

Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение
высшего образования
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»
Институт экономики, управления и природопользования
Кафедра бухгалтерского учета и статистики

УТВЕРЖДАЮ

Заведующий кафедрой

_____ О. Н. Харченко

«_____» _____ 2019 г.

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

направление 38.03.01 Экономика

профиль 38.03.01.01.01 Бухгалтерский учет, анализ и аудит (в коммерческих организациях)

ФОРМИРОВАНИЕ И АНАЛИЗ СЕГМЕНТНОЙ ОТЧЕТНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА (на примере АО "Лесосибирский порт")

Научный руководитель _____ доцент, канд. экон. наук Н. Б. Клишевич

Выпускник _____ Воронина Юлия Николаевна

Красноярск 2019

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	3
1 Теоретические аспекты составления сегментной отчетности в организациях речного транспорта РФ	5
1.1 Итоги и современные тренды развития речного транспорта России	5
1.2 Особенности сегментного учета и отчетности в отечественной и международной практике	10
1.3 Сегментная отчетность в РФ: назначение, виды, методы и порядок формирования, пользователи, нормативная база	15
1.4 Методическое обеспечение сегментного анализа на предприятиях речного транспорта	22
2 Бухгалтерский учет и формирование сегментной отчетности АО "Лесосибирский порт"..	26
2.1 Диагностика проблем функционирования и развития АО "Лесосибирский порт"	26
2.2 Специфика учета и формирования доходов, расходов и финансовых результатов предприятия речного транспорта	32
2.3 Организация сегментного учета деятельности АО "Лесосибирский порт"	37
2.4 Методика определения сегментной отчетности АО "Лесосибирский порт"	42
3 Анализ эффективности работы предприятия речного транспорта АО «Лесосибирский порт» в разрезе операционных сегментов	48
3.1 Анализ доходов, расходов и финансовых результатов	48
3.2 Анализ валовой рентабельности продаж	52
3.3 Факторный анализ рентабельности затрат	54
3.4 Представление финансовых результатов операционных сегментов в отчетности	59
Заключение	62
Список сокращений	66
Список использованных источников	67
Приложения	72-77

ВВЕДЕНИЕ

Внутренний водный транспорт является одним из важнейших инфраструктурных подразделений общехозяйственного комплекса. Он обслуживает все сферы хозяйственной деятельности страны: промышленность, строительство, сельское хозяйство, торговлю. В сферу деятельности внутреннего водного транспорта входят обеспечение доступа материального производства к необходимым ресурсам путем их перемещения, добыча нерудных полезных ископаемых, перевозка пассажиров по различным направлениям, в т. ч. туристическим и экскурсионно-прогулочным.

Экономический кризис, начавшийся в 2008 г. и отразившийся, прежде всего, на строительных организациях, привел к резкому сокращению объемов деятельности организаций водного транспорта. В настоящее время наблюдаются некоторые тенденции подъема речной отрасли, благодаря Стратегии развития внутреннего водного транспорта РФ на период до 2030 г.

Дальнейшее развитие организаций водного транспорта требует доработки существующей традиционной системы бухгалтерского учета, не в полной мере отвечающей возросшим требованиям к обеспечению релевантной информацией руководителей различных уровней управления, что существенно снижает эффективность принятия управленческих решений. В современных условиях для эффективного управления организацией необходимо знать, где именно возникают и поглощаются затраты, какие направления деятельности приносят наибольший доход и прибыль.

Одним из наиболее перспективных направлений совершенствования учетной системы в организациях речного транспорта выступает развитие сегментного учета и анализа, позволяющее формировать информацию для управления деятельностью отдельных подразделений предприятия, сопоставлять полученные доходы с понесенными расходами при осуществлении деятельности, повышать точность калькулирования себестоимости, осуществлять комплексный контроль за формированием финансового результата предприятия по различным направлениям деятельности.

Целью работы является теоретическое обоснование и выработка практических рекомендаций по формированию сегментной отчетности в общей системе учета и анализа предприятия речного транспорта.

Для достижения поставленной цели сформулированы следующие задачи:

- выявить итоги и современные тренды развития речного транспорта в РФ;
- определить особенности сегментного учета и отчетности в отечественной и международной практике;
- исследовать назначение, виды, методы и порядок формирования, пользователей и

нормативную базу сегментной отчетности в РФ;

- систематизировать методическое обеспечение сегментного анализа на предприятиях речного транспорта РФ;

- диагностировать проблемы функционирования и развития АО «Лесосибирский порт»;

- выявить специфику формирования и учета доходов, расходов, финансовых результатов АО «Лесосибирский порт»;

- предложить схему организации сегментного учета деятельности АО «Лесосибирский порт»;

- предложить методику формирования сегментной отчетности АО «Лесосибирский порт»;

- провести анализ эффективности операционных сегментов АО «Лесосибирский порт».

В качестве объекта исследования выступает деятельность предприятия речного транспорта АО «Лесосибирский порт».

Образован порт 15.01.1975 г. в черте города Лесосибирска Красноярского края. Район деятельности порта включает в себя участок реки Енисей протяженностью 540 км.

В 1993 году произошло акционирование предприятия. Уставный капитал – 2761650 рублей. ДАО "Лесосибирский порт" переименовано в ОАО "Лесосибирский порт".

Общество является дочерним по отношению к акционерному обществу «Енисейское речное пароходство» (АО «ЕРП»). В 2002 году Лесосибирский порт в составе ОАО "Енисейское речное пароходство" вошел в структуру дочерних предприятий "ГМК "Норильский никель".

В 2017 г. ОАО «Лесосибирский порт» переименовано в АО «Лесосибирский порт» (АО «ЛП»).

Основной вид деятельности Лесосибирского порта: 52.24.1 транспортная обработка контейнеров, а также 63 дополнительных вида деятельности.

Теоретико-методологической базой исследования являются труды ученых-экономистов в области управленческого учета, учета и анализа по сегментам: А. В. Сеницын, Д. В. Неизвестная, М. А. Вахрушина, Ч. Т. Хорнгрен, Л. В. Шпакова, Л. С. Монакова и т.д.

При написании работы будут использованы различные методы исследования: анализ, синтез, индукция, дедукция, метод сравнения, методы горизонтального, вертикального, коэффициентного и факторного анализа.

Работа состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованных источников и приложений.

1 Теоретические аспекты составления сегментной отчетности в организациях речного транспорта РФ

1.1 Итоги и современные тренды развития речного транспорта России

Издавна Россия по праву считается крупной речной державой, имеющей внутренние водные пути, по которым с севера на юг и с юга на север перевозили основные товары. Поэтому развитие транспортных потоков и узлов в России в значительной мере происходит на основе совершенствования организации речных перевозок больших объемов грузов и пассажиров, которая немыслима без создания и функционирования целой системы предприятий речного транспорта. Предприятия речного транспорта обеспечивают перемещение грузов с наземного транспорта на речные, а потом и, при необходимости, на морские суда или опять на наземный транспорт. В больших объемах осуществляется и хранение грузов на складах и площадках предприятий речного транспорта [1].

Транспорт России является одной из системообразующих отраслей народного хозяйства, важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры общества. По мере дальнейшего роста объемов производства и повышения уровня жизни населения значение транспорта и его роль как базового фактора развития только возрастает [2].

Транспортная система России характеризуется развитой транспортной сетью, одной из наиболее обширных в мире. Включает в себя 87 тыс. км железных дорог, более 745 тыс. км автомобильных дорог с твердым покрытием, свыше 600 тыс. км воздушных линий, 70 тыс. км магистральных нефте – и продуктопроводов, свыше 140 тыс. км магистральных газопроводов, а также 115 тыс. км речных судоходных путей и множество морских трасс. В данной отрасли занято свыше 3,2 млн. человек, что составляет 4,6 % работающего населения [3].

Неотъемлемой частью транспортного комплекса страны является внутренний водный транспорт России, обеспечивающий перемещение грузов и пассажиров по речным и озерным водным путям, а также в морских районах с установленными ограничениями для судов смешанного (река-море) плавания [2].

По протяженности внутренних водных путей Россия занимает второе место в мире (115 тыс. км). На первом – Китай (124 тыс. км), на 3 месте – Бразилия (50 тыс. км), 4 место – США (41 тыс. км), 5 место – Индонезия (21 тыс. км).

По сравнению с остальными видами транспорта, водный играет в России меньшую роль из-за короткого навигационного периода, т. е. промежутка времени, в течение которого водный путь доступен для движения судов. Его значительно сокращает суровый климат

России. К примеру, на севере реки Енисей окончание судоходства из-за процесса ледостава наступает уже к октябрю, а возобновляется только в июне [4].

В Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 г. приводится оценка современного состояния и возможностей развития внутреннего водного транспорта.

Эксплуатируемая сеть внутренних водных путей России в настоящее время составляет 101,7 тыс. км. Большая часть этих путей обладает развитой инфраструктурой по организации и обслуживанию судоходства. На внутренних водных путях расположены 723 судоходных гидротехнических сооружений, являющихся федеральной собственностью, из них 335 сооружений включены в Российский регистр гидротехнических сооружений и подлежат декларированию безопасности. На реках России функционирует более 130 портов, имеющих соответствующие подъездные пути и оснащенных 704 береговыми и 235 плавучими кранами. Состав флота речных судоходных компаний многообразен и позволяет выполнять перевозки практически всех видов грузов. На учете в Российском Речном Регистре состоит 13 022 грузовых и пассажирских судна, в Российском морском регистре судоходства - 641 судно смешанного (река - море) плавания, которые эксплуатируются под российским флагом. При этом 95 % перевозок грузов и 86 % перевозок пассажиров выполняются предприятиями негосударственных форм собственности.

В регионах Российской Федерации, где имеются эксплуатируемые внутренние водные пути, создается около 90 % валового внутреннего продукта и проживает 80 % населения страны.

В то же время на долю внутреннего водного транспорта в Российской Федерации приходится менее 1,5 % общего объема перевозок грузов и грузооборота всех видов транспорта, в то время как в Германии - 11 %, Нидерландах - 34 %, Франции - 10 % грузооборота при устойчивой тенденции роста речных перевозок, прежде всего грузов в контейнерах. При этом соотношение протяженности внутренних водных путей, железных и автомобильных дорог составляет в Европейской части России - 1 : 1 : 8, в Германии - 1 : 6 : 92, во Франции - 1 : 6 : 190 и в Нидерландах - 1 : 0,5 : 23 [5].

Максимальный объем речных перевозок был достигнут в конце 80-х гг. XX века, в 1989 г. он составлял более 582 млн. тонн. Позиция внутреннего водного транспорта в транспортной системе России за 1990 - 2017 гг. существенно ослабла. Объем перевозок грузов в 2017 г. составил 118,6 млн. тонн.

Основными факторами, определившими резкое снижение объемов речных перевозок в последнее десятилетие XX века, являются [6]:

- падение объемов производства и потребления промышленной и сельскохозяйственной продукции в период экономического спада российской экономики в

90-е г. XX века, в том числе резкий спад объемов промышленного и жилищного строительства, разрыв сложившихся производственно-хозяйственных связей, разрушение традиционных транспортных схем доставки грузов речным транспортом;

- снижение конкурентоспособности речных перевозок из-за ухудшения инфраструктуры внутренних водных путей, роста цен на топливо, оттока квалифицированных кадров из отрасли и др.;

- высокий износ речного транспортного флота, низкие объемы судостроения;

- низкая инвестиционная привлекательность;

- слабое использование потенциала внутренних водных путей для перевозок внешнеторговых грузов;

- более динамичное развитие наземных видов транспорта, а также ввод трубопроводов и "выпадение" речных маршрутов из логистических цепей доставки грузов.

Начиная с 2000 г. наметилась положительная динамика в развитии грузовых перевозок внутренним водным транспортом - с 2000 по 2008 г. объем перевозок увеличился в 1,5 раза и составил 151 млн. тонн.

Однако под влиянием мирового финансового кризиса и последовавшей за ним экономической рецессией произошло падение объемов речных перевозок в 2009 г. до 97 млн. тонн, что составило 64 % уровня 2008 г., а по сравнению с 1989 г. объемы речных перевозок снизились почти в 6 раз [5].

В 2018 г. объемы перевозок внутренним водным транспортом не превысили докризисного уровня, что свидетельствует о снижении конкурентоспособности этого вида транспорта и необходимости принятия эффективных управленческих решений по его модернизации.

Около 60 % в объеме речных перевозок составляют низкорентабельные грузы. Объем внешнеторговых грузов, перевозимых по внутренним водным путям Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации (нефтепродуктов, леса, металла, удобрений и других высокотарифицируемых грузов), составил в 2014 г. 30,9 млн. тонн, или 24,8 % общего объема перевозок, при этом грузы в контейнерах практически не перевозятся, а объем транзитных перевозок составляет 490,7 тыс. тонн [7].

Ослабление конкурентной позиции внутреннего водного транспорта во многом обусловлено снижением производственного потенциала отрасли.

За 1985 - 2018 гг. существенно ухудшились показатели, характеризующие качество судоходных условий на внутренних водных путях России.

Наличие лимитирующих участков на внутренних водных путях Единой глубоководной системы Европейской части Российской Федерации приводит к существенному снижению провозной способности флота из-за уменьшения загрузки судов,

ограничения скорости прохождения отдельных участков, значительных простоев в ожидании шлюзования [8]. Негативные последствия инфраструктурных ограничений приобрели особую остроту в навигацию 2014 г. и 2016 г. ввиду маловодья, что привело к невозможности сквозного судоходства по главной водной артерии страны. Резко снизилась эффективность использования крупнотоннажных судов ввиду низкой загрузки из-за ограничения глубин (до 50 % грузоподъемности) и длительных простоев (до 5 - 6 суток) в ожидании шлюзования [9]. В 2014 г. совокупные финансовые потери судоходных компаний, осуществляющих судоходство по внутренним водным путям Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации, составили 3 млрд. рублей, ожидаемые потери в 2015 г. оцениваются в 8 млрд. рублей.

Высокая стоимость постройки судов при относительно низкой рентабельности судоходного бизнеса (в среднем 4 - 5 %) вследствие совокупного влияния негативных факторов обуславливают длительные сроки окупаемости инвестиций в строительство грузового флота (более 12 лет) и пассажирского флота (более 25 лет).

Основные проблемы кадрового обеспечения внутреннего водного транспорта:

- дефицит работников определенных специальностей и рабочих профессий,
- относительно высокая текучесть кадров,
- низкая социальная защищенность работников в части уровня заработной платы и предоставления ведомственного жилья,
- старение и выбытие по возрасту опытных работников отраслевых организаций,
- отставание материальной базы (учебно-лабораторной, тренажерной) отраслевых образовательных учреждений от международных требований.

Таким образом, системными проблемами внутреннего водного транспорта России являются [10]:

- устойчивая негативная тенденция снижения роли в транспортной системе страны, резкое падение объемов перевозок;
- снижение производственного потенциала, в том числе ухудшение качественных параметров внутренних водных путей, технического состояния судоходных гидротехнических сооружений, неблагоприятный возрастной состав транспортного флота и портового оборудования;
- низкая инвестиционная привлекательность и конкурентоспособность предприятий данной отрасли речного транспорта;
- недостаточный уровень доступности и качества транспортных услуг;
- стабильное снижение объемов перевозок пассажиров внутренним водным транспортом;
- слабое использование потенциала внутренних водных путей для перевозок

внешнеторговых грузов и транзита.

В условиях ограниченной пропускной способности автомобильных и железных дорог наиболее полная реализации потенциальной пропускной способности внутренних водных путей, прежде всего Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации, могла бы стать существенным фактором снижения расходов на инфраструктуру, уменьшения транспортной составляющей в цене товаров и улучшения экологии регионов европейской части страны.

Развитие речных перевозок - важный фактор снижения совокупной экологической нагрузки транспортной отрасли, поскольку удельные показатели по выбросам углекислого газа на внутреннем водном транспорте составляют лишь 5 % выбросов на автомобильном и 20 % на железнодорожном транспорте, а уровень аварийности (в денежной оценке) ниже соответственно в 14 и 2 раза.

Стратегическими преимуществами внутреннего водного транспорта также являются [11]:

- низкая себестоимость перевозок массовых грузов,
- возможность перевозить крупногабаритные и тяжеловесные грузы,
- высокий уровень энергоэффективности,
- низкие издержки на развитие и содержание инфраструктуры пути,
- возможность экономии затрат на складирование грузов,
- способность доставлять грузы в районы, которые не доступны для других видов транспорта и др.

Так, удельный расход топлива при эксплуатации транспортных средств на внутреннем водном транспорте составляет соответственно 25 % и 53 % уровня этого показателя на автомобильном и железнодорожном транспорте. Соотношение удельных расходов бюджета (в руб/км) на содержание и развитие инфраструктуры внутренних водных путей и автомобильных дорог в среднем за последние 6 лет составляет по текущим затратам - 1 к 30, по капитальным - 1 к 12.

Реализация преимуществ внутреннего водного транспорта на основе комплекса мер, направленных на восстановление инфраструктуры внутренних водных путей, портов, обновление транспортного флота, мер государственной поддержки развития речных перевозок позволит обеспечить сбалансированность развития транспортной системы страны за счет разгрузки железнодорожной и автомобильной инфраструктуры в период пиковых нагрузок в навигационный период, переключения части грузопотоков массовых грузов с перегруженных участков автомобильных дорог, оптимизации транспортных схем доставки грузов, повышения доступности транспортных услуг в районах Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока, где внутренний водный транспорт является безальтернативным и

жизнеобеспечивающим, а также за счет роста транзитного потенциала [5].

1.2 Особенности сегментного учета и отчетности в отечественной и международной практике

В настоящее время в теории и практике бухгалтерского учета большое значение придается проблеме изучения и построения системы сегментного учета и отчетности коммерческих организаций.

Создание Положения по бухгалтерскому учету «Информация по сегментам» (ПБУ 12/2010), утвержденного приказом Минфина России от 08.11.2010 №143н [12], продемонстрировало актуальность представления дополнительной информации по сегментам деятельности организации для инвесторов и кредиторов. Данное положение по бухгалтерскому учету применяется организациями при составлении сводной и консолидированной бухгалтерской отчетности в случае наличия у нее дочерних и зависимых обществ, если на нее учредительными документами объединений юридических лиц, созданных на добровольных началах, возложено составление бухгалтерской отчетности. Применение ПБУ 12/2010 должно обеспечивать заинтересованных пользователей информацией, позволяющей лучше оценивать деятельность организации, перспективы развития, подверженность рискам и получения прибыли [13].

Согласно ПБУ 12/2010 [12], информация по сегментам – это информация о части деятельности организации:

а) которая способна приносить экономические выгоды и предполагающая соответствующие расходы (включая подразумеваемые выгоды и расходы от операций с другими сегментами);

б) результаты которой систематически анализируются лицами, наделенными в организации полномочиями по принятию решений в распределении ресурсов внутри организации и оценке этих результатов;

в) по которой могут быть сформированы финансовые показатели отдельно от показателей других частей деятельности организации.

Условиями выделения сегментов в зависимости от организационной и управленческой структуры организации могут быть:

а) производимая продукция, закупаемые товары, выполняемые работы, оказываемые услуги;

б) основные покупатели (заказчики) продукции, товаров, работ, услуг;

в) географические регионы, в которых осуществляется деятельность;

г) структурные подразделения организации;

д) специфичный характер отдельного направления деятельности;

е) ответственность конкретных лиц за результаты отдельного направления деятельности;

ж) обособленность информации, представляемой совету директоров организации и др.

Принцип выделения отчетных сегментов определяется каждой организацией индивидуально.

При сегментировании деятельности и определении количества и перечня отчетных сегментов организация учитывает следующие моменты.

1. Несколько сегментов могут быть объединены в один, при условии сходства характеристик их деятельности (характер продукции; процесс производства; покупатели и способы продажи; правовые условия).

2. Организация может использовать дополнительные условия при выделении сегментов: специфический характер деятельности, ответственность конкретных лиц за результаты деятельности, особый характер информации о деятельности сегмента, предоставляемой руководству компании.

3. Все выделенные сегменты с учетом приведенных выше правил подлежат проверке на соответствие критерию отчетного сегмента.

Сегмент признается отчетным, если выполняется хотя бы одно из перечисленных условий:

– выручка сегмента от продаж внешним и внутренним покупателям составляет не менее 10 % выручки всех (отчетных и не отчетных) сегментов;

– финансовый результат сегмента составляет не менее 10 % наибольшей из величин: суммарной прибыли прибыльных сегментов или суммарного убытка убыточных сегментов;

– активы сегмента составляют не менее 10 % активов всех сегментов.

Сегмент также может быть выделен в качестве отчетного, если он не удовлетворяет ни одному из перечисленных выше критериев, в одном из двух случаев:

– если информация по данному сегменту будет полезной заинтересованным пользователям;

– если на выделенные предварительно отчетные сегменты приходится менее 75 % выручки от продаж покупателям организации.

Если же на выделенные отчетные сегменты приходится менее 75 % выручки от продаж, организации необходимо признать отчетными один или несколько сегментов из числа не удовлетворяющих финансовым критериям (предварительно отмеченных как не отчетные).

В любом случае количество отчетных сегментов не может превышать десяти. Если после всех установленных процедур количество отчетных сегментов превышает 10,

организации необходимо рассмотреть возможность группировки выделенных сегментов, исходя из характера операций, правовых условий деятельности и прочих характеристик. Такая группировка осуществляется и в том случае, когда избыточное количество отчетных сегментов было выделено по критерию выручки (например, только 14 сегментов в совокупности дают 75 % выручки от продаж).

Сегменты, не признанные отчетными, также необходимо отражать в отчетности организации: для этого они объединяются в единый пул «прочие сегменты» и все финансовые показатели по ним показываются без детализации.

Важным моментом при формировании структуры отчетных и не отчетных сегментов является соблюдение требований к последовательности и сопоставимости отчетной информации.

Обязанности ведения сегментного планирования, учета и отчетности исполняет бухгалтер-аналитик. Информация формируется в сегментную отчетность [14].

После того, как состав отчетных сегментов определен, по ним должны раскрываться следующие типы информации: общая информация; информация о показателях; способы оценки показателей; сопоставление совокупных показателей отчетных сегментов с величиной соответствующих статей бухгалтерского баланса или отчета о финансовых результатах организации; иная информация [15].

В составе общей информации, в частности, раскрывается:

- описание основы выделения сегментов, признанных отчетными;
- случаи объединения сегментов;
- наименование вида (группы) продукции, товаров, работ, услуг, от продажи которых организация получает выручку в каждом из отчетных сегментов, а также в прочих сегментах.

В составе показателей раскрываются следующие данные:

- финансовый результат (прибыль или убыток) за отчетный период;
- общая величина активов на отчетную дату;
- общая величина обязательств на отчетную дату (если такие данные представляются полномочным лицам организации).

Кроме того, если внутри организации существует правило предоставления менеджерам на систематической основе приведенных ниже показателей (некоторых или всех), они также раскрываются в составе показателей в информации по каждому из сегментов:

- выручка от продаж покупателям (заказчикам) организации;
- подразумеваемая выручка от операций с другими сегментами;
- проценты (дивиденды) к получению;
- проценты к уплате;

- величина амортизационных отчислений по основным средствам и нематериальным активам;

- иные существенные доходы и расходы;

- налог на прибыль организаций.

При раскрытии финансовых показателей необходимо учитывать, что сегменты часто характеризуют внутреннюю структуру операций и многие показатели по ним в явном виде не выделяются (не являются прямыми, т.е. не могут быть прямо и непосредственно идентифицированы с соответствующим сегментом). В этом случае общие показатели, такие как выручка, расходы, активы и обязательства, распределяются между ними.

Способ распределения определяется организацией в зависимости от характера объектов учета, видов деятельности организации, степени обособленности отчетных сегментов. Организация должна последовательно применять основу распределения показателей между отчетными сегментами. Распределение необходимо в случае, когда организация на регулярной основе использует такие данные для анализа деятельности сегментов и принятия управленческих решений.

Для предоставления качественной отчетности по сегментам, как по российским, так и по международным стандартам, необходима отлаженная система бухгалтерского, управленческого и сегментного учета. В связи с этим важно подчеркнуть наличие связи между сегментом, центром ответственности и местом возникновения затрат. В экономической литературе встречается несколько определений данных терминов:

- Д. В. Лысенко центром ответственности называет элемент финансовой структуры предприятия, который выполняет хозяйственные операции в соответствии со своим бюджетом и обладает для этого необходимыми ресурсами [16];

- Г. Я. Остаева утверждает, что места возникновения затрат представляют собой структурные единицы предприятия, являющиеся причиной возникновения затрат, включая протекающие внутри них хозяйственные процессы [17].

Менеджеры центров ответственности не только несут ответственность за показатели деятельности, но и наделяются полномочиями для принятия управленческих решений. Объектом приложения усилий должны стать не только и не столько обособленный учет затрат и калькулирование себестоимости, а обязательно в комплексе с доходами предприятия. Таким образом, возникает необходимость в разработке методики определения финансового результата по сегментам на основе центров затрат.

В настоящее время выделяется несколько центров ответственности. Так, Ч.Т. Хорнгрен, Дж. Фостер выделили четыре основные группы центров ответственности:

- центры затрат – подотчетны только в области затрат;

- центры выручки – подотчетны только в выручке;

- центры прибыли – подотчетны в затратах и выручке;
- центры инвестиций – подотчетны в затратах, выручке и капиталовложениях [18].

Для определения финансового результата и оценки деятельности сегментных менеджеров возможно создание сегментов на базе центров затрат, исходя из условного дохода, рассчитанного посредством распределения выручки, сформированной в центре дохода (выручки). На практике, как правило, нескольким центрам затрат на предприятии соответствует один центр дохода (выручки). При этом следует учесть, что себестоимость работ или услуг сегментов предприятия известна и отражена в бухгалтерской и управленческой отчетности по центрам затрат. В качестве одного из перспективных вариантов базой распределения всего валового дохода предприятия по отдельным сегментам его деятельности предлагается использовать среднесписочную численность рабочих и служащих сегмента или фонд оплаты труда рабочих и служащих. В целях повышения социальной защищенности малооплачиваемых категорий сотрудников предлагается не учитывать в расчетах фонда оплаты труда руководителей и менеджеров сегмента.

Совершенствование системы сегментного учета в перспективе весьма актуально для предприятий и организаций со сложной организационной структурой, в связи с чем возникает необходимость в разработке отдельных регистров учета и форм отчетности, отражающих фактические показатели в сопоставлении с бюджетными показателями, и выделением отклонений [19].

В международной практике по вопросу сегментирования действует Международный стандарт финансовой отчетности (IFRS) 8 «Операционные сегменты» [20]. Данный стандарт признает только один вид сегментов – операционный. В отличие от российского ПБУ, географические регионы не рассматриваются в качестве основы выделения сегментов, однако географические районы производства и продаж учитываются, наряду с другими признаками, при выделении операционных сегментов.

Согласно МСФО (IFRS) 8 [20], операционный сегмент – это компонент организации:

- а) осуществляющий деятельность, от которой он может получать выручку и на которую нести расходы (включая выручку и расходы, связанные с операциями с другими компонентами той же организации);
- б) результаты операционной деятельности которого регулярно анализируются руководством организации, принимающим операционные решения, для того, чтобы принять решения о распределении ресурсов сегменту и оценить результаты его деятельности;
- в) в отношении которого имеется отдельная финансовая информация.

Нужно отметить, что не каждая часть организации является операционным сегментом или его частью.

Отчетным признается каждый операционный сегмент, который был выделен или

является результатом объединения двух или более таких сегментов, а также превышает количественные пороговые значения, одинаковые с приведенными в ПБУ 12/2010 [12].

Исключение, как и в российской практике, делается в том случае, если совокупная выручка от внешних покупателей по всем отчетным сегментам менее 75 % общей выручки компании, либо если руководство организации считает необходимым отдельное раскрытие информации по данному сегменту.

Информация о других видах деятельности и операционных сегментах, которые не являются отчетными, должна быть объединена и раскрыта в категории "все прочие сегменты". Источники выручки, включенной в категорию "все прочие сегменты", должны быть описаны.

Принцип агрегирования двух и более операционных сегментов также совпадает с указаниями по данному вопросу ПБУ 12/2010 [12]: они могут быть объединены в единый сегмент, если имеют схожие экономические характеристики, а также схожи по:

- характеру продукции и услуг;
- характеру процессов производства;
- типу или классу покупателей продукции и услуг;
- методам, используемым для распространения продукции или оказания услуг;
- характеру регулирующей среды, например, банковская деятельность, страхование или коммунальное обслуживание (если применимо).

Помимо всего обозначенного выше, по каждому отчетному сегменту нужно раскрывать показатели прибыли (убытка), общую сумму активов, обязательств и базу оценки, а также сверки суммарных величин выручки сегментов, отчетной прибыли или убытка сегментов, активов сегментов, обязательств сегментов и прочих существенных статей сегментов с соответствующими показателями организации.

Изучив положения отечественного и международного стандартов, можно сказать, что современный российский стандарт ПБУ 12/2010 [12] в полной мере учитывает требования МСФО (IFRS) 8, а также дополняет их и расширяет перечень критериев выделения сегментов.

1.3 Сегментная отчетность: назначение, виды, методы и порядок формирования, пользователи, нормативная база

Под сегментной отчетностью понимается отчетность предприятия, сформированная по отдельным сегментам деятельности. Такая отчетность позволяет увеличивать прибыль отдельных групп предприятия, а также диверсифицировать риски. Следовательно, основное предназначение сегментной отчетности – отражение диверсификации деятельности [21].

Назначение сегментной отчетности раскрывается в основных задачах, которые она эффективно решает [22]:

- предоставление полной информации внутренним пользователям для анализа и оценки рационального использования ресурсов;

- контроль за движением всех средств коммерческой организации и их планирование.

Основная цель составления сегментной отчетности на предприятии заключается в выявлении значимости отдельных отраслей и направлений в деятельности организации и развитии наиболее приоритетных из них, а также в принятии обоснованных управленческих решений, касающихся отдельного сегмента, в размещении активов в регионах с наибольшей привлекательностью, в формировании и предоставлении более полной и точной информации о финансовых результатах отдельных групп [23].

Сегментная отчетность делится на внешнюю и внутреннюю [24]:

- а) внешняя – часть отчетности предприятия, которая составляется по отчетным сегментам и раскрывающая о них финансовую информацию с целью обеспечения заинтересованных пользователей необходимыми данными для принятия оптимальных управленческих решений в части производственного предприятия, а также составления прогноза ее будущих результатов, а также изменения обязательств и активов;

- б) внутренняя – эта часть внутренней отчетности, которая составляется по сегментам бизнеса или по основным направлениям деятельности.

Отсутствие единой методики составления сегментной отчетности – одна из основных проблем бухгалтеров и экономистов в РФ, т. к. в стране недостаточно накоплен опыт применения Международных стандартов финансовой отчетности. Формирование методики позволит решить множество проблем, таких как определение основных сегментных показателей, которыми можно руководствоваться при принятии решений, формирование учетной политики, содержащей информацию о раскрытии информации по сегментам, анализ данных по отдельным сегментам и т. д. [25].

Этапы формирования сегментной отчетности:

1. Идентификация сегментов организации.
2. Выделение отчетных сегментов.
3. Определение приоритетных сегментов.
4. Фиксация результатов выделения сегментов в учетной политике организации.
5. Определение показателей, которые отражаются в сегментной отчетности.
6. Оценка деятельности центров ответственности.

Для оценки деятельности отдельного центра ответственности применяются как финансовые (более распространенные), так и нефинансовые способы. К финансовым целесообразно отнести следующие показатели:

- рентабельность активов;
- остаточная прибыль;
- экономическая добавленная стоимость (управляемая прибыль).

Нефинансовые показатели:

- производительность труда;
- уровень обслуживания;
- качество продукции;
- уровень удовлетворенности покупателей;
- и др.

При составлении бухгалтерской сегментной отчетности для внешних пользователей выделяется первичная и вторичная информация по сегментам.

Деление на первичную и вторичную информацию по отчетным сегментам производится, исходя из преобладающих источников и характера имеющихся рисков и полученных прибылей организации, которые выявляются на основе организационной и управленческой структуры организации, а также системы внутренней отчетности.

Если риски и прибыли организации определяются главным образом различиями в географических регионах деятельности, то первичной признается информация по географическим сегментам, а вторичной - по операционным сегментам.

Если риски и прибыли организации определяются главным образом различиями в производимых товарах, работах и услугах, либо в равной мере различиями в производстве товаров, работ, услуг и различиями в географических регионах деятельности, то первичной признается информация по операционным сегментам, а вторичной - по географическим сегментам.

В состав первичной информации по отчетному сегменту входят следующие показатели:

- общая выручка, в т.ч. полученная от продажи внешним покупателям от операций с другими сегментами;
- финансовый результат (прибыль или убыток);
- общая балансовая величина актива;
- общая величина обязательств;
- общая величина капитальных вложений в основные средства и нематериальные активы;
- общая величина амортизационных отчислений по основным средствам и нематериальным активам;
- совокупная доля чистой прибыли (убытка) зависимых и дочерних обществ, совместной деятельности, а также общая величина вложений в эти зависимые общества и

совместную деятельность.

Если первичной информацией признается информация по операционным сегментам, то в состав вторичной информации по географическим сегментам в бухгалтерской отчетности представляются следующие показатели:

- величина выручки от продажи внешним покупателям в разрезе географических регионов, выделенных по местам расположения рынков сбыта (не менее 10 % общей выручки организации);

- балансовая величина активов отчетного сегмента по местам расположения активов (не менее 10 % величины активов всех географических сегментов);

- величина капитальных вложений в основные средства и нематериальные активы по местам расположения активов (не менее 10 % величины активов всех географических сегментов).

На основе бухгалтерской отчетности без ее специальной подготовки заинтересованный пользователь не может выделить информацию по производству конкретного вида продукции либо информацию по деятельности организации в том или ином географическом регионе, т.е. когда информация обобщенная, а не сегментированная.

ПБУ 12/2010 [12] устанавливает правила формирования и представления в составе бухгалтерской отчетности информации по отдельным сегментам, которая позволяет заинтересованным пользователям лучше оценить деятельность организации, перспективы развития, подверженность рискам и получение прибыли.

В отличие от отчетности по сегментам, предназначенной для внешних пользователей, а потому являющейся открытой, сегментная отчетность, составляемая для внутренних пользователей, - это закрытая информация.

Первым шагом на пути создания внутренней отчетности по сегментам является разделение организации на отдельные центры ответственности. Решение о том, каким центром ответственности считать то или иное структурное подразделение организации, принимается администрацией организации самостоятельно и имеет серьезные последствия. От этого решения зависят подходы к оценке деятельности подразделений организации, возможности применения трансфертного ценообразования и, главное, построение всей системы сегментной отчетности.

В управленческом учете выделяют 4 типа центров ответственности: центр затрат, центр доходов, центр прибыли и центр инвестиций [26].

Руководитель центра затрат обладает наименьшими управленческими полномочиями и, как следствие, несет наименьшую ответственность за полученные результаты. Центр затрат - сегмент предприятия, чей руководитель отвечает лишь за произведенные затраты. В этом случае система сегментного учета нацелена лишь на измерение и фиксацию затрат на

входе в центр ответственности. Результаты деятельности центра на выходе (объем произведенной продукции, оказанных услуг, выполненных работ) не учитываются, поскольку в ряде случаев измерить эти результаты либо невозможно, либо не нужно.

Другими словами, центром затрат будет структурное подразделение организации, в котором можно организовать нормирование, планирование и учет издержек производства с целью наблюдения, контроля и управления затратами производственных ресурсов, а также оценки их использования.

Размер центра затрат может быть различным - достаточно большим (завод или администрация крупной фирмы) и малым (рабочее место). Степень детализации центров затрат зависит от целей и задач, поставленных руководством перед менеджером по контролю затрат, закрепленных за центром ответственности. Как правило, чем больше размер центра затрат, тем выше степень ответственности.

Центры затрат могут работать в двух направлениях. Согласно принципу эффективности, оптимальным будет решение, которое позволит:

- 1) получить максимальный результат при определенном заданном уровне вложений или
- 2) довести до минимума вложения, необходимые для достижения заданного результата.

Обязательным условием планирования и оценки деятельности любого центра ответственности, в том числе и центра затрат, является разделение его издержек на 2 категории - контролируемые и неконтролируемые. Контролируемые затраты подвержены влиянию менеджера на центры ответственности, на неконтролируемые он воздействовать не может. Работа менеджера оценивается по его способности управлять контролируемыми затратами.

Центр доходов - это сегмент, руководитель, которого отвечает за получение доходов, но не несет ответственности за издержки (отдел оптовых продаж торговой организации или отдел распространения в издательстве). Деятельность руководителей подобных подразделений обычно оценивается по заработанным ими доходам, поэтому задача управленческого учета в этом случае заключается в фиксации результатов деятельности центра ответственности на выходе. Это, однако, не означает, что в подразделении отсутствуют расходы. Любой центр доходов, даже самый малый, несет затраты, администрация организации по каким-либо причинам принимает решение не возлагать на менеджера ответственность за затраты его подразделения. Руководители центров доходов, как и центров затрат, могут отвечать за достижение нефинансовых целей, например, за обеспечение возможности конкурировать лишь не тех рынках, где их организация занимает лидирующие позиции по продажам.

Однако С. А. Самусенко считает: «С практической точки зрения трудно представить такой центр ответственности, полномочия руководителя которого были бы сосредоточены исключительно на контроле за доходами, при этом расходы центра исключались бы из зоны ответственности» [27].

Как свидетельствует практика, центры затрат и центры доходов - это самые распространенные центры ответственности в российских организациях. Однако, чтобы выжить в конкурентной среде, недостаточно только управлять затратами, нужно получать прибыль, а прибыль не является целью деятельности центров затрат и доходов, поэтому на предприятиях кроме них необходимы центры прибыли и инвестиций.

Центр прибыли - это сегмент, руководитель которого отвечает одновременно как за затраты, так и за доходы своего подразделения [28]. Менеджер центра прибыли принимает решения по количеству потребляемых ресурсов и размеру ожидаемой выручки. Критерием оценки деятельности такого центра ответственности служит размер полученной прибыли. Поэтому управленческий учет должен предоставить информацию о стоимости издержек на входе в центр ответственности, о затратах внутри этого центра, а также о конечных результатах деятельности на выходе. Прибыль структурных подразделений может рассчитываться по-разному: иногда в расчетах участвуют лишь прямые затраты, иногда включаются полностью или частично косвенные затраты.

Цель центра прибыли - получение максимальной прибыли путем оптимального сочетания параметров вкладываемых ресурсов, объема выпускаемой продукции и цены. Менеджеры центров прибыли, в отличие от руководителей центров затрат, не заинтересованы в снижении качества продукции, так как это сократит их доходы, а, следовательно, и прибыли.

В том случае, когда в организации несколько центров прибыли, их интересы могут сталкиваться.

Менеджеры центров прибыли могут нести ответственность за достижение определенных нефинансовых результатов, таких как доля рынка, уровень удовлетворенности потребителя и др.

При всех своих достоинствах центры прибыли объективно не заинтересованы в рачительном использовании выделенных им инвестиций. Этому недостатка лишены центры инвестиций - сегменты предприятия, чьи менеджеры не только контролируют затраты и доходы своих подразделений, но и следят за эффективностью использования инвестированных в них средств.

Руководители центров инвестиций в сравнении с руководителями трех других центров ответственности обладают самыми широкими полномочиями и, следовательно, несут большую ответственность за принимаемые решения. В частности, им делегировано

право самостоятельно принимать решения по проблемам инвестирования, т.е. распределять выделенные администрацией предприятия средства по отдельным проектам.

Система законодательного обеспечения учета по сегментам неразрывно связана со всей системой законодательного регулирования бухгалтерского учета и отчетности.

Определенную роль в становлении сегментного учета как экономической категории сыграла сложившаяся четырехуровневая система нормативного регулирования бухгалтерского учета [29].

Первый уровень общегосударственного регулирования учетной системы – указы Президента страны, постановления Правительства, законодательные акты. В области бухгалтерского учета он представлен Федеральным законом «О бухгалтерском учете» [30]. Предназначение основного стандарта оправдалось установлением минимально необходимых требований к учету и отчетности. При этом объектом регулирования стали не все составляющие учета, а его официальная часть, которая формирует информацию для внешней среды.

К документам второго уровня относятся Положения по бухгалтерскому учету, регулирующие вопросы бухгалтерского учета и отчетности по формированию учетной политики; оценки активов, доходов и расходов; формам и содержанию отчетности; принципам формирования отчетности и т. д.

Документы третьего уровня являются методическими и содержат конкретные указания к ведению учета и составлению отчетности. Это План счетов бухгалтерского учета и Инструкция к его применению [31], Положение о правилах осуществления перевода денежных средств в РФ [32], Положение о порядке организации кассовых операций, прочие методические рекомендации и указания.

Четвертый уровень нормативного регулирования включает документы организационного характера, в которых отражаются: учетная политика организации, формы и методы ведения учета и составления отчетности, рабочий план счетов, графики документооборота, методы оценки имущества, система автоматизации учета и др.

Законодательное регулирование создало предпосылки для обязательного ведения сегментного учета и формирования ряда сегментных показателей в официальной бухгалтерской отчетности посредством ПБУ 12/2010 «Информация по сегментам» [12].

Существующее нормативное регулирование бухгалтерского учета в России направлено на регулирование прежде всего подсистемы финансового учета. Цели и задачи управленческого учета диктуют необходимость трактовки учетных норм с экономической точки зрения, которая направлена на отслеживание и измерение аналитического финансового результата, увеличение прибыльности и рентабельности деятельности.

Таким образом, противоречия между стандартом Положение по ведению

бухгалтерского учета и отчетности в РФ, дающего на откуп экономическим субъектам ведение аналитического учета дохода и расходов, и стандартом ПБУ 12/2010 [12], обязывающего ведение детального учета по сегментам, ограничивают возможности ведения в целом управленческого учета в организации. А это, в свою очередь, неизбежно приведет к противоречию между содержанием документов четвертого уровня, регулирующих ведение управленческой бухгалтерии, и документами, регулирующими систему бухгалтерского учета на уровне государства.

В связи с этим прослеживается вероятность официального признания деления системы бухгалтерского учета на финансовый и управленческий (в части сегментного учета) на уровне закона. Возникает необходимость законодательно закрепить за организациями возможность ведения управленческого учета, отвечающего целям управления, т. е. основанным на экономической трактовке учета, без оговорок о том, что документы четвертого уровня, регулирующие систему управленческого учета в организации, не должны противоречить документам трех предыдущих уровней. Законодательство в области ведения бухгалтерского учета должно предоставлять право на ведение сегментного учета.

Отсутствие методических разработок и конкретного инструментария подготовки отчетов приводит к затруднениям в раскрытии информации по сегментам.

1.4 Методическое обеспечение сегментного анализа на предприятиях речного транспорта

В большинстве исследований по экономическому анализу сегментарная отчетность сама по себе представлена как вид анализа финансовой отчетности. Тем не менее, информация по сегментам служит важной информационной базой, по данным которой при использовании различных способов и приемов анализа можно оценивать деятельность отдельных сегментов и организаций речного транспорта в целом [33].

Возможность достижения организацией речного транспорта поставленных стратегических целей устойчивого развития во многом зависит от принимаемых управленческих решений, которые в свою очередь основываются на результатах анализа деятельности сегментов [34].

При проведении сегментного анализа можно выделить следующие этапы:

1. Подготовительный этап:

- определяются цели и задачи сегментного анализа,
- формируется система ключевых показателей, которые будут использованы в аналитических расчетах,
- производится выбор способов и методов исследования,

- собирается и обрабатывается информация по сегментам деятельности.

2. Основной этап:

- аналитическая обработка данных сегментной отчетности,
- представление информации путем составления таблиц, графиков и т. п.,
- установление основных факторов, влияющих на исследуемые показатели.

3. Завершающий этап:

- интерпретация полученных результатов,
- формирование необходимых выводов, которые впоследствии будут положены в основу принимаемых управленческих решений.

Основным источником информационного обеспечения сегментного анализа являются данные бухгалтерской отчетности. В большинстве случаев формируемая отчетность не содержит детализации по сегментам. В связи с этим напрашивается вывод о необходимости доработки бухгалтерской отчетности либо создании новых форм внутренней отчетности организаций, что позволит раскрыть особенности деятельности.

Цель сегментного анализа можно определить так: аналитическое обоснование вариантов функционирования организации речного транспорта на ближайшую перспективу для повышения эффективности деятельности за счет максимальной отдачи имеющихся ресурсов [35].

Задачами сегментного анализа являются:

- оценка количественных критериев признания сегментов;
- предоставление аналитической информации для пользователей о доходах, расходах, финансовых результатах сегментов;
- представление аналитической информации об эффективности, рентабельности деятельности исследуемых сегментов и изменениях за определенные периоды времени;
- представление сравнительной аналитической информации по сегментам, выявление рейтинга и приоритетных сегментов;
- анализ влияния показателей деятельности сегментов на результативные показатели организации в целом;
- оценка различных рисков деятельности сегментов и прогнозирование будущих результатов деятельности сегментов и организации в целом [36].

Анализ отчетной информации в разрезе сегментов деятельности организации проводится на основе учетно-отчетных данных о доходах от продаж, расходах, финансовом результате, балансовой стоимости активов, начисленной амортизации по основным средствам и нематериальным активам, обязательствам отдельных сегментов. Однако большинство российских предприятий не публикуют данные по своим сегментам, считая это конфиденциальной информацией. Поэтому основным показателем для сегментного анализа

является учетный показатель выручки от продаж. Остальные показатели сложно распределить между сегментами, поэтому согласно МСФО, лучше указать их нераспределенными.

Ключевыми показателями могут выступать:

- абсолютные показатели доходов и расходов, финансовых результатов сегмента организации;
- доли показателей сегментов в общих суммах показателей организации;
- рентабельность сегментов и ее изменение;
- удельный вес активов сегмента в общей сумме активов организации и распределенных между сегментами активов;
- аналогичные показатели по обязательствам, капитальным вложениям, амортизационным отчислениям по основным средствам и нематериальным активам;
- оборачиваемость активов сегмента;
- рентабельность активов сегмента.

Анализ сегментной отчетности можно провести по двум направлениям:

- влияние каждого сегмента на совокупные финансовые показатели всех сегментов – вертикальный анализ,
- тенденции изменения показателей, характеризующих отдельный сегмент деятельности – горизонтальный анализ [37].

Сегментный анализ является составной частью управленческого анализа и представляет собой сочетание классического экономического анализа, ключевым моментом которого является последовательное разложение, расчленение исследуемого объекта и влияющих на него факторов, и маржинального подхода, предполагающего разделение затрат на переменные и постоянные и определение маржинального дохода. В этом заключается его специфика.

Существует два способа определения маржинального дохода [38]:

1. Простой одноступенчатый расчет:

$$\text{МД} = \text{В} - \text{V}, \tag{1}$$

где В – выручка от продаж;

V – переменные затраты.

При этом постоянные затраты на сегменты не относятся и вычитаются из суммы маржинальных доходов, полученных всеми сегментами.

2. Двухступенчатый способ: выделяются специальные (прямые) и общие (косвенные) постоянные затраты.

Специальные постоянные затраты прямо относятся на конкретные сегменты, а общие постоянные затраты рассматриваются как затраты, возникающие на более высоком уровне (организации в целом), и на сегменты не относятся:

$$\text{МД} = \text{В} - \text{V} - \text{SF}, \quad (2)$$

где В – выручка от продаж;

V – переменные затраты;

SF – специальные постоянные затраты.

Для внешних пользователей сегментной отчетности цель ее анализа - определить, в какой сегмент выгоднее инвестировать денежные средства. Для этого используются показатели рентабельности, оборачиваемости и др., рассчитываемые по каждому сегменту.

Методы, применяемые при анализе сегментной отчетности:

- горизонтальный анализ (оцениваются изменения основных показателей отчетного сегмента, темпы роста);

- вертикальный анализ (определяется доля (вклад) каждого сегмента в общий результат деятельности организации);

- сравнение показателей сегментов;

- метод аналитических коэффициентов (расчет тех же показателей, что и в целом по организации - рентабельности, оборачиваемости, ликвидности и др. каждого сегмента)

- рейтинговая оценка сегментов (с целью принятия управленческих решений по каждому сегменту и в целом по организации).

К принципам, лежащим в основе сегментного анализа можно отнести [35]:

- системный подход, в соответствии с которым организация рассматривается как сложная система, действующая в среде открытых систем и состоящая из ряда подсистем;

- принцип комплексного анализа всех составляющих подсистем (подразделений) организации;

- динамический принцип и принцип сравнительного анализа;

- принцип учета специфики организации (отраслевой и региональный).

2 Бухгалтерский учет и формирование сегментной отчетности АО "Лесосибирский порт"

2.1 Диагностика проблем функционирования и развития АО "Лесосибирский порт"

Период деятельности АО «Лесосибирский порт» в отрасли составляет 42 года.

Основным видом деятельности является транспортная обработка контейнеров (код ОКВЭД 52.24.1), а также: производство погрузочно-разгрузочных работ (ПРР), добыча и поставка нерудных строительных материалов (НСМ), перевозка грузов для предприятий Красноярского края.

Вспомогательные подразделения предприятия выполняют работы по ремонту судов, перегрузочной техники и грузового транспорта, снабжению теплом, водой, ведут строительство и ремонт, как для собственных нужд, так и для сторонних клиентов.

Проектная мощность порта составляет 11,5 тыс. тонн в сутки, при продолжительности навигации 160-180 суток. Годовая мощность составляет 1 840 тыс. тонн, при этом загрузка предприятия составляет менее 50 %. Основной причиной низкой загруженности является неостребованность в полном объеме мощностей предприятия, сокращение спроса на продукцию НСМ.

Навигация 2018 г. закончилась с небольшим уменьшением объемов перевозок и переработки грузов по сравнению с объемами 2017 г.

За последние три года объем переработки грузов составил: за 2016 г. – 1 895,1 тыс. тонн, за 2017 г. – 2 067,6 тыс. тонн, за 2018 г. – 1 995,9 тыс. тонн. Из-за износа перегрузочной техники, высокой стоимости и отсутствия запасных частей возникали сложности при производстве погрузо-разгрузочных работ.

АО «Лесосибирский порт» является крупным предприятием по переработке грузов с воды на железную дорогу и с железной дороги на воду, его доля на среднеенисейском участке водных путей составляет порядка 40 %. Основным конкурентом на рынке погрузочно-разгрузочных работ (ПРР) является АО «Красноярский речной порт».

В качестве основных факторов, влияющих как на состояние отрасли в целом, так и на деятельность предприятия, можно указать: низкий спрос на услуги портов, сокращение объема перевозок в северном направлении.

В связи с намечающимися тенденциями развития нижнего Приангарья, общие тенденции развития порта и отрасли оцениваются как умеренно оптимистичные.

Для того чтобы выявить проблемы функционирования и развития АО «Лесосибирский порт», нужно провести диагностику финансово-хозяйственной деятельности организации.

Оценить финансовое состояние позволит экспресс-анализ – отбор небольшого числа

наиболее существенных, несложных в расчете показателей и отслеживании их динамики.

Этот метод позволяет дать оперативную оценку. Поэтому в процессе управления текущей деятельностью предприятий большая роль отводится экспресс-анализу [39].

Сначала проанализируем основные показатели работы АО «Лесосибирский порт» за 2017-2018 гг. [40] (таблица 1).

Таблица 1 - Основные показатели работы АО «Лесосибирский порт» за 2017-2018 гг.

Наименование показателей	2017 г. отчет	2018 г.		% выполнения
		план	факт	
1 Объем ПРР, тыс. тонн	2 067,6	1 999,2	1 995,9	99,8
2 Объем перевозок, тыс. тонн	338,6	294	309,5	105,3
3 Инвестиции (ввод в эксплуатацию), тыс. руб.	25 336,3	28 444,1	21 670,9	76,2
4 Средняя численность, чел.	580	567	557	98,2
5 ФЗП, тыс. руб.	300 418,7	300 247,5	300 672,2	100,1
6 Чистая прибыль, тыс. руб.	162 779,5	54 872,3	129 375,1	235,8

В 2018 г. по сравнению с 2017 г. произошли следующие изменения:

- объем погрузо-разгрузочных работ уменьшился почти на 4 %;
- объем перевозок на 9 %, при этом % выполнения плана составил 105,3;
- чистая прибыль уменьшилась на 20,5 %, однако, фактический показатель превысил плановое значение в 2,4 раза;
- произошло сокращение средней списочной численности работников Общества на 23 штатные единицы, что превысило плановое значение на 10, причем ФЗП незначительно увеличился.

Для удобства расчета показателей составим агрегированный аналитический баланс [41] АО «Лесосибирский порт» за 2018 г. (таблица 2).

Таблица 2 – Агрегированный аналитический баланс АО «Лесосибирский порт» в 2018 г.

Тыс. руб.

Актив			Пассив		
показатель	конец года	начало года	показатель	конец года	начало года
I Внеоборотные активы (ВА)	121 377	122 408	III Капитал и резервы (ИСС)	936 165	830 450
II Оборотные активы (ТА)	848 732	745 342	IV Долгосрочные обязательства (ДЗС)	-	9 863
В т.ч.			V Краткосрочные обязательства (КСО)	33 944	27 437
Запасы и затраты (ЗЗ)	45 499	50 274	В т.ч.		
Дебиторская задолженность (Дб)	98 765	100 254	Краткосрочные кредиты и займы (ККЗ)	-	-
Денежные средства (ДС)	704 468	594 814	Кредиторская задолженность (КрЗ)	33 944	27 437
Валюта баланса (В)	970 109	867 750	Валюта баланса (В)	970 109	867 750

Этап А. Оценка экономического потенциала предприятия.

1. Экспресс-анализ начинается с выявления «больных» статей финансовой отчетности:

- 1) статья «Убытки» отсутствует;
- 2) просроченная дебиторская задолженность (таблица 3).

3) данные о просроченных векселях отсутствуют;

4) за 2017-2018 гг. операции, связанные с получением кредитов и займов, не производились. Следовательно, отсутствуют кредиты и займы, не погашенные в срок.

Таблица 3 - Просроченная дебиторская задолженность АО «Лесосибирский порт»

Тыс. руб.

Наименование показателя	На 31.12.2018 г.		На 31.12.2017 г.		На 31.12.2016 г.	
	учтенная по условиям договора	балансовая стоимость	учтенная по условиям договора	балансовая стоимость	учтенная по условиям договора	балансовая стоимость
Всего	37 709	21 952	57 956	33 354	103 259	67 250
в том числе:						
расчеты с покупателями и заказчиками	34 816	20 596	56 421	32 671	80 807	44 798
расчеты с поставщиками и подрядчиками	587	102	762	320	1 104	1 104
расчеты с прочими дебиторами	2 306	1 254	773	363	21 348	21 348

Просроченная кредиторская задолженность приведена в таблице 4. Данные за 2017-2018 гг. отсутствуют.

Таблица 4 - Просроченная кредиторская задолженность АО «Лесосибирский порт»

Тыс. руб.

Наименование показателя	На 31.12.2016 г.	На 31.12.2015 г.	На 31.12.2014 г.
Всего	1 831	393	12
в том числе:			
расчеты с поставщиками и подрядчиками	69	393	12
расчеты с покупателями и заказчиками	844	-	-
расчеты с прочими кредиторами	918	-	-

Вывод: большие суммы просроченной дебиторской задолженности при отсутствии убыточности и относительно небольшой просроченной кредиторской задолженности могут говорить об упущенной выгоде предприятия и сбоях в платежно-расчетной дисциплине, причем просроченная дебиторская задолженность имеет тенденцию к сокращению.

2. Оценка имущественного положения за 2017-2018 гг.:

1) величина основных средств на 31 декабря 2017 г. составляла 120 254 тыс. руб., их доля в общей сумме активов = $120\,254 \text{ тыс. руб.} / 867\,750 \text{ тыс. руб.} * 100 \% = 13,9 \%$;

величина основных средств на 31 декабря 2018 г. составляла 117 459 тыс. руб., их доля в общей сумме активов = $117\,459 \text{ тыс. руб.} / 970\,109 \text{ тыс. руб.} * 100 \% = 12,1 \%$;

2) коэффициент износа основных средств на 31.12.2017 г.:

$$K_{\text{Иос}} = \frac{\text{Сумма накопленной амортизации}}{\text{Первоначальная стоимость ОС}} = \frac{187\,491}{307\,628} = 0,61.$$

коэффициент износа основных средств на 31.12.2018 г.:

$$K_{\text{Иос}} = \frac{211\,396}{316\,082} = 0,67.$$

Износ основных фондов повысился, причем произошло существенное движение основных средств (приложение Г).

3) общая сумма хозяйственных средств, находящихся в распоряжении предприятия увеличилась:

на 31.12.2017 г. = 867 750 тыс. руб., на 31.12.2018 г. – 970 109 тыс. руб.;

3. Оценка финансового положения:

1) Коэффициент автономии на 31.12.2017 г.:

$$K_A = \frac{\text{Собственный капитал и резервы}}{\text{Суммарные активы}} = \frac{\text{ИСС}}{\text{В}} = \frac{830\,450}{867\,750} = 0,96.$$

Коэффициент автономии на 31.12.2018 г.:

$$K_A = \frac{936\,165}{970\,109} = 0,97.$$

Значение осталось почти на прежнем уровне, все обязательства могут быть покрыты собственными средствами.

2) коэффициент покрытия в 2017 г. - 27,17, в 2018 г. – 25.

$$K_{\text{п}} = \frac{\text{Текущие активы}}{\text{Краткосрочные обязательства}} = \frac{745\,342}{27\,437} = 27,17.$$

$$K_{\text{п}} = \frac{848\,732}{33\,944} = 25.$$

Значение более 3 характеризует способность предприятия в полном объеме выполнить все обязательства, однако, за последние два года показатель снизился;

3) коэффициент обеспеченности собственными средствами на 31.12.2017 г.:

$$K = \frac{\text{Собственные источники формирования оборотных средств}}{\text{Текущие активы}} = \frac{\text{ИСС-ВА}}{\text{ТА}} = \frac{830\,450-122\,408}{745\,342} = 0,95,$$

коэффициент обеспеченности собственными средствами на 31.12.2018 г.:

$$K = \frac{936\,165-121\,377}{848\,732} = 0,96.$$

Т. к. значение коэффициента $> 0,1$, можно говорить об удовлетворительности структуры баланса и финансовой устойчивости предприятия;

4) доля долгосрочных заемных средств в общей сумме источников на 31.12.2017 г. = 1,2 %, на 31.12.2018 г. = 0 %.

Можно говорить о низкой зависимости от долгосрочного заемного капитала;

5) коэффициент покрытия запасов на 31.12.2017 г.:

$$K = \frac{\text{Собственные источники формирования оборотных средств}}{\text{Запасы и затраты}} = \frac{\text{ИСС-ВА}}{33} = \frac{830\,450 - 122\,408}{50\,274} = 14,08,$$

коэффициент покрытия запасов на 31.12.2018 г.:

$$K = \frac{936\,165 - 121\,377}{45\,499} = 17,91.$$

Значение его > 1 указывает на излишек собственных средств, который имеет тенденцию к повышению.

Этап Б. Оценка результативности финансово-хозяйственной деятельности.

1. Оценка прибыльности:

1) чистая прибыль уменьшилась: в 2017 г. составила 162 774 тыс. руб., в 2018 г. – 129 375 тыс. руб.;

2) общая рентабельность сократилась: в 2017 г. – 25,9 %, в 2018 г. – 17,8 %;

чистая рентабельность в 2017 г. – 20,5 %, в 2018 г. – 14,1 %

3) общая рентабельность основной деятельности в 2017 г. – 24,2 %, в 2018 г. – 16,8 %.

2. Оценка эффективности использования экономического потенциала:

1) общая рентабельность перманентного капитала в 2017 г. – 21,5 %, 2018 г. – 23,2 %;

чистая рентабельность перманентного капитала в 2017 г. – 21,4 %, 2018 г. – 14,6 %.

2) общая рентабельность собственного капитала в 2017 г. – 27,5 %, 2018 г. – 18,5 %;

чистая рентабельность собственного капитала в 2017 г. – 21,7 %, 2018 г. – 14,6 %.

3. Оценка динамичности:

1) сравнительные темпы роста выручки, прибыли и авансированного капитала - «Золотое правило экономики» (таблица 5):

Таблица 5 – Соотношение темпов роста активов, выручки от реализации и прибыли

Показатель	2017 г.	2018 г.
Темп роста выручки	$\frac{823\,213}{738\,658} * 100\% = 111\%$	$\frac{762\,008}{823\,213} * 100\% = 93\%$
Темп роста прибыли от продаж	$\frac{141\,403}{128\,508} * 100\% = 110\%$	$\frac{95\,937}{141\,403} * 100\% = 68\%$
Темп роста среднегодового авансированного капитала	$\frac{793\,129}{63\,8475,5} * 100\% = 124\%$	$\frac{918\,929,5}{793\,129} * 100\% = 116\%$
Выполнение условий	$100\% <^a \text{Тр } \overline{AK} <^b \text{Тр } B <^b \text{Тр } \overline{BP}$	$100\% <^a \text{Тр } \overline{AK} <^b \text{Тр } B <^b \text{Тр } \overline{BP}$

Выполняется только условие а, значит, растет экономический потенциал, но нельзя сделать вывод об эффективности использования ресурсов и эффективности функционирования предприятия;

2) коэффициент оборачиваемости активов

$$\text{В } 2017 \text{ г.: } K = \frac{\text{Выручка}}{\text{Средняя величина активов}} = \frac{\text{Ф.№ 2, стр. 2110}}{\text{Ф.№ 1, стр. 1600 (средн.)}} = \frac{823\,213}{793\,129} = 1,04 \text{ об.}$$

Оборачиваемость в днях – 351 дн.;

В 2018 г.: $K = \frac{762\,008}{918\,929,5} = 0,83$ об. Оборачиваемость в днях – 440 дн.;

3) продолжительность операционного цикла в 2017 г. = 80,3 дн., в 2018 г. – 78,1 дн.
(таблица 6).

Таблица 6 – Расчет продолжительности операционного цикла АО «Лесосибирский порт»

2017 г.	2018 г.
$T_{Т.ц} = 365 / K_{Т.ц} = 32,3$ $K_{Т.ц} = \frac{\text{Себестоимость продаж}}{\text{Среднегодовые запасы}} = \frac{\text{Ф.№ 2, стр. 2120}}{\text{Ф.№ 1, стр. 1210+1220 (средн.)}} = \frac{583\,522}{51\,717} = 11,3$	$T_{Т.ц} = 365 / K_{Т.ц} = 30,7$ $K_{Т.ц} = \frac{569\,471}{47\,886,5} = 11,9$
$T_{Дбз} = 365 / K_{Дбз} = 48$ $K_{Дбз} = \frac{\text{Выручка}}{\text{Средняя за период Дбз}} = \frac{\text{Ф.№ 2, стр. 2110}}{\text{Ф.№ 1, стр. 1235 (средн.)}} = \frac{823\,213}{108\,878} = 7,6$	$T_{Дбз} = 365 / K_{Дбз} = 47,4$ $K_{Дбз} = \frac{762\,008}{99\,509,5} = 7,7$
$T_{о.ц} = T_{Дбз} + T_{Т.ц} = 80,3$	$T_{о.ц} = T_{Дбз} + T_{Т.ц} = 78,1$

Продолжительность финансового цикла в 2017 г. = 59 дн., в 2018 г. – 57,6 дн.
(таблица 7).

Таблица 7 – Расчет продолжительности финансового цикла АО «Лесосибирский порт»

2017 г.	2018 г.
$T_{Крз} = 365 / K_{Крз} = 20,7$ $K_{Крз} = \frac{\text{Себестоимость продаж}}{\text{Средняя за период Крз}} = \frac{\text{Ф.№ 2, стр. 2120}}{\text{Ф.№ 1, стр. 1520 (средн.)}} = \frac{583\,522}{33\,084,5} = 17,6$	$T_{Крз} = 365 / K_{Крз} = 19,6$ $K_{Крз} = \frac{569\,471}{30\,690,5} = 18,6$
$T_{ф.ц} = T_{о.ц} - T_{Крз} = 59$	$T_{ф.ц} = T_{о.ц} - T_{Крз} = 57,6$

4) коэффициент оборачиваемости дебиторской задолженности:

в 2017 г. – 7,6 об., в 2018 г. – 7,7 об.

Таким образом, к проблемам функционирования и развития АО «Лесосибирский порт» отнесем:

- снижение намеченных объемов перевалки и перевозки грузов, а также сокращение реализации продукции вследствие невыполнения договорных обязательств контрагентами, сложностей при производстве ППР;

- снижение цен на продукцию собственного производства в связи с неблагоприятным изменением рыночной конъюнктуры, падением спроса;

- повышение материальных затрат, обусловленное повышением цен на топливо, электроэнергию, транспортные расходы, прочие услуги подрядных организаций;

- моральный и физический износ инженерных сетей, перегрузочной и плавучей техники, техническое состояние причальных сооружений, являющихся объектами особой категории опасности, выработавших большой срок службы и требующих значительных капитальных вложений;

- негативное влияние инфляции в стране на выплаты по ценным бумагам;
- риск потери деловой репутации вследствие уменьшения числа контрагентов, потери клиентской базы, потери доли рынка сбыта, потери прибыли;
- стратегический риск в связи с возникновением убытков в результате ошибок, допущенных при принятии решений, определяющих стратегию деятельности и развития и выражающихся в не учете или недостаточном учете возможных опасностей, неправильном или недостаточно обоснованном определении перспективных направлений деятельности, в которых предприятие может достичь преимущества перед конкурентами, отсутствии или обеспечении в неполном объеме необходимых ресурсов и организационных мер (управленческих решений), которые должны обеспечить достижение стратегических целей.

2.2 Специфика учета и формирования доходов, расходов и финансовых результатов АО «Лесосибирский порт»

Особое значение для АО «Лесосибирский порт» имеет разделение доходов и расходов на относящиеся к обычным видам деятельности и прочие доходы и расходы.

К обычным видам деятельности в большинстве организаций относятся операции по производству и продаже продукции, покупных товаров, выполнению работ и оказанию услуг [42]. К прочим видам деятельности относят операции по продаже основных средств и иных активов, кроме иностранной валюты и тех, что относятся к операциям по обычным видам деятельности, процентные операции, поступления от совместной деятельности, не являющиеся предметами уставной деятельности, арендные операции; доходы (расходы), связанные с участием в капиталах других организаций: операции с правами на интеллектуальную собственность, если они не классифицируются как относящиеся к обычным видам деятельности.

У организаций внутреннего водного транспорта могут возникать такие обстоятельства, связанные с условиями судоходства, которые являются либо не характерными, либо только непредвиденными. Возникшие в таком случае расходы или доходы относят к финансовым результатам от обычной деятельности и прочим операциям.

Оценка выручки от реализации услуг АО «Лесосибирский порт» производится на основе цены, установленной между портовой организацией и покупателем, заказчиком или пользователем ее активов.

Основу оценки выручки АО «Лесосибирский порт» составляет тарифная система, регулируемая государством. Тарифы услуг формируются на основе объема и структуры перевозок, расстояния перевозок, транспортных свойств различных видов грузов, природно-климатических условий речных бассейнов. Перевозки грузов, пассажиров и их багажа,

буксировка судов и плавучих объектов, погрузка и выгрузка грузов, оказание услуг в речных портах, услуг по использованию инфраструктуры внутренних водных путей и других услуг внутреннего водного транспорта осуществляются на платной основе в соответствии с ГК РФ [43]. Размер платы за услуги по использованию инфраструктуры внутренних водных путей и услуги в речных портах, не относящиеся к сфере естественных монополий, определяется на основании договоров. Сборы (тарифы) с судов за услуги в речном порту, оказываемые субъектами естественных монополий, за услуги по использованию инфраструктуры внутренних водных путей, перечень таких сборов (тарифов) и правила их применения устанавливаются в соответствии с законодательством о естественных монополиях.

Большую долю в доходах АО «Лесосибирский порт» (например, в 2018 г. – 607 655 тыс. руб. из 921 247 тыс. руб., т. е. 66 %) занимают доходы от оказания грузовых услуг (расходы по погрузке и выгрузке грузов). Стоимость оказанных услуг регулируется с учетом обеспечения нормативного уровня рентабельности по порту в целом, т. е. размер тарифов определяется по схеме: «затраты плюс норма прибыли».

Таким образом, в основу такого ценообразования заложен затратный метод.

АО «Лесосибирский порт» разделяет доходы и расходы на операции по основной деятельности: погрузочно-разгрузочные работы, перевозки, вспомогательное производство; прочие производства, расходы (доходы) от прочей деятельности; операционная и внереализационная деятельность.

Расходы признаются при соблюдении критериев, установленных пунктами 16-18 ПБУ 10/99. Если в отношении любых расходов, осуществленных Обществом, не исполнено хотя бы одно из предусмотренных п.16 ПБУ 10/99 условий, то в бухгалтерском учете АО «Лесосибирский порт» признается дебиторская задолженность.

Не признаются расходами выбытие активов в соответствии с пунктом 3 ПБУ 10/99 и выбытие иностранной валюты при ее продаже.

В составе расходов отчетного периода «АО Лесосибирский порт» признаются стоимость реализованной готовой продукции (работ, услуг), управленческие расходы, прямые распределенные и косвенные коммерческие расходы. Косвенными коммерческими расходами признаются коммерческие расходы, которые невозможно непосредственно связать со сбытом конкретной партии готовой продукции.

Расходы, связанные с предоставлением за плату во временное пользование активов и прав, возникающих из патентов на изобретения, промышленные образцы и других видов интеллектуальной собственности, включаются в состав производственных расходов и отражаются в отчете о финансовых результатах в составе себестоимости прочей реализации.

Для целей формирования финансового результата от обычных видов деятельности АО «Лесосибирский порт»:

- коммерческие расходы, за исключением таможенных пошлин и сборов, ежемесячно в полной сумме признаются расходами по обычным видам деятельности;

- таможенные пошлины и сборы признаются расходами по обычным видам деятельности в том отчетном периоде, в котором признан доход от реализации конкретной партии готовой продукции;

- общехозяйственные расходы ежемесячно в полной сумме признаются расходами по обычным видам деятельности.

Расходы по обычным видам деятельности АО «Лесосибирский порт» включают:

- материалы, сырье, полуфабрикаты;
- расходы на приобретение энергоресурсов;
- расходы на оплату труда;
- отчисления на социальные нужды;
- расходы на оплату услуг производственного характера сторонних организаций;
- налоги, связанные с основной деятельностью;
- амортизация;
- вывозные таможенные пошлины;
- прочие затраты;
- расходы, не связанные с производством и реализацией;
- стоимость покупных товаров, реализованных в отчетном периоде;
- изменение остатков НЗП, готовой продукции, материалов собственного производства и др.

Учет расходов на производство в АО «Лесосибирский порт» ведется с использованием счетов 20 "Основное производство", 23 "Вспомогательное производство", 25 "Общепроизводственные расходы".

Управленческие и коммерческие расходы отражаются соответственно на счетах 26 "Общехозяйственные расходы" и 44 "Расходы на продажу" и ежемесячно списываются в дебет счета 90 "Продажи".

На счете 20 «Основное производство» учитываются прямые затраты по эксплуатации флота. Учитываемыми по этому счету прямыми затратами являются материалы, заработная плата, отчисления на социальные нужды и амортизация судна.

На счете 23 «Вспомогательное производство» учитываются затраты на эксплуатацию вспомогательного флота (23.01), на ремонт флота АО «Лесосибирский порт» и сторонних организаций (23.02), на выполнение работ (оказание услуг) производственного характера и изготовление готовой продукции (23.04), на отстой флота (23.03) и обслуживание работы флота (23.05), расходы по судовому резерву (23.06).

По окончании ремонтных работ затраты переносятся с субсчета 23.02 «Ремонт» на

счет 20 «Основное производство», сохраняя аналитику судов, для которых делался ремонт. При производстве ремонта для сторонних организаций затраты списываются в дебет счета 90 «Продажи».

Затраты, учитываемые по субсчету 23.04 «Общепроизводственные заказы», после закрытия заказов списываются в дебет счетов 29 «Обслуживающие производства и хозяйства», 40 «Выпуск готовой продукции», 90 «Продажи» в зависимости от характера выполняемых работ или изготовленных изделий. Сальдо субсчетов 23.02 и 23.04 формирует стоимость незавершенного производства.

Незавершенное производство отражается в бухгалтерском балансе по фактической производственной себестоимости.

Затраты, учтенные на субсчетах 23.01 «Вспомогательный флот», 23.03 «Отстой», 23.05 «Обслуживание работы флота» и 23.06 «Расходы по судовому резерву» полностью ежемесячно общей суммой списываются на счет 20 «Основное производство». Общая сумма затрат на счете 20 «Основное производство» ежемесячно списывается в дебет счета 90 «Продажи».

На счете 29 «Обслуживающие производства и хозяйства» учитываются затраты, связанные с выполнением работ, оказанием услуг обслуживающими производствами АО «Лесосибирский порт». Ежемесячно сумма затрат на счете 29 «Обслуживающие производства и хозяйства» списывается в дебет счета 90 «Продажи».

Аналитический учет расходов ведется по местам возникновения затрат, видам расходов (статьям расходов) и носителям затрат (наименованиям судов или заказов), с которыми данные расходы связаны.

Расходы, отличные от расходов по обычным видам деятельности, считаются прочими расходами.

Доходы в АО «Лесосибирский порт» признаются при соблюдении критериев, установленных п.12, п.13, п.16 ПБУ 9/99.

Если в отношении денежных средств и иных активов, полученных АО «Лесосибирский порт» в оплату, не исполнено хотя бы одно из названных условий, то в бухгалтерском учете признается кредиторская задолженность, а не выручка.

Не признается доходами поступление рублевого эквивалента от продажи иностранной валюты. Поступление рублевого эквивалента от продажи иностранной валюты подлежит отражению по дебету счета учета поступивших рублевых средств в корреспонденции с кредитом счета 57 «Переводы в пути». Сумма превышения рублевых средств, поступивших от продажи иностранной валюты, над ее рублевым эквивалентом (по курсу Центрального банка Российской Федерации) учитывается в составе прочих доходов АО «Лесосибирский порт».

Доходами от обычных видов деятельности АО «Лесосибирский порт» является выручка от продажи продукции, поступления, связанные с выполнением работ, оказанием услуг, арендой.

Выручка признается в бухгалтерском учете в том отчетном периоде, в котором произведена реализация продукции (товаров), выполнены работы, оказаны услуги, независимо от фактического поступления денежных средств или погашения задолженности иным способом:

- при реализации товаров (продукции) датой реализации признается день перехода права собственности на товары согласно гражданскому законодательству и условиям договора;

- при выполнении грузовых перевозок датой реализации признается дата штампа о приеме груза к перевозке (дата штампа о погрузке груза на судно), проставленного на перевозочных документах;

- при выполнении перегрузочных работ датой реализации признается день оформления документов, подтверждающих выполнение работ (акт погрузки, выгрузки, передачи груза на другой вид транспорта, накладная на отгрузку грузов получателю и т.п.);

- по договорам аренды судов, перегрузочной техники и иных объектов доходы (выручка) признаются в каждом календарном месяце исходя из количества дней аренды в данном месяце и среднесуточной стоимости аренды по договору;

- при оказании услуг по обслуживанию судов в портах и в пути следования (лоцманская проводка, рейдовое обслуживание, комплексное обслуживание флота, навигационные услуги и т.п.), а также услуг грузовладельцам в портах (хранение, транспортно-экспедиторские услуги и т.п.) доходы признаются по дате фактического оказания услуги. По договорам, предусматривающим оказание таких услуг в течение длительного времени, начисление выручки производится с учетом принципа равномерности признания доходов и расходов;

- по договорам оказания услуг по отстоя судов доходы (выручка) признаются исходя из условий договора ежемесячно на последний календарный день.

Доходы по финансовым вложениям признаются прочими поступлениями и учитываются в составе прочих доходов АО «Лесосибирский порт».

Доходы, отличные от доходов по обычным видам деятельности, считаются прочими доходами.

Учет доходов и расходов по операциям продажи услуг в АО «Лесосибирский порт» обеспечивает сопоставление выручки с расходами на ее получение по каждой операции продажи выполненных работ, услуг, что позволяет выявить финансовый результат от продаж.

Значительных вложений требует покрытие текущих расходов, т. к. доходов от прямых договоров с контрагентами будет недостаточно. Источником дополнительного финансирования АО «Лесосибирский порт» являются сборы с судов за услуги в речном порту.

2.3 Организация сегментного учета деятельности АО "Лесосибирский порт"

АО «Лесосибирский порт» – это многофункциональное хозяйственное образование, характеризующееся многообразием видов деятельности. Это должно быть учтено при формировании и разработке управленческого учета на предприятии.

В АО «Лесосибирский порт» не ведется учет по сегментам, и, следовательно, не формируется сегментная отчетность. Возникает необходимость организации сегментной отчетности для повышения эффективности управления доходами и расходами каждого из выделенных сегментов. Важной задачей является разработка методики сегментного учета операций в разрезе формирования доходов, осуществления затрат и определения финансовых результатов по каждому сегменту в отдельности.

Одним из важнейших этапов для построения системы сегментного учета и отчетности является разработка учетной политики. Учетная политика для целей сегментного учета можно определить как часть общей учетной политики организации, представляющую собой совокупность способов ведения управленческого учета, позволяющих формировать отчеты по сегментам. Целесообразно использование двух разделов учетной политики: организационно-технического и методического.

В организационно-техническом разделе должны отражаться такие элементы, как:

- критерии выделения сегментов;
- количественные условия выделения сегментов;
- субъекты, ведущие сегментный учет;
- формы и методы ведения учета;
- рабочий план счетов;
- график документооборота;
- формы первичных документов;
- формы и содержание сегментной отчетности.

В методическом разделе должны отражаться:

- применяющаяся система трансфертного ценообразования;
- система учета затрат;
- методы распределения косвенных расходов;
- порядок бухгалтерских записей.

Сегментный учет должен раскрывать специфику деятельности, хозяйственную структуру предприятия, а также финансовые показатели отдельных направлений деятельности.

Внедрение системы сегментного учета подразумевает возложение дополнительной нагрузки и ответственности на должностных лиц.

Для целей формирования информации по сегментам деятельности в АО «Лесосибирский порт» требуется разработка отдельных счетов управленческого учета в рабочем плане счетов, что позволит формировать информацию о затратах, доходах и расходах по отдельным сегментам деятельности.

Формат и содержание управленческих отчетов по сегментам деятельности должны отвечать потребностям управления АО «Лесосибирский порт». Состав форм и показателей отчетности организации утверждается в соответствии с информационными потребностями организации.

В общем случае предлагается выделить следующие показатели, характеризующие деятельность АО «Лесосибирский порт»:

- выручка от продаж внешним покупателям, заказчикам;
- выручка от операций с другими сегментами. Такая выручка возникает при осуществлении работ, оказании услуг другим сегментам предприятия. Например, сегмент, осуществляющий перевозки, оказывает услуги сегменту, добывающему НСМ;
- финансовый результат отчетного сегмента;
- общая величина активов сегмента. Включает в себя основные средства (суда, находящиеся на них оборудование и др.), материалы, дебиторскую задолженность сегмента, в некоторых случаях незавершенное производство и продукцию (при добыче НСМ);
- обязательства сегмента. Обычно ограничиваются прямой задолженностью сегмента, например, задолженностью по заработной плате.

В случае представления на систематической основе полномочным лицам предлагается раскрывать также следующую информацию, позволяющую осуществлять оперативный контроль за расходами сегмента и состоянием основных средств:

- расходы, осуществленные сегментом, включающие в себя прямые расходы сегмента, а также накладные, распределенные по заранее определенной предприятием методике;
- величина амортизационных отчислений по основным средствам.

В методическом разделе учетной политики АО «Лесосибирский порт» будут оговорены конкретные способы ведения сегментного учета, приводящие к формированию показателей сегментной отчетности.

Одним из важнейших условий функционирования сегментного учета является наличие установленных трансфертных цен. Трансфертные цены – это внутренние цены на

продукцию, работы, услуги, передаваемые от одного сегмента другому.

Применение трансфертных цен внутри одного юридического лица осуществляется с целью максимизации прибыли организации в целом за счет увеличения прибыли отдельных сегментов производственной цепочки.

Утвержденные трансфертные цены выступают расходами для принимающего сегмента и доходами для передающего, то есть при установлении трансфертной цены происходит влияние на рентабельность каждого подразделения.

Одним из самых сложных моментов при утверждении трансфертных цен является определение той справедливой цены, которая бы наилучшим образом отражала результаты деятельности сегментов.

В организации будут использоваться разные методы трансфертного ценообразования для различных видов продукции, работ, услуг, например, трансфертную цену продукции определять исходя из рыночных цен, а услуг — из договорных [46].

В рамках АО «Лесосибирский порт» отдельные подразделения не располагают полной свободой в выборе рынков сбыта, установлении цен, поэтому применение трансфертной цены на основе рыночных цен не целесообразно. Расходы вспомогательных производств АО «Лесосибирский порт», таких как котельная, ремонтный цех, во многом поддаются нормированию, поэтому при выделении их в отдельные сегменты наиболее обоснованным будет применение нормативной (плановой) стоимости. Продукция, работы, услуги подразделений основной деятельности могут оцениваться по фактической себестоимости.

Для организации сегментного учета деятельности АО «Лесосибирский порт» будет использована методика А. В. Сеницына [44].

Признаками для выделения сегментов в АО «Лесосибирский порт» могут быть:

- выполняемые работы, оказываемые услуги;
- основные покупатели продукции, товаров, работ, услуг;
- структурные подразделения организации.

Для предприятий речного транспорта основой для определения сегментов являются их виды деятельности.

Сегментация по географическому признаку в АО «Лесосибирский порт» не имеет смысла.

В речном порту могут быть выделены следующие операционные сегменты:

- перевозка грузов;
- перевозка пассажиров;
- добыча и производство нерудных строительных материалов (НСМ);
- погрузочно-разгрузочные работы;

- обработка транзитного и местного флота и других видов транспорта;
- комплексное обслуживание флота;
- строительно-монтажные работы;
- сдача в аренду флота;
- внешнеэкономическая деятельность.

Для АО «Лесосибирский порт» можно выделить такие сегменты, как:

1. Погрузочно-разгрузочные работы.
2. Перевозки.
3. Вспомогательное производство.
4. Прочие производства.

Порядок бухгалтерских записей по сегментам деятельности в АО «Лесосибирский порт» представляет собой:

- принятие решений о применении метода двойной записи;
- принятие решений о внедрении самостоятельной системы управленческого учета, либо об интеграции счетов управленческого и финансового учетов для целей отображения информации по сегментам;
- описание корреспонденций счетов, отражающих хозяйственные операции по сегментам.

Разработка типовых корреспонденции будет необходима при введении дополнительных счетов или дополнительных субсчетов, позволяющих идентифицировать сведения по сегментам.

В настоящее время существует два варианта организации управленческого учета и взаимодействия его с системой финансового учета: двухкруговая (вариант автономии) и однокруговая (интегрированная) системы организации [45].

При интегрированной системе учета используется единая система счетов и бухгалтерских проводок.

При варианте автономии создается своя система счетов для финансового и управленческого учета. При этом в каждой учетной подсистеме используются парные контрольные счета одного и того же наименования. Их называют зеркальными или отражающими счетами. Через эти счета осуществляется взаимосвязь между финансовой и управленческой бухгалтерией.

Областью деятельности финансового учета выступает синтетический учет затрат, в нем отражается общая сумма понесенных расходов. В управленческом учете данные о доходах и расходах детализируются в необходимых для управления разрезах: по элементам затрат, по местам формирования затрат, центрам ответственности, сегментам деятельности.

Для АО «Лесосибирский порт» предлагается автономная система учета,

базирующаяся на формировании внутреннего (управленческого) плана счетов, направленного на учет по элементам затрат и по сегментам деятельности.

Система счетов управленческой бухгалтерии включает в себя счета учета затрат на производство: 20 «Основное производство», 21 «Полуфабрикаты собственного производства», 23 «Вспомогательные производства», 25 «Общепроизводственные расходы», 26 «Общехозяйственные расходы», 28 «Брак в производстве», 29 «Обслуживающие производства и хозяйства». Здесь они представляют собой самостоятельную систему счетов управленческого учета, отделенную от системы других синтетических счетов бухгалтерского учета. В дополнение к названным счетам добавляют счет 27 «Распределение общих затрат». Финансовая бухгалтерия эти счета не использует.

Счета, предназначенные для учета запасов и для калькулирования себестоимости (10, 20, 25, 26, 43), для финансовой бухгалтерии недоступны.

Для учета затрат по элементам и в финансовой, и в управленческой бухгалтерии используют счета-экраны – 30, 31, 32, 33, 34. Для учета затрат по сегментам используют отражающие счета 35, 36, 37, 38.

В финансовой бухгалтерии на этих счетах в течение периода накапливают данные по соответствующему элементу затрат с детализацией по сегментам. В конце периода эти счета закрывают на счет 22 «Расходы по обычной деятельности». Ученные на счете 22 суммы, в свою очередь, списывают в дебет счета 90 «Продажи». При этом все запасы и затраты периода считаются по умолчанию расходами этого периода и уменьшают прибыль от продаж.

Однако это чаще всего не так. Поэтому в управленческой бухгалтерии определяют сальдо по каждому виду запасов (счета 10, 20, 43) и передают их в финансовую бухгалтерию, где на эту сумму производят корректировку заниженной прибыли по кредиту счета 90 и по дебету счетов, предназначенных в финансовой бухгалтерии для учета остатков запасов. Это может быть счет 17 «Остатки материальных ценностей» с открытыми к нему субсчетами.

Таким образом, информация о выручке от продаж присутствует как в финансовой, так и в управленческой бухгалтерии. Прибыль от продаж рассчитывается: в финансовой на счете 90, а в управленческой на счете 27.

Перечень счетов финансового и управленческого учета для АО «Лесосибирский порт» при использовании автономной системы учета представлен в приложении Д.

2.4 Методика определения сегментной отчетности ОАО "Лесосибирский порт"

Основным источником информации о происходящих процессах на подотчетном участке для менеджмента различного уровня выступает внутренняя отчетность. Получение

своевременной оперативной отчетности способствует быстрому реагированию и принятию необходимых мер.

Существуют две основные причины необходимости составления сегментной отчетности в АО «Лесосибирский порт».

Во-первых, руководство организации с ее помощью может контролировать деятельность сегментов и объективно оценивать качество работы лиц, ответственных за их результативность, так как любое планирование теряет смысл при отсутствии налаженного механизма контроля.

Во-вторых, отчетность по сегментам помогает в работе самим менеджерам. Управленцу любого ранга всегда следует знать уровень качества своей работы. Если его планы не выполняются, он должен быть информирован об этом как можно раньше.

Для достижения построения эффективной системы внутренней сегментной отчетности в АО «Лесосибирский порт» необходимо соблюдать ряд основополагающих требований [46]:

1. Адресность. Внутренние отчеты должны быть дифференцированы и предназначаться конкретному уровню руководства. Детальность отчетов должна уменьшаться по мере увеличения уровня менеджмента.

2. Конкретность. Отчеты должны содержать необходимый и достаточный объем релевантной информации. Они не должны быть перегружены излишними расчетами. Информация в отчетах должна быть систематизирована таким образом, чтобы у лица, принимающего решение, не возникало необходимости ее трансформации.

3. Оперативность и своевременность предполагает формирование отчетов с соблюдением установленных внутренними распорядительными документами сроков либо оперативное предоставление на запросы руководства, несвоевременное предоставление внутренней отчетности приводит к ее бесполезности.

4. Гибкость. В данном случае под гибкостью подразумеваются два момента:

- возможность трансформации отчетов в случае изменения каких-либо параметров деятельности организации;

- возможность формирования отчета в различных разрезах, интересующих руководство, при этом должна соблюдаться сопоставимость и преемственность форматов отчетности от одного периода к другому.

5. Подконтрольность. Подразумевает отражение в отчетности той информации, на которую может повлиять ответственное лицо.

6. Экономичность. Затраты времени, труда и финансов на формирование внутренней сегментной отчетности должны быть оправданы полученными результатами от внедрения системы сегментного учета и отчетности.

Для достижения вышеперечисленных требований к внутренней сегментной отчетности АО «Лесосибирский порт» необходимо выполнения следующих условий:

1. Формирование отчетности на основе данных оперативно-технического учета и бухгалтерского управленческого учета.

2. Разработка внутренних нормативных документов, содержащих единую систему плановых и отчетных показателей для всех сегментов, формы отчетов, сроки формирования и предоставления отчетности, другие элементы.

3. Автоматизация и взаимоувязка учетного процесса и процесса формирования отчетов.

Сегментную отчетность целесообразно формировать на основе системного подхода, используя накопленный отечественный опыт, согласно схеме (рисунок 1) [46].

Системный подход к формированию сегментной отчетности АО «Лесосибирский порт» предполагает 5 этапов:

Этап I. Формирование целевого блока.

Для формирования отвечающей запросам пользователей внутренней сегментной отчетности необходимо определиться с информационными потребностями управления. Чем большей информацией располагает управленческий персонал для принятия управленческих решений, тем более результативными оказываются эти решения. Наряду с этим слишком большой объем информации «затормаживает» процесс выработки решений, так как становится сложнее выделить необходимый массив информации.

Для АО «Лесосибирский порт» предлагаются сегментные отчеты по видам деятельности: погрузочно-разгрузочные работы, перевозки, вспомогательное производство, прочие производства.

Разработку форм внутренней сегментной отчетности АО «Лесосибирский порт» целесообразно осуществлять с учетом технологических особенностей деятельности сегментов речных компаний.

Этап II. Формирование нормативного блока.

Важное значение для методологии формирования внутренней отчетности имеет построение нормативного блока, включающего в себя разработку понятийного аппарата, показателей, используемых в отчетности.

Формат и содержание отчетности должны обеспечивать доступность восприятия, достаточную детализацию. Отчеты по сегментам деятельности должны быть стандартизированы и, несмотря на технологические различия деятельности сегментов, давать возможность обобщать их результаты по ключевым показателям.

Внутренними нормативными документами должен быть установлен регламент сбора, регистрации, обработки информации, предоставления и хранения отчетов.

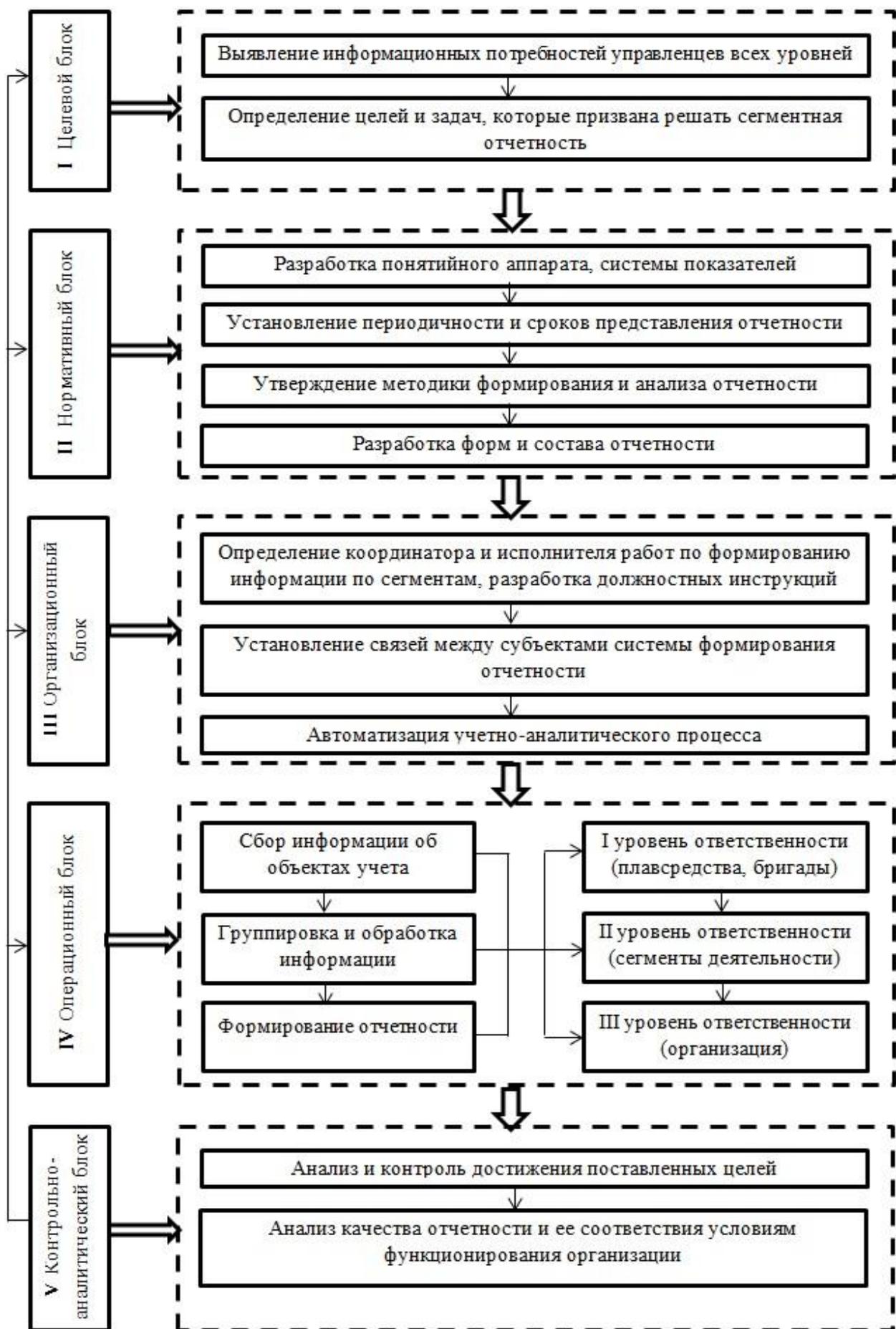


Рисунок 1 – Системный подход к формированию сегментной отчетности в АО «Лесосибирский порт»

Этап III. Формирование организационного блока.

Организационный блок призван координировать информационные потоки между сегментами, обеспечить оперативность и точность формирования отчетов. На современном этапе развития ЭВМ все большее значение для оперативного управления приобретает внедрение специализированных автоматизированных учетных систем. Дополнительным организационным элементом выступает осуществление комплекса мер по обеспечению охраны конфиденциальности содержания внутренней отчетности.

Этап IV. Формирование операционного блока.

Операционный блок является наиболее динамичной составляющей системы формирования внутренней отчетности организаций. Он характеризует непосредственный процесс сбора, группировки и обобщения учетной информации.

Постоянному анализу должны подвергаться не только результаты функционирования центров ответственности, сегментов деятельности, организации, но и сама система формирования отчетности. Динамичные изменения, происходящие как внутри организации, так и во внешней среде, требуют постоянного пересмотра существующей системы учета и отчетности и своевременной адаптации их к изменяющимся условиям хозяйствования.

Обобщение информации о доходах, расходах и финансовом результате деятельности сегментов предлагаем производить в сводном отчете о результатах основной деятельности организации.

При составлении сводного отчета показывается вклад каждого сегмента в общий доход организации, величина маржинальной прибыли, приносимой каждым сегментом. В предлагаемом сводном отчете постоянные затраты на сегменты не распределяются, а вычитаются из суммы маржинального дохода, полученного всеми сегментами.

Этап V. Формирование контрольно-аналитического блока.

Для осуществления контрольных и аналитических мероприятий изучение фактических данных отчетности целесообразно производить в сравнении с плановыми.

Для сопоставимости отчетных данных и возможности автоматизированного анализа необходимо соблюдать идентичность форматов фактической отчетности и плановой.

Таким образом, в форме отчета по каждому сегменту будут использоваться следующие показатели:

- доходы;
- расходы переменные (материалы, топливо, энергия, ремонт, прочие),
- расходы постоянные (затраты на ОТ, налоги от заработной платы, амортизация, прочие);
- валовая прибыль;
- рентабельность по валовой прибыли.

Форма отчета по сегменту представлена в приложении Е.

В таблице 8 приведен отчет по сегменту «Погрузочно-разгрузочные работы» в АО «Лесосибирский порт» за 2018 г.

Таблица 8 – Отчет по сегменту «Погрузочно-разгрузочные работы» за 2018 г.

Показатель	2017 г.	2018 г.	% к предыдущему году
1 Доходы	659 621	607 655	92,12
2 Расходы	534 766	513 776	96,07
2.1 Переменные расходы:	129 365	119116	92,08
- материалы	45 494	26 511	58,27
- топливо	48 058	59 920	124,68
- энергия	8 266	8 409	101,73
- ремонт	3 538	7 943	224,51
- прочие	24 009	16 333	68,03
2.2 Постоянные расходы:	405 401	394 660	97,35
- затраты на ОТ	250 675	234 506	93,55
- налоги от заработной платы	75 319	72 616	96,41
- амортизация	26 763	20 678	77,26
- прочие	52 644	66 860	127,00
3 Валовая прибыль	124 855	93 879	75,19
4 Рентабельность по валовой прибыли, %	18,9	15,4	81,48

В таблице 9 приведен отчет по сегменту «Перевозки» в АО «Лесосибирский порт» за 2018 г.

Таблица 9 – Отчет по сегменту «Перевозки» за 2018 г.

Показатель	2017 г.	2018 г.	% к предыдущему году
1 Доходы	133 204	129 139	96,95
2 Расходы	116 622	127 766	109,56
2.1 Переменные расходы:	26 124	30 832	118,02
- материалы	9 187	5 634	61,33
- топливо	9 705	12 734	131,21
- энергия	1 669	1 787	107,07
- ремонт	715	1 688	236,08
- прочие	4 848	8 989	185,42
2.2 Постоянные расходы:	90 498	96 934	107,11
- затраты на ОТ	54 667	58 318	106,68
- налоги от заработной платы	16 426	15 432	93,95
- амортизация	8 774	8 975	102,29
- прочие	10 631	14 209	133,66
3 Валовая прибыль	16 582	1 373	8,28
4 Рентабельность по валовой прибыли, %	12,4	1,1	8,87

В таблице 10 приведен отчет по сегменту «Вспомогательное производство» за 2018 г.

Таблица 10 – Отчет по сегменту «Вспомогательное производство» в АО «Лесосибирский порт» за 2018 г.

Показатель	2017 г.	2018 г.	% к предыдущему году
1 Доходы	3 833	4 182	109,11
2 Расходы	3 507	3 106	88,57
2.1 Переменные расходы:	945	890	94,18
- материалы	264	440	166,67
- топливо	279	291	104,30
- энергия	48	41	85,42
- ремонт	21	39	185,71
- прочие	333	79	23,72
2.2 Постоянные расходы:	2 562	2 216	86,49
- затраты на ОТ	1 644	1 418	86,25
- налоги от заработной платы	494	352	71,26
- амортизация	119	121	101,68
- прочие	306	324	105,88
3 Валовая прибыль	326	382	117,18
4 Рентабельность по валовой прибыли, %	8,5	9,1	107,06

В таблице 11 приведен отчет по сегменту «Прочие производства» за 2018 г.

Таблица 11 – Отчет по сегменту «Прочие производства» в АО «Лесосибирский порт» за 2018 г.

Показатель	2017 г.	2018 г.	% к предыдущему году
1 Доходы	25 979	21 677	83,44
2 Расходы	26 911	21 417	79,58
2.1 Переменные расходы:	7 523	5 831	77,51
- материалы	3 278	2 527	77,09
- топливо	2 592	2 138	82,48
- энергия	326	300	92,02
- ремонт	381	283	74,28
- прочие	946	583	61,63
2.2 Постоянные расходы:	19 388	15 586	80,39
- затраты на ОТ	12 615	9 775	77,49
- налоги от заработной платы	3 790	2 590	68,34
- амортизация	910	836	91,87
- прочие	2 073	2 385	115,05
3 Валовая прибыль	(932)	260	27,90
4 Рентабельность по валовой прибыли, %	-3,6	1,2	400

Составленная отчетность по сегментам деятельности АО «Лесосибирский порт» позволяет провести анализ деятельности организации в разрезе видов деятельности.

3 Анализ эффективности работы предприятия речного транспорта АО «Лесосибирский порт» в разрезе операционных сегментов

3.1 Анализ доходов, расходов и финансовых результатов

Обеспечение эффективного функционирования организации требует умения анализировать ее деятельность. С помощью управленческого анализа изучаются тенденции развития, вырабатывается экономическая стратегия, исследуются факторы изменения результатов деятельности организации, выявляются резервы повышения эффективности производства и продаж.

Диверсифицированные, многоотраслевые предприятия сталкиваются с проблемой оценки влияния отдельных направлений деятельности на результаты деятельности организации в целом [36].

Анализ деятельности сегментов является составной частью управленческого анализа. Однако общепринятой, устоявшейся методики сегментного анализа не существует.

Анализ отчетной информации в разрезе сегментов проводится на основе учетно-отчетных данных о доходах, расходах, финансовом результате, балансовой стоимости активов, начисленной амортизации по основным средствам и нематериальным активам, обязательствам отдельных сегментов. Однако большинство российских организаций не публикуют данные по сегментам, как и рассматриваемое предприятие АО «Лесосибирский порт». Поэтому основными показателями для сегментного анализа являются доходы, расходы, финансовые результаты.

Благодаря отчетности по сегментам деятельности, можно определить, насколько эффективно распределяются ресурсы по операционным сегментам. В связи с этим появляется необходимость анализа доходов, расходов и финансовых результатов в разрезе отдельных сегментов.

Анализ деятельности сегментов начнем с проверки соответствия критериям признания сегментов отчетными, определенным в ПБУ 12/2010 [12].

Для большинства организаций по учетным данным возможно определить для каждого сегмента только выручку от продаж. Исходя из того, какая информация по сегментам АО «Лесосибирский порт» известна, является возможным проверить только первое условие.

Первым условием, согласно ПБУ 12/2010 [12], является величина выручки сегмента от продаж не менее 10 % общей суммы выручки всех сегментов.

Оценку количественного критерия признания отчетных операционных сегментов произведем в таблице 12.

Таблица 12 – Расчет соответствия показателей выручки сегментов АО Лесосибирский порт» за 2017-2018 гг. критерию признания сегментов отчетными

Сегмент	Выручка от продаж				Соответствие критерию	
	тыс. руб.		%		2017 г.	2018 г.
	2017 г.	2018 г.	2017 г.	2018 г.		
1 ПРР	659 621	607 655	80,2	79,8	+	+
2 Перевозки	133 204	129 139	16,2	17,0	+	+
3 Вспомогательное производство	3 833	3 182	0,5	0,4	-	-
4 Прочие производства	25 979	21 677	3,1	2,8	-	-
Итого по сегментам	822 637	761 653	100	100	x	x

Несмотря на то, что сегменты «Вспомогательное производство» и «Прочие производства» не соответствуют количественному критерию, они могут быть выделены как отчетные, если информация по ним будет полезна заинтересованным пользователям.

Необходимо провести динамический и структурный анализ и рассчитать следующие основные показатели деятельности сегментов: динамика выручки сегмента, удельный вес выручки сегмента в общей выручке от продаж организации.

Оценка динамики состава и структуры доходов, расходов, финансовых результатов проводится с использованием методики горизонтального и вертикального анализа.

Динамику выручки сегментов АО «Лесосибирский порт» представим в таблице 13.

Таблица 13 – Динамика выручки сегментов деятельности АО «Лесосибирский порт» за 2017-2018 гг.

Сегмент	Сумма выручки, тыс. руб.		Абсолютное изменение	Темп роста, %
	2017 г.	2018 г.		
1 ПРР	659 621	607 655	-51 966	92,12
2 Перевозки	133 204	129 139	-4 065	96,95
3 Вспомогательное производство	3 833	3 182	-651	83,02
4 Прочие производства	25 979	21 677	-4 302	83,44
Итого по сегментам / Всего по организации	822 637/823 213	761 653/762 008	-60 984/-61 205	92,59/92,57

По данным таблицы видно, что выручка по каждому сегменту снизилась, по сравнению с 2017 г., как и по организации в целом.

Наибольший спад наблюдается у сегментов «Вспомогательное производство» и «Прочие производства» и составляет почти 17 %. В меньшей степени сократилась выручка от перевозок – на 3,05 %.

Удельный вес выручки по сегментам в общей выручке от продаж организации представим в таблице 14.

Таблица 14 – Удельный вес выручки по сегментам в общей выручке от продаж АО «Лесосибирский порт» за 2017-2018 гг.

Сегмент	2017 г.		2018 г.		Структурные изменения
	сумма, тыс. руб.	уд. вес, %	сумма, тыс. руб.	уд. вес, %	
1 ПРР	659 621	80,13	607 655	79,74	-0,38
2 Перевозки	133 204	16,18	129 139	16,95	0,77
3 Вспомогательное производство	3 833	0,47	3 182	0,42	-0,05
4 Прочие производства	25 979	3,16	21 677	2,84	-0,31
Итого по сегментам / Всего по организации	822 637/823 213	99,94/100	761 653/762 008	99,95/100	0,01/-

Наглядно представим данные за 2018 г. на рисунке 2.

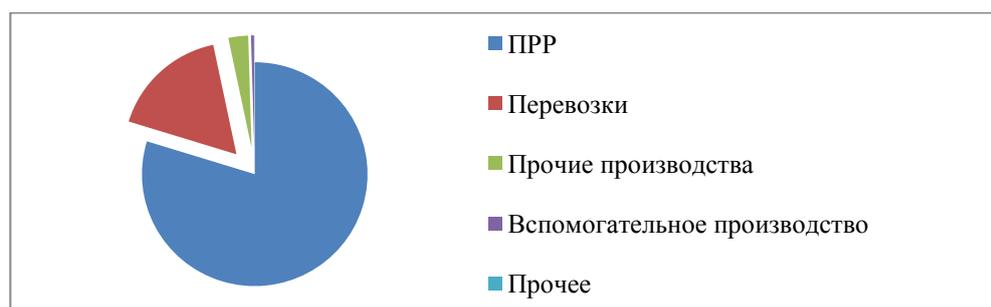


Рисунок 3 - Структура выручки АО "Лесосибирский порт" в 2018 г.

Наибольший вклад в выручку АО «Лесосибирский порт» вносят погрузочно-разгрузочные работы как в 2017 г., так и в 2018 г, и составляют почти 80 %. Наименьший – выручка по вспомогательному производству.

Структурные изменения выручки 2018 г., по сравнению с 2017 г., незначительные, менее 1 % по каждому из сегментов. Увеличилась доля выручки от перевозок, вклад остальных сегментов уменьшился.

Финансовый результат сегментов определяем как разность между выручкой и расходами сегмента без общехозяйственных и прочих расходов, относящихся к организации в целом, т. е. находим величину валовой прибыли [47].

Динамику финансовых результатов сегментов, а именно валовой прибыли, проанализируем в таблице 15.

Таблица 15 – Динамика валовой прибыли сегментов деятельности АО «Лесосибирский порт» за 2017-2018 гг.

Сегмент	Валовая прибыль, тыс. руб.		Абсолютное изменение	Темп роста, %
	2017 г.	2018 г.		
1 ПРР	124 855	93 879	-30 976	75,19
2 Перевозки	16 582	1 373	-15 209	8,28
3 Вспомогательное производство	326	76	-250	23,31
4 Прочие производства	(932)	260	1 192	458,46
Итого по сегментам / Валовая прибыль по организации, всего	140 831/239 691	95 588/192 537	-45 243/-47 154	67,87/80,33

Валовая прибыль по сегментам «ПРР», «Перевозки», «Вспомогательное производство» и по всей организации в целом имела тенденцию к снижению. Наибольший спад наблюдается по перевозкам - более чем на 92 %. Валовая прибыль по вспомогательному производству снизилась почти на 77 %.

Валовая прибыль по сегменту «Прочие производства» выросла в 4,6 раза, вследствие сокращения расходов на 20 %, несмотря на снижение выручки на 17 %. В 2018 г. данный сегмент стал прибыльным.

Удельный вес валовой прибыли по сегментам в валовой прибыли организации представим в таблице 16.

Таблица 16 – Удельный вес валовой прибыли сегментов в валовой прибыли АО «Лесосибирский порт» за 2017-2018 гг.

Сегмент	2017 г.		2018 г.		Структурные изменения
	сумма, тыс. руб.	уд. вес, %	сумма, тыс. руб.	уд. вес, %	
1 ПРР	124 855	52,09	93 879	48,76	-3,33
2 Перевозки	16 582	6,92	1 373	0,71	-6,21
3 Вспомогательное производство	326	0,14	76	0,04	-0,10
4 Прочие производства	(932)	-0,39	260	0,14	+0,53
Итого по сегментам / Валовая прибыль по организации, всего	140 831/239 691	58,74/100	95 588/192 537	49,65/100	-9,11/-

Из данных таблицы видно, что наибольший удельный вес в валовой прибыли организации занимает валовая прибыль по погрузочно-разгрузочным работам – почти 49 %.

На 2018 г. уменьшился вклад в валовую прибыль АО «Лесосибирский порт» всех сегментов, кроме прочих производств, их доля возросла до 0,14 %. В наибольшей степени

сократился удельный вес перевозок (на 6,21 %).

3.2 Анализ валовой рентабельности продаж

Рентабельность – одна из основных стоимостных качественных показателей эффективности деятельности организации. Она характеризует степень отдачи используемых средств в процессе производства и продажи продукции (работ, услуг) [48].

Уровень рентабельности зависит от производственной, сбытовой и коммерческой деятельности организации, т. е. позволяет судить о всех сторонах предпринимательской деятельности.

Рентабельность – это относительный показатель, выражается в процентах или коэффициентах, который комплексно характеризует эффективность деятельности организации.

Рентабельность можно рассматривать как один из основных критериев качества управления, который может быть представлен в разных видах [49].

С помощью имеющихся показателей можно рассчитать валовую рентабельность продаж каждого сегмента деятельности АО «Лесосибирский порт» и проследить ее динамику. Если рентабельности имеет тенденцию к снижению, то сегмент может оказаться убыточным.

Расчет валовой рентабельности продаж сегментов приведем в таблице 17.

Таблица 17 – Валовая рентабельность продаж сегментов АО «Лесосибирский порт» за 2017-2018 гг.

Сегмент	Выручка, тыс. руб.		Валовая прибыль, тыс. руб.		Рентабельность, %	
	2017 г.	2018 г.	2017 г.	2018 г.	2017 г.	2018 г.
1 ПРР	659 621	607 655	124 855	93 879	18,93	15,45
2 Перевозки	133 204	129 139	16 582	1 373	12,45	1,06
3 Вспомогательное производство	3 833	3 182	326	76	8,51	2,39
4 Прочие производства	25 979	21 677	(932)	260	-3,59	1,20
Итого по сегментам	822 637	761 653	140 831	95 588	17,12	12,55
Всего по организации	823 213	762 008	239 691	192 537	29,12	25,27

По данным таблицы видно, что все выделенные операционные сегменты АО «Лесосибирский порт» на 2018 г. были рентабельными. Наибольшая эффективность отмечается у сегмента погрузочно-разгрузочные работы.

В целом по организации можно отметить стабильность показателя рентабельности.

Динамику валовой рентабельности продаж по сегментам АО «Лесосибирский порт» проанализируем в таблице 18.

Таблица 18 – Динамика валовой рентабельности продаж сегментов АО «Лесосибирский порт»

Сегмент	2017 г.	2018 г.	Абс. изм.	Темп роста
1 ПРР	18,93	15,45	-3,48	81,62
2 Перевозки	12,45	1,06	-11,39	8,51
3 Вспомогательное производство	8,51	2,39	-6,12	28,08
4 Прочие производства	-3,59	1,20	+4,79	399,17
Всего по организации	29,12	25,27	-3,85	86,78

Валовая рентабельность продаж сегментов «ПРР», «Перевозки», «Вспомогательное производство», и по организации в целом имела тенденцию к снижению.

Рентабельность погрузочно-разгрузочных работ сократилась почти на 19 %. Рентабельность перевозок уменьшилась почти на 92 %. Рентабельность по прочим производствам приобрела положительное значение и увеличилась почти в 4 раза.

Факторный анализ валовой рентабельности продаж можно произвести по следующей формуле:

$$R = \sum \frac{ВП_i}{В_{общ}} = \sum \frac{ВП_i}{В_i} \div \frac{В_{общ}}{В_i} = \sum УД_i * R_i, \quad (3)$$

где $ВП_i$ – валовая прибыль сегмента;

$В_{общ}$ – выручка от продаж организации;

$В_i$ – выручка сегмента;

$УД_i$ – доля выручки сегмента в общей выручке организации;

R_i – рентабельность валовой прибыли сегмента.

Исходные данные для факторного анализа представим в таблице 19.

Таблица 19 - Исходные данные для факторного анализа валовой рентабельности продаж в разрезе сегментов деятельности «АО «Лесосибирский порт»

Сегмент	2017 г.			2018 г.		
	$ВП_i$, тыс. руб.	R_i , %	$УД_i$, %	$ВП_i$, тыс. руб.	R_i , %	$УД_i$, %
1 ПРР	124 855	18,93	80,13	93 879	15,45	79,74
2 Перевозки	16 582	12,45	16,18	1 373	1,06	16,95
3 Вспомогательное производство	326	8,51	0,47	76	2,39	0,42
4 Прочие производства	(932)	-3,59	3,16	260	1,20	2,84
Прочая деятельность	98 860	17163,19	0,07	96 949	27309,58	0,05
Итого	239 691	29,12	100	192 537	25,27	100

Факторный анализ валовой рентабельности продаж организации проведем в таблице 20.

Таблица 20 – Факторный анализ валовой рентабельности продаж «АО «Лесосибирский порт»

Сегмент	Влияние валовой рентабельности продаж сегмента { $\Delta F(A)=(A1-A0)*B1$ }	Влияние структуры выручки, % { $\Delta F(B)=(B1-B0)*A0$ }	Совокупное влияние, % { $\Delta F= \Delta F(A)+\Delta F(B)$ }
1 ПРР	$(15,45-18,93)*80,13/100 = -2,79$	$(79,74-80,13)*15,45/100 = -0,06$	-2,85
2 Перевозки	-1,84	0,01	-1,83
3 Вспомогательное производство	-0,03	-0,001	-0,03
4 Прочие производства	0,15	-0,004	0,15
Прочая деятельность	7,10	-6,39	0,71
Итого	2,59	-6,445	-3,86

Результаты факторного анализа валовой рентабельности продаж АО «Лесосибирский порт» в разрезе сегментов за 2017-2018 гг.:

- 1) валовая рентабельность продаж снизилась на 3, 86 %;
- 2) совокупное влияние рентабельности сегмента и его доли в общей выручке сегментов ПРР, перевозки, вспомогательное производство обусловило снижение валовой рентабельности продаж организации на 2,85; 1,83; 0,03 %, соответственно;
- 3) совокупное влияние рентабельности сегмента и его доли в общей выручке сегмента «прочие производства» и прочей деятельности, не выделенной в операционные сегменты, вызвало увеличение валовой рентабельности продаж организации на 0,15 и 0,71 %, соответственно;
- 4) повышение эффективности прочей деятельности, не выделенной в сегменты и деятельности прочих производств превысило снижение эффективности деятельности сегментов ПРР, перевозки, вспомогательное производство и обусловило повышение валовой рентабельности продаж организации на 2,59 %;
- 5) отрицательные структурные изменения по всем направлениям деятельности кроме перевозок обусловили снижение валовой рентабельности продаж организации на 6,45 %;
- 6) резервы роста валовой рентабельности продаж организации связаны с положительной динамикой долей выручки сегментов в общей выручке организации.

3.3 Факторный анализ рентабельности затрат

Для принятия управленческих решений в организации необходимо анализировать показатели рентабельности затрат (рентабельность основной деятельности) по организации и

по сегментам, а также отслеживать динамику и влияние факторов на данный показатель.

Для проведения анализа рентабельности затрат сегментов выделим несколько этапов:

1. Определяем элементы затрат, воздействие которых необходимо определить. Например, материалы, затраты на оплату труда, амортизация, затраты на ремонт.

2. Составление факторной модели рентабельности затрат сегмента:

$$RS_1 = \frac{Rn_i}{ME_i + ZE_i + AME_i + TE_i + PE_i}, \quad (4)$$

где Rn_i – валовая рентабельность продаж сегмента;

ME_i – материалоемкость сегмента;

ZE_i – зарплатоемкость сегмента;

AME_i – амортизацияемкость сегмента;

TE_i – топливоемкость сегмента;

PE_i – прочие расходы, приходящиеся на 1 рубль выручки сегмента.

3. Проведение факторного анализа, выявление влияния факторов, интерпретация результатов, формулировка выводов.

4. Анализ рентабельности затрат АО «Лесосибирский порт». Рассмотрим влияние таких факторов как структура видов деятельности и рентабельность затрат отдельных операционных сегментов

Для начала рассчитаем структуру себестоимости АО «Лесосибирский порт». Расчет произведем расчет в таблице 21.

Таблица 21 – Удельный вес расходов сегментов в расходах АО «Лесосибирский порт» за 2017-2018 гг.

Сегмент	2017 г.		2018 г.		Структурные изменения
	сумма, тыс. руб.	уд. вес, %	сумма, тыс. руб.	уд. вес, %	
1 ПРР	534 766	64,96	513 776	67,42	+2,46
2 Перевозки	116 622	14,17	127 766	16,77	+2,6
3 Вспомогательное производство	3 507	0,43	3 106	0,41	-0,02
4 Прочие производства	26 911	3,27	21 417	2,81	-0,46
Прочая деятельность	141 407	17,17	98 943	12,59	-4,58
Расходы по организации	823 213	100	762 008	100	x

Доля расходов по погрузочно-разгрузочным работам и перевозкам выросла примерно на 2,5 %. Доля расходов вспомогательных и прочих производств несущественно снизилась.

Расчет рентабельности затрат произведем в таблице 22.

Таблица 22 – Рентабельность затрат АО «Лесосибирский порт» за 2017-2018 гг.

Сегмент	Валовая прибыль, тыс. руб.		Себестоимость, тыс. руб.		Рентабельность затрат, %	
	2017 г.	2018 г.	2017 г.	2018 г.	2017 г.	2018 г.
1 ПРР	124 855	93 879	534 766	513 776	23,35	18,27
2 Перевозки	16 582	1 373	116 622	127 766	14,22	1,07
3 Вспомогательное производство	326	76	3 507	3 106	9,30	2,45
4 Прочие производства	(932)	260	26 911	21 417	-3,46	1,21
Прочая деятельность	98 860	96 949	141 407	95 943	69,91	101,05
Всего по организации	239 691	192 537	823 213	762 008	29,12	25,27

Можем проанализировать полученные данные:

- рентабельность затрат по организации в целом снизилась почти на 4%;
- рентабельность затрат сегментов «ПРР», «Перевозки», «Вспомогательное производство» существенно снизилась в отчетном году на 5, 13, 7 % соответственно;
- рентабельность затрат прочих производств и по прочей деятельности выросла.

Для факторного анализа рентабельности затрат сегмента возьмем сегмент «Перевозки». Исходные данные представим в таблице 23.

Таблица 23 – Исходные данные для факторного анализа рентабельности затрат сегмента деятельности «Перевозки» «АО «Лесосибирский порт»

Показатель	Ед. измерения	2017 г.	2018 г.	Отклонение
Выручка	тыс. руб.	133 204	129 139	-4 065
Материалы	тыс. руб.	9 187	5 634	-3 553
Затраты на ОТ	тыс. руб.	54 667	58 318	3 651
Амортизация	тыс. руб.	8 774	8 975	201
Топливо	тыс. руб.	9 705	12 734	3 029
Прочие	тыс. руб.	34 289	42 105	7 816
Общая сумма затрат	тыс. руб.	116 622	127 766	11 144
Валовая прибыль	тыс. руб.	16 582	1 373	-15 209
Рентабельность затрат	%	14,2	1,1	-13,1
Рентабельность валовой прибыли	%	12,45	1,03	-11,42
Материалоемкость	коп.	6,90	4,36	-2,53
Зарплатоемкость	коп.	41,04	45,16	4,12
Амортизацияемкость	коп.	6,59	6,95	0,36
Топливоемкость	коп.	7,29	9,86	2,57
Прочие затраты, приходящиеся на 1 рубль выручки	коп.	25,74	32,60	6,86

Факторный анализ проведем в таблице 24.

Таблица 24 – Факторный анализ рентабельности затрат сегмента деятельности «Перевозки» «АО «Лесосибирский порт»

Подстановка	Факторы						$Rs_i, \%$	Отклонение в уровне рентабельности сегмента	Повлиявший фактор
	ME_i	ZE_i	AME_i	TE_i	PE_i	Rn_i			
2017 г.	6,9	41,4	6,59	7,29	25,74	12,45	14,2	х	х
1	4,36	41,4	6,59	7,29	25,74	12,45	14,6	0,4	Материалоемкость
2	4,36	45,16	6,59	7,29	25,74	12,45	14,0	-0,6	Зарплатоемкость
3	4,36	45,16	6,95	7,29	25,74	12,45	13,9	-0,1	Амортизацияемкость
4	4,36	45,16	6,95	9,86	25,74	12,45	13,5	-0,4	Топливоемкость
5	4,36	45,16	6,95	9,86	32,6	12,45	12,6	-0,9	Уровень прочих затрат
2018 г.	4,36	45,16	6,95	9,86	32,6	1,03	1,1	-11,5	Рентабельность валовой прибыли
Баланс факторов								-13,1	х

По данным анализа видно, что на 2018 г. рентабельность затрат сегмента «Перевозки» снизилась на 13 %. В большей степени на снижение уровня рентабельности затрат повлияло снижения рентабельности валовой прибыли на 11,5 %.

Также отрицательный вклад внесли такие факторы, как: увеличение зарплатоемкости, амортизацияемкости, топливоемкости, уровня прочих затрат.

Снижение материалоемкости на 2,5 % обусловило повышение рентабельности затрат сегмента на 0,5 %.

Уровень эффективности функционирования организации характеризует показатель общей рентабельности затрат организации, который рассчитывается как отношение валовой прибыли к себестоимости продаж.

Проведем факторный анализ общей рентабельности затрат АО «Лесосибирский порт». Исходные данные представим в таблице 25.

Таблица 25 – Исходные данные для факторного анализа рентабельности затрат АО «Лесосибирский порт»

Сегмент	Структура себестоимости, %			Рентабельность затрат, %		
	2017 г.	2018 г.	Изменение	2017 г.	2018 г.	Изменение
1 ПРР	64,96	67,42	+2,46	23,35	18,27	-5,08
2 Перевозки	14,17	16,77	+2,6	14,22	1,07	-13,14
3 Вспомогательное производство	0,43	0,41	-0,02	9,30	2,45	-6,85
4 Прочие производства	3,27	2,81	-0,46	-3,46	1,21	4,68

Окончание таблицы 25

Сегмент	Структура себестоимости, %			Рентабельность затрат, %		
	2017 г.	2018 г.	Изменение	2017 г.	2018 г.	Изменение
Прочая деятельность	17,17	12,59	-4,58	69,91	101,05	31,14
Итого	100	100	-	29,12	25,27	-3,85

Для проведения факторного анализа рентабельности затрат АО «Лесосибирский порт» методом цепных подстановок воспользуемся следующей формулой:

$$Rs = \sum_{i=1}^n t_i * Rs_i , \quad (5)$$

где Rs – рентабельность затрат;

t_i – доля себестоимости i -го сегмента в общей себестоимости;

Rs_i - рентабельность затрат i -го сегмента.

Расчет рентабельности затрат организации за 2017 г. произведем по формуле:

$$Rs_0 = \sum_{i=1}^n t_{i0} * Rs_{i0} , \quad (6)$$

где t_{i0} – доля себестоимости i -го сегмента в общей себестоимости 2017 г.;

Rs_{i0} - рентабельность затрат i -го сегмента в 2017 г.

$$Rs_0 = (64,96*23,35+14,17*14,22+0,43*9,30+3,27*(-3,46)+17,17*69,91)/100 = 29,12 \% .$$

Условный показатель рентабельности затрат, рассчитанный по структуре 2018 г. и уровне рентабельности затрат сегментов 2017 г. определим по формуле:

$$Rs_{\text{усл}} = \sum_{i=1}^n t_{i1} * Rs_{i0} , \quad (7)$$

где t_{i1} – доля себестоимости i -го сегмента в общей себестоимости 2018 г.

$$Rs_{\text{усл}} = (67,42*23,35+16,77*14,22+0,41*9,30+2,81*(-3,46)+12,59*69,91)/100 = 26,87\% .$$

Расчет рентабельности затрат организации за 2018 г. произведем по формуле:

$$Rs_1 = \sum_{i=1}^n t_{i1} * Rs_{i1} , \quad (8)$$

где Rs_{i1} - рентабельность затрат i -го сегмента в 2018 г.

$$Rs_1 = (67,42*18,27+16,77*1,07+0,41*2,45+2,81*1,21+12,59*101,05)/100 = 25,27 \% .$$

Влияние структурных сдвигов на рентабельность затрат АО «Лесосибирский порт» определим по формуле:

$$\Delta Rs(t) = Rs_{\text{усл}} - Rs_0 , \quad (9)$$

$$\Delta R_s(t) = 26,87 - 29,12 = -2,25.$$

Изменения в сторону уменьшения доли наиболее рентабельных сегментов деятельности привели к снижению рентабельности затрат организации на 2,25 %.

Изменение рентабельности затрат АО «Лесосибирский порт» под влиянием уровня рентабельности затрат сегментов определим по формуле:

$$\Delta R_s(R_{s_1}) = R_{s_1} - R_{s_{\text{усл}}}, \quad (10)$$

$$\Delta R_s(R_{s_1}) = 25,27 - 26,87 = -1,6.$$

Снижение общего уровня рентабельности затрат сегментов привело к снижению рентабельности затрат организации в 2018 г.

3.4 Представление финансовых результатов операционных сегментов в отчетности

Центр ответственности – это основная единица учета, анализа и контроля результатов деятельности. Выделение сегментов деятельности на предприятиях речного транспорта, позволяет детализировать анализ по центрам ответственности по каждому сегменту. Таким образом, появляется возможность более грамотной организации системы внутреннего контроля и управления за всей хозяйственной деятельностью предприятий внутреннего водного транспорта.

Центр затрат – это центр ответственности, руководитель которого отвечает за все осуществляемые расходы по каждому судну с подразделением их на постоянные и переменные для последующего анализа маржинального дохода с целью оптимизации осуществляемых затрат и выявления возможностей их снижения. Они характеризуются ресурсами на входе, за которыми и осуществляется контроль.

К ресурсам на входе относятся лишь ресурсы, имеющиеся в распоряжении руководства центра ответственности. Ресурсы, на которые центр не оказывает влияния, относятся к централизованно распределяемым.

Центр доходов базируется на генерируемых доходах и денежных поступлениях. Этот центр организуется аналогично центру затрат. Однако на многих предприятиях речного транспорта отдельно не отслеживается формирование доходов по каждому судну. Это объясняется отсутствием в системе бухгалтерского учета счетов, позволяющих такую детализацию. Однако ее вполне можно ввести при использовании счета 90 «Выручка». Возможно счет 90 детализировать по субсчетам, согласно выделенным сегментам деятельности, а внутри каждого из сегментов можно ввести субсчета второго порядка по

каждому виду судна, которое непосредственно участвует в этом виде деятельности. Тогда появляется возможность отслеживать формирование доходов по центрам ответственности, что в итоге позволит грамотно организовать центр прибыли.

Центр прибыли базируется на финансовых результатах центров затрат и доходов. Для расчета показателей рентабельности отчетность следует формировать с использованием метода развитого директ-костинга, предполагающего ступенчатое формирование финансового результата с выделением маржинальных доходов разных уровней.

На уровне структурных подразделений рекомендуется составлять две формы отчетов - отчет по сегментам, видам затрат и результатов и отчет по первичным объектам учета затрат и видам деятельности.

Отчет по сегментам и видам затрат позволяет оценить деятельность подразделения с точки зрения структуры его затрат и доходов. Пример такого отчета за 2018 г. в таблице 26.

Таблица 26 – Отчет структурного подразделения по сегментам и видам затрат за 2018 г.

Показатель	ППР	Перевозки	Вспомогательное производство	Прочие производства	Итого
1 Доходы	607 655	129 139	4 182	21 677	762 653
2 Расходы	513 776	127 766	3 106	21 417	666 065
2.1 Переменные расходы:	119116	30 832	890	5 831	156 669
- материалы	26 511	5 634	440	2 527	35 112
- топливо	59 920	12 734	291	2 138	75 083
- энергия	8 409	1 787	41	300	10 537
- ремонт	7 943	1 688	39	283	9 953
- прочие	16 333	8 989	79	583	25 984
2.2 Постоянные расходы:	394 660	96 934	2 216	15 586	509 396
- затраты на ОТ	234 506	58 318	1 418	9 775	304 017
- налоги от заработной платы	72 616	15 432	352	2 590	90 990
- амортизация	20 678	8 975	121	836	30 610
- прочие	66 860	14 209	324	2 385	83 778
3 Валовая прибыль	93 879	1 373	382	260	95 894

Такой отчет позволяет выявить тенденции в формировании финансового результата по каждому сегменту и определить пути рационализации деятельности.

Отчет по первичным объектам учета затрат и видам деятельности структурных подразделений отражает их затраты и результаты в разрезе первичных объектов учета - судов и кранов, сгруппированных по видам основной деятельности. Форма отчета аналогична приведенной выше, однако, в графах будут указываться не результаты деятельности сегментов, а результаты, к примеру, порталных кранов, судов и т. д.

Для каждого вида деятельности формирование финансового результата происходит через различное количество уровней в соответствии с методом формирования себестоимости и идеей директ-костинга.

Отчет позволяет рассчитать рентабельность работы судов на основе маржинального

дохода каждого судна. К тому же, в такой форме отчета, с учетом специфических затрат, присущих любому виду деятельности, рассчитывается рентабельность вида деятельности в конкретном сегменте. Так, например к специфическим затратам грузовых перевозок следует отнести содержание грузовой конторы и затраты на освидетельствование судов, а также затраты по содержанию управляющего подразделения - службы эксплуатации.

Помимо индивидуальных затрат видов деятельности существуют общие затраты сегмента. К ним относятся затраты по содержанию вспомогательного флота, а также затраты по обслуживанию и управлению ремонтными базами. С учетом этих затрат образуется финансовый результат деятельности каждого из сегментов.

Отчеты сегментов группируются в отчеты участков, что позволяет отразить общие затраты и доходы для всего участка. Данный вид отчета позволяет оценить деятельность предприятия в определенном участке и рассчитать рентабельность ее видов внутри участка. Форма подобного отчета аналогична представленным выше.

Отчет по затратам и результатам, составленный в разрезе сегментов, позволит рассчитать их рентабельность, а также рентабельность всего предприятия. Предложенный вид отчета является свернутой формой отчета по сферам деятельности и видам затрат и результатов, предоставляемого структурными подразделениями.

Среди сегментов предприятия есть как прибыльные, так и убыточные. Однако каждый сегмент является звеном в транспортном процессе предприятия, без которого невозможна деятельность других сегментов. В соответствии с идеей директ-костинга отдельной позицией в отчете представляются управленческие затраты, которые занимают значительный удельный вес в общих затратах предприятия.

Отчеты по первичным объектам учета составляются в разрезе сегментов и по предприятию в целом, что позволяет оценить эффективность каждого сегмента на отдельном эксплуатационном участке и в дальнейшем использовать данные при разработке бюджетов.

Указанные формы управленческой отчетности разработаны А. В. Сеницыным [44]. Отражая процесс формирования информации о затратах и результатах в отрасли внутреннего водного транспорта, они одновременно могут являться информационной базой для составления бюджетов затрат и доходов. Так, например, формы бюджетов могут либо полностью соответствовать формам управленческой отчетности, либо содержать более укрупненные позиции (например, без планирования затрат по судам) как в разрезе первичных учетных объектов, так и в разрезе сегментов деятельности.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Неотъемлемой частью транспортного комплекса страны является внутренний водный транспорт России, обеспечивающий перемещение грузов и пассажиров по речным и озерным водным путям, а также в морских районах с установленными ограничениями для судов смешанного (река-море) плавания.

Реализация преимуществ внутреннего водного транспорта позволит обеспечить сбалансированность развития транспортной системы страны за счет разгрузки железнодорожной и автомобильной инфраструктуры в период пиковых нагрузок в навигационный период, переключения части грузопотоков массовых грузов с перегруженных участков автомобильных дорог, оптимизации транспортных схем доставки грузов, повышения доступности транспортных услуг в районах Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока, а также за счет роста транзитного потенциала.

Развитие речных перевозок - важный фактор снижения совокупной экологической нагрузки транспортной отрасли.

Выявлены особенности сегментного учета и отчетности в отечественной и международной практике, а именно положения ПБУ 12/2010 «Информация по сегментам» и МСФО IFRS 8 «Операционные сегменты». Главное отличие в том, что в МСФО географические регионы не рассматриваются в качестве основы выделения сегментов, однако географические районы производства и продаж учитываются, наряду с другими признаками, при выделении операционных сегментов. Можно отметить, что современный российский стандарт ПБУ 12/2010 в полной мере учитывает требования МСФО (IFRS) 8, а также дополняет их и расширяет перечень критериев выделения сегментов.

Основная цель составления сегментной отчетности на предприятии заключается в выявлении значимости отдельных отраслей и направлений в деятельности организации и развитии наиболее приоритетных из них, а также в принятии обоснованных управленческих решений, касающихся отдельного сегмента, в формировании и предоставлении более полной и точной информации о финансовых результатах отдельных групп.

Цель сегментного анализа можно определить так: аналитическое обоснование вариантов функционирования организации речного транспорта на ближайшую перспективу для повышения эффективности деятельности за счет максимальной отдачи имеющихся ресурсов.

Основным источником информационного обеспечения сегментного анализа являются данные бухгалтерской отчетности. В большинстве случаев формируемая отчетность не содержит детализации по сегментам, поэтому напрашивается вывод о необходимости

доработки бухгалтерской отчетности либо создании новых форм внутренней отчетности организаций, что позволит раскрыть особенности деятельности.

Сегментный анализ является составной частью управленческого анализа и представляет собой сочетание классического экономического анализа и маржинального подхода.

Диагностированы проблемы функционирования и развития АО «Лесосибирский порт», к которым отнесли:

- снижение намеченных объемов перевалки и перевозки грузов, а также сокращение реализации продукции вследствие невыполнения договорных обязательств контрагентами;

- снижение цен на продукцию собственного производства в связи с неблагоприятным изменением рыночной конъюнктуры, падением спроса;

- повышение материальных затрат, обусловленное повышением цен на топливо, электроэнергию, транспортные расходы, прочие услуги подрядных организаций;

- моральный и физический износ инженерных сетей, перегрузочной и плавучей техники, техническое состояние причальных сооружений, являющихся объектами особой категории опасности, выработавших большой срок службы и требующих значительных капитальных вложений;

- риск потери деловой репутации вследствие уменьшения числа контрагентов, потери клиентской базы, потери доли рынка сбыта, потери прибыли;

- стратегический риск в связи с возникновением убытков в результате ошибок, допущенных при принятии решений, определяющих стратегию деятельности и развития.

Выявлена специфика формирования и учета доходов, расходов, финансовых результатов АО «Лесосибирский порт»:

- разделение доходов и расходов при отнесении их к обычным видам деятельности и прочие;

- оценка выручки на основе цены, установленной между портовой организацией и покупателем, заказчиком или пользователем ее активов, в рамках тарифной системы, регулируемой государством;

- затратный метод ценообразования;

- большая доля в доходах (66 %) - доходы от оказания грузовых услуг (расходы по погрузке и выгрузке грузов);

- высокое значение текущих расходов.

В целях совершенствования управления АО «Лесосибирский порт» предлагается постановка сегментного учета и адаптация методики сегментного анализа к специфике речного транспорта:

1. Предложена методика организации сегментного учета деятельности в АО

«Лесосибирский порт»:

- совершенствование учетной политики;
- преобразование должностных обязанностей и возложение дополнительной нагрузки и ответственности на должностных лиц;
- требование разработки отдельных счетов управленческого учета в рабочем плане счетов;
- выделены возможные сегменты деятельности: ПРР, перевозки, вспомогательное производство, прочая деятельность.

2. Предложена схема формирования сегментной отчетности АО «Лесосибирский порт», основанная на системном подходе. Системный подход предполагает 5 этапов и разработку соответствующих блоков:

- 1) целевой блок.
- 2) нормативный блок.
- 3) организационный блок.
- 4) операционный блок.
- 5) контрольно-аналитический блок.

3. Разработан формат отчета по сегменту деятельности АО «Лесосибирский порт». Составлены отчеты по выделенным сегментам деятельности за 2017-2018 гг.

Проведен анализ доходов, расходов и финансовых результатов операционных сегментов АО «Лесосибирский порт», по которому сделаны основные выводы:

1. Выручка по организации в целом и по сегментам снизилась в 2018 г., по сравнению с 2017 г. Наибольший спад наблюдается у сегментов «Вспомогательное производство» и «Прочие производства» и составляет почти 17 %.

3. Наибольший вклад в выручку АО «Лесосибирский порт» вносят погрузочно-разгрузочные работы как в 2017, так и в 2018 г, и составляют почти 80 %. Наименьший – выручка по вспомогательному производству.

4. Валовая прибыль по сегментам «ПРР», «Перевозки», «Вспомогательное производство» и по всей организации в целом имела тенденцию к снижению. Наибольший спад наблюдается по перевозкам - более чем на 92 %. Валовая прибыль по вспомогательному производству снизилась почти на 77 %.

5. Наибольший удельный вес в валовой прибыли организации занимает валовая прибыль по погрузочно-разгрузочным работам – почти 49 %.

6. На 2018 г. уменьшился вклад в валовую прибыль АО «Лесосибирский порт» всех сегментов, кроме прочих производств, их доля возросла до 0,14 %. В наибольшей степени сократился удельный вес перевозок (на 6,21 %).

Проведен анализ валовой рентабельности продаж АО «Лесосибирский порт». Все выделенные операционные сегменты были рентабельными на 2018 г., наибольшая эффективность отмечается у сегмента погрузочно-разгрузочные работы. Однако прибыльность сегментов и организации снизилась, по сравнению с 2017 г., что подтверждается результатами факторного анализа:

- 1) валовая рентабельность продаж снизилась на 3,86 %;
- 2) совокупное влияние рентабельности сегмента ПРР и его доли в общей выручке сегментов оказало наибольшее влияние на валовую рентабельность продаж - снижение на 2,85 %;
- 4) повышение эффективности прочей деятельности, не выделенной в сегменты, и деятельности прочих производств превысило снижение эффективности деятельности других сегментов и обусловило повышение валовой рентабельности продаж организации на 2,59 %;
- 5) отрицательные структурные изменения по всем направлениям деятельности кроме перевозок обусловили снижение валовой рентабельности продаж организации на 6,45 %.

Анализ рентабельности основной деятельности АО «Лесосибирский порт» за 2017-2018 гг. показал, что эффективность затрат по организации уменьшилась:

- рентабельность затрат организации снизилась почти на 4%;
- рентабельность затрат сегментов «ПРР», «Перевозки», «Вспомогательное производство» существенно снизилась в отчетном году на 5,13,7 % соответственно;
- однако сегмент «прочие производства» стал рентабельным.

Факторный анализ общей рентабельности затрат АО «Лесосибирский порт» доказал, что уменьшение доли наиболее рентабельных сегментов деятельности и снижение общего уровня рентабельности затрат сегментов привели к снижению рентабельности затрат организации в 2018 г.

Определены формы отчетов для проведения анализа доходов, расходов и финансовых результатов по центрам ответственности. К тому же, такие отчеты могут выступать для организации информационной базой для составления бюджетов доходов и затрат.

Имеющиеся и разработанные автором данные позволяют составить один вид отчета – отчет структурного подразделения по сегментам и видам затрат, который позволяет выявить тенденции в формировании финансового результата и оценить вклад каждого сегмента в доходы, каждую из статей затрат и прибыль.

Проведенный сегментный анализ подтверждает его целесообразность для управления АО «Лесосибирский порт».

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

- В – валюта баланса
- ВА – внеоборотные активы
- Дб – дебиторская задолженность
- ДЗС – долгосрочные обязательства
- ДС – денежные средства
- ЗЗ – запасы и затраты
- ИСС – источники собственных средств
- ККЗ – краткосрочные кредиты и займы
- КрЗ – кредиторская задолженность
- КСО – краткосрочные обязательства
- НСМ – нерудные строительные материалы
- ОТ – оплата труда
- ПРР – погрузочно-разгрузочные работы
- ТА – оборотные активы
- ФЗП – фонд заработной платы

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

- 1 Сеницын, А. В. Учет и анализ деятельности предприятий речного транспорта : автореф. дис. ... канд. эконом. наук : 08.00.12 / А. В. Сеницын. – Саратов, 2008. – 29 с.
- 2 Мустакаева, Е. А. Ключевые проблемы функционирования и развития инфраструктуры внутреннего водного транспорта / Е. А. Мустакаева // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова. – 2013. – №1. – С. 137-145.
- 3 Википедия – Свободная энциклопедия [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://ru.wikipedia.org/wiki>.
- 4 Енисейское речное пароходство [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.e-river.ru/>.
- 5 О Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 г. [Электронный ресурс] : Распоряжение Правительства РФ от 29.02.2016 №327-р // Справочная правовая система «КонсультантПлюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.
- 6 Щербанин, Ю. А. Перевозка грузов по внутренним водным путям России: стратегия развития до 2030 года (новые возможности для нефтегазового сектора) / Ю. А. Щербанин // Научные труды: Институт народнохозяйственного прогнозирования РАН. – 2016. - №1. – С. 291-301.
- 7 Транспорт и связь в России. 2016 : стат. сб. / Л. И. Агеева, И. В. Акимова, Л. Н. Кобринская, Т. Н. Савостьянова, Г. А. Уварова . – М. : Росстат., 2016. – 112 с.
- 8 Гладков, Г. Л. Современное состояние и развитие внутренних водных путей России / Г. Л. Гладков // Эрозионные и русловые процессы : сб. статей / МГУ. – М., 2015. – С. 255-277.
- 9 Пантина, Т. А. Организационно-экономические аспекты рационального распределения грузопотоков между видами транспорта / Т. А. Пантина // Транспортные системы: тенденции развития : сб. трудов междунар. научно-практ. конф. / МИИТ. – М., 2016. – С. 378-381.
- 10 Гладков, Г. Л. Внутренние водные пути России: современное состояние и основные инфраструктурные ограничения судоходства / Г. Л. Гладков // География и туризм. – 2016. - №2. – С. 35-43.
- 11 Чалдаева, Л. А. Внутренний водный транспорт России: преимущества, возможности и перспективы развития / Л. А. Чалдаева, Р. Х. Шангареев // Экономика и предпринимательство. – 2016. – №4-2. – С. 664-668.

12 Об утверждении Положения по бухгалтерскому учету "Информация по сегментам" (ПБУ 12/2010) [Электронный ресурс] : Приказ Минфина РФ от 08.11.2010 N 143н // Справочная правовая система «КонсультантПлюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

13 Ермакова, Н. А. Особенности сегментарного учета и отчетности в отечественной и международной практике / Н. А. Ермакова, Л. И. Шарипова // Международный бухгалтерский учет. – 2011. – №8. – С. 8-17.

14 Кузнецова, Н. Н. Учет по сегментам деятельности / Н. Н. Кузнецова // Новая наука: стратегии и векторы развития. – 2016. – №4-1. – С. 104-106.

15 Бухгалтерский учет. Модуль 2. Основы бухгалтерского финансового и управленческого учета [Электронный ресурс] : электрон. учеб. пособие / С. А. Самусенко, О. Н. Харченко, Т. В. Кожина, Е. С. Берестова, О. С. Задоркина. – Красноярск : ИПК СФУ, 2008. – 575 с. - Режим доступа: <http://bik.sfu-kras.ru>.

16 Лысенко, Д. В. Бухгалтерский и управленческий учет : учебник / Д. В. Лысенко. – М. : ИНФРА-М, 2009. – 478 с.

17 Остаев, Г. Я. Управленческий учет : учебник / Г. Я. Остаев. – М. : Дело и сервис, 2015. – 272 с.

18 Хорнгрен, Ч. Т. Бухгалтерский учет: управленческий аспект : пер. с англ. / Ч. Т. Хорнгрен, Дж. Фостер ; под ред. Я. В. Соколова. – М. : Финансы и статистика, 2000. – 416 с.

19 Назарова, В. А. Сегменты и сегментарный учет на предприятии: перспективы развития / В. А. Назарова // Фундаментальные и прикладные исследования: новое слово в науке : сб. тр. конф. / Петерб. гос. ун-т путей сообщения. – Санкт-Петербург, 2016. – С. 154-161.

20 Международный стандарт финансовой отчетности (IFRS) 8 "Операционные сегменты" [Электронный ресурс] : Приказ Минфина РФ от 28.12.2015 N 217н // Справочная правовая система «КонсультантПлюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

21 Вахрушина, М.А. Новые ориентиры формирования корпоративной отчетности / М. А. Вахрушина // Корпоративная финансовая отчетность. Международные стандарты. - 2009. - № 6. – С. 34-43.

22 Ибрагимова, А. Х. Основы составления сегментарной отчетности / А. Х. Ибрагимова // Новое слово в науке: перспективы развития. - 2006. - № 1-2. – С. 241-243.

23 Бадрудинов, М.С. О внутренней сегментной отчетности предприятия / М. С. Бадрудинов, А. Х. Ибрагимова // Новая наука: Стратегии и векторы развития. - 2016. - № 1-1. - С. 11-12.

24 Ибрагимова, Д.А. Развитие учета и отчетности по сегментам / Д. А. Ибрагимова // Бухгалтерский учет. – 2007. - №7. - С. 77-79.

25 Котова, К. Ю. Сегментарная отчетность: этапы формирования и аналитические возможности [Электронный ресурс] / К. Ю. Котова, Н. А. Шкляева // Иннов: электронный научный журнал. – 2017. - №4. - Режим доступа: <http://www.innov.ru>.

26 Леонова, А. А. Формирование центров ответственности предприятия [Электронный ресурс] / А. А. Леонова // Economics. – 2016. - №11. – С. 62-64. - Режим доступа: <http://www.cyberleninka.ru>.

27 Самусенко, С. А. Новые тенденции учета по центрам ответственности [Электронный ресурс] / С. А. Самусенко // Экономический анализ: теория и практика. – 2008. - №15. – С. 29-38. - Режим доступа: <http://www.cyberleninka.ru>.

28 Хромова, И. Н. Организационно-методические аспекты формирования финансовых результатов в системе управленческого учета сельскохозяйственных организаций [Электронный ресурс] / И. Н. Хромова, Е. С. Мячева // Научный журнал КубГАУ. – 2015. - №109. – С. 1-11. - Режим доступа: <http://www.cyberleninka.ru>.

29 Воробьев, Н. Н. Правовое регулирование сегментарного учета в коммерческих организациях / Н. Н. Воробьев // Учет и статистика. – 2008. - №12. – С. 103-109.

30 О бухгалтерском учете [Электронный ресурс] : федер. закон от 06.12.2011 №402-ФЗ // Справочная правовая система «КонсультантПлюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

31 Об утверждении Плана счетов бухгалтерского учета финансово-хозяйственной деятельности организаций и Инструкции по его применению [Электронный ресурс] : Приказ Минфина РФ от 31.10.2000 N 94н // Справочная правовая система «КонсультантПлюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

32 Положение о правилах осуществления перевода денежных средств [Электронный ресурс] : утв. Банком России 19.06.2012 N 383-П // Справочная правовая система «КонсультантПлюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

33 Монакова, Л. С. Методика формирования и анализа сегментарной отчетности группы компаний : автореф. дис. ... канд. эконом. наук : 08.00.12 / Л. С. Монакова. – Воронеж, 2010. – 24 с.

34 Смирнова, Е.В. Анализ сегментов бизнеса как инструмент стратегического управления организацией [Электронный ресурс] / Е. В. Смирнова, И. Ю. Цыганова // Экономический анализ: теория и практика. - 2014. - №37 (388). – С. 16-24. - Режим доступа: <http://www.cyberleninka.ru>.

35 Шпакова, Л. В. Формирование и анализ сегментарной отчетности организаций потребительской кооперации : автореф. дис. ... канд. эконом. наук : 08.00.12 / Л. В. Шпакова. – Саратов, 2009. – 20 с.

36 Ермакова, Н. А. Анализ сегментной отчетности [Электронный ресурс] / Н. А. Ермакова, Л. И. Шарипова // Экономический анализ: теория и практика. – 2011. – №6. – С. 14-20. - Режим доступа: <http://www.cyberleninka.ru>.

37 Коробейникова, Л. С. Формирование и анализ отчетной информации о сегментах деятельности организации [Электронный ресурс] / Л. С. Коробейникова, И. В. Панина // Экономический анализ: теория и практика. – 2014. – №13. – С. 39-48. - Режим доступа: <http://www.cyberleninka.ru>.

38 Волошина, С. В. Анализ сегментарной отчетности коммерческой организации / С. В. Волошина // Экономика и эффективность организации производства. – 2009. – №10. – С. 149-153.

39 Залуцкая, Н. М. Экспресс-анализ финансового состояния предприятия / Н. М. Залуцкая // Известия Иркутской государственной экономической академии. – 2011. - №4. – С. 7-11.

40 Годовой отчет по результатам работы за 2017 год АО «Лесосибирский порт» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://lport.ru>.

41 Клишевич, Н. Б. Экономический анализ : учеб. пособие / Н. Б. Клишевич, Н. В. Непомнящая, И. С. Ферова, О. Н. Харченко. – М.: ИНФРА-М; Красноярск: Сиб. федер. ун-т, 2013. – 192 с.

42 Нагуманова, Р. В. «Обычные виды деятельности» экономических субъектов [Электронный ресурс] / Р. В. Нагуманова // Актуальные проблемы экономики и права. – 2009. – №2. – С. 39-48. - Режим доступа: <http://www.cyberleninka.ru>.

43 Кодекс внутреннего водного транспорта РФ [Электронный ресурс] : федер. закон от 07.03.2001 №24-ФЗ (ред. от 29.12.2017) // Справочная правовая система «КонсультантПлюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

44 Сеницын, А. В. Учет и анализ деятельности предприятий речного транспорта : дис. ... канд. эконом. наук : 08.00.12 / Сеницын Андрей Викторович. – Саратов, 2008. – 229 с.

45 Вахрушина, М. А. Бухгалтерский управленческий учет : учебник / М. А. Вахрушина. – М. : Омега-Л, 2010. – 570 с.

46 Неизвестная, Д. В. Учетно-аналитическое обеспечение управления доходами и расходами сегментов в организациях внутреннего водного транспорта : дис. ... канд. эконом. наук : 08.00.12 / Неизвестная Диана Валерьевна. – Казань, 2013. – 204 с.

47 Пожидаева, Т. А. Формирование и анализ сегментарной отчетности коммерческой организации [Электронный ресурс] / Т. А. Пожидаева // Экономический анализ: теория и практика. – 2007. – №2. – С. 27-34. - Режим доступа: <http://www.cyberleninka.ru>.

48 Лысов, И. А. Методология управления финансовыми результатами предприятия [Электронный ресурс] / И. А. Лысов, Н. В. Колачева // Вестник НГИЭИ. – 2015. – №1. – С. 54-59. - Режим доступа: [http://www. cyberleninka.ru](http://www.cyberleninka.ru).

49 Давыдова, Е. Ю. Финансовый результат предприятия как объект оценки и анализа [Электронный ресурс] / Е. Ю. Давыдова // Территория науки. – 2017. – №4. – С. 114-119. - Режим доступа: <http://www. cyberleninka.ru>.

ПРИЛОЖЕНИЕ А

Бухгалтерский баланс
на 31 декабря 2018 г.

Организация: Акционерное общество "Лесосибирский порт"
 Идентификационный номер налогоплательщика _____
 Вид экономической деятельности: Транспортная обработка контейнеров
 Организационно-правовая форма / форма собственности: Акционерное общество / Частная собственность
 Единица измерения: _____ в тыс. рублей
 Местонахождение (адрес): РОССИЯ: 662549, Красноярский край, Лесосибирск г, Енисейская ул, дом№28

Форма по ОКУД			Коды		
Дата (число, месяц, год)			0710001		
31	12	2018			
по ОКПО			03147270		
ИНН			2454081175		
по ОКВЭД			52.24.1		
по ОКОПФ / ОКФС			12267	16	
по ОКЕИ			384		

Пояснения	Наименование показателя	Код	На 31 декабря 2018 г.	На 31 декабря 2017 г.	На 31 декабря 2016 г.
	АКТИВ				
	I. ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ				
2.2	Нематериальные активы	1110	1 041	630	181
2.3	Результаты исследований и разработок	1120	-	-	-
2.4	Нематериальные поисковые активы	1130	-	-	-
	Материальные поисковые активы	1140	-	-	-
2.5	Основные средства	1150	117 459	120 254	117 518
2.5	Доходные вложения в материальные ценности	1160	-	-	-
2.6	Финансовые вложения	1170	-	-	-
	в том числе:				
	инвестиции в дочерние общества	1171	-	-	-
	инвестиции в зависимые общества	1172	-	-	-
	инвестиции в другие организации	1173	-	-	-
	займы, предоставленные организациям на срок более 12 месяцев	1174	-	-	-
	прочие долгосрочные финансовые вложения	1175	-	-	-
2.18	Отложенные налоговые активы	1180	1 558	-	-
2.7	Прочие внеоборотные активы	1190	-	-	-
	Итого по разделу I	1100	120 058	120 884	117 699
	II. ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ				
2.6	Запасы	1210	44 581	50 274	53 160
	в том числе:				
	сырье, материалы и другие аналогичные ценности	1211	32 815	35 516	35 894
	затраты в незавершенном производстве	1212	-	-	-
	готовая продукция, товары для перепродажи и товары отгруженные	1213	11 768	14 758	17 268
	прочие запасы и затраты	1214	-	-	-
	Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	1220	918	-	-
2.9	Дебиторская задолженность (сумма строк 1231 + 1235)	1230	99 248	99 477	118 004
	из нее:				
2.9	Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются более чем через 12 месяцев после отчетной даты)	1231	1 319	1 524	1 727
	в том числе:				
	покупатели и заказчики	1232	-	-	1 713
	авансы выданные	1233	-	-	-
	прочие дебиторы	1234	1 319	1 524	14
2.9	Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются в течение 12 месяцев после отчетной даты)	1235	97 929	97 953	116 277
	в том числе:				
	покупатели и заказчики	1236	57 128	55 162	67 483
	авансы выданные	1237	2 196	956	5 435
	прочие дебиторы	1238	38 607	41 835	43 359
2.6	Финансовые вложения (за исключением денежных эквивалентов)	1240	651 885	450 386	352 189
	в том числе:				
	займы, предоставленные организациям на срок менее 12 месяцев	1241	651 885	450 386	352 189
	прочие краткосрочные вложения	1242	-	-	-
3	Денежные средства и денежные эквиваленты	1250	52 583	144 428	76 231
	в том числе:				
	Касса	1251	237	184	163
	Расчетные счета	1252	52 346	144 244	76 068
	Валютные счета	1253	-	-	-
	Денежные эквиваленты и прочие денежные средства	1254	-	-	-
2.10	Прочие оборотные активы	1260	836	2 301	1 225
	Итого по разделу II	1200	850 051	746 866	600 809
	БАЛАНС	1600	970 109	867 750	718 508

Окончание приложения А

Форма 0710001 с.2

Пояснения	Наименование показателя	Код	На 31 декабря 2016 г.	На 31 декабря 2017 г.	На 31 декабря 2018 г.
	ПАССИВ				
	III. КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЫ				
2.11	Уставный капитал (складочный капитал, уставный фонд, вклады товарищей)	1310	2 762	2 762	2 762
	Собственные акции, выкупленные у акционеров	1320	-	-	-
	Переоценка внеоборотных активов	1340	28 122	28 187	28 418
2.11	Добавочный капитал (без переоценки)	1350	-	-	-
2.11	Резервный капитал	1360	138	138	138
2.11	Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	1370	868 250	752 757	605 377
	нераспределенная прибыль (непокрытый убыток) отчетного периода	1371	129 379	162 774	161 389
	Итого по разделу III	1300	897 272	783 844	636 665
	IV. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА				
2.12	Заемные средства	1410	-	-	-
2.18	Отложенные налоговые обязательства	1420	-	9 818	11 785
2.14	Оценочные обязательства	1430	-	-	-
	Прочие обязательства	1450	-	47	66
	Итого по разделу IV	1400	-	9 865	11 871
	V. КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА				
2.12	Заемные средства	1510	-	-	-
2.12	Кредиторская задолженность	1520	33 927	27 437	38 732
	в том числе:				
	поставщики и подрядчики	1521	9 333	5 344	13 067
	задолженность перед персоналом организации	1522	280	1	1 462
	задолженность по налогам и сборам	1523	20 390	16 317	20 753
	задолженность по страховым взносам	1524	122	-	462
	авансы полученные	1525	403	3 373	873
	задолженность по выплате дивидендов	1526	3 391	2 343	1 182
	прочие кредиторы	1527	0	19	933
2.13	Доходы будущих периодов	1530	-	-	-
2.14	Одноразовые обязательства	1540	38 893	46 606	31 210
	Прочие обязательства	1550	17	-	-
	Итого по разделу V	1500	72 837	74 043	68 842
	БАЛАНС	1700	970 109	867 750	718 506

1. Указывается номер соответствующего пояснения к бухгалтерской отчетности

Представитель по
доверенности

от 09.01.2018 №15-27/03/11

21 февраля 2019



Домашкина В.Л.
(за собственноручной подписью)

ПРИЛОЖЕНИЕ Б

Отчет о финансовых результатах за Январь - Декабрь 2018 г.

Организация <u>Акционерное общество "Лесосибирский порт"</u>	Форма по ОКУД	Коды		
Идентификационный номер налогоплательщика	Дата (число, месяц, год)	0710002		
Вид экономической деятельности <u>Транспортная обработка контейнеров</u>	по ОКПО	31	12	2018
Организационно-правовая форма / форма собственности <u>Акционерное общество / Частная собственность</u>	ИНН	03147270		
Единица измерения: <u>в тыс. рублей</u>	по ОКВЭД	2454001175		
	по ОКФС	62.24.1		
	по ОКЕИ	12267	16	
		384		

Пояснения	Наименование показателя	Код	За Январь - Декабрь 2018 г.	За Январь - Декабрь 2017 г.
2.15	Выручка	2110	762 008	623 213
	в том числе:			
	от продажи металлов и изделий из них	2111	-	-
	прочая реализация	2112	762 008	623 213
2.16	Себестоимость продаж	2120	(569 471)	(583 522)
	в том числе:			
	проданных металлов и изделий из них	2121	-	-
	прочая реализация	2122	(569 471)	(583 522)
	Валовая прибыль (убыток)	2100	192 537	239 691
2.16	Коммерческие расходы	2210	(4 970)	(4 660)
2.16	Управленческие расходы	2220	(91 630)	(93 628)
	Прибыль (убыток) от продаж	2200	95 937	141 403
	Доходы от участия в других организациях	2310	-	-
	Проценты к получению	2320	46 832	39 472
	Проценты к уплате	2330	(3)	(2)
2.17	Прочие доходы	2340	26 796	30 921
2.17	Прочие расходы	2350	(5 871)	(6 155)
2.18	Прибыль (убыток) до налогообложения	2300	163 681	205 639
2.18	Текущий налог на прибыль	2410	(45 246)	(45 032)
	в т.ч. постоянные налоговые обязательства (активы)	2421	(1 548)	(1 936)
2.18	Изменение отложенных налоговых обязательств	2430	1 404	832
2.18	Изменение отложенных налоговых активов	2450	9 558	1 338
	Прочее	2460	(22)	199
	в т.ч. изменение отложенных налоговых активов и обязательств, не влияющих на налог на прибыль текущего периода	2461	-	-
2.18	Перераспределение налога на прибыль внутри консолидированной группы налогоплательщиков	2465	-	-
	Результат от переоценки внеоборотных активов, не включаемый в чистую прибыль (убыток) периода	2510	-	-
	Результат от прочих операций, не включаемый в чистую прибыль (убыток) периода	2400	-	-
	Чистая прибыль (убыток)	2400	129 375	162 774
	Совокупный финансовый результат периода	2500	129 375	162 774
2.11	Базовая прибыль (убыток) на акцию	2900	-	-
	Разводненная прибыль (убыток) на акцию	2910	-	-

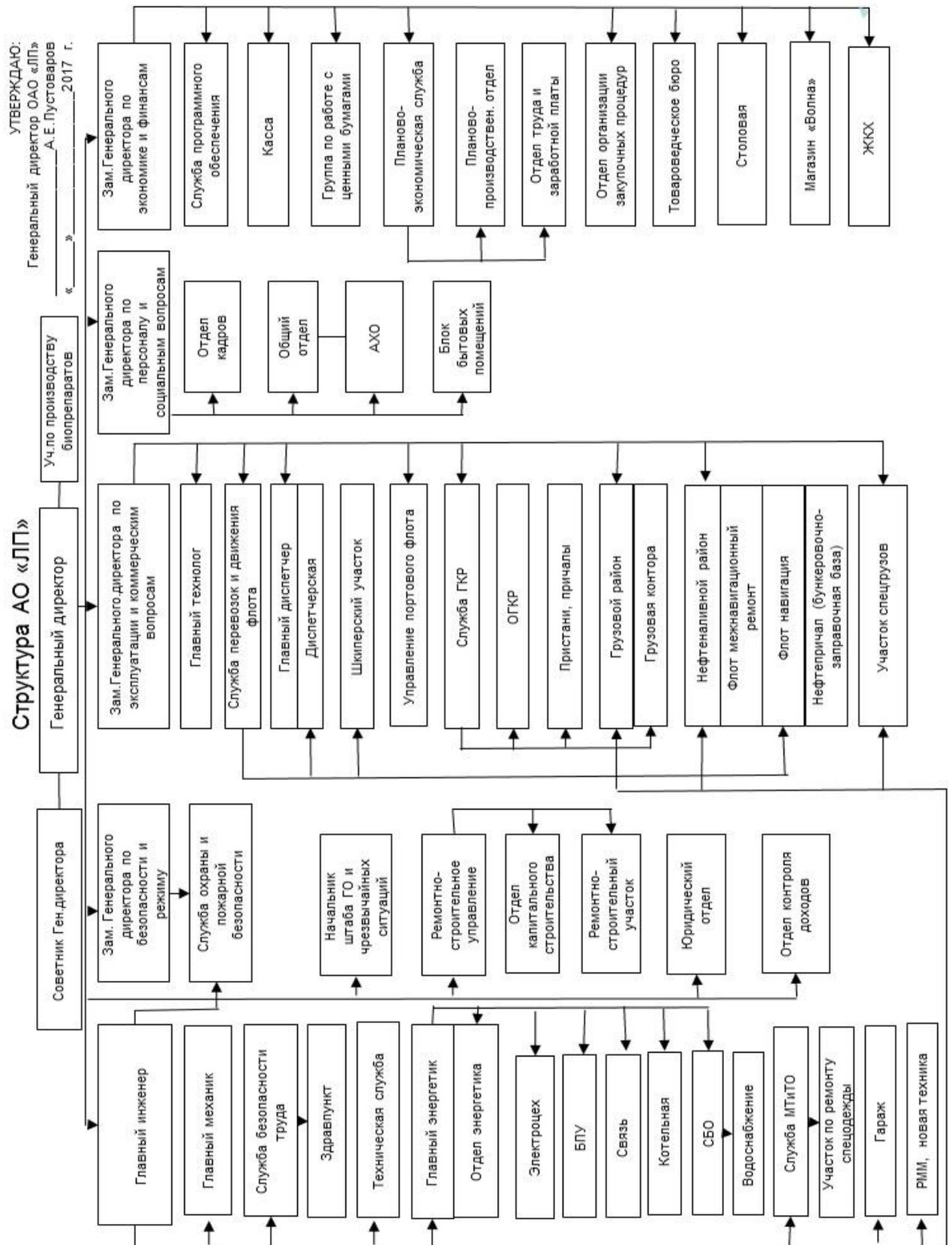
1. указывается номер соответствующего пояснения к бухгалтерской отчетности

Представитель по доверенности
от 09.01.2019 №19-27/СОЦОЛГ



21 февраля 2019 г.

ПРИЛОЖЕНИЕ В



ПРИЛОЖЕНИЕ Г

Таблица 5 Информация о наличии и движении основных средств

Наименование показателя	Период	На начало года		Изменения за период					На конец года		
		первоначальная стоимость	накопленная амортизация	поступило	выбыло		рекласс между группами		начислено амортизация	первоначальная стоимость	накопленная амортизация
					первоначальная стоимость	накопленная амортизация	первоначальная стоимость	накопленная амортизация			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Объекты основных средств (без учета доходных вложений в материальные ценности) -											
всего	за 2018 г.	307 628	(187 491)	10 636	(2 182)	2 095	-	-	(26 000)	316 082	(211 396)
	за 2017 г.	1 113 750	(996 232)	37 409	(843 531)	832 302	-	-	(23 561)	307 628	(187 491)
в том числе:											
земельные участки и объекты природопользования	за 2018 г.	2 849	-	-	-	-	2 849	-	-	2 849	-
	за 2017 г.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
здания и сооружения	за 2018 г.	101 934	(42 251)	768	(67)	-	(5 721)	333	(5 942)	96 914	(47 860)
	за 2017 г.	100 832	(36 793)	1 677	(575)	266	-	(2)	(5 722)	101 934	(42 251)
машины и оборудование	за 2018 г.	149 940	(112 905)	7 389	(1 179)	1 168	(7 501)	7 790	(14 023)	148 649	(117 970)
	за 2017 г.	966 797	(930 265)	25 416	(842 272)	831 354	(1)	-	(13 994)	149 940	(112 905)
транспортные средства	за 2018 г.	50 909	(31 493)	2 079	(781)	781	(15 202)	15 164	(5 444)	37 005	(20 992)
	за 2017 г.	41 612	(28 629)	9 981	(684)	682	-	-	(3 546)	50 909	(31 493)
другие виды основных средств	за 2018 г.	1 996	(842)	400	(155)	146	28 424	(23 287)	(591)	30 665	(24 574)
	за 2017 г.	4 509	(545)	335	-	-	(2 848)	2	(299)	1 996	(842)

ПРИЛОЖЕНИЕ Д

Таблица Д.1 – Счета финансового и управленческого учета, рекомендуемые к использованию в целях ведения сегментного учета в АО «Лесосибирский порт»

Счета финансового учета		Счета управленческого учета	
№	Наименование	№	Наименование
		10	Материалы
17	Остатки материальных ценностей		
		20	Основное производство
22	Расходы по обычной деятельности		
		23	Вспомогательное производство
		25	Общепроизводственные расходы
		26	Общехозяйственные расходы
		27	Результаты производственной деятельности
30	Материальные затраты	30*	Материальные затраты
31	Затраты на оплату труда	31*	Затраты на оплату труда
32	Отчисления на социальные нужды	32*	Отчисления на социальные нужды
33	Амортизация	33*	Амортизация
34	Прочие затраты	34*	Прочие затраты
35	Погрузочно-разгрузочные работы	35*	Погрузочно-разгрузочные работы
36	Перевозки	36*	Перевозки
37	Вспомогательное производство	37*	Вспомогательное производство
38	Прочие производства	38*	Прочие производства
		43	Готовая продукция
90	Продажи	90*	Продажи

Счета, помеченные (), являются отражающими.

ПРИЛОЖЕНИЕ Е

Таблица Е.1 - Форма отчета по сегменту деятельности АО «Лесосибирский порт» за 2018 г.

Показатель	2017 г.	2018 г.	% к предыдущему году
1 Доходы			
2 Расходы			
2.1 Переменные расходы:			
- материалы			
- топливо			
- энергия			
- ремонт			
- прочие			
2.2 Постоянные расходы:			
- затраты на ОТ			
- налоги от заработной платы			
- амортизация			
- прочие			
3 Валовая прибыль			
4 Рентабельность по валовой прибыли, %			