Особенности формирования корпоративной отчетности транспортно-экспедиционных компаний

Воблая Ирина Николаевна
кандидат экономических наук, доцент кафедры «Экономика, финансы и менеджмент», Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации, Новороссийский филиал, savinvaav@mail.ru,

Реус Мария Олеговна
индивидуальный предприниматель, магистрант, Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации, Новороссийский филиал, rmariao@mail.ru

Статья посвящена разработке подхода к отражению транспортно-экспедиционных операций в корпоративной отчетности компаний. Научная новизна исследования состоит в разработке системы критериев формирования отчетных показателей транспортно-экспедиционной компании, основанной на последовательной идентификации экономической роли экспедитора, характера расчетов с клиентом, единицы транспортно-экспедиционной услуги, степени ее завершенности и достаточности документального подтверждения. В результате исследования выявлены основные методологические неопределенности отражения транспортно-экспедиционных операций в корпоративной отчетности и предложен подход к их устранению. Разработана классификация операций на собственные услуги экспедитора ($Т_1$), операции за счет клиента ($Т_2$) и смешанные операции ($Т_3$). Для каждого типа определяются: порядок отражения выручки и расходов, отнесение затрат к незавершенному производству и отчетный период признания показателей с учетом фактического исполнения услуги и достаточности документального подтверждения.

Ключевые слова: корпоративная отчетность, транспортно-экспедиционная компания, бухгалтерский учет, учетная политика, договор транспортной экспедиции, транспортно-экспедиционные услуги.

Введение

Корпоративная отчетность отражает финансовое положение компании и результаты ее деятельности, а достоверность финансовых показателей во многом зависит от квалификации хозяйственных операций [5]. Единообразие подходов к квалификации хозяйственных операций обеспечивает сопоставимость отчетных показателей и снижает зависимость результатов учета от субъективного выбора способа отражения экономически сходных операций. Поэтому для видов деятельности, допускающих несколько вариантов построения договорных отношений и расчетов между сторонами договора, требуется четко определить критерии отнесения отдельных операций к доходам, расходам и иным элементам отчетности.

Проблема вариативности характерна для транспортно-экспедиционных компаний, которые формируют отчетность на пересечении гражданско-правового регулирования транспортной экспедиции, правил бухгалтерского учета и налоговых норм [1]. Статья 801 ГК РФ определяет договор транспортной экспедиции как выполнение или организацию услуг, связанных с перевозкой, за вознаграждение и за счет клиента. Причем согласно упомянутой норме права, экспедитор вправе организовать перевозку по выбранному маршруту и определенным видом транспорта, заключить договор перевозки от имени клиента либо от собственного имени, обеспечить отправку и получение груза. Договор транспортной экспедиции также может включать дополнительные операции, связанные с доставкой: оформление экспортных и импортных документов, выполнение таможенных формальностей, проверку количества и состояния груза, погрузку и выгрузку, хранение, уплату пошлин и сборов за счет клиента и получение груза в пункте назначения [6].

Таким образом, в рамках одного договора транспортно-экспедиционных услуг допускается комплексное предоставление услуг, включающее как непосредственные действия экспедитора, так и выполнение им организационных функций, а также проведение расчетов по затратам и мероприятиям, которые экономически связаны с заказчиком.

Поскольку экспедитор может оказывать часть услуг самостоятельно, привлекать перевозчиков либо организовывать оказание услуг третьими лицами, договоры с одинаковым юридическим оформлением могут различаться по экономическому содержанию. От фактической роли экспедитора зависит признание выручки и расходов, в том числе выбор между валовым и нетто-представлением дохода. Следовательно, для целей формирования корпоративной отчетности требуется учитывать экономическое содержание конкретной операции, роль экспедитора в ее исполнении и характер сумм, поступающих от клиента и перечисляемых перевозчикам и другим исполнителям.

Ввиду отсутствия отдельного федерального стандарта, регулирующего учет экспедиционных операций, актуализируется проблема создания методического подхода к формированию показателей корпоративной отчетности транспортно-экспедиционных компаний с учетом экономической роли экспедитора, условий договора и фактического исполнения перевозки.

Материалы и методы

Материалами исследования выступают положения гражданского законодательства, законодательства о транспортно-экспедиционной деятельности и бухгалтерском учете, федеральные стандарты бухгалтерского учета. Гражданско-правовая основа деятельности экспедитора установлена главой 41 ГК РФ. Согласно ст. 801 ГК РФ, экспедитор обязуется за вознаграждение и за счет клиента выполнить либо организовать выполнение предусмотренных договором услуг, связанных с перевозкой груза. Статьи 802–806 ГК РФ регулируют форму договора, ответственность сторон, предоставление клиентом документов и информации, привлечение третьих лиц и прекращение договорных отношений [6]. Гражданско-правовая конструкция транспортной экспедиции допускает несколько вариантов участия экспедитора в исполнении одной перевозки – от непосредственного выполнения комплексной услуги до организации услуг сторонних исполнителей

Специальное регулирование устанавливает Федеральный закон от 30.06.2003 № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности», который определяет условия осуществления транспортно-экспедиционной деятельности, права и обязанности экспедитора и клиента, требования к работе с грузом и основания ответственности [11]. После изменений, внесенных в Федеральный закон от 07.06.2025 № 140-ФЗ, с 1 марта 2026 г. деятельность экспедиторов связана с ведением реестра уведомлений о транспортно-экспедиционной деятельности [2].

Порядок исполнения договора конкретизируют Правила транспортно-экспедиционной деятельности, утвержденные постановлением Правительства РФ от 08.09.2006 № 554 [7]. Правилами определен состав экспедиторских документов, которые фиксируют содержание и отдельные этапы исполнения транспортно-экспедиционных услуг и используются в качестве документальной основы при формировании показателей корпоративной отчетности. Такими документами являются поручение экспедитору, экспедиторская расписка и складская расписка [7].

Специального стандарта, регулирующего бухгалтерский учет транспортно-экспедиционных операций, российское законодательство не

предусматривает. Общие требования к ведению бухгалтерского учета и формированию корпоративной отчетности установлены Федеральным законом от 06.12.2011 № 402-ФЗ «О бухгалтерском учете» [10] и ФСБУ 4/2023 «Бухгалтерская (финансовая) отчетность» [9]. Требования к документальному оформлению хозяйственных операций определяет ФСБУ 27/2021 «Документы и документооборот в бухгалтерском учете» [8]. Порядок признания доходов и расходов в 2026 г. регулируется ПБУ 9/99 «Доходы организации» и ПБУ 10/99 «Расходы организации»; начиная с отчетности за 2027 г., их заменяют ФСБУ 9/2025 «Доходы» и ФСБУ 10/2026 «Расходы» [12]. Стандарты бухгалтерского учета определяют условия, при которых признаются активы, обязательства, доходы и расходы, однако применить правила к конкретной перевозке можно только после того, как компания сама определит единицу учета, вид операции и доказательства ее завершения.

Критерии разграничения собственных услуг экспедитора и услуг, приобретаемых за счет клиента, порядок формирования выручки и расходов, учет возмещаемых клиентом затрат, определение отчетного периода по незавершенным перевозкам, признание расходов по фактически оказанным услугам перевозчиков при позднем поступлении первичных документов, а также состав документов, подтверждающих исполнение транспортно-экспедиционной услуги, должны конкретизироваться в учетной политике организации.

Выявленный пробел определяет методологию исследования, основанную на нормативном анализе положений гражданского, транспортного и бухгалтерского законодательства, сравнительном анализе вариантов участия экспедитора в исполнении перевозки и процессном анализе формирования отчетных показателей от условий договора и фактического исполнения услуги до признания доходов и расходов.

Результаты и обсуждение

Проблема формирования корпоративной отчетности транспортно-экспедиционных компаний заключается в идентификации экономического содержания конкретной операции для выбора бухгалтерской проводки. Один и тот же экспедитор может в рамках разных договоров выступать в различных экономических моделях. Например, транспортно-экспедиторская компания может получить от клиента вознаграждение за организацию перевозки и дополнительно средства для возмещения фактической стоимости перевозчика. В другом договоре эта же компания может установить единую цену доставки, самостоятельно выбрать перевозчика и принять на себя изменение собственной маржи при росте или снижении тарифа перевозчика. Юридически оба договора могут относиться к транспортной экспедиции, однако их влияние на показатели выручки и расходов различается.

Представленные в таблице 1 ситуации показывают, что ключевая учетная проблема возникает на этапе квалификации транспортно-экспедиционной операции. Одинаковое участие стороннего перевозчика может приводить к различному отражению показателей в зависимости от того, включена ли его услуга в собственное обязательство экспедитора перед клиентом либо оплачивается за счет клиента как отдельный элемент расчетов. Таким образом, для корректного формирования корпоративной отчетности требуется предварительно определить экономическую роль экспедитора по конкретному договору и только после этого устанавливать порядок признания соответствующих сумм в составе выручки и расходов.

Таблица 1
Основные проблемы формирования показателей корпоративной отчетности транспортно-экспедиционных компаний

Проблема	Практическая ситуация	Риск для отчетности
Разграничение собственной услуги экспедитора и расходов за счет клиента	Экспедитор получает собственное вознаграждение и одновременно оплачивает услуги перевозчика, которые могут возмещаться клиентом отдельно либо входить в единую стоимость комплексной услуги	Завышение или занижение выручки и расходов, искажение маржинальности
Смешанные транспортно-экспедиционные операции	В рамках одного договора экспедитор часть услуг выполняет самостоятельно, часть организует через сторонних перевозчиков, отдельные расходы возмещает клиент	Отнесение всей стоимости договора к одной модели искажает структуру выручки и расходов
Определение периода признания выручки и расходов	Перевозка начинается в одном отчетном периоде и завершается в следующем либо выполняется по отдельным этапам	Несвоевременное признание финансового результата
Позднее поступление документов перевозчиков	Услуга перевозчика фактически оказана до отчетной даты, а первичные документы поступают в следующем периоде	Занижение обязательств и расходов либо искажение себестоимости незавершенной перевозки
Документальное подтверждение исполнения транспортно-экспедиционной услуги	Состав документов зависит от того, принимает ли экспедитор груз, осуществляет ли хранение и каким событием завершается его обязательство перед клиентом	Несоответствие бухгалтерских данных фактическому исполнению перевозки и неверное определение даты операции

Источник: составлено авторами

Первой проблемой, связанной с формированием показателей корпоративной отчетности транспортно-экспедиционных компаний, является необходимость разграничения собственной услуги экспедитора и расходов, которые он несет за счет клиента. Корректное отображение выручки и расходов предполагает учет распределения экономического риска по конкретной операции. Если договор предусматривает возмещение расходов в фактически понесенной сумме, а изменение тарифа перевозчика влечет соответствующее изменение суммы, предъявляемой клиенту, затраты относятся к расчетам за счет клиента. Сумма расходов за счет клиента отделяется от вознаграждения экспедитора.

Иная ситуация возникает, когда клиент оплачивает единую стоимость транспортно-экспедиционной услуги, а тариф привлеченного перевозчика ему отдельно не предъявляется. В этом случае изменение стоимости перевозки влияет на финансовый результат экспедитора, поэтому затраты на перевозчика относятся к расходам по собственной услуге. Для целей учета имеет значение, кто несет последствия изменения стоимости привлеченной перевозки. Именно по этому критерию можно определить, включается ли стоимость привлеченной перевозки в выручку и себестоимость экспедитора либо отражается в расчетах с клиентом.

Вторая проблема возникает при заключении договоров, которые объединяют несколько операций с различным экономическим содержанием, когда экспедитор часть услуг выполняет самостоятельно, часть организует через сторонних перевозчиков, а отдельные расходы возмещает клиент. В таком случае для каждой операции требуется определить самостоятельный порядок учета. Основанием для разделения договора может быть отдельное содержание услуги, собственный способ определения ее стоимости либо возможность связать ее с конкретным этапом исполнения поручения.

Например, собственная доставка экспедитора, вознаграждение за организацию перевозки и железнодорожный тариф, который клиент возмещает по фактической сумме, требуют раздельного учета даже при оформлении одним договором. Если стоимость операции влияет на финансовый результат экспедитора, она учитывается в составе его деятельности [3]. Суммы, которыми экспедитор лишь рассчитывается с третьими лицами за счет клиента, должны учитываться отдельно. Аналитический учет здесь целесообразно вести с привязкой к конкретному договору, поручению и соответствующим затратам.

После квалификации операции необходимо решить третью проблему: определить период признания выручки и связанных с ней расходов. В случае, если перевозка начинается в одном отчетном периоде и завершается в следующем либо выполняется по отдельным этапам, возникают риски несвоевременного отражения финансового результата. С целью устранения данного риска устанавливаются единица учета услуги и событие, которым завершается обязательство экспедитора перед клиентом [4]. Если предметом договора является доставка груза до пункта назначения, отправление груза или прохождение отдельного участка маршрута еще не завершает оказание услуги. Выручка признается после события, предусмотренного договором и подтверждающего исполнение обязательства, например после передачи груза получателю. Период признания определяется фактическим исполнением обязательства, а дата оплаты или получения отдельного документа сама по себе его не устанавливает.

С определением отчетного периода непосредственно связана четвертая проблема – поступление документов перевозчиков после отчетной даты. Здесь требуется отделять дату хозяйственной операции от даты получения первичного документа. Если перевозчик выполнил услугу до отчетной даты, а ее стоимость можно обоснованно определить по перевозочным документам, заявке, установленному тарифу и другим имеющимся сведениям, обязательство относится к соответствующему отчетному периоду [4]. Позднее получение расчетного документа само по себе не переносит операцию на следующий период.

Дальнейший учет зависит от состояния обязательства перед клиентом. При завершенной транспортно-экспедиционной услуге затраты участвуют в формировании ее финансового результата, а по незавершенной услуге могут учитываться в составе незавершенного производства. По этой причине момент признания обязательства перед перевозчиком может не совпадать с моментом включения соответствующих затрат в себестоимость реализованной услуги.

Пятой проблемой является определение документов, достаточных для подтверждения транспортно-экспедиционной операции. Состав подтверждающих документов поэтому определяется содержанием конкретной операции и участием экспедитора в ее исполнении. Поручение определяет условия выполнения услуги, экспедиторская расписка оформляется при принятии груза экспедитором, складская расписка – при передаче груза на хранение. Если экспедитор не принимает груз, отсутствие экспедиторской расписки само по себе не исключает возможность подтвердить операцию. В этом случае исполнение устанавливается по договору и поручению в совокупности с перевозочными документами и сведениями о доставке груза. Такой комплект должен позволять установить, какая услуга оказана, к какому поручению она относится, когда исполнено обязательство, как определена ее стоимость и в каком порядке производятся расчеты с клиентом.

Для формализации описанных выше критериев и представления методического подхода к формированию корпоративной отчетности в качестве единицы анализа предлагается использовать отдельную транспортно-экспедиционную услугу либо самостоятельный компонент услуги в рамках конкретного

поручения клиента. В зависимости от экономического содержания выделяются три типа операций: T_1 – собственная услуга экспедитора; T_2 – операция, осуществляемая за счет клиента; T_3 – смешанная операция, включающая компоненты T_1 и T_2. Критерии отнесения операций к соответствующим показателям корпоративной отчетности представлены в таблице 2.

Логика определения периода признания строится, исходя из состояния исполнения обязательства на отчетную дату. По операциям типа T_1 завершение предусмотренной договором услуги служит основанием для признания выручки и относящихся к ней расходов в соответствующем периоде; до этого момента затраты учитываются как связанные с незавершенной услугой. По операциям T_2 движение возмещаемых сумм отражается в составе расчетов с клиентом и исполнителями, тогда как в финансовый результат включается собственное вознаграждение экспедитора. Для операций T_3 период признания определяется раздельно по каждому компоненту. Если же услуга привлеченного исполнителя фактически оказана до отчетной даты, позднее поступление первичных документов само по себе не изменяет период хозяйственной операции при наличии достаточных данных для подтверждения факта и оценки обязательства.

Таблица 2
Критерии формирования показателей корпоративной отчетности по транспортно-экспедиционным операциям

Условие	Экономическая квалификация	Отражение в корпоративной отчетности
Собственная услуга экспедитора исполнена	T_1	Выручка; связанные расходы; финансовый результат
Собственная услуга еще не завершена	T_1	Незавершенное производство; полученный аванс/обязательство перед клиентом
Расход произведен за счет клиента	T_2	Расчеты с клиентом и исполнителем; в выручку и собственные расходы сумма не включается
Экспедитор получил вознаграждение по операции за счет клиента	T_2	Выручка в размере собственного вознаграждения
Договор содержит собственную услугу и возмещаемые расходы	T_3	Раздельное отражение компонентов T_1 и T_2
Перевозчик выполнил услугу, документы поступили позднее	T_1 или T_2	Обязательство признается по факту операции; дальнейшее отражение зависит от типа компонента
Перевозка продолжается на отчетную дату	T_1	Затраты остаются связанными с незавершенной услугой до выполнения критерия признания выручки

Источник: составлено авторами

Заключение

В результате исследования установлено, что основная методологическая проблема формирования корпоративной отчетности транспортно-экспедиционных компаний возникает вследствие вариативности экономической роли экспедитора в рамках договора транспортной экспедиции. Привлечение стороннего перевозчика, заключение договора перевозки от имени экспедитора и прохождение денежных средств через его расчетный счет сами по себе не позволяют установить порядок отражения операции в доходах и расходах. Для ее классификации требуется определить, представляет ли соответствующая сумма собственное вознаграждение и затраты экспедитора либо расходы, произведенные за счет клиента и подлежащие отдельному возмещению. Дополнительные методологические неопределенности возникают при отнесении незавершенных перевозок к отчетным периодам, признании фактически оказанных услуг перевозчиков до получения окончательных первичных документов и выборе документов, подтверждающих завершение экспедиторской услуги.

Предложенный методический подход предусматривает классификацию компонентов транспортно-экспедиционной операции на собственные услуги экспедитора (T_1), операции, выполняемые за счет клиента (T_2), и смешанные операции (T_3). После классификации определяется состояние исполнения соответствующего обязательства на отчетную дату и достаточность его документального подтверждения. Совокупность указанных признаков определяет включение суммы в выручку или расходы организации, отражение ее в составе расчетов с клиентом либо отнесение затрат к незавершенному производству, а также отчетный период формирования соответствующего показателя.

Литература

1. Тимченко Е.В., Сурикова Е.А. Особенности формирования финансового результата транспортной корпорации // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. 2021. №10-1. С. 280-285. DOI: 10.24412/2500-1000-2021-10-1-280-285.
2. Справочная информация: «Правовой календарь на I квартал 2026 года» // СПС Консультант Плюс. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_522525/8a9f66b532f99749260d43b645351af620c62dcc/ (дата обращения: 11.06.2026).
3. Дедова Д.А., Воробьева Л.С. Исследование процессов формирования доходов, расходов и финансовых результатов деятельности коммерческой организации // Прогрессивная экономика. 2022. № 5. С. 17–26.
4. Дедкова Е.Г., Гудков А.А., Гришина К.К. Особенности учета финансовых результатов на предприятиях транспортной отрасли // Экономические и гуманитарные науки. 2020. № 8(343). С. 21–31. DOI 10.33979/2073-7424-2020-343-8-21-31.
5. Вавилова М.А. Организация учета финансовых результатов в транспортных организациях // Вестник науки. 2023. № 1 (58). С. 11–20.
6. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 N 14-ФЗ (ред. от 24.06.2025, с изм. от 09.06.2026) // СПС Консультант Плюс. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_9027/ (дата обращения: 02.07.2026).
7. Постановление Правительства РФ от 08.09.2006 N 554 «Об утверждении Правил транспортно-экспедиционной деятельности» // СПС Консультант Плюс. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_62667/ (дата обращения: 10.06.2026).
8. Приказ Минфина России от 16.04.2021 N 62н (ред. от 23.12.2021) «Об утверждении Федерального стандарта бухгалтерского учета ФСБУ 27/2021 «Документы и документооборот в бухгалтерском учете» (Зарегистрировано в Минюсте России 07.06.2021 N 63814) // СПС Консультант Плюс. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_386440/ (дата обращения: 15.06.2026).
9. Приказ Минфина России от 04.10.2023 N 157н (ред. от 07.11.2025) «Об утверждении Федерального стандарта бухгалтерского учета ФСБУ 4/2023 «Бухгалтерская (финансовая) отчетность» (Зарегистрировано в Минюсте России 21.03.2024 N 77591) // СПС Консультант Плюс. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_472684/ (дата обращения: 15.06.2026).
10. Федеральный закон от 06.12.2011 N 402-ФЗ (ред. от 15.12.2025) «О бухгалтерском учете» // СПС Консультант Плюс. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_122855/ (дата обращения: 12.06.2026).
11. Федеральный закон от 30.06.2003 N 87-ФЗ (ред. от 26.07.2026) «О транспортно-экспедиционной деятельности» // СПС Консультант Плюс. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_43006/ (дата обращения: 08.06.2026).
12. ФСБУ 10/2026 «Расходы»: что изменится и как подготовить учет к 2027 году // Деловой профиль. URL: https://delprof.ru/press-center/experts-pubs/fsbu-10-2026-raskhody-chto-izmenitsya-i-kak-podgotovit-uchet-k-2027-godu/ (дата обращения: 18.06.2026).

Features of forming corporate reporting for transport and forwarding companies

Voblaya I.N., Reus M.O.
Financial University under the Government of the Russian Federation, Novorossiysk branch

JEL classification: D20, E22, E44, L10, L13, L16, L19, M20, O11, O12, Q10, Q16, R10, R38, R40, Z21, Z32

The article is devoted to the development of an approach to the reflection of freight forwarding operations in the corporate reporting of companies. The scientific novelty of the research consists in the development of a system of criteria for the formation of reporting indicators of a freight forwarding company based on the consistent identification of the economic role of the forwarder, the nature of settlements with the client, the unit of forwarding services, the degree of its completeness and sufficiency of documentary evidence. As a result of the research, the main methodological uncertainties of reflecting freight forwarding operations in corporate reporting have been identified and an approach to their elimination has been proposed. The classification of operations for the forwarder's own services (T_1), operations at the expense of the client (t_2) and mixed operations (t_3) has been developed. For each type, the procedure for reflecting revenue and expenses, attributing costs to work in progress, and the reporting period for recognizing indicators are determined, taking into account the actual performance of the service and the sufficiency of documentary evidence.

Keywords: corporate reporting, freight forwarding company, accounting, accounting policy, freight forwarding contract, freight forwarding services.

References

1. Timchenko E.V., Surikova E.A. Features of the formation of the financial result of a transport corporation // International Journal of Humanities and Natural Sciences. 2021. No. 10-1. pp. 280-285. DOI: 10.24412/2500-1000-2021-10-1-280-285.
2. Background information: "Legal Calendar for the first quarter of 2026" // SPS Consultant Plus. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_522525/8a9f66b532f99749260d43b645351af620c62dcc / (accessed: 06/11/2026).
3. Dedova D.A., Vorobyeva L.S. Investigation of the processes of income formation, expenses and financial results of a commercial organization // Progressivnaya ekonomika [Progressive Economy]. 2022. No. 5. pp. 17-26.
4. Dedkova E.G., Gudkov A.A., Grishina K.K. Features of accounting for financial results at transport industry enterprises // Economic and humanitarian sciences. 2020. No. 8(343). pp. 21-31. DOI 10.33979/2073-7424-2020-343-8-21-31.
5. Vavilova M.A. Organization of accounting of financial results in transport organizations // Bulletin of Science. 2023. No. 1 (58). pp. 11-20.
6. The Civil Code of the Russian Federation (Part two) of 26.01.1996 N 14-FZ (as amended on 24.06.2025) // SPS Consultant Plus. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_9027 / (accessed: 07/02/2026).
7. Decree of the Government of the Russian Federation dated 09/08/2006 N 554 "On approval of the Rules of freight forwarding activities" // SPS Consultant Plus. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_62667 / (accessed: 06/10/2026).