

Н.В. Чих, В.В. Крайнова, М.А. Голубев
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

О ПРАВОВОМ РЕГУЛИРОВАНИИ БУХГАЛТЕРСКОГО УЧЁТА И ЕГО ОСОБЕННОСТЕЙ НА ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ

Проблема правильного оформления хозяйственных операций одна из наиболее важных проблем как для всех субъектов бухгалтерского учёта в целом, так и для сферы водного транспорта в частности. НК РФ одним из важнейших условий принятия к учету расходов является их документальное оформление. 2013 год несет серьезные изменения в этом вопросе в связи с вступлением в силу ФЗ от 6 декабря 2011 № 402-ФЗ «О бухгалтерском учете» (далее – Закон № 402-ФЗ). Хотелось бы рассмотреть текущее положение дел и изменения в вопросах оформления первичной документации и бухгалтерских регистров. Вопрос этот общий, однако является универсальной проблемой практики применения новых норм и в сфере водного транспорта.

Действовавший ФЗ от 21 ноября 1996 г. № 129-ФЗ «О бухгалтерском учете» (далее – Закон № 129-ФЗ) предписывал использовать формы первичных учетных документов, содержащиеся в альбомах унифицированных форм. А для тех операций, по которым унифицированные формы отсутствуют, организация могла разработать и утвердить собственную форму документа.

При разработке она должна учесть требование об обязательных реквизитах. Так, к ним относятся: наименование документа; дата его составления; наименование организации, от имени которой составлен документ; содержание хозяйственной операции; и т.д. Потом необходимо утвердить бланки документов в качестве приложений к своей учетной политике.

Документация, которая содержится в альбомах унифицированных форм, имеет жесткий регламент по заполнению. Именно к ошибкам в заполнении документации часто имеют претензии налоговые органы – например, по вопросам правомерности тех или иных расходов в составе базы по расчету налога на прибыль или подтверждения принятия «входящего» НДС к вычету.

Существующая практика говорит о разнообразном подходе к вопросу допустимости нарушений при заполнении форм. Минфин России считает, что такие затраты не могут включаться в расходы, если документы оформлены с нарушением правил заполнения унифицированной формы [2].

Новый закон о бухгалтерском учете внес существенные коррективы в эти споры.

Он характеризуется либерализацией требований к оформлению первичной документации. В отличие от утратившего силу закона он разрешает руководству компании утверждать любые формы первичных документов самостоятельно с соблюдением одного условия – любой документ должен содержать обязательные реквизиты (п. 2 ст. 9 Закона № 402-ФЗ), а именно: наименование документа; дата составления документа; наименование экономического субъекта, составившего документ; содержание факта хозяйственной жизни; величина натурального и (или) денежного измерения факта хозяйственной жизни с указанием единиц измерения; наименование должности лица (лиц), совершившего (совершивших) сделку, операцию и ответственного (ответственных) за правильность ее оформления, либо наименование должности лица (лиц), ответственного (ответственных) за правильность оформления свершившегося события; подписи лиц с указанием их фамилий и инициалов либо иных реквизитов, необходимых для идентификации этих лиц.

Используемые формы утверждает руководитель экономического субъекта по представлению должностного лица, на которое возложена обязанность по ведению

бухгалтерского учета. Водная транспортная организация так же может использовать документы из альбомов унифицированных форм.

Изменились также требование об утверждении перечня лиц, имеющих право подписи первичных учетных документов. В частности пункт о подписи документов руководителем организации по согласованию с главным бухгалтером, отсутствует. Тем не менее, в перечне обязательных реквизитов в ст. 9 Закона № 402-ФЗ указано, что подписи проставляют лица, ответственные за правильность оформления свершившегося события. Следовательно, необходимо предусмотреть определенные действия по установлению такой ответственности. Полная или частичная передача прав и любых полномочий, в том числе и подписание документов, осуществляется на основании доверенности. Также исполнение определенных функций можно возложить на сотрудника приказом или должностной инструкцией [3]. Другим важнейшим изменением являются нормы, касающиеся регистров бухгалтерского учета. Но по сравнению с изменениями в отношении первичной документации здесь, наоборот, наблюдается более четкое описание регистров и ужесточение требований к их оформлению. Так, например, в ст. 10 Закона № 129-ФЗ отсутствует перечень обязательных реквизитов. А новый закон четко обязывает организацию при утверждении форм бухгалтерских регистров предусмотреть в них (п. 7 ст. 10 Закона № 402-ФЗ): наименование регистра; наименование экономического субъекта, составившего регистр; дата начала и окончания ведения регистра и (или) период, за который составлен регистр; хронологическая и (или) систематическая группировка объектов бухгалтерского учета; величина денежного измерения объектов бухгалтерского учета с указанием единицы измерения; наименования должностей лиц, ответственных за ведение регистра; подписи лиц, ответственных за ведение регистра, с указанием их фамилий и инициалов либо иных реквизитов, необходимых для идентификации этих лиц.

В настоящее время большинство транспортных организаций указывают данные реквизиты, но теперь наличие подписи ответственных лиц с расшифровкой обязательны.

Формы регистров бухгалтерского учета по новым правилам должен утверждать руководитель организации (п. 5 ст. 10 Закона № 402-ФЗ).

Еще одним знаковым новшеством является «отмена» коммерческой тайны в отношении содержания бухгалтерских регистров [1]. Закон № 402-ФЗ такой нормы не содержит, но и обязанности представлять бухгалтерские регистры по запросам третьих лиц пока не устанавливает, хотя уже предусматривает возможность предоставления другой стороне, например, согласно условиям договора (п. 7 ст. 10 Закона № 402-ФЗ). Следовательно, бухгалтерский учет становится более открытым и публичным.

Учетная политика, являющаяся основным регламентирующим документом, имеет огромное значение для учета организации, ей уделяется особое внимание [6].

Так как в проектах Минфин России не планирует кардинальных изменений относительно нормативных документов по учетной политике. В Законе № 402-ФЗ учетная политика по бухгалтерскому учету остается главным документом организации, регламентирующим все аспекты ведения учета, а документом регламентирующим составление этого документа будет продолжать являться Положение по бухгалтерскому учету «Учетная политика организации» [8], поэтому порядок составления и утверждения самой учетной политики и всех сопутствующих документов останется прежним, т.е. она вводится в действие приказом руководителя. Так как эти документы уже содержатся в альбомах и существуют рекомендации по их заполнению, то, как и сейчас, формы самих документов не нужно прилагать к учетной политике, за исключением тех случаев, когда организация дорабатывает документ в соответствии с собственными нуждами.

Минфин РФ утвердил на 2012–2015 годы план по развитию бухгалтерского учета и отчетности в Российской Федерации на основе Международных стандартов финансовой отчетности, а именно переход к стандартам МСФО к 2016 году [3]. Уже сегодня

МСФО утверждены и применяются для целей составления отчетности по данным стандартам [4].

Одной из наиболее важных проблем применения новых правил именно в транспортной сфере является то, что, работая с иностранными контрагентами, наши компании сталкиваются с проблемой получения акта о приёмке услуг с подписями ответственных лиц иностранного юридического лица и с принятием новых норм можно было бы говорить об устранении этой проблемы [5]. Однако в 2013 году российские транспортные компании не смогут в полной мере воспользоваться возможностью составления собственных форм в смысле МСФО. Возможности ограничиться односторонним заверением документов, подтверждающих факт совершения сделки, прекратить утомительные требования возврата заверенных партнерами актов или накладных у нас как не было, так и не будет, в отличие от наших иностранных партнеров. Обязательные реквизиты в самом законе предполагают проставление подписей ответственных лиц контрагента, в случае если ему или в государственный орган должны быть представлены такие документы [1].

Хотелось бы отметить ряд особенностей, касающихся документов, применяемых при транспортировке грузов морским и речным водным транспортом. Главным документом, который определяет право на пользование товаром, является коносамент [7]. Только тот, кто владеет данным документом, может получить товар у перевозчика.

Выделяют разные виды коносаментов: бортовой, который оформляется после поступления груза на борт корабля; небортовой означает, что факт принятия груза транспортной компанией подтвержден, но в нем не указывается дата отгрузки и до её момента товар может находиться на складе; сквозной применяется при смешанной перевозке грузов, что особенно характерно для контейнерных перевозок, которые осуществляются на разных видах транспорта; портовой выписывается, когда товар ещё не прибыл к месту отгрузки (порт), а документы требуются покупателю или его кредитору.

Вторым по важности документом является морская или речная накладная, которая не является ценной бумагой, а лишь только удостоверяет наличие договора перевозки. Данный документ один из разновидностей транспортных накладных и может именоваться по-разному: океанская, линейная накладная или фрахтовая расписка.

Доковая расписка (варрант) отдается отправителю груза от перевозчика, когда груз доставлен на пирс судоходной компании. Деливер-ордер представляет собой расписку перевозчика за груз и производится в двух вариантах для продавца и для перевозчика и на практике служит для деления груза на мелкие партии, которые выдаются при предъявлении покупателями этого ордера. Штурманская расписка предоставляется после доставки груза на борт грузовым помощником капитана и является доказательством получения коносамента от перевозчика.

Поможет ли новый закон упростить жизнь транспортникам, а в первую очередь судоходным компаниям, устранил ли имевшиеся раньше трудности в области оформления отчётности покажет практика, т.к. поскольку закон новый, то итоги подводить ещё пока рано.

Список литературы:

- [1] Авалян Р. «Бухучёт по-новому»// Бухгалтерия 1С: интернет ресурс для бухгалтеров; 2012
- [2] Заречная М.А. «Бухучёт по-новому»// СПС Консультант Плюс, 2013, №2
- [3] Захарин В.Р. «Новый закон о бухучёте: анализ изменений»// Учёт в бюджетных учреждениях, М; 2012, 46 с
- [4] Кратюк Е. «Новый закон о бухучёте: что нас ожидает?»// Бухучёт и налогообложение, №17, 2012, с 8-13
- [5] Пятов М.А. «Составление годовой отчётности по-новому»// Самарский бухгалтер; Самара, 2012,-с.19-23.
- [6] Русаков И.М. «Учётная политика под призмой нового закона о бухучёте», Экономика и жизнь, М; 2012, №50

[7] Ст. 119 и 142 Кодекса торгового мореплавания РФ

[8] ПБУ 1/2008 (утв. Приказом Минфина РФ от 6 октября 2008 г. №106 н) с изменениями и дополнениями от 18.12.2012 № 164 н.

Н.В. Чих, А.И. Синяев
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

О НЕКОТОРЫХ ПРОБЛЕМАХ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ НАЦИОНАЛЬНОЙ ПЛАТЕЖНОЙ СИСТЕМЫ ПРИ ОКАЗАНИИ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

С принятием ФЗ от 27 июня 2011 г. № 161-ФЗ «О национальной платежной системе» (далее – Закон о НПС) и связанного с ним ФЗ от 27 июня 2011 г. № 162-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона «О национальной платежной системе» законодательное регулирование национальной платежной системы выходит на принципиально новый уровень. Принятие этого закона, как полагают некоторые ученые, является новой вехой в развитии не только банковской системы, но и всей системы российского права.

Платежная система играет решающую роль, обеспечивая своевременный перевод денежных средств. Развитие современных технологий, необходимость интеграции России в мировую экономику и вызвали необходимость создания эффективной платежной системы, которая бы отвечала текущим рыночным потребностям и целям деятельности государства.

В юридической литературе платежную систему определяют «как совокупность правовых норм, учреждений, программно-технических и других средств, обеспечивающих проведение межбанковских расчетов».

Некоторые ученые выделяют различные факторы, препятствующие построению устойчивой платежной системы, такие как «активная экспансия международных платежных систем на динамично развивающемся российском рынке безналичных розничных платежей; отсутствие, до недавнего времени, государственной политики и стратегии в области развития платежных систем банковских карт; малая проработанность специального законодательства, регулирующего отношения в сфере безналичных розничных платежных инструментов; недостаточный уровень развития инфраструктуры обслуживания карт; отсутствие достаточных экономических предпосылок для вступления российских банков в единую платежную систему банковских карт; отсутствие единого правового пространства, которое создало бы условия для реализации комплексных проектов на основе многофункциональных банковских карт; высокая стоимость проекта по созданию единой платежной системы банковских карт [1].

Проблемы в функционировании НПС возникают из того, что законодатели во многом находятся под влиянием гражданского права, в рамках которого электронные средства платежа (далее – ЭСП) рассматриваются не как средство платежа, а как товар. Таким образом, законодатель не считает необходимым признать нужду создания специальных кредитных организаций, за которыми закреплялась бы возможность по осуществлению расчетов электронными деньгами для упрощения порядка создания инфраструктуры платежной системы. Поэтому Закон о НПС снижает возможности по использованию в расчетах ЭСП.

Еще одна проблема возникает при операциях с использованием ЭСП. ЭСП делится на 2 вида: персонифицированные электронные средства платежа и неперсонифицированные электронные средства платежа (далее – НЭСП). НЭСП используется фи-