

Лекция 2 по теме 1 (пар. 1.5,1.6, окончание темы 1)

Тема 1. Бухгалтерский учет в системе управления хозяйствующим субъектом

1.5. Развитие бухгалтерского учета в цифровой экономике

1.6. Особенности бухгалтерского учета на водном транспорте

1.6.1. Общая характеристика водного транспорта в России

1.6.2. Государственное регулирование водного транспорта.

1.6.3. Общая характеристика особенностей бухгалтерского учета на водном транспорте

1.5. Развитие бухгалтерского учета в цифровой экономике

Одним из трендовых направлений в мире является развитие цифровой экономики. В России разработана «Программа развития цифровой экономики в России до 2035 года», которая определяет концептуальные основы государственной политики по формированию и развитию цифровой экономики.

Цифровизация затрагивает всю систему информационного обеспечения социально-экономических процессов, в т.ч. бухгалтерский учет, который занимает в этой системе важное место. Конечным продуктом бухгалтерского учета является экономическая информация о хозяйствующем субъекте, которая используется стейкхолдерами для принятия управленческих решений.

В условиях цифровой экономики бухгалтерский учет подвергается определенным рискам, в частности: утраты роли основного поставщика экономической информации, растворения в электронных информационных средах, вымывания профессии бухгалтера и потенциального статуса «регистратора» с узким функционалом и низкой релевантностью. Поводом для беспокойства является снижение интереса пользователей к информации традиционного финансового учета. Инвесторы и менеджеры все больше используют для принятия решений данные, альтернативные информации финансового учета (о стратегии развития и социальной, экологической ответственности бизнеса, создании экономической стоимости в разрезе бизнес-сегментов и факторах ее создания, внешней среде, эффективности системы управления и др.)

Перечисленные тенденции в изменениях информационных запросов пользователей свидетельствуют о снижении функциональности бухгалтерского учета и полезности его информации в современной экономике. Причиной снижения функциональности бухгалтерского учета являются такие его специфические черты, как консервативность, ретроспективность информации, специфичность методов и формата продукта, значительное количество ограничений и регламентов, доминирование процесса над результатом и отставание от потребностей пользователей.

Переход системы российского учета на международные стандарты учета, значительно повысил качество информации и расширил информационные горизонты бухгалтерской (финансовой) отчетности, но не решил концептуальные и методологические проблемы российского бухгалтерского учета, которые уже давно назрели.

Бухгалтерский учет с его функционалом - информационная и контрольная функция, оказался недостаточным для вызовов современной экономики знаний.

Цифровизация экономики привносит свои правила в систему сбора, хранения и обработки информации социально-экономических процессов. В связи с этим предъявляются новые требования к бухгалтерскому учету и появляются новые возможности. Поэтому актуальными становятся вопросы переосмысления роли и места бухгалтерского учета в цифровой экономике, исследование изменения его содержательных, методологических и концептуальных основ под влиянием технологических возможностей цифровизации и информационных запросов

пользователей. Переосмысление роли и места учета в цифровой экономике приобретает особо важную роль.

Содержание учетной информации должно меняться таким образом, чтобы обеспечить пользователей теми показателями и данными, которые представляют для них реальный интерес, т.е. релевантны, актуальны и формируют полноценную информационную среду управления социально-экономическими процессами.

Учетная информация в условиях новой экономики должна охватывать прошлые и будущие события, являться не только ретроспективной, но и перспективной, отражать и внутренние процессы, и состояние внешней среды. Важным является расширение учетной информации за счет нефинансовых показателей деятельности, отражающих социальную ответственность, экологическую безопасность бизнеса, организационный, инновационный, человеческий (интеллектуальный), репутационный капитал, стратегию и качество управления.

В современном мире цифровые технологии набирают огромный рост и вызывают существенные модификации, как в методологии, так и в прикладном направлении науки о бухгалтерском учете, а также обеспечивают адекватность информационного продукта бухгалтерского учета существующим и новым задачам. В этой связи трансформация бухгалтерского учета в соответствии с новыми потребностями является необходимым этапом в его развитии.

Разработка новых информационных технологий, таких как облачные технологии, открытые технологические платформы, электронные справочно-информационные системы, создание единого международного формата и содержания финансовой отчетности в электронном виде XBRL, блокчейн, принципиально меняют метод учета. Цифровая технология блокчейн трактуется, как предпосылка революции в методах учета, например, системы учетной регистрации. Технологии блокчейн представляют выстроенную по определенным правилам непрерывную последовательную цепочку блоков, содержащих информацию, Вместо формирования и локального хранения отдельных транзакционных записей, предприятия смогут записывать их в объединенный регистр, создавая распределенную и взаимосвязанную систему надежной бухгалтерской информации. Поскольку все записи распределены и криптографически защищены, их фальсификация или уничтожение становится практически невозможным. Технология блокчейн как способ регистрации и хранения базы содержания хозяйственных фактов, может развиваться в базу обобщенных данных, финансовых и нефинансовых отчетов и фильтров проверки их достоверности, а также как средство коммуникации и обеспечения функционирования глобальной информационной экономической среды.

Среди технологических новшеств цифровой экономики «облачные» продукты, которые интересны, прежде всего, малому бизнесу, заинтересованному в минимизации расходов, поскольку такое программное обеспечение не привязано к рабочему месту, функционально и стоит недорого.

Подводя итоги, можно сказать, что основными направлениями модернизации бухгалтерского учета в условиях цифровой экономики и технологий, являются следующие:

- расширение области деятельности организации, отражаемой в учете;
- повышение качества и оперативности учетной информации;
- изменения в объектах учета в связи с возрастающим количеством показателей, характеризующих, не только экономическую сторону бизнеса, но и социальную, экологическую ответственность, системность и качество корпоративного управления, наличие нефинансовых объектов, таких как: организационный, человеческий,

инновационный, репутационный капиталы, которые обеспечивают базу для создания стоимости;

- расширение круга объектов за счет появления новых гибридных и модифицируемых форм активов, обязательств и капитала: криптовалюта, умные активы, умные контракты, инструменты смешанного инвестирования, новые формы финансовых сделок, электронные потоки средств, виртуальные монетарные и немонетарные единицы ценности и др.;
- формирования новых принципов систематизации и таксономии новых объектов учета, инновационных методов оценки новых объектов учета, выделение критериев признания, метрик и принципов отражения в экономической информации;
- формирование подходов к интегрированию различных видов учета: сближение внешнего и внутреннего учета, которое поможет включить в корпоративную отчетность информацию о стратегии развития и социальной ответственности, создании экономической стоимости в разрезе бизнес-сегментов и факторах ее создания, эффективности системы управления;
- использование отечественных и зарубежных более совершенных информационных технологий (блокчейн, облачные технологии, открытые технологические платформы, электронные справочно-правовые системы, создание единого международного формата и содержания финансовой отчетности в электронном виде XBRL и др.);
- разработка теоретических, методических и прикладных аспектов бухгалтерского учета

По мнению аналитиков и исследователей, все эти внедрения и усовершенствования могут создать почву для построения национальной системы бухгалтерского учета, где будут интегрироваться показатели, характеризующие состояние внутренних бизнес-процессов организации и внешней среды, показатели интеграции различных видов учета, и которая станет средством коммуникации и обеспечения функционирования глобальной информационной экономической среды

В условиях цифровой экономики для того, чтобы сохранить свою актуальность и востребованность информационного продукта, бухгалтерский учет должен быть четко позиционирован как элемент системы получения, обработки и передачи экономической информации. В противном случае, он подвергается существенному риску «раствориться» в современных электронных информационных системах, динамично развивающихся и достаточно агрессивно расширяющих сферу своего применения.

Для закрепления материала по теме 1.1 необходимо выполнить задания 1-3 из практикума по бухгалтерскому учету и анализу Цапуриной В.Л., 2021

1.6. Особенности организации ведения бухгалтерского учета на водном транспорте

1.6.1. Общая характеристика водного транспорта в России

Транспорт – это важнейшая отрасль инфраструктуры, которая обеспечивает успешное функционирование организаций базовых отраслей экономики (промышленности, строительства, сельского хозяйства), других инфраструктурных отраслей экономики (связи, финансовой сферы), населения, некоммерческих организаций и организаций бюджетной сферы.

Водный транспорт представлен морским и внутренним водным транспортом. Водный транспорт играет приоритетную роль при обслуживании внешнеторговых сделок (морской транспорт), при обслуживании предприятий и отраслей в районах европейского Севера, Урала, Сибири, Дальнего Востока (внутренний водный транспорт). Водный транспорт России обслуживает внутрисоссийские и международные перевозки различных

грузов, успешно сотрудничая с предприятиями различных видов транспорта: автомобильным, железнодорожным, трубопроводным. Основным *преимуществом водного транспорта* по сравнению с другими видами транспорта являются *низкие грузовые тарифы, высокая провозная способность, возможность доставки грузов, пассажиров в труднодоступные, удаленные от транспортных магистралей районы*. Морской транспорт является самым крупным перевозчиком в международных перевозках. При перевалке грузов по схеме "борт - борт" транспорт освобождается от портовых сборов за хранение, что имеет большое значение для экспортных перевозок. К *недостаткам водного транспорта* относят его *низкую скорость, жесткие требования к упаковке и креплению грузов, малую частоту отправок, зависимость от погодных и навигационных условий, создание сложной портовой инфраструктуры, низкая доступность в географическом плане* (ограничения, которые накладывает конфигурация внутренних водных путей, неравномерность глубин и меняющиеся навигационные условия).

Для успешного функционирования водный транспорт имеет транспортные средства (суда) и инфраструктуру. Инфраструктура водного транспорта обеспечивает возможность безопасного прохождения судов по естественным водным путям и возможность перегрузки грузов и пересадки пассажиров на наземные виды транспорта. Инфраструктура водного транспорта включает *водные и береговые объекты*. К водным объектам внутренних водных путей, обеспечивающих судоходство по водным путям, относятся судоходные гидротехнические сооружения, маяки, рейды, пункты отстоя, места убежища, средства навигационного оборудования, объекты электроэнергетики, сети связи и сооружения связи, системы сигнализации, информационные комплексы и системы управления движением судов, суда технического флота, и иных обеспечивающих их функционирование объектов. В состав основных береговых объектов входят порты, маяки, дамбы, пирсы и искусственные острова.

Основным видом деятельности организаций водного транспорта является *услуга*, связанная с перевозкой, перевалкой и хранением грузов, перевозкой пассажиров. Услуги, в отличие от товара, готовой продукции, не имеют материальной формы, их оказание и потребление совмещены во времени, их перепродажа невозможна, а оплата необходима до оказания услуг в силу территориальной удаленности пункта отправления и пункта назначения товара (отдаленности отправителя и получателя груза). Когда товар продавца попадает на транспорт, он становится грузом, к которому предъявляются специфические требования.

Огромное значение в организации рационального использования транспорта страны играют *порты*, которые представляют совокупность объектов инфраструктуры порта, технологически связанных между собой и предназначенных и (или) используемых для осуществления операций с грузами, в том числе для их перевалки, хранения, обслуживания судов, иных транспортных средств и (или) обслуживания пассажиров. Морские порты, в соответствии с федеральным законом о морских портах, называют операторами морских терминалов, которые оказывают услуги по перевалке грузов на основании договора перевалки. В каждом морском порту установлен перечень операторов морских терминалов и перечень оказываемых ими услуг. Информация об операторах морских терминалов содержится в Реестре морских портов РФ. Такой реестр ведется Федеральным агентством морского и речного транспорта.

В портах сходятся грузопотоки и распределяются между подвижным составом различных видов транспорта, поэтому порты занимают важное место в транспортно-логистической системе (ТЛС) и представляют собой терминалы.

В процессе доставки грузов возникает большое количество дополнительных операций, связанных с организацией доставки грузов и организацией обслуживания судов в порту. Эти операции, как правило, выполняют посредники. Транспортные организации водного транспорта, терминалы и многочисленные посредники имеют разные формы собственности, организационно-правовые формы, выполняют разные функции, но

объединены технологически в единую *транспортно-логистическую систему* (ТЛС), ради выполнения главной задачи: быстрой, качественной и надежной доставки груза от продавца к покупателю. Все эти экономические субъекты формируют комплекс ТЛС. ТЛС имеет два комплекса: *функциональный и обеспечивающий*. *Функциональный комплекс* ТЛС в морских терминалах включает *транспортные предприятия* (судоходные компании, автопредприятия, железные дороги и др.) и *терминалы* (склады и другие сооружения порта). Судоходные компании осуществляют перевозку грузов, пассажиров; порты, как операторы морского терминала выполняют стивидорные работы, т.е. осуществляют перевалку, хранение грузов, специализированные службы порта оказывают услуги судам (рейдовые работы, лоцманские, бункеровку, прочие операции по комплексному обслуживанию судов в порту и др.), надзор и контроль, речные порты, кроме того, занимаются добычей нерудных стройматериалов. *Обеспечивающий комплекс* ТЛС включает *логистических посредников: основных и вспомогательных*, без которых в современном порту не обойтись. *Основные посредники: экспедиторские и агентские компании*, первые занимаются организацией процесса доставки груза, вторые - организацией обслуживания судов в порту, а также оказанием посреднических услуг при заключении фрахтовых сделок, в качестве представителя перевозчика. Экспедиторские компании действуют от имени и по поручению грузоотправителя, фрахтователя, грузополучателя, или от своего имени и выполняют услуги по договору транспортной экспедиции за счет заказчика. Агентские компании действуют от имени и по поручению судовладельцев, фрахтователей, капитанов судов по договору агентирования. *Вспомогательные посредники* портовых терминалов не имеют непосредственного отношения к организации перемещения груза или организации транспортного процесса, однако без них невозможно организовать транспортный процесс. Такие компании, в основном, взаимодействуют с экспедиторами и агентами. Компании, которые обеспечивают сервисное обслуживание всех участников транспортного процесса, включают: бункеровочные, сюрвейерские, страховые, шипчандлерские организации, банки. Бункеровочные компании обеспечивают бункеровку судов топливом (мазут, дизельным топливом и др.) Сюрвейерские организации осуществляют услуги по экспертизе (инспекции и проверке) грузов и транспортных средств в виде соответствующих протоколов и отчетов, которые являются официальным документом в дальнейших разбирательствах, если груз, транспортное средство будет повреждено. Услугами сюрвейерских компаний пользуются как отправители (получатели) или их представители - экспедиторы, так и перевозчики, с тем, чтобы максимально снизить риск получения претензий от других участников ТЛС. Шипчандлерские организации осуществляют широкий спектр услуг, связанных с обеспечением жизнедеятельности судов, находящихся в плавании: техническое и продовольственное снабжение судов (запасные части, масло, ветошь, штурманские принадлежности, флаги, краска, судовой ремонт, газеты, журналы, судовой такелаж, электротовары и т.д., продукты питания, питьевая вода). Страховые компании оказывают услуги по страхованию грузов, транспортных средств, а также рисков участников ТЛС. Банки играют ключевую роль во взаиморасчетах между участниками ТЛС. Кроме того, нередко банки обеспечивают гарантии получения оплаты за груз для отправителей.

1.6.2. Государственное регулирование водного транспорта

Особое место в транспортной системе занимает государство, которое осуществляет регулирование транспортной отрасли, в т.ч. водного транспорта.

Деятельность *морского транспорта регулируется Кодексом торгового мореплавания РФ (КТМ РФ)*, *внутреннего водного транспорта – Кодексом внутреннего водного транспорта РФ (КВВТ РФ)*, *морских портов - федеральным законом «О морских портах в Российской Федерации»*, услуги, оказываемые субъектами естественных

монополий в портах – федеральным законом о «Естественных монополиях», деятельность посредников, связанная с организацией доставки грузов и обслуживанием судов - соответствующим федеральным законодательством, КТМ РФ и КВВТ РФ

Для осуществления государственного регулирования и надзора на водном транспорте в составе Министерства транспорта РФ создано Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот). Росморречфлот является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг, по управлению государственным имуществом, а также правоприменительные функции в сфере морского и речного транспорта. Для реализации своих функций Росморречфлот создал на водном транспорте подведомственные ему предприятия и учреждения:

- на морском транспорте созданы федеральные государственные унитарные предприятия: ФГУП «Росморпорт», ГУП РК "Крымские морские порты, ГУП "Севастопольский морской порт», ФГУП "Гидрографическое предприятие, ФГУП «Морсвязьспутник»; 8-мь федеральных государственных бюджетных учреждений (ФГБУ) в виде ФГБУ Администрация морского порта;
- на внутреннем водном транспорте созданы 16-ть федеральных бюджетных учреждений: ФБУ Администрация бассейна внутренних водных путей;
- и другие подведомственные учреждения, такие как, например, ФГБУ Администрация Севморпути, ФБУ «Служба морской безопасности», ФГБУ Морспасслужба, федеральное казначейское учреждение ФКУ «Речводпуть» и др.

Интересы и функции государства в морских портах России представляют и выполняют федеральные государственные унитарные предприятия и Администрации морских портов. Интересы и функции государства в речных портах представляют и выполняют Администрации бассейнов внутренних водных путей.

Крупнейшим федеральным унитарным предприятием морского транспорта является ФГУП «Росморпорт», которое имеет 16 филиалов по России. С помощью своих филиалов ФГУП «Росморпорт» осуществляет развитие морской транспортной инфраструктуры России и способствует повышению конкурентоспособности российских морских портов путем эффективной эксплуатации, содержания и развития закрепленного за предприятием федерального имущества в морских портах; принимает активное участие в реализации федеральных целевых программ развития морского транспорта Российской Федерации; оказывает услуги по обеспечению безопасности мореплавания в акваториях морских портов и на подходах к ним. Федеральное имущество находится на балансе ФГУП «Росморпорт» на правах хозяйственного ведения. Все заинтересованные компании арендуют у государства портовые, гидротехнические сооружения, пользуются акваторией, морскими каналами и др. на платной основе.

Государственное регулирование деятельности морских портов ведется по нескольким направлениям: административно-властные, надзорно-контрольные и иные полномочия, установленные Федеральным законом «О морских портах в Российской Федерации», которые осуществляются капитанами морских портов, Администрациями морских портов и др. контролирующими и надзорными органами.

ФГБУ Администрации морских портов осуществляют организационное, материально-техническое и финансовое обеспечение исполнения капитанами морских портов функций, а также оказывают следующие услуги в морском порту: по обеспечению безопасности мореплавания в морском порту и на подходах к нему; по обеспечению готовности к проведению аварийно-спасательных работ; по проведению в морском порту спасательных операций.

Капитан морского порта, это лицо, которое назначается Федеральным агентством морского и речного транспорта по согласованию с Минтрансом России и подчиняется непосредственно Росморречлоту. Обязанность капитана: обеспечение безопасности мореплавания в морских портах и на подходах к ним, обеспечение транспортной безопасности в акватории морского порта и порядка в морском порту

Государственное регулирование деятельности на внутренних водных путях осуществляют 16-ть ФБУ Администрации бассейнов внутренних водных путей. Администрации бассейнов внутренних водных путей осуществляют в бассейне внутренних водных путей содержание внутренних водных путей и расположенных на них судоходных гидротехнических сооружений, функции портовых властей, государственный портовый контроль и иные функции, определенные в соответствии с КВВТ РФ. Основными задачами и функциями портовых властей являются: обеспечение безопасности судоходства и работы в акватории порта; сотрудничество с соответствующими государственными органами; организация и осуществление работ по предотвращению и ликвидации последствий загрязнения акватории порта нефтью; осуществление мер по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций; организация приема и обработки отходов с судов; осуществление работ по спасанию судов в пределах акватории порта и ликвидации пожаров на судах, находящихся в порту; представление статистических данных о деятельности порта. Отдельные виды хозяйственной деятельности, осуществляемые портовыми властями, могут быть переданы юридическим лицам, осуществляющим предпринимательскую деятельность в порту.

Особую роль в деятельности Администраций бассейнов внутренних водных путей играют инспекции государственного портового контроля. Государственный портовый контроль за судами и плавучими объектами на внутренних водных путях осуществляется должностными лицами инспекций государственного портового контроля, входящих в состав Администраций бассейнов внутренних водных путей. Инспекции государственного портового контроля возглавляют *капитаны бассейнов внутренних водных путей*. Капитан является заместителем руководителя Администрации бассейна внутренних водных путей, непосредственно подчиняется Росморречфлоту, и действует на основании положения о капитане бассейна внутренних водных путей. Капитан бассейна внутренних водных путей и лица, осуществляющие государственный портовый контроль, являются государственными транспортными инспекторами.

Важное место в системе государственного регулирования водного транспорта занимают порты

Морские и речные порты, обладают монополией на место расположения, поэтому услуги портов подпадают под действие Федерального закона РФ «О естественных монополиях». Этим законом предусмотрено государственное регулирование деятельности субъектов естественных монополий в сфере оказания услуг портами, терминалами, инфраструктурой внутренних водных путей, ледакольной проводке судов, ледовой лоцманской проводке судов в акватории Северного морского пути.

В соответствии с законодательством о естественных монополиях на услуги субъектов естественных монополий государством устанавливаются цены (сборы и тарифы), правила их применения: цены, взимаемые с судов за услуги в порту; за перевалку и хранение грузов, а также за услуги по использованию инфраструктуры внутренних водных путей. Государственное регулирование тарифов осуществляется Федеральной антимонопольной службой России (ФАС) и органами исполнительной власти субъектов РФ, которые устанавливают правила применения тарифов, порядок опубликования и введения в действие установленных тарифов и правил их применения, а также утверждают изменения, вносимые в них

Тарифы и сборы на регулируемые услуги устанавливаются по каждому порту. Плательщиками сборов и тарифов являются судовладельцы (фрахтователи) или их представители в порту – агенты. Взимание сборов и тарифов за оказываемые регулируемые услуги, осуществляют хозяйствующие субъекты, оказывающие эти услуги: в морских портах – ФГУП «Росморпорт», ГУП РК "Крымские морские порты, ГУП "Севастопольский морской порт» и ФГБУ Администрации морских портов; в речных портах – ФБУ Администрации бассейнов внутренних водных путей, и другие хозяйствующие субъекты. Контроль за надлежащим выполнением услуг по обеспечению

безопасности судоходства и взиманием сборов в морских портах осуществляют капитаны морских портов, в речных портах - капитаны бассейнов внутренних водных путей. С января 2020 г. с целью повышения конкурентоспособности хозяйствующих субъектов водного транспорта и отрасли в целом, отменено государственное регулирование многих услуг субъектов естественных монополий в морских, речных портах и инфраструктуры внутренних водных путей.

1.6.3. Общая характеристика особенностей бухгалтерского учета на водном транспорте

Наличие в отрасли большого числа логистических посредников и необходимость взаимодействия участников транспортного процесса с государственными отраслевыми учреждениями; территориальная отдаленность грузоотправителей и грузополучателей; специфика транспортного продукта – оказание услуги; высокие риски, связанные с оказанием услуги; отнесение портов к субъектам естественных монополий; сезонность работы ВВТ и др. факторы, обуславливают специфику расчетов, состава затрат, формирующих себестоимость транспортных слуг, доходов, расходов, и особенности их отражения в бухгалтерском учете.

Отнесение портов к естественным монополиям, вызывает необходимость деления услуг, оказываемых в портах субъектами естественных монополий, на регулируемые и нерегулируемые государством. Это отражает специфику учета доходов и расходов морских, речных портов по обслуживанию судов, перегрузочными работами и услуг по использованию инфраструктуры внутренних водных путей, связанную с их делением на регулируемые и нерегулируемые доходы и расходы

Для определения доходов и расходов организаций водного транспорта необходима количественная и стоимостная оценка оказываемых ими услуг. Количественная оценка оказываемых услуг организациями водного транспорта осуществляется в натуральном и в денежном измерении. Например, объем транспортных услуг судоходной компании по перевозке грузов, планируют и учитывают в виде грузооборота в тонно-километрах, тонно-милях или пассажиро-километрах, пассажиро-милях, и объема перевозок - в тоннах, пассажирах. Объем услуг по перевалке грузов измеряют в тоннах и тонно-операциях. Объем добычи в речных портах нерудных стройматериалов (НСМ) измеряют в кубических метрах или тоннах.

На судостроительных и судоремонтных заводах объем производства измеряют в нормо-часах. На основе нормативной трудоемкости отдельных видов продукции, заказов и т.д. планируется и учитывается объем производственной программы предприятия в целом. На внутренних водных путях выполняют путевые землечерпательные и другие работы, эксплуатируют гидротехнические сооружения, контролируют безопасность судоходства, производят другие работы и услуги. При этом объем работ при землечерпании грунта измеряется в кубических метрах, услуги по обслуживанию судоходных путей освещаемой обстановкой – в километрах, по обслуживанию шлюзов - количеством шлюзований и др.

Натуральные измерители объемов оказываемых услуг, выполняемых работ используются в аналитическом бухгалтерском учете для определения доходов, расходов, в системе внутрифирменного планирования, для расчета потребности в ресурсах, персонале, как инструмент в системе экономического стимулирования работников и т.д.

Для получения обобщенной информации об объемах оказываемых услуг, выполняемых работ и определения выручки и себестоимости продаж, необходимо оценить их в стоимостном выражении, т.е. в рублях. Для определения объема оказанных услуг в стоимостном выражении надо знать цену транспортной услуги. Все услуги на водном

транспорте оказываются на платной основе. Цена транспортной услуги может быть представлена в виде тарифа, сбора, фрахта. На водном транспорте действуют тарифы и сборы, регулируемые государством, и не регулируемые, определяемые самостоятельно экономическими субъектами по договорам с заказчиками. Обобщенная информация о доходах, расходах, финансовых результатах деятельности, имуществе, капитале и обязательствах организаций водного транспорта отражается в бухгалтерском учете каждого экономического субъекта и обобщается в виде бухгалтерской (финансовой) отчетности.

Как было сказано ранее, морские и речные порты, обладают монополией на место расположения, поэтому услуги хозяйствующих субъектов портов, связанные с обслуживанием судов, перегрузочными работами и использованием инфраструктуры внутренних водных путей, регулируются Федеральным законом РФ «О естественных монополиях» и подлежат делению на регулируемые и не регулируемые государством услуги. Деление услуг портов на регулируемые и нерегулируемые услуги, отражает специфику учета доходов и расходов портов, которая заключается в раздельном учете доходов и расходов. Основной целью раздельного учета доходов и расходов является формирование информации о фактических доходах и расходах по видам деятельности для обоснованного принятия решения по установлению регулируемых цен (тарифов, сборов) на данные услуги и оценки их эффективности. Организация раздельного учета предусматривает установление взаимосвязи между регулируемыми услугами и возникающими в связи с оказанием указанных услуг доходами и расходами.

Коммерческие организации водного транспорта в виде судоходных компаний, портов, стивидорных организаций, логистических посредников, оказывающих сервисные услуги, государственных унитарных предприятий; некоммерческие организации водного транспорта в виде ассоциаций, союзов, объединяющих организации водного транспорта для защиты профессиональных интересов, ведут бухгалтерский учет в соответствии с федеральным законом № 402-ФЗ «О бухгалтерском учете» и федеральными стандартами бухгалтерского учета (ФСБУ). Некоммерческие организации водного транспорта в виде федеральных бюджетных, автономных учреждений, представленных ФГБУ Администрации морских портов, ФБУ Администрации бассейнов внутренних водных путей, различных квалификационных, регистрирующих учреждений и т.д., ведут бухгалтерский учет в соответствии с федеральным законом № 402-ФЗ «О бухгалтерском учете», положениями бюджетного законодательства и федеральными стандартами бухгалтерского учета государственных финансов.

Крупнейшие морские компании России, такие как, судоходная компания ПАО «Современный коммерческий флот» (ПАО «Совкомфлот»), морские порты: ПАО «Мурманский морской торговый порт» (ПАО «ММТП»), ПАО «Новороссийский морской торговый порт» (ПАО «НМТП»), федеральное государственное унитарное предприятие «Росморпорт» (ФГУП «Росморпорт») и др., крупнейшие судоходные компании внутреннего водного транспорта: АО «Судоходная компания «Волжское пароходство» (АО «Волга-флот») и др., представляют собой группы компаний, включающие дочерние и ассоциированные (зависимые) предприятия, кроме того, многие из них являются транспортными дивизионами крупнейших международных или российских компаний. Поэтому, помимо, бухгалтерской (финансовой) отчетности, они составляют консолидированную финансовую отчетность по МСФО. Бухгалтерская (финансовая) отчетность о деятельности общества и консолидированная финансовая отчетность о деятельности группы подлежит обязательной публикации и аудиту.

Организации водного транспорта, включая логистических посредников, которые относятся к субъектам малого бизнеса могут вести упрощенный учет и составлять упрощенную бухгалтерскую (финансовую) отчетность.

Все регламенты по организации и ведению бухгалтерского учета распространяются на организации водного транспорта, но имеют свои особенности, связанные со спецификой деятельности организаций водного транспорта.

Контрольные вопросы к лекции 2 по теме 1

1. Назовите основные тенденции изменения информационных запросов пользователей учетной информации.
2. Как влияют новые цифровые технологии на метод бухгалтерского учета.
3. Назовите основные направления модернизации бухгалтерского учета в цифровой экономике
4. Дайте характеристику водного транспорта и его инфраструктуры.
5. Дайте характеристику деятельности водного транспорта.
6. Назовите преимущества и недостатки водного транспорта по сравнению с другими видами транспорта.
7. Дайте характеристику комплекса транспортно-логистической системы (ТЛС).
8. Назовите участников ТЛС и их функции.
9. Дайте характеристику портов в транспортно-логистической системе.
10. Назовите субъекты и документы государственного регулирования водного транспорта.
11. Назовите унитарные предприятия и бюджетные учреждения, реализующие функции и интересы государства на водном транспорте.
12. Назовите особенности организации ведения бухгалтерского учета на водном транспорте.