УДК 657.6

А. Н. Трофимова (aktivi-anna@mail.ru),
канд. экон. наук, доцент

А. В. Лусевич (5560564aliona@gmail.com),
магистрант
Белорусский торгово-экономический университет потребительской кооперации
г. Гомель, Республика Беларусь

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ УЧЕТА ЗАТРАТ НА СОДЕРЖАНИЕ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

В статье на основе изучения действующих методик и практики учета затрат на содержание автомобильного транспорта в автотранспортных организациях потребительской кооперации Республики Беларусь, действующих нормативных актов и стандартов, результатов научного исследования рассмотрены вопросы экономического содержания затрат, действующий порядок бухгалтерского учета затрат на горюче-смазочные материалы и ремонт, влияющие на снижение себестоимости оказываемых услуг и в целом на финансовый результат деятельности организации.

The article, based on a study of current methods and practices for accounting for the costs of maintaining motor vehicles in motor transport organizations of consumer cooperation in the Republic of Belarus, current regulations and standards, and the results of scientific research, examines the issues of the economic content of costs, the current procedure for accounting for costs of fuel and lubricants and repairs that affect the reduction of the cost of services rendered and, in general, the financial performance of the organization.

Ключевые слова: автомобильный транспорт; затраты; запасные части; материалы; себестоимость; учет.

Key words: motor transport; costs; spare parts; materials; cost price; accounting.

Автомобильный транспорт используется организациями потребительской кооперации при осуществлении непосредственно транспортной деятельности и для обеспечения торговых, производственных, сбытовых и управленческих процессов. Эксплуатация транспортных средств связана с возникновением значительного комплекса затрат, в состав которых входят стоимость топлива и смазочных материалов, технического обслуживания, запасных частей, ремонтных работ, амортизации, страхования и других элементов.

Среди указанных затрат особое значение имеют затраты на горюче-смазочные материалы (ГСМ) и ремонт. Их величина зависит не только от количества имеющихся у организации автомобилей, но и от интенсивности эксплуатации транспорта, пробега, условий движения, технического состояния машин, периодичности обслуживания, квалификации водителей и ряда других факторов.

Особенность рассматриваемых затрат состоит в том, что увеличение их абсолютной величины само по себе не всегда свидетельствует об ухудшении эффективности деятельности автотранспортной организации. Например, рост расходов на топливо может быть обусловлен увеличением объема перевозок и пробега транспортных средств, а рост затрат на ремонт – проведением плановых профилактических мероприятий, позволяющих впоследствии снизить вероятность более дорогостоящих поломок.

По нашему мнению, оценка эффективности использования автомобильного транспорта только по общей сумме затрат является недостаточной. Бухгалтерский учет затрат в автотранспортной организации прежде всего формирует информацию о стоимости использованных ресурсов. Для целей управления результатами работы автомобильного транспорта такая информация должна быть дополнена натуральными эксплуатационными показателями: пробегом автомобиля, фактическим и нормативным расходом топлива, количеством ремонтов, продолжительностью простоев и иными характеристиками.

По нашему мнению, в современных условиях возникает острая необходимость развития аналитического учета затрат на содержание автомобильного транспорта, а также формирования системы показателей, позволяющих отражать не только понесенные затраты, но и выявить причины их изменения, оценить эффективность использования каждого автотранспортного средства и принять обоснованные управленческие решения о его дальнейшей эксплуатации.

Цель настоящего исследования заключается в разработке основных направлений совершенствования учета затрат на горюче-смазочные материалы и ремонт автотранспортных средств, так как данные затраты занимают основную долю затрат на содержание автомобильного транспорта в организациях потребительской кооперации Республики Беларусь.

Затраты на эксплуатацию транспортных средств представляют собой совокупность ресурсов, потребляемых организацией для обеспечения технической готовности автомобилей и их использования в хозяйственной деятельности. К данной группе затрат могут быть отнесены затраты на топливо, моторные масла и иные технические жидкости, запасные части, техническое обслуживание, текущий ремонт, страхование, амортизацию, технический осмотр, мойку, содержание мест стоянки и другие связанные с эксплуатацией автомобиля расходы.

Расходы на ГСМ имеют преимущественно переменный характер. При прочих равных условиях увеличение пробега приводит к увеличению потребности в топливе. Однако фактический расход может изменяться также под влиянием технического состояния автомобиля, погодных условий, режима движения и загрузки. Затраты на ремонт могут быть периодическими либо нерегулярными. Часть расходов связана с плановым техническим обслуживанием и заменой деталей по мере достижения определенного ресурса, другая часть возникает вследствие неисправностей и непредвиденных поломок.

Поэтому для анализа представляется целесообразным разделять расходы на техническое обслуживание, плановый и внеплановый ремонт. Такое разграничение позволяет оценивать не только величину затрат, но и качество организации технического обслуживания автомобильного парка.

Вопросы учета запасов регулируются Национальным стандартом бухгалтерского учета и отчетности «Запасы», утвержденным постановлением Министерства финансов Республики Беларусь от 28 декабря 2022 г. № 64 [1]. Для отражения хозяйственных операций применяется Типовой план счетов бухгалтерского учета, установленный постановлением Министерства финансов Республики Беларусь от 29 июня 2011 г. № 50 [2]. Инструкция к нему предусматривает возможность формирования организацией собственного рабочего плана счетов и введения необходимого аналитического учета в зависимости от особенностей деятельности автотранспортной организации. Организация должна не только документально подтвердить приобретение топлива, но и обеспечить возможность обоснования его фактического расхода.

Отдельного рассмотрения требует разграничение ремонта и работ, изменяющих характеристики основного средства. Бухгалтерский учет основных средств регулируется постановлением Министерства финансов Республики Беларусь «Об утверждении Инструкции по бухгалтерскому учету основных средств» от 30 апреля 2012 г. № 26 [3]. Следовательно, при отражении затрат на ремонт автомобиля важно определить экономическую сущность проведенных ремонтных работ. Текущие затраты, направленные на поддержание или восстановление работоспособности транспортного средства, необходимо отличать от капитальных затрат, приводящих к изменению его потребительских характеристик и стоимости.

Бухгалтерский учет объектов основных средств должен быть организован в строгом соответствии с принципами непрерывности деятельности, осмотрительности и соответствия доходов и расходов.

Для целей бухгалтерского учета все хозяйственные операции в обязательном порядке должны оформляться первичными учетными документами, которые разрабатываются организацией самостоятельно в соответствии со ст. 10 Закона Республики Беларусь «О бухгалтерском учете и отчетности» от 12 июля 2012 г. № 57-З [4].

По нашему мнению, в целях совершенствования учетно-аналитического обеспечения и усиления функции внутреннего контроля в практическую деятельность автотранспортных организаций целесообразно внедрять структурированную систему субсчетов третьего и четвертого порядков. Например, применительно к счету 23 «Вспомогательные производства» предлагается обособление субсчета 23-1 «Эксплуатация и содержание собственного транспорта», в рамках которого открываются узкоспециализированные позиции четвертого порядка. В частности, субсчет 23-1-1 «Затраты на горюче-смазочные материалы» позволяет осуществлять мониторинг за линейным и фактическим расходом топлива на основании путевых листов и данных систем спутниковой навигации. Субсчет 23-1-2 «Техническое обслуживание и текущий ремонт» аккумулирует расходы на запасные части, шины, аккумуляторные батареи и услуги сторонних станций технического обслуживания, которые носят характер текущих затрат и не подлежат капитализации в соответствии с Инструкцией по бухгалтерскому учету основных средств от 30 апреля 2012 г. № 26 [3].

Для отражения фонда заработной платы водительского и ремонтного персонала с обязательными начислениями в Фонд социальной защиты населения Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь и Белгосстрах необходимо открыть субсчет 23-1-3 «Расходы на оплату труда и социальные отчисления». Обособленный учет амортизационных отчислений

по собственным транспортным средствам и расходов на операционную аренду или лизинг сторонней техники организуется на субсчете 23-1-4 «Амортизация и аренда подвижного состава».

Все прочие эксплуатационные расходы, включая затраты на обязательное и добровольное страхование, прохождение государственного технического осмотра и уплату дорожных сборов, подлежат консолидации на субсчете 23-1-5 «Прочие эксплуатационные расходы». Параллельно с этим на уровне субконто система бухгалтерского учета должна предусматривать сквозные аналитические разрезы по двум направлениям: по технологическим группам транспортных средств, таким как легковой, грузовой автомобильный транспорт или специальная техника, по конкретным инвентарным объектам в разрезе их государственных номеров. По мнению авторов, такой подход позволяет в полной мере реализовать концепцию учета затрат по центрам ответственности, обеспечивая возможность калькулирования точной себестоимости одного машино-часа или тонно-километра по каждой единице подвижного состава.

ГСМ являются одним из основных видов ресурсов, используемых при эксплуатации автомобильного транспорта. Для эффективного контроля недостаточно учитывать только количество и стоимость приобретенного топлива, но необходимо обеспечить прослеживаемость движения ГСМ от момента приобретения до их использования конкретным транспортным средством.

В аналитическом учете целесообразно обеспечить детализацию по виду топлива, транспортному средству, государственному регистрационному номеру, структурному подразделению и отчетному периоду. При наличии значительного автомобильного парка может применяться дополнительная детализация по водителям и маршрутам.

Исследования показали, что на изменение общей суммы затрат оказывают влияние три ключевых фактора: изменение пробега, удельного расхода топлива и цены.

Увеличение затрат вследствие роста объема эксплуатации является экономически объяснимым. Рост затрат вследствие увеличения цены топлива во многом обусловлен внешними факторами. В то же время увеличение расхода топлива на единицу пробега требует дополнительного внутреннего анализа. В качестве возможных причин могут рассматриваться ухудшение технического состояния автомобиля, особенности маршрутов, изменение условий эксплуатации, несвоевременное техническое обслуживание либо особенности управления транспортным средством. Таким образом, факторный анализ позволяет разграничить контролируемые и неконтролируемые причины роста расходов.

Современный управленческий анализ постепенно переходит от оценки прошлых периодов к контролю затрат в режиме реального времени. Классический бухгалтерский учет, основанный на ручном заполнении путевых листов, часто не успевает за запросами менеджмента, могут быть ошибки. Поэтому сегодня ключевым направлением автоматизации становится внедрение систем ERP (управление предприятием) и TMS (управление транспортом). Использование TMS-систем позволяет автоматизировать сбор и проверку первичной информации. Это исключает ошибки при ручном заполнении документов, обеспечивает непрерывный контроль расходов – от планирования маршрута до отражения затрат в учете, формирует точную базу данных для проведения факторного анализа для каждого автомобиля.

Особое место в контроле затрат занимает система GPS мониторинга и ГЛОНАСС. Установка высокоточных датчиков контроля уровня топлива позволяет сформировать прозрачную информационную базу для управленческого учета и анализа, полностью исключая погрешности ручного учета и субъективный фактор при оценке материальных затрат.

Транспортные затраты представляют собой сложную многокомпонентную систему, требующую детального аналитического учета. Эффективное управление данными затратами невозможно без четкой квалификации по видам транспорта, экономическим элементам, центрам ответственности и статьям калькуляции. Внедрение субсчетов к счетам учета затрат позволит повысить прозрачность информации и формирование себестоимости перевозок.

Важнейшим фактором снижения рисков искажения отчетности при этом выступает жесткий контроль первичной документации, который на современном этапе должен подкрепляться цифровыми инструментами, в частности, интеграцией систем мониторинга с учетными модулями автотранспортной организации.

Список использованной литературы

1. **Национальный** стандарт бухгалтерского учета и отчетности «Запасы» : утв. постановлением М-ва финансов Респ. Беларусь от 28 дек. 2022 г. № 64 : в ред. от 29 сент. 2025 г. № 99 // ilex : информ. правовая система (дата обращения: 02.09.2026).

2. **О типовом** плане счетов бухгалтерского учета : утв. постановлением М-ва финансов Респ. Беларусь от 29 июня 2011 г. № 50 : в ред. от 31 окт. 2025 г. № 126 // ilex : информ. правовая система (дата обращения: 02.09.2026).

3. **Инструкция** по бухгалтерскому учету основных средств : утв. постановлением М-ва финансов Респ. Беларусь от 30 апр. 2012 г. № 26 : в ред. от 30 янв. 2026 г. № 7 // ilex : информ. правовая система (дата обращения: 02.09.2026).

4. **О бухгалтерском** учете и отчетности : Закон Респ. Беларусь от 12 июля 2013 г. № 57-З : в ред. от 30 дек. 2025 г. № 126-З // ilex : информ. правовая система (дата обращения: 02.09.2026).