370 193 тыс. руб. (в 2015 году – 285 893 тыс.руб.).

На забалансовом счете 001 Общества по состоянию на 31 декабря 2017 г. числятся арендованные основные средства на общую сумму 2 059 814 тыс. руб. (на 31 декабря 2016 г.– 2 070 473 тыс. руб., на 31 декабря 2015 г. – 2 092 504 тыс. руб.).

Таблица 15 – Арендодатели АО «Томская генерация», тыс. руб.

Арендодатель	Объект аренды	На 31 декабря 2017 г.	На 31 декабря 2016 г.	На 31 декабря 2015 г.
Арендованные основные средства – всего		2 059 814	2 070 473	2 092 504
В том числе:				
Департамент управления муниципальной собственностью г. Томска	Земельные участки	2 043 091	2 052 979	2 074 174
АО «ТомскРТС»	Транспортные средства	14 181	14 927	17 649
ООО «Недвижимость ИЦ ЕЭС»	Нежилое помещение	2 061	2 060	–
АО «Электролуч»	Нежилое помещение	481	507	507
Прочие	Транспортные средства	–	–	174

В составе основных средств Общества отражены авансы, выданные поставщикам основных средств, не требующего монтажа. Сумма выданных авансов на 31 декабря 2017 г., 31 декабря 2016 г. и 31 декабря 2015 г. составила 0 тыс. руб., 0 тыс. руб., 14 080 тыс. руб. соответственно.

По состоянию на 31 декабря 2017 г. сумма финансовых вложений составляет 986 494 тыс. руб. (на 31 декабря 2016 г. – 986 494 тыс. руб., на 31 декабря 2015 г. – 986 494 тыс. руб.).

Перечень финансовых вложений Общества по состоянию на 31 декабря приведен в таблице 16.

Таблица 16– Перечень финансовых вложений Общества, тыс. руб.

Показатель/контрагент	Стоимость вложений на 31 декабря 2017 г.	Стоимость вложений на 31 декабря 2016 г.	Стоимость вложений на 31 декабря 2015 г.	Примечание
Долгосрочные финансовые вложения – всего, в том числе:	986 494	986 494	986 494	
АО «ТомскРТС»	986 494	986 494	986 494	Вложения в УК (100%)

По состоянию на 31 декабря 2017 г. материально- производственные запасы, переданные в залог, отсутствуют. Информация о наличии и движении запасов в отчетном периоде представлена в таблице 17.

Таблица 17 – Информация о наличии и движении запасов, тыс. руб.

Наименование показателя	Период	На начало периода			Изменения за период					На конец периода		
		Стоимость	Величина резерва	Балансовая стоимость	Поступление		Выбытие		Внутренний оборот	Стоимость	Величина резерва	Балансовая стоимость
					Стоимость приобретения	Величина резерва	Стоимость выбытия	Величина резерва				
Запасы, всего	За 2017 г.	248 533	–	248 533	3 592 104	(449)	(3 553 495)	–	–	287 142	(449)	286 693
	За 2016 г.	229 693	(35)	229 658	3 479 917	–	(3 461 077)	35	–	248 533	–	248 533
Сырье и материалы	За 2017 г.	26 633	–	26 633	54 750	(210)	(55 791)	–	(24)	25 568	(210)	25 358
	За 2016 г.	26 150	(35)	26 115	51 790	–	(51 434)	35	127	26 633	–	26 633
Топливо	За 2017 г.	188 635	–	188 635	3 444 187	–	(3 399 998)	–	–	232 824	–	232 824
	За 2016 г.	170 795	–	170 795	3 333 778	–	(3 315 940)	–	2	188 635	–	188 635
Запасные части	За 2017 г.	22 526	–	22 526	63 065	(239)	(69 773)	–	(26)	15 792	(239)	15 553
	За 2016 г.	18 106	–	18 106	77 101	–	(71 871)	–	(810)	22 526	–	22 526
Инвентарь и хозяйственные принадлежности	За 2017 г.	74	–	74	5 613	–	(5 303)	–	(17)	367	–	367
	За 2016 г.	85	–	85	3 227	–	(3 244)	–	6	74	–	74
Специальная оснастка и специальная одежда	За 2017 г.	8 782	–	8 782	13 615	–	(10 228)	–	57	12 226	–	12 226
	За 2016 г.	9 491	–	9 491	9 531	–	(10 258)	–	18	8 782	–	8 782
Прочие материалы и запасы	За 2017 г.	1 883	–	1 883	10 874	–	(12 402)	–	10	365	–	365
	За 2016 г.	5 066	–	5 066	4 490	–	(8 330)	–	657	1 883	–	1 883

3.3 Пути совершенствования финансирования, а также способы устранения проблем

Самой большой статьёй расхода денежных средств на предприятии являются горюче-смазочные материалы или ГСМ. Одна из форм ухода от наличных денежных средств - это заключение договора на поставку ГСМ и введение топливных карт. Кроме ухода от наличных денег, топливные карты позволяют установить лимит топлива при заправке на определённый период (день, месяц). Кроме того, возможность получения ежедневных отчетов о транзакциях по всем или любой выбранной карте за любой период с указанием номера карты, даты и времени заправки, количества заправленного топлива, позволяет более жёстко контролировать расход топлива.

При заключении договора на поставку ГСМ расчёты за предоставленные услуги и товар производится единым платежом. В Москве и Московской области возможно заключение договора с прямым поставщиком топлива. Договор на поставку ГСМ при развитой региональной сети можно заключить с одним контрагентом, но который имеет договора с несколькими операторами. Такой договор позволяет не только иметь расчёты с одним контрагентом за все услуги и товары, но и выбрать подходящего оператора заправки в зависимости от его покрытия в том или ином регионе. До 20% потерь ГСМ кроются в самом принципе системы их списания и контроля. Поэтому важно поддерживать актуальность действующих норм расхода и списания топлив. В данном процессе очень важно плотно взаимодействовать с бухгалтерией и все нормы и процедуры согласовывать с данным подразделением до введения их в действие. Списание топлива необходимо проводить только с учетом детальной сверки путевых листов с заправочными ведомостями.

Дополнительным инструментом учёта расхода топлива могут стать датчики контроля расхода топлива, но на сегодняшний день нет

однозначного мнения - устанавливать датчики или нет. В первую очередь это связано с имеющимися погрешностями у всех моделей и типов датчиков. Кроме того, некоторые типы датчиков не устанавливаются на гарантийные автомобили, так как их конструкция предполагает установку с непосредственным вмешательством в электронные системы и влечёт за собой снятие с гарантии транспортного средства. Справедливости ради, нужно сказать, что основным клиентом данных систем сегодня является грузовой транспорт [31].

Любая система спутниковой навигации должна выполнять задачу контроля реального расхода топлива, определения мест заправок с указанием точного количества топлива, а также выявления всевозможных манипуляций водителей с ГСМ. Из многолетнего опыта работы с учётом топлива сформировалось 4 способа контроля за ГСМ.

Способ 1. Учёт по нормам топлива, исходя из реального спутникового пробега вашего транспорта.

Контроль расхода топлива ведётся на основе данных о пробеге Вашего транспорта, подсчитанном системой спутникового ГЛОНАСС / GPS мониторинга.

Учёт по нормам топлива - это самый дешёвый способ контроля, он не требует покупки дополнительных датчиков уровня топлива. Этот способ, не контролирует фактов слива и заправок топлива (место и количество). С другой стороны, данный метод может помочь при проверке чеков, которые водитель привёз с командировки, и покажет были ли в обозначенное на чеке время заезды на заправочные станции, которые мы сможем увидеть на спутниковых снимках Google или Yandex карт.

Достоинства контроля расхода топлива по нормам расхода ГСМ:

- самый дешевый способ контроля, не требует установки дополнительного оборудования и вмешательств в топливную систему автомобиля;

- система позволяет Вам контролировать реальный пробег и исключить приписывания;

Недостатки контроля расхода топлива по нормам расхода ГСМ:

- метод не позволяет контролировать фактически потребленное топливо Вашим транспортом;

- метод не позволяет определить факты слива ("излишек") и заправки топлива.

Способ 2. Подключение к штатному (поплавковому) датчику топлива вашего транспорта.

Вариант не требующий установки дополнительных (высокоточных) датчиков уровня топлива. Подключение к штатному датчику на сигнальный провод, идущий от бака к панели приборов. Данный вариант не отличается высокой точностью. Крайне неточен при перепадах или изменениях напряжения в бортовой сети. Например, опытным путем установлено, что поплавковые датчики топлива, которые штатно устанавливаются на ГАЗели и КАМАЗы имеют огромную погрешность (до 20%), довольно часто выходят из строя, а также имеют крупные «мертвые зоны», когда этот датчик упирается в потолок топливного бака, или, наоборот, опускается на днище. Кроме того, его легко целенаправленно вывести водителю из строя. Поэтому данный метод чаще всего используется на иностранной технике с более-менее точными штатными датчикам топлива.

Достоинства использования штатного датчика топлива:

- не требуется установка дополнительного оборудования;
- возможно, как измерение расхода топлива, так и определение фактов слива и заправки но с большой погрешностью;

Недостатки использования штатного датчика топлива:

- низкая точность измерений, ожидаемая погрешность от 5% до 10%, на практике от 10% до 20% (особенно на отечественной технике);

- крайне нестабилен при перепадах напряжения (что естественно на автомобилях отечественного производства);

- не регистрирует заправки/сливы малого объема.

Способ 3. Подключение дополнительного Датчика Уровня Топлива (ДУТ).

ДУТ имеют высокую точность - порядка 1%. Установка ёмкостных ДУТ требует сверления отверстия в топливном баке. Могут быть использованы как на бензиновых, так и на дизельных ТС. Обнаружение наиболее часто встречающегося способа хищения топлива – слив из бака. Контролирует заправки топлива. Исключает второй способ хищений – принести чеки с заправки, реально заправив другой автомобиль или "приписки" заправленного топлива. В системе отчет по топливу выводит данные по каждой заправке и сливу (объём, время и место) а также высчитывает итоговые данные за период: расход на 100 км, всего заправлено, всего слито, всего израсходовано. Контролирует фактический расход топлива.

Эти датчики представляют собой металлический стержень, закрепляемый в баке. Как правило, датчики устанавливаются ближе к геометрическому центру бака для того, что максимально сгладить колебания уровня топлива при измерении (при разгоне автомобиля топливо приливает к задней стенке бака, отливаясь от передней, а при торможении наоборот).

Gps контроль топлива – услуга, которая пользуется наибольшим спросом в корпоративном секторе и среди транспортных компаний: она помогла многим фирмам значительно сократить свои издержки и выйти на качественно иной уровень развития предприятия. Государственные структуры, видя, что система контроля топлива и мониторинга транспорта показывает реальные результаты, тоже стали устанавливать подобные системы на коммунальный автотранспорт и автомобили оперативных служб.

Мониторинг транспорта и контроль топлива можно организовать не только на грузовых или легковых автомобилях, но и на всех механизмах, где есть двигатели внутреннего сгорания, например, на сельхозтехнике. Так, например, для аграриев расходы на ГСМ составляют львиную долю затрат,

но далеко не все эти затраты идут на сбор урожая: зачастую топливо сливается с баков общественной техники для личных нужд или с целью перепродажи. Контроль за расходом горючего позволяет сократить или вовсе свести к нулю хищение и нецелевое использование горючего, что не замедлит сказаться на экономических показателях предприятия.

В качестве факторов, влияющих на конкурентоспособность Общества на рынке сбыта его (продукции, работ, услуг), можно выделить следующие:

- высокая топливная составляющая в себестоимости выработки электроэнергии обуславливает низкую конкурентоспособность ТЭЦ АО «Томская генерация» на ОРЭМ;

- ТЭЦ АО «Томская генерация» вынуждены производить электрическую энергию в минимальном, экономически целесообразном режиме, исходя из технологического минимума загрузки, обеспечивающего отпуск требуемого объема тепловой энергии;

- значительные производственные мощности по сравнению с локальными котельными, а также комбинированный способ выработки энергии, что позволяет снизить себестоимость одной тепловой энергии относительно локальных котельных.

Для повышения в будущем конкурентоспособности своей продукции Общество планирует придерживаться тех же мер, что и для стабилизации своего положения в отрасли, а так же мер, способствующих снижению рисков.

Таблица 18 - Информация об объеме использования обществом энергетических ресурсов

Вид энергетического ресурса	Единица измерения	Объём потребления в натуральном выражении 2017 г.	Объём потребления, тыс. руб. 2017 г.	Объём потребления в натуральном выражении 2016 г.	Объём потребления, тыс. руб. 2016 г.
Атомная энергия		-	-	-	-
Тепловая энергия	тыс.Гкал.	3	3 754	3	3 786

Электрическая энергия	млн кВт*ч	362	354 991	357	398 243
Электромагнитная энергия		-	-	-	-
Нефть		-	-	-	-
Бензин автомобильный	литр	387 290	10 669	501 304	13 585
Топливо дизельное	тонна	434	12 889	611	17 607
Мазут топочный	тонна	33	15	43	20
Газ естественный (природный)	тыс. м3	674 048	2 795 676	671 318	2 721 847
Уголь	т.н.т.	388 214	575 853	409 892	560 666
Горючие сланцы		-	-	-	-
Торф		-	-	-	-
Иные ресурсы		-	-	-	-

Амортизационная премия, как способ уменьшить налогового бремени по налогу на прибыль. Как любой налогоплательщик Общество имеет право на единовременное списание на расходы (по налогу на прибыль организаций) части стоимости осуществленных капитальных вложений.

Такое единовременное списание условно получило название амортизационной премии. Всем прибыльным компаниям выгодна амортизационная премия. Компания вправе выбрать, по каким активам применять премию. Премия не мешает продать объект взаимозависимому лицу.

Как показал опрос «ПНП», 73 процента респондентов не применяют амортизационную премию (см. статью «Учетная политика: узнайте, что пишут в ней ваши коллеги» в «ПНП» № 5, 2017). Она позволяет разово списать в расходы до 30 процентов стоимости основного средства или его капитального улучшения (п. 9 ст. 258 НК РФ). По активам первой-второй, а также восьмой-десятой амортизационных групп размер премии ограничен 10 процентами. Для получения выгоды достаточно прописать условия ее применения в учетной политике.

Амортизационная премия подразумевает возможность единовременно учесть часть расходов на приобретение объекта. Именно поэтому фискалы

отказывают в премии, если компания не понесла реальных расходов. Они против премии для:

- одаряемых (прямой запрет в п. 9 ст. 258 НК РФ);
- лизингополучателей (письмо Минфина России от 09.12.15 № 03-07-11/71838), поскольку право собственности на объект еще не перешло к лизингополучателю;
- лизингодателей, если объект учитывается на балансе лизингополучателя (письмо Минфина России от 09.12.15 № 03-07-11/71838).

Однако по большинству ОС применять премию компания вправе. В частности, это касается объектов:

- полученных в счет вклада в уставный капитал (письмо ФНС России от 05.11.14 № ГД-4-3/22631@);
- бывших в употреблении у собственника, который уже заявлял премию (письмо Минфина России от 15.08.16 № 03-03-06/1/47688);
- приобретенных для передачи по договору лизинга, если объект учитывается на балансе лизингодателя (письмо Минфина России от 09.12.15 № 03-07-11/71838).

Алгоритм учета амортизационной премии для новых основных средств

Шаг 1. Отрадите приобретение или создание основного средства в учете на счете 08 «Вложения во внеоборотные активы».

Шаг 2. Рассчитайте сумму амортизационной премии и оформите ее бухгалтерской справкой-расчетом.

Шаг 3. Введите основное средство в эксплуатацию по первоначальной стоимости за вычетом амортизационной премии (письмо Минфина России от 09.06.15 № 03-03-06/1/33417).

Шаг 4. На последнее число следующего месяца учтите премию в налоговых расходах (п. 3 ст. 272, п. 4 ст. 259 НК РФ). Если компания

вводила актив в период действия упрощенки, то право на премию она теряет (письмо Минфина России от 27.04.17 № 03-11-06/2/25443).

Шаг 5. Одновременно с премией учтите в расходах сумму ежемесячной амортизации по объекту.

Амортизационная премия позволяет быстрее признать расходы на приобретение или улучшение объектов. Но премия невыгодна убыточным компаниям. Рост расходов приведет к росту убытков. А в будущем накопленный убыток сможет уменьшить облагаемую прибыль не более чем наполовину (п. 2.1 ст. 283 НК РФ). Для прибыльных компаний премия позволяет сэкономить налог на прибыль в периоде приобретения объекта или его улучшения. В июле 2017 года компания ввела в эксплуатацию основное средство первоначальной стоимостью 1 000 000 рублей и сроком полезного использования 60 месяцев. Без применения премии компания учтет в расходах амортизацию в сумме 83 333 рублей ($2\,000\,000 \text{ руб.} : 60 \text{ мес.} \times 5 \text{ мес.}$). Это уменьшит налог на прибыль на 16 666 рубля ($83\,333 \text{ руб.} \times 20\%$).

Если компания применит амортизационную премию, то ее сумма составит 300 000 рублей ($1\,000\,000 \text{ руб.} \times 30\%$). Первоначальная стоимость объекта — 700 000 рублей ($1\,000\,000 - 300\,000$). Амортизация за пять месяцев 2017 года — 58 333 рублей ($700\,000 \text{ руб.} : 60 \text{ мес.} \times 5 \text{ мес.}$). Общая сумма расходов в 2017 году — 358 333 рублей ($300\,000 + 58\,333$), что уменьшит налог на прибыль на 71 666 рубля ($358\,333 \text{ руб.} \times 20\%$). То есть из-за премии компания заплатит в бюджет налогов на 55 000 рублей ($71\,666 - 16\,666$) меньше.

В последующие годы экономия исчезнет, так как премия уменьшит ежемесячные суммы амортизации. В любом случае компания не сможет учесть в расходах больше первоначальной стоимости ОС или неотделимых улучшений. Но полученная отсрочка по уплате налога равноценна бесплатному займу на эту сумму.

4 Социальная ответственность

Сегодня все большее количество предприятий, организаций, ученых, практиков и просто любознательных людей интересуются вопросами корпоративной социальной ответственности (КСО), или, как ее по-другому называют, корпоративной ответственности, учетом корпоративной этики, корпоративной гражданской позицией, устойчивым развитием, ответственным бизнесом и др. КСО – это, во-первых, выполнение организациями социальных обязательств, предписываемых законом, и готовность неукоснительно нести соответствующие обязательные расходы. Во-вторых, КСО – это готовность добровольно нести необязательные расходы на социальные нужды сверх пределов, установленных налоговым, трудовым, экологическим и иным законодательством, исходя не из требований закона, а по моральным, этическим соображениям.

В данной главе работы анализируется процесс управления корпоративной социальной ответственностью. В частности, дана краткая характеристика корпоративной социальной ответственности АО «Томская генерация». Предложены рекомендации по улучшению управления корпоративно- социальной ответственностью АО «Томская генерация».

Сотрудники АО «Томская генерация» в дополнение к льготам, предусмотренным законодательством, обеспечены социальным пакетом, который включает в себя:

- Добровольное медицинское страхование;
- Страхование от несчастных случаев;
- Материальную помощь по различным обстоятельствам;
- Оплату путёвок работникам и их детям;
- Дополнительные отпуска;
- Льготы по оплате за электрическую и тепловую энергию.

Сотрудники компании принимают участие в спортивно-оздоровительных и культурно-массовых мероприятиях. Социальные проекты

предусмотрены не только для работников АО «Томская генерация», но и для членов их семей. Часть социальных проектов АО «Томская генерация» направлена на поддержку неработающих пенсионеров, бывших работников компании. Согласно Положению по выплатам социального характера неработающим пенсионерам Акционерного общества «Томская генерация», выплачивается материальная помощь, льгота за тепловую и электрическую энергию, выплаты к юбилейным датам и праздникам.

Благотворительная деятельность в АО «Томская генерация» носит системный характер и соответствует общей стратегии развития «Интер РАО». Ежегодно АО «Томская генерация» оказывает благотворительную помощь образовательным, спортивным и медицинским учреждениям города Томска.

Кадровая политика АО «Томская генерация» основана на социальном партнёрстве работников и работодателя, их взаимной ответственности за результаты труда.

Основными принципами кадровой политики являются:

- Обеспечение безопасных условий производства;
- Вознаграждение за труд в соответствии с достигнутыми результатами;
- Предоставление работникам социальных льгот и гарантий;
- Реализация дополнительных корпоративных социальных программ.

Стратегия развития системы управления персоналом ориентирована на реализацию долгосрочных целей АО «Томская генерация» — укрепление конкурентных преимуществ на развивающемся энергетическом рынке и повышение эффективности работы предприятия.

Основные направления кадровой политики:

- Сотрудничество с образовательными учреждениями и привлечение молодых специалистов;
- Повышение квалификации сотрудников;
- Совершенствование системы оплаты труда и мотивации персонала;

- Продолжение социальной политики, направленной на поддержку работников предприятия и членов их семей;

- Создание кадрового резерва.

АО «Томская генерация» стремится стать одним из ведущих предприятий в российской электроэнергетике и поэтому заинтересовано в привлечении квалифицированных специалистов различного профиля. Кадровая и социальная политика нацелены на создание максимально привлекательных условий труда. Предприятие делает всё необходимое для того, чтобы обеспечить сотрудникам интересную и стабильную работу, достойную заработную плату, социальный пакет.

Современная энергетика предъявляет высокие требования к уровню квалификации персонала. В АО «Томская генерация» создана система подготовки и переподготовки по различным направлениям. Обучающие программы позволяют получать новые практические и теоретические знания в Томске, а также в других городах. В связи с появляющимися вакансиями для работы в структурные подразделения АО «Томская генерация» приглашается талантливая молодежь и уже опытные специалисты. Лучшим из сотрудников предприятие предоставляет условия для карьерного роста.

Основные этапы анализа:

- 1) Определение стейкхолдеров организации.
- 2) Определение структуры программ КСО.
- 3) Определение затрат на программы КСО.
- 4) Оценка эффективности и выработка рекомендаций.
- 5) Определение стейкхолдеров организации

Таблица 19 – Стейкхолдеры организации

Прямые стейкхолдеры	Косвенные стейкхолдеры
1.Сотрудники	1. Органы местного самоуправления
2.Контрагенты (покупатели)	2. Департамент энергии по Томской области
3.НП «Совет рынка»	

Вывод: учитывая специфичность деятельности АО «Томская генерация» влияние Прямых стейкхолдеров относительно Косвенных значительнее.

Наиболее крупный сегмент в группе Прямых стейкхолдеров организации – покупатели. Они формируют взаимозависимую систему, которая поддерживает деятельность АО «Томская генерация», а иногда, напротив, лишает организацию возможности действовать, так как они и формируют прибыль компании и являются главный источник доходов предприятия для функционирования организации и производства электроэнергии.

Репутация компании сильно зависит от качества работы Сотрудников.

Органы местного самоуправления и Департамент энергии по ТО устанавливают политику функционирования субъектов ОРЭМ, от которой зависит его деятельность; через средства массовой информации воздействуют на формирование благоприятного общественного мнения об организации.

2) Определение структуры программ КСО

Таблица 20 – Структура программ КСО

Наименование мероприятия	Элемент	Стейкхолдеры	Сроки реализации мероприятия	Ожидаемый результат от реализации мероприятия
1	Благотворительные пожертвования	Сотрудники предприятия	Ежегодно	Помощь, печать и освещение в СМИ
2	Социально-ответственное поведение	Сотрудники предприятия	Ежегодно	Повышение квалификации сотрудников
3	Эквивалентное финансирование	Сотрудники, Департамент	Ежегодно	Реклама, помощь

Краткое описание благотворительных проектов АО «Томская генерация» на 2016 год:

Адресная благотворительная материальная помощь энергетикам-ветеранам Великой Отечественной войны, инвалидам Великой Отечественной войны, вдовам военнослужащих, погибших в период войны с Финляндией,

Великой Отечественной войны.

Проект: «Свет и тепло – детям: Энергия спорта». Перечисление средств на приобретение спортивного инвентаря для воспитанников Областного государственного казенного образовательного учреждения для детей-сирот и детей, оставшихся без попечения родителей детского дома.

Орлиное гнездо».

Проект: «Самая яркая елка». Проведение Новогоднего праздника «Самая яркая елка» для детей, оставшихся на лечении в детской больнице №2. Приобретение елки, елочных украшений, электрических гирлянд, призов, подарков, сувениров для детей, организация праздника, выступление.

3) Определение затрат на программы КСО

Таблица 21 – Затраты на мероприятия КСО

	Мероприятие	Единица измерения	Цена	Стоимость реализации на планируемый год
	Новогодние подарки для детей сотрудников	подарки	500	500*1240 = 620 000 рублей
	Праздники:	рубль	500руб.\чел. 200 руб.\чел. 200 руб.\чел.	500*1240 = 620 000 200*1240 = 248 000 200*1240 = 248 000
	День энергетика;			
	8 марта;			
	23 февраля.			
	День рождения сотрудника	рубль	200 рублей	200*1240чел = 248 000
	Благотворительные пожертвования	рубль	200 рублей	200*1240 = 248 000
			Итого:	2 232 000 рублей

Сотрудники компании принимают участие в спортивно-оздоровительных и культурно-массовых мероприятиях. Социальные проекты предусмотрены не только для работников АО «Томская генерация», но и для членов их семей. Часть социальных проектов АО «Томская генерация» направлена на поддержку неработающих пенсионеров, бывших работников компании. Согласно Положению по выплатам социального характера

неработающим пенсионерам Акционерного общества «Томская генерация» выплачивается материальная помощь, льгота за тепловую и электрическую энергию, выплаты к юбилейным датам и праздникам. АО «Томская генерация» стремится стать одним из ведущих предприятий в российской электроэнергетике и поэтому заинтересовано в привлечении квалифицированных специалистов различного профиля. Кадровая и социальная политика нацелена на создание максимально привлекательных условий труда. Предприятие делает всё необходимое для того, чтобы обеспечить сотрудникам интересную и стабильную работу, достойную заработную плату, социальный пакет.

Все программы КСО полностью охватывают интересы стейкхолдеров. 4) Оценка эффективности программ и выработка рекомендаций

1. Программа КСО соответствует целям АО «Томская генерация».
2. Для организации преобладает внутреннее КСО.
3. Все программы КСО полностью охватывают интересы стейкхолдеров.
4. Реализуя программы КСО АО «Томская генерация» получает:
 - социально- ответственное поведение – фирма заботиться о сотрудниках компании, стимулирующие надбавки дают больше стимула для качественной и творческой работы сотрудников.
 - благотворительные пожертвования – реклама в СМИ, положительные отзывы у населения.

5. АО «Томская генерация» несет большие затраты на мероприятия КСО, результаты стоят потраченных средств.

Рекомендации:

- Осуществление психологических тренингов;
- Тренингов на сплочение сотрудников организации и курсов совершенствования полученных знаний;
- Обмен опытом с аналогичными организациями по всей РФ.

Таким образом, корпоративная социальная ответственность – это не просто ответственность компании перед людьми, организациями, с которыми она сталкивается в процессе деятельности, перед обществом в целом, не просто набор принципов, в соответствии с которыми компания выстраивает свои бизнес-процессы, а философия организации предпринимательской и общественной деятельности, которых придерживаются компании, заботящиеся о своем развитии, обеспечении достойного уровня жизни людей, о развитии общества в целом и сохранение окружающей среды для последующих поколений.

Заключение

Проведя анализ расходов АО «Томская генерация» можно сделать следующие выводы:

За три года наблюдается увеличение материальных затрат, а также увеличение прочих расходов, которые в свою очередь влияют на изменение себестоимости.

Предприятию необходимо обратить внимание на увеличение заработной платы работникам, а также пересмотреть кадровую политику предприятия.

Наблюдается уменьшение расходов предприятия.

Результаты анализа прибыли АО «Томская генерация» позволили четко определить конкретные мероприятия по повышению прибыли. Предприятию рекомендуется следующее:

- контроль за расходом топлива и затрат на содержание транспортных средств;
- усиление контроля техники безопасности при осуществлении доставки персонала и выполнении работ в период ремонтных дорог;
- выполнение ключевых показателей эффективности работы автопарка;
- сохранение квалификационного персонала.

В данной диссертационной работе были выполнены следующие задачи:

- рассмотрены теоретические основы бухгалтерского учета и анализа транспортных расходов;
- раскрыты задачи оптимизации и методы их решения;
- рассмотрен порядок учета транспортных учетов;
- проанализированы автотранспортные хозяйства компании;
- даны рекомендации по оптимизации транспортных расходов.

Список публикаций студента

1. Турсынбай Г.М., Горюнова Н.Н. Бухгалтерский учет транспортных средств Вестник Науки Сибири. 2017. № 2 (25)

Список используемых источников

1. Гульпенко К.В. Проблемы развития учета в транспортной организации (статья) Научная электронная библиотека «КиберЛенинка» 2014, 4 стр.
2. Ханов Р.Р. Анализ транспортных расходов [Электронный ре-сурс] / URL: <http://samzan.ru/194825/> (дата обращения: 13.06.2018).
3. Территориальная генерирующая компания [Электронный ресурс] /URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki/> (дата обращения: 13.06.2018).
4. Васильева А.О. Повышение квалификации и профессиональная подготовка персонала 2016, 122 стр.
5. Официальный сайт АО «Томская генерация» [Электронный ресурс] /URL: <http://energo.tom.ru/about/information/> (дата обращения: 13.06.2018).
6. Кистерева Е.В. Анализ транспорта Справочник экономиста №12 2006, 12стр.
7. Консультант плюс: Федеральный закон "О бухгалтерском учете" от 06.12.2011 N 402-ФЗ [Электронный ресурс] / URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_122855/ (дата обращения: 13.06.2018).
8. Консультант плюс: Приказ Минфина России от 22.07.2003 N 67н "О формах бухгалтерской отчетности организаций" [Электронный ресурс] / URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_43798/ (дата обращения: 13.06.2018).
9. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 №14-ФЗ (в действующей редакции от 01.09.2013).
10. Налоговый Кодекс Российской Федерации часть первая от 31 июля 1998 г. № 146-ФЗ (в действующей редакции от 24.08.2013) и часть вторая от 5 августа 2000 г. № 117-ФЗ (в действующей редакции от 01.09.2013).
11. Арабян К.К. Анализ бухгалтерской финансовой отчетности внешними пользователями, учебное пособие.-М.: Изд-во КноРус.-2010.

12. Бухгалтерский учет/ Ю.А. Бабаев, – М.: Изд-во: «Прспект», 2011.
13. Беликова Т.Н., Минаева Л.Н. Все о счетах бухгалтерского учета // Питер. – СПб.: 2011.
14. Вещунова Н.Л. Бухгалтерский и налоговый учет: учеб. – 3-е изд. Перераб. И доп. – М: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2011.
15. Волнин А.В., Борисов А.Н. Анализ финансовой отчетности.-М. Московская финансово промышленная академия.-2006.
16. Гаврилова С.С. Аудит: Учебное пособие. – Санкт-Петербург.: Вектор, 2010.
17. Гетьман В.Г.. Бухгалтерский финансовый учет / В.Г. Гетьман .-М.: Изд –во «Финансы и статистика», 2013.
18. Донцова Л.В.Никифорова Н.А.Анализ финансовой отчетности.-М.: Дело и Сервис.-2004.
19. Дыбов А.И. Малый бизнес с большими «бухгалтерскими» льготами [Электронный ресурс] //Главная книга, 2012, № 5 // Система КонсультантПлюс
20. Ефимова О.В., Мельник В.В., Бердников В.В. Анализ финансовой отчетности.-М.: Изд-во Омега.-2012.
21. Каморджанова Н.А. Бухгалтерский финансовый учет/ Н.А. Каморджанова, Н.В. Карташова.- М: : Изд-во: «Питер», 2010.
22. Сотникова Л. В. Учет общехозяйственных расходов при отсутствии доходов // Бухгалтерский учет. - 2010. - N 8. - С. 31-36.
23. Пошерстник Н. В. Бухгалтерский учет на современном предприятии : учебно- практическое пособие / Н. В. Пошерстник. – М. : Проспект , 2010. - 547 с.
24. Свердловская ОУНБ; Инв. номер 2304296-КХ
25. Кычанов Б. И. Оптимизация финансовых результатов с учетом соотношения переменных и условно-постоянных расходов //Финансовый менеджмент. - 2009. - N 3. - С. 30-35.
26. Керимов В. Э. Управленческий учет затрат в автотранспортных организациях // Бухгалтерский учет. – 2007. - N 9. - С. 72-76.

27. Агабекян О. В. Учет финансовых результатов : признание доходов и расходов, расчеты по налогу на прибыль / О. В. Агабекян. – М. : Финансовая газета , 2008. - 46 с.

28. Свердловская ОУНБ; КХ; Инв. номер 2289420-КХ

29. Агеева О. А. Учет условно-постоянных расходов по обслуживанию и управлению производством // Бухгалтерский учет. – 2007. - N 15. - С. 36-44.

30. Воронова Е. Ю. Управленческий учет на предприятии : учеб. пособие для студентов вузов, обучающихся по спец. "Бух. учет, анализ и аудит" / Е. Ю Воронова. - М. : Проспект , 2006. - 244 с.

31. Свердловская ОУНБ; ЕФ; Шифр 65.05; Авторский знак В754; Инв. номер 2277053-ЕФ

Приложение А

(обязательное)

Раздел ВКР, выполненный на иностранном языке

Introduction

Optimization of transport costs in the territorial generating company

Студент:

Группа	ФИО	Подпись	Дата
ЗБМ6В	Турсынбай Гулим Мараткызы		

Консультант ШИП (руководитель ВКР)

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Доцент ОСГН ШБИП	Горюнова Наталия Николаевна	к.э.н., доцент		

Консультант – лингвист ШБИП ОИЯ

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Ст. преподаватель	Лысунец Татьяна Борисовна			

Introduction

It is impossible to imagine the successful development of the economy without the development of transport: people, information, capital, and, of course, the goods – all these moves through the territory of our state with the help of vehicles.

The functioning and reproduction of all the elements of life, both individual and social ones, are directly related to the possibility of movement of goods, people, information, and capital. Transport, on the one hand, is the part of the market infrastructure, implementing the exchange of goods and providing services to the population, on the other hand it is a market entity which sells its services, moving goods and passengers, thus forming a transport market. Modern transport is a complex system of social and industrial activity of people, aimed at the organization of passenger and freight traffic and it is the object of management.

The functioning of transport, like any other branch of the national economy, is inevitably associated with the existence of the corresponding costs that, as the practice shows, tend to grow in the modern economy. The economic literature suggests that the reasons for the rise in the cost of transport services lie in the underdeveloped transport infrastructure and imperfect system of tariff regulation, the state of the world market, the geographical factor that affects the distance of the producer of products from the transport highway and the consumer. Cost inflation, as reflected in the rise of fuel and other energy prices, plays a significant role.

Consumers evaluate transport services in terms of speed, travel time, comfort, and price level. The manufacturer, offering such services, in addition to the qualitative characteristics that determine its competitiveness, evaluates the expected financial performance. At the same time, tariffs for transportation should be such that the consumer can use them basing on his solvency.

The object of the study is the optimization of costs and analysis of the transport costs in the territorial generating company.

The subject of the research is the economic relations developing in the process of competitive interaction of generating companies.

The purpose of the work is to develop a method of cost optimization in generating companies based on the analysis of transport costs and expenses.

To achieve the goal of the study, the following interrelated tasks were solved:

- theoretical bases of accounting and analysis of transport costs are investigated;
- the state and the development trends of transport systems in the generating company are considered;
- the analysis of the company's transport sector has been carried out;
- the method of optimization of transport costs has been developed.

In the course of the study, the analysis of the composition and structure of the company's transport economy was considered. The state and trends of the development of transport systems in generating companies were investigated. The current state of the cost accounting system in the territorial generating company was analyzed.

As a result of the study, there have been developed the methods of cost optimization in the territorial generating company basing on the analysis of transport costs.

The structure of the thesis. The dissertation consists of an introduction, three chapters, a conclusion, the list of sources used and an Appendix. The first chapter deals with the theoretical aspects of accounting and the analysis of transport costs. In the second chapter, the state and trends of development of transport systems in generating companies are investigated. The third chapter analyzes the state of transport costs of the company and develops the methods of optimization.

Level of implementation: key issues and conclusions of the present work were tested during the pre-diploma practice in the company of JSC "Tomsk generation".

Field of application: the results of the study can be used by managers, specialists of organizational, legal and planning and economic services, government agencies in the management of the fuel and energy complex, as well as in the teaching of a number of socio-economic disciplines.

Economic efficiency / importance of the work is to develop a method of optimization in the territorial generating company.

In the future, it is planned to study the problem of the company's costs for the transport sector, to develop a detailed methodology for optimizing this process in the generating company.

The relevance of the study. It is not a coincidence that the electric power is called the main branch of the modern economy, because it directly affects all the systems of life support of society, the social climate and economic development. Without a technologically modern, investment-attractive electric power industry, it is impossible to achieve sustainable GDP growth and improve the competitiveness of Russian producers.

The scientific novelty of the thesis is to develop a method of optimization of transport costs in generating companies, for example, by determining the cost of transport, taking into account the cost of repair, maintenance, as well as the formation of control of real fuel consumption that makes it possible to promise the competitiveness of generating companies.

1 Theoretical aspects of accounting and analysis of transport costs

1.1 Economic characteristics of transport costs and their classification

The concept of transport costs is economically justified. According to the industry-specific explanatory dictionary, transport costs are understood as the cost of transporting goods from the manufacturer to the consumer. The problem of accounting for transport costs at different levels of the economy, including the state, consumers and users of the transportation process remains relevant to the present time.

In the economic literature, transport costs are considered to be the costs associated with the transportation of goods, which are the basis for determining tariffs for the services of logistics intermediaries: transport and freight forwarding (stevedoring) companies, multimodal transport operators, agents, brokers, etc.

For entrepreneurs, transport costs in Russia with its vast expanses are a significant problem.

The economic literature suggests that the reasons for the growth of such costs are the underdeveloped transport infrastructure and the imperfect system of tariff regulation.

Other experts argue that the value of the transport component depends on the state's influence on the system of tariff regulation of transport, including the situation of domestic and world prices for goods transported, the type of transport, for example, domestic, export or transit, as well as the remoteness of the producer of products from the transport highway and the consumer. It is stated that the value of the transport component depends entirely on the established tariffs and the lack of flexible regulation by the state.

In addition to the direct impact of the state on the management of transport, it is indirectly affected by another relevant system of industry development, engaged in the production of vehicles. At the same time, it is difficult to manage transport costs, since the indicators that have emerged in the past periods and that are corrective in certain areas are taken into account.

We believe that when considering transport costs, it is necessary to distinguish them by different levels, components and specific objects:

- transport costs of the national economy;
- transportation costs of organization industries;
- expenses of transport organizations;
- public transport costs;
- transportation costs within the enterprise;
- transport costs in the field of circulation.

Transport costs of the national economy represent all costs of the transport process within the state as a whole. Otherwise, they can be considered from the perspective of the costs of consumers for the implementation of the transport process and the costs of the state for the maintenance of the industry, i.e. not reimbursed by consumers.

Transport costs of organizations of the economy are the costs of transportation received from all modes of transport, including intra-industry. The expenses of transport organizations represent all costs aimed at transport activities, including the transport process, its maintenance and management.

Public transport costs include the cost of transportation of goods and passengers by public transport, as well as the cost of industrial enterprises for transportation up to the roads connecting them with public transport.

It is believed that the costs of transportation of goods and people within the enterprises do not belong to the transport costs of the sphere of circulation, but they are included in the costs of production as they are part of the manufacturing process of a product.

Currently, there is no information about the value of transport costs in the national economy as a whole, and in the organizations of economic sectors. This is due to the fact that there is no accounting of transport costs in these areas and, in particular, in the Ministry of transport and State statistics, as it is evidenced by scientific publications. There is no accounting of public transport costs and transport costs in the whole sphere of circulation. This is due to the fact that there

is no statement of these problems. For Russia with its huge territories and insufficiently developed transport system it is an important task.

In practice, cost accounting of transport organizations and intra-production transport is carried out, which is local in relation to the global problems of transport costs accounting at the level of the national economy.

All modes of transport perform the same service for organizations and the population: this is the transportation. The main objects of economic activity of transport organizations are income, expenses and financial results, as well as quantitative indicators characterizing their work.

The most important characteristics of transport from the point of view of consumers are: the cost of transportation, regularity of movement, speed, urgency, delivery time, security, adaptation of the transport process to the peculiarities of the transported goods and passengers, comfort and safety, mass character of transportation. These General characteristics of transport are implemented differently in each of its types, thereby determining the place and role of each of them in the economy of the state.

In organizations that use transport and related services, there appeared the notion of logistics component, which collectively affects the products in the production and in the sphere of circulation.

Each mode of transport has its advantages and disadvantages. For each user of transport services there are problems associated with the choice of the appropriate mode of transport a certain mode of transport, in which both positive and negative aspects are estimated.

The principal importance for determining the totality of income and expenses, as well as the costs included in the cost of transportation, is the characteristic of the whole set of works performed in the implementation of the transport process, constituting the main activity of the transport organization.

Considering transport as a single system, the following components of the transport process can be distinguished:

- ways of communication of different modes of transport with their permanent devices, including buildings, bridges, communications, etc.;
- vehicles of different types of transport, including locomotives, electric locomotives, ships, cars, planes, helicopters, cars, etc.;
- mechanisms and devices to ensure the transport process at the points of departure and destination;
- materials used in transportation;
- energy resources, ensuring the operation of transport equipment, including rolling stock;
- enterprises for the production and repair of vehicles;
- labor.

Up to the present time, transport has not developed a unified methodology for accounting for the costs of the transport process, although its components and final products are identical, the only differences are in the technique, technology and organization of specific transport enterprises.

The absence of such methodological directions in accounting of assets, as well as the costs of transportation lead to a significant disparity of costs for specific modes of transport, as well as the calculation of tariffs for transportation. Therefore, to justify the system of tariffs, as well as comparability in transportation, it is necessary to develop common guidelines for all modes of transport on the composition of costs included in the cost of transportation.

Cost accounting in transport should be carried out in the following areas:

- expenses for maintenance of vehicles;
- expenses for maintenance of the road component;
- vehicle maintenance costs;
- management costs.

The costs of each type of transport have their own characteristics.

At the same time, these costs affect the formation of transport tariffs in the future.

In the railway transport, the costs of maintaining and managing the railway are included in the cost of transportation, and hence the tariff. However, the highway itself is considered to belong to the structure of the Ministry of Railways, but not the transport organization of the road. It reflects various expenses, including depreciation of the railway embankment and the canvas.

The cost of road management is carried out by the dispatching service, the cost of maintenance of which is an integral part of the costs of this type of transport.

In the water transport, the cost of maintaining the water channel is carried out at the expense of budget financing, and, consequently, they are included neither in the cost of transport, nor in the formation of tariffs of water freight. Management of transport in the route is at the expense of the shipping company.

On the air transport the air corridors do not exist as part of the objects of accounting, and therefore they are neither on the balance sheet of air transport organizations, nor are they part of the cost of transportation and the formation of the tariff. Traffic control is carried out by the dispatching service, equipped with modern technology, at the expense of airlines.

On the road transport the situation is a completely different. All vehicle owners pay the vehicle tax. Thus, all types of transport have traffic component of roads. The cost of traffic management on the roads is carried out entirely at the expense of budgets of different levels.

The cost of transportation by road transport is the cost expression of the costs arising from the delivery of goods from transport companies and organizations. There are the total cost, i.e. the amount of transport costs for the transportation of goods, as well as the cost of a unit (or 10 units) of transport products.

The unit of transport output in road transport is taken as tonne per kilometer of useful work trucks, for bus transportation this unit is the passenger-kilometer, for taxi transportation the unit is the surcharge kilometer.

The following items are included in the cost of transportation in the road transport: wages of drivers and conductors with charges for social insurance; the cost of motor fuel; the cost of lubricants and other operating materials; the cost of repair and restoration of tires; the cost of maintenance and repair of rolling stock; the depreciation for the restoration and overhaul of cars; overhead costs (administrative, public-Park and maintenance costs of the parent organization).

The transport cost for electric vehicles takes changes primarily due to the use of other sources of energy in comparison with cars. The article " automobile fuel "when using rechargeable electric vehicles is replaced by the article"electric power for electric vehicles".

Due to the differences in the service life of the current sources and electric vehicle, as well as its high price, the article "depreciation on the battery of batteries" is singled out separately. Sometimes (for analysis) separate article allocate the cost of maintenance and repair of the power source. As for the remaining items of the cost of transportation of electric vehicles, they coincide in their content with the content generally accepted in road transport. At the same time, their values may differ significantly from the cost items for road transport.

Pipeline transport, occupying significant and sometimes fertile land areas, does not contain a road component. Traffic management in this type of transport is carried out at the expense of the organization engaged in the delivery of goods by means of pipeline transport.

In practice, the costs of maintaining and managing the road component are defined and accounted differently in all modes of transport. On the one hand, this happens due to the system of state management of the transport system and its components, on the other hand, there is no systematic approach to the problems of the economy of the road component for all modes of transport.

Each company in the process of its activities bears the costs. According to Article 318 of the Tax Code, for tax purposes a taxpayer should indicate in the accounting policy the algorithm of division of expenses into direct and indirect.

Direct costs are included directly in the cost price, but are recognized only as the product, or service which is sold. An indirect expenses can be taken into account immediately in full in the company's expenses in the period of their implementation (Paragraph 2 of Article 318 of the Tax Code).

All companies should allocate expenses according to their types, but there are two exceptions:

- organizations that are allowed to use the cash method in accounting, do not allocate direct and indirect costs, as they recognize all costs as they are paid (Paragraph 1 of Article 318, Article 273 of the Tax Code);

- firms operating in the service sector, have the right to consider all costs in the period of their implementation (Paragraph 2 of Article 318 of the Tax Code of the Russian Federation, letter of the Ministry of Finance of Russia dated 15.06.2011 No. 03-03-06/1/348).

Article. 318of Tax Code contains the list of direct expenses of the company:

- material costs;
- labor costs and accrued payments to extra-budgetary funds;
- depreciation costs of fixed assets.

This list is not complete and is advisory in its nature. This means that the taxpayer may take into account the above-mentioned direct costs as indirect or include into the direct costs those that are not directly mentioned in Article 318 of the Tax Code. However, the tax authorities require to prove the validity of this approach (Art. 252, 319 of the Tax Code, the letter of the Federal tax service of 24.02.2011 № KE-4-3/2952@). It is possible to take into account the production costs as indirect only if the company proves the impossibility of their direct allocation in accounting policy, and also it can present an algorithm for the distribution of such expenses taking into account economically justified indicators.

The calculation of income tax depends on the correctness of the allocation of costs to direct or to indirect ones. If the company writes off many indirect costs at once, and the tax authorities will not agree with it, it is most likely that an additional tax and a penalty will follow. As an example can be given the company

which included depreciation in the indirect costs and defended its position in court basing on the decision of the FAS of the Volga-Vyatka district of 04.02.2014 № A82-12003/2012. However, there is an opposite example: Arbitration court of the Moscow district in its resolution of 05.06.2017 No. Ф05-7067/2017 in the case № A40-136716/2016 agreed with the tax authority, which deemed it to be inappropriate to include the construction cost as the indirect costs. To the construction costs there supposed to be related: the content of the construction site during the construction of low-rise individual housing and infrastructure of the village (by definition of the Supreme court of 27.09.2017 No. 305-KГ17-13063, refused to transfer the case number A40-136716/2016 to the judicial Board on economic disputes of the Supreme court for reconsideration in the order of cassation).

Thus, we have discussed the notion of the direct and the indirect costs. Now let's determine what transport costs exist and in which case they are direct costs of the company, and when they are indirect ones.

Transportation costs (TC) of the company in practice are divided into 3 groups:

- costs of delivery of the purchased property (raw materials, goods, fixed assets);
- costs of delivery to buyers of goods and products;
- maintenance costs of the fleet (maintenance of own vehicles and maintenance, and payment of rented cars).

Let us consider each type of transport costs in more detail.

If a trading company purchases goods from another company and exports them on its own or pays for the delivery of the transport company or the counterparty, such costs will be direct (Para. 3 of Article 320 of the Tax Code). They are not written in the full amount to the cost of goods, but they are distributed between the sold and the unrealized goods according to the formulas.

When purchasing an asset, the company should include the cost of its delivery as part of the actual cost of acquiring the asset (clause 8 PBU 6/01). For

tax purposes, transportation costs will be recorded in the same way as in the accounting order, that is, included in the value of the fixed asset, and then written off through depreciation.

The production company includes the cost of delivery of raw materials in the cost of MPZ and takes them into account as part of material costs (Paragraph 2 of Article 254 of the Tax Code). Therefore, in this case TC will be a direct cost to the company. If the cost of delivery is fixed by a separate amount, then, in addition to the documents for the raw material itself, the supplier transfers the TTN and the invoice to the buyer for transport services.

The trading company takes into account the cost of delivery of goods to customers on the basis of the Paragraph. 3 of Article 320 of the Tax Code. Such expenses are indirect. Other transportation costs should also be considered indirect (letter of the Ministry of Finance of Russia dated 29.11.2011 № 03-03-06/1/783).

Production company accounts the costs as material costs upon the delivery of products to buyers (sub. 6 Paragraph 1 of the Article 254 of the Tax Code). Since they are not directly indicated in the list of direct costs, the company can accept them as indirect (letter No. 03-03-05/251 of the Ministry of Finance of 13.11.2010).

To account for TC upon delivery of the property to the buyer, the company must issue a consignment note (TORG-12) and a consignment note (1-T) (letter from the Ministry of Finance of Russia dated 27.02.2012 № 03-03-06/1/105).

The costs of the maintenance of transport the company includes expenses on fuel, repair and purchase of components for cars, the cost of services of the insurance company, parking and traffic fines.

Spending on gasoline, diesel or other fuel for the car are other costs associated with the production and sale (subp. 11 p. 1 Article 264 of the Tax Code). However, the company can take them into account as direct costs, based on the letter of the Ministry of Finance of Russia dated 10.06.2011 № 03-03-06/4/67 O). For example, if the car delivered products to customers, spending on fuel in this case can be taken into account in material costs. But if the vehicle is intended

for transportation of top managers of the company, the cost of fuel is other costs and indirect costs. These nuances should be fixed in the accounting policy.

The purchase of spare parts and repair of the vehicle should be attributed to indirect costs and completely written off in the reporting period in which these costs were incurred (Paragraph 1 of Article 260 of the Tax Code). Repair costs are deducted on the basis of:

- certificate of completion, invoices and payment documents, if the repair was performed by a third-party company;

- estimates of repair work, invoice for the release of spare parts from the warehouse, the act of acceptance of work performed, the act of writing off the worn parts, if the repair was carried out on their own.

Any vehicle must be insured and have a CTP policy (Article 4 of the Law "Compulsory insurance of civil liability of vehicle owners" dated 25.04.2002 № 40-FZ). Expenses for CTP are indirect expenses and should be included in other expenses of the company in equal amounts during the term of the contract (clause 1 of article 263, paragraph 6 of article 272 of the tax code).

In addition to CTP, the company can buy CASCO. It's her right, not her duty. Full insurance provides extended insurance warranty on the car therefore is more expensive. Expenses on CASCO policy are related to other expenses of the company (clause 3 of Article 263 of the Tax Code).

The cost of paid parking can be recorded for tax purposes as indirect costs (subp. 11 p. 1 Article 264 of the Tax Code). The basis for the write-off of costs will serve as a parking check, cash and commodity check, as well as the act of providing services if a long-term lease of a Parking space is concluded.

But if the car got to the impound lot or the driver violated traffic rules, the payment of fines can not be taken into account in the costs in any case, as well as any other administrative fines (Paragraph 2 of Article 270 of the Tax Code).

The company may not have a vehicle, and rent them from another company, an individual or pay employees compensation for the use of their own cars for business purposes.

For tax purposes, the tenant's rent under the vehicle rental agreement is included in other costs associated with production and sale (subp. 10 p. 1 Article 264 of the Tax Code). If the car was rented for the main activity of the company (trade or production), the rental costs can be considered as direct. If the car is used for other purposes (for example, for the maintenance of administrative personnel), such costs are better taken into account in indirect costs. The company must justify the chosen procedure in its accounting policy.

Transport costs are the costs of transporting goods as well as passengers who need the service of transportation. Public charges and transport costs charges are two types of transport costs. Public charges, or in other words, national-economic charges are the cost that any transport enterprise measures by the combined cost of living and material labor. To be more precise, the cost of transport services, which is reflected in the tariffs for transportation services.

The cost of transport companies are the actual value of the cost of transportation. This includes operating costs as well as the cost of transportation. The cost of transportation is an expression of costs in the form of a monetary unit of operating costs of a transport enterprise, which consists of average per unit of transport production. The cost of transportation is the ratio of the value of operating costs for the transportation of goods, which accounted for an average of 1 thousand km of cargo turnover.

The cost of transportation is an expression of the cost of the transport work unit in monetary terms. The cost is the basis for determining the price, which is the tariff of transport products. Its calculation is the calculation of the cost of production. The cost of road freight transportation cost is 10 t. km., or 1T.

The cost of transportation of cars is greatly influenced by a number of external factors that do not directly depend on the work of road transport organizations. The main example is the rolling stock, which operates on the road.

The distance of cargo transportation is usually quickly reflected in the cost of transportation, regardless of roads condition. is higher, The greater the distance

and the lower the share of fixed costs, the higher is the productivity of rolling stock which falls on 1 thousand km, all other things being equal.

Systematization of costs according to the items and components of expenses allows companies to understand the structure of costs, the direction of expenditure of material, labor and currency in addition to the types of transportation.

The following classification according to the cost items is used for the purpose of calculation and accounting of the cost of transportation (labor, services), a complete assessment of the results of economic activity of the enterprise, determining the costs of individual elements of the transport process.

The classification according to the component costs needs to identify practical issue in the production process of enterprises of material, labor and financial resources. The company requires the establishment of the company needs in these resources for the purpose of transportation by road, performance of services according to freight forwarding support. All costs, without exception, that are used in producing the cost of transportation by road, are grouped in agreement with their economic content, according to the cost components.