

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
"КАЛИНИНГРАДСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ"

Институт отраслевой экономики и управления

Е. С. Шапорева

БУХГАЛТЕРСКИЙ УЧЕТ И ОТЧЕТНОСТЬ НА ТРАНСПОРТЕ

Учебно-методическое пособие по изучению дисциплины для освоения
основной профессиональной образовательной программы бакалавриата по
направлению подготовки 38.03.01 Экономика, профиль программы
«Инженерная экономика»

Калининград
Издательство ФГБОУ ВО «КГТУ»
2025

Рецензент

кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики и финансов
Института отраслевой экономики и управления ФГБОУ ВО "КГТУ"
К. А. Евстафьев

Шапорева, Е. С.

Бухгалтерский учет и отчетность на транспорте: учеб.-метод. пособие по изучению дисциплины для бакалавриата по напр. подгот. 38.03.01 Экономика, профиль программы «Инженерная экономика» / Е. С. Шапорева. - Калининград: Изд-во ФГБОУ ВО «КГТУ», 2025. – 66 с.

В учебно-методическом пособии приведен тематический план дисциплины и даны методические указания по ее самостоятельному изучению, подготовке к выполнению курсовой работы, подготовке и сдаче экзамена, выполнению самостоятельной работы. Пособие подготовлено в соответствии с требованиями утвержденной рабочей программы модуля по выбору 2 «Инженерная экономика транспорта» для студентов бакалавриата по направлению подготовки 38.03.01 Экономика.

Табл. 19, список лит. – 42 наименования

Учебно-методическое пособие по изучению дисциплины рассмотрено и одобрено в качестве локального электронного методического материала кафедрой экономики и финансов 19.02.2025 г., протокол № 05

Учебно-методическое пособие по изучению дисциплины рекомендовано к изданию для использований в учебном процессе в качестве локального электронного методического материала методической комиссией Института отраслевой экономики и управления ФГБОУ ВО «Калининградский государственный технический университет» 28.02.2025 г., протокол № 02

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	4
1 ТЕМАТИЧЕСКИЙ ПЛАН ПО ДИСЦИПЛИНЕ И МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ ПО ЕЁ ИЗУЧЕНИЮ	8
Тема 1. Транспорт в структуре национальной экономики	8
Тема 2. Основы бухгалтерского учета и налогообложения автомобильного транспорта	13
Тема 3. Бухгалтерский учет на железнодорожном транспорте	16
Тема 4. Бухгалтерский учет на водном транспорте	20
Тема 5. Бухгалтерский учет на предприятиях воздушного транспорта	23
Тема 6. Ценообразование на транспорте	26
2 МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ ПО ПОДГОТОВКЕ К ПРАКТИЧЕСКИМ ЗАНЯТИЯМ	30
Тема 1. Транспорт в структуре национальной экономики	30
Тема 2. Основы бухгалтерского учета и налогообложения автомобильного транспорта	34
Тема 3. Бухгалтерский учет на железнодорожном транспорте	38
Тема 4. Бухгалтерский учет на водном транспорте	42
Тема 5. Бухгалтерский учет на предприятиях воздушного транспорта	45
Тема 6. Ценообразование на транспорте	48
3 МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ ПО ПОДГОТОВКЕ И СДАЧЕ ЭКЗАМЕНА	52
4 МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ ПО ВЫПОЛНЕНИЮ САМОСТОЯТЕЛЬНОЙ РАБОТЫ ПО ДИСЦИПЛИНЕ	55
4.1 Цель, задачи и методические указания по выполнению самостоятельной работы	55
4.2 Перечень докладов по темам дисциплины	55
4.3 Перечень контрольных вопросов для самопроверки	56
4.4 Перечень тестовых вопросов	57
СПИСОК ИСТОЧНИКОВ	61
ПРИЛОЖЕНИЕ А. Примеры тестовых заданий для заключительной аттестации в виде экзамена	64

ВВЕДЕНИЕ

Настоящее учебно-методическое пособие представляет собой комплекс систематизированных материалов для самостоятельного изучения дисциплины «Бухгалтерский учет и отчетность на транспорте» студентами бакалавриата, обучающимися по направлению подготовки 38.03.01 Экономика, профиль программы «Инженерная экономика».

Учебно-методическое пособие составлено в соответствии с требованиями утвержденной рабочей программы дисциплины модуля по выбору 2 «Инженерная экономика транспорта» для студентов бакалавриата по направлению подготовки 38.03.01 Экономика.

Целью освоения дисциплины «Бухгалтерский учет и отчетность на транспорте» является получение студентами необходимых теоретических и практических знаний о организации бухгалтерского учета и формировании финансовой отчетности транспортных компаний, позволяющих разрабатывать и принимать наиболее эффективные управленческие решения.

В результате освоения дисциплины студент должен:

знать:

- нормативно-правовые акты, регулирующие финансово-хозяйственную деятельность транспортных компаний;
- порядок разработки нормативов материальных, трудовых, финансовых ресурсов организации в соответствии с отраслевой направленностью;
- порядок ведения планово-учетной документации организации;
- методические материалы по планированию, учету и анализу финансово-хозяйственной деятельности организации;

уметь:

- выполнять расчеты по материальным, трудовым и финансовым затратам, необходимых для производства и реализации выпускаемой продукции, освоения новых видов продукции, производимых услуг транспортных компаний;
- применять информационные технологии для обработки экономических данных;
- использовать автоматизированные системы сбора и обработки экономической информации;

владеть:

- навыками сбора, мониторинга и обработки данных для проведения расчетов экономических показателей на транспорте;
- навыками разработки мер по обеспечению режима экономии, повышению рентабельности производства, конкурентоспособности выпускаемой продукции, производительности труда;

- методикой проведения расчетов экономических и финансово-экономических показателей на основе типовых методик с учетом нормативных правовых актов.

Дисциплина «Бухгалтерский учет и отчетность на транспорте» представляет собой компонент основной профессиональной образовательной программы бакалавриата по направлению подготовки 38.03.01 Экономика, профиль «Инженерная экономика». Общая трудоёмкость дисциплины составляет 8 зачётных единицы (зет), т. е. 288 академических часов контактной и самостоятельной учебной работы студента, в том числе:

- на очной форме обучения лекций 48 часов, практических занятий 64 часа в 5 семестре, экзамен;

- на очно-заочной форме обучения лекций 18 часов, практических занятий 18 часов в 5 семестре, экзамен.

В процессе изучения дисциплины студенты очной и очно-заочной формы пишут курсовую работу – на зимней сессии 3-го курса обучения.

Форма аттестации по дисциплине:

- очная форма, пятый семестр – курсовая работа, экзамен;
- заочная форма, пятый семестр – курсовая работа, экзамен.

Для оценки результатов освоения дисциплины используются:

- оценочные средства поэтапного формирования результатов освоения;
- оценочные средства для промежуточной аттестации по дисциплине.

К оценочным средствам поэтапного формирования результатов освоения дисциплины относятся тестовые задания по отдельным темам и задания для проведения практических занятий.

К оценочным средствам для промежуточной аттестации по дисциплине, проводимой в форме защиты курсовой работы и экзамена, соответственно, относятся задание на выполнение курсовой работы и экзаменационные задания по дисциплине, представленные в виде тестовых заданий закрытого и открытого типа. В случае необходимости в качестве оценочных средств для проведения промежуточной аттестации могут использоваться экзаменационные вопросы.

Промежуточная аттестация по дисциплине проводится в форме экзамена. К экзамену допускаются студенты:

- положительно аттестованные по результатам тестирования в семестре;
- получившие положительную оценку по результатам выполнения практических заданий.

Универсальная система оценивания результатов обучения включает в себя системы оценок: 1) «отлично», «хорошо», «удовлетворительно», «неудовлетворительно»; 2) «зачтено», «не зачтено»; 3) 100-балльную/процентную систему и правило перевода оценок в пятибалльную систему (таблица 1).

Таблица 1 – Система оценок и критерии выставления оценки

Система оценок Критерий	2	3	4	5
	0-40 %	41-60 %	61-80 %	81-100 %
	«неудовлетворительно»	«удовлетворительно»	«хорошо»	«отлично»
	«не зачтено»	«зачтено»		
1. Системность и полнота знаний в отношении изучаемых объектов	Обладает частичными и разрозненными знаниями, которые не может научно-корректно связывать между собой (только некоторые из них может связывать между собой)	Обладает минимальным набором знаний, необходимым для системного взгляда на изучаемый объект	Обладает набором знаний, достаточным для системного взгляда на изучаемый объект	Обладает полнотой знаний и системным взглядом на изучаемый объект
2. Работа с информацией	Не в состоянии находить необходимую информацию, либо в состоянии находить отдельные фрагменты информации в рамках поставленной задачи	Может найти необходимую информацию в рамках поставленной задачи	Может найти, интерпретировать и систематизировать необходимую информацию в рамках поставленной задачи	Может найти, систематизировать необходимую информацию, а также выявить новые, дополнительные источники информации в рамках поставленной задачи
3. Научное осмысление изучаемого явления, процесса, объекта	Не может делать научно-корректных выводов из имеющихся у него сведений, в состоянии проанализировать только некоторые из имеющихся у него сведений	В состоянии осуществлять научно-корректный анализ предоставленной информации	В состоянии осуществлять систематический и научно-корректный анализ предоставленной информации, вовлекает в исследование новые релевантные данные	В состоянии осуществлять систематический и научно-корректный анализ предоставленной информации, вовлекает в исследование новые релевантные поставленной задачи данные, предлагает новые ракурсы поставленной задачи
4. Освоение стандартных алгоритмов решения профессиональных задач	В состоянии решать только фрагменты поставленной задачи в соответствии с заданным алгоритмом, не освоил предложенный алгоритм, допускает ошибки	В состоянии решать поставленные задачи в соответствии с заданным алгоритмом	В состоянии решать поставленные задачи в соответствии с заданным алгоритмом, понимает основы предложенного алгоритма	Не только владеет алгоритмом и понимает его основы, но и предлагает новые решения в рамках поставленной задачи

Оценивание тестовых заданий закрытого типа осуществляется по системе зачтено/ не зачтено («зачтено» – 41-100 % правильных ответов; «не зачтено» – менее 40 % правильных ответов) или пятибалльной системе (оценка

«неудовлетворительно» - менее 40 % правильных ответов; оценка «удовлетворительно» - от 41 до 60 % правильных ответов; оценка «хорошо» - от 61 до 80 % правильных ответов; оценка «отлично» - от 81 до 100 % правильных ответов).

Курсовая работа предполагает комплексное использование студентом теоретических знаний и практических умений по финансовой стратегии предприятия.

По результатам защиты курсовой работы выставляется экспертная оценка. Оценка за защиту курсовой работы учитывает: 1) своевременность представления работы; 2) качество оформления; 3) качество содержания работы; 4) уровень владения студентом материалом работы; 5) риторический уровень доклада; 6) уровень ответов на дополнительные вопросы.

Список тем для написания курсовой работы, порядок выполнения, общие требования к ее содержанию, оформлению, представлению, а также к защите изложены в учебно-методическом пособии по курсовой работе.

Студенты очно-заочной формы обучения ввиду отсутствия полноценного лекционного курса, предусмотренного для очной формы обучения, изучают тематику дисциплины преимущественно в рамках самостоятельной учебной работы. В связи с меньшим объемом практических занятий по сравнению с очной формой обучения студентам очно-заочной формы обучения необходимо больше внимания уделить подготовке к практическим занятиям, выполнить предусмотренные на них задания заранее в соответствии с данными методическими указаниями.

Методические указания по выполнению самостоятельной работы студентами, для контроля уровня своих знаний, представлено в четвертом разделе пособия.

Пособие структурировано по разделам. В первом разделе приводится содержание изучаемой дисциплины и даются методические указания по её самостоятельному изучению. Во втором разделе учебного пособия содержатся методические указания по самостоятельной подготовке к практическим занятиям. В третьем разделе представлены методические указания по подготовке и сдаче экзамена. В четвертом разделе представлены методические указания по выполнению курсовой работы. Пятый раздел содержит методические указания по выполнению самостоятельной работы по дисциплине. В конце учебного пособия указаны рекомендуемые источники по изучению дисциплины.

1 ТЕМАТИЧЕСКИЙ ПЛАН ПО ДИСЦИПЛИНЕ И МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ ПО ЕЁ ИЗУЧЕНИЮ

В таблице 2 приведен тематический план по дисциплине при очной форме обучения; в таблице 3 – при очно-заочной форме обучения.

Таблица 2 – Тематический план по дисциплине **при очной форме обучения**

Номер и наименование темы	Объем учебной работы, ч	
	Лек	Практ
Семестр - 5		
Тема 1 Транспорт в структуре национальной экономики	8	8
Тема 2 Основы бухгалтерского учета и налогообложения автомобильного транспорта	8	12
Тема 3 Бухгалтерский учет на железнодорожном транспорте	8	12
Тема 4 Бухгалтерский учет на водном транспорте	8	10
Тема 5 Бухгалтерский учет на предприятиях воздушного транспорта	8	10
Тема 6 Ценообразование на транспорте	8	12
Итого в 5 семестре	48	64

Таблица 3 – Тематический план по дисциплине **при очно-заочной форме обучения**

Номер и наименование темы	Объем учебной работы, ч	
	Лек	Практ
Семестр - 5		
Тема 1 Транспорт в структуре национальной экономики	2	2
Тема 2 Основы бухгалтерского учета и налогообложения автомобильного транспорта	4	4
Тема 3 Бухгалтерский учет на железнодорожном транспорте	4	4
Тема 4 Бухгалтерский учет на водном транспорте	4	4
Тема 5 Бухгалтерский учет на предприятиях воздушного транспорта	2	2
Тема 6 Ценообразование на транспорте	2	2
Итого в 5 семестре	18	18

Тема 1. Транспорт в структуре национальной экономики

Форма проведения занятия – лекция.

Вопросы для изучения:

Вопрос 1. Роль транспортного комплекса в экономике РФ.

Вопрос 2. Структура транспортного комплекса.

Вопрос 3. Отраслевые особенности транспорта.

Вопрос 4. Формирование экономических результатов в организациях транспорта.

Вопрос 5. Нормативно-правовые акты, регулирующие финансово-хозяйственную деятельность транспортных компаний.

Цель изучения темы – ознакомиться с понятием транспортного комплекса, его ролью и структурой. Исследовать нормативно-правовое регулирование финансово-хозяйственной деятельности транспортных компаний.

Методические указания по изучению темы 1

Вопрос 1. Роль транспортного комплекса в экономике РФ

Транспортная система России является одной из самых крупных в мире. РФ – крупный участник на мировом рынке грузоперевозок, осуществляя около 10 % общего объёма поставок. В структуру транспорта входят организации, которые осуществляют транспортировку по земле (железнодорожный и автомобильный транспорт), воде (речной и морской транспорт) и воздуху (авиатранспорт). Трубопроводный транспорт предназначен для перекачки сырой нефти, нефтепродуктов, жидких химических продуктов, а также газов. По протяженности железных дорог страна находится на третьем месте в мире после США и Китая, автомобильных - на пятом после США, Индии, Китая и Бразилии. Общая протяженность мировых транспортных коммуникаций без морских линий составляет более 43 000 000 км. При этом 75 % данной протяженности составляют автодороги, 12 % - воздушные линии гражданской авиации, 4 % - трубопроводы и 2 % - судоходные пути внутреннего водного транспорта.

Для характеристики роли транспортного комплекса в экономике используют ряд показателей, в числе которых особое место занимает вклад отрасли в ВВП. Состояние каждого государства оценивается по уровню и динамике валового внутреннего продукта, который, является суммой стоимости товаров и услуг, созданных в стране. Реальный ВВП - это стоимость товаров и услуг, рассчитанная по ценам одного конкретного года, что позволяет исключить из номинального ВВП инфляцию/дефляцию и сравнить реальные объемы производства в разные годы. Реальный ВВП рассчитывается с использованием дефлятора цен ВВП, который представляет собой разницу в ценах между текущим и базовым годом. Номинальный ВВП - стоимость всех конечных товаров и услуг рассматриваемого государства, выраженная в текущих рыночных ценах. Вследствие этого номинальный ВВП зависит от изменений индекса цен и доходов рассматриваемой экономики. Рассчитывается ВВП ежегодно, однако при необходимости оценку данного показателя можно сделать за любой период. Анализ структуры ВВП по отраслям экономики характеризует не только роль ее конкретного сектора, но и показывает, какие из них развиваются лучше и эффективнее, а какие отстают.

Вопрос 2. Структура транспортного комплекса

Транспорт как межотраслевой комплекс имеет сложную внутреннюю структуру. Основными вещественными элементами транспортной системы являются:

- пути сообщения разных видов транспорта с расположенными на них постоянными устройствами (здания, мосты, тоннели, путепроводы, гидроузлы и другие искусственные сооружения), средствами сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ) и связи;
- транспортные средства (подвижной состав разных видов транспорта (локомотивы, вагоны, суда, самолеты, автомобили и т.п.));
- погрузочно-разгрузочные машины, механизмы и другие устройства, обеспечивающие транспортный процесс в пунктах отправления и назначения грузов, также в местах их перевалки с одного вида транспорта на другой;
- материалы, топливо и электроэнергия, обеспечивающие работу средства тяги и подъемно-транспортных машин;
- промышленные предприятия по производству и ремонту транспортных средств и других устройств, необходимые для эксплуатации и содержания основных фондов транспорта в технически исправном состоянии (заводы по ремонту локомотивов, вагонов, самолетов, погрузочно-разгрузочных машин и другой техники).

Являясь одним из наиболее общих условий производства, транспорт осуществляет перевозки не только между отдельными районами страны, не только между отдельными предприятиями в границах экономических районов и промышленных узлов, но и внутри предприятий. Поэтому транспорт как вид хозяйственной деятельности (перемещение вообще) можно представить системой, состоящей из двух подсистем – транспорта общего и необщего пользования.

Транспорт общего пользования и есть транспорт сферы обращения, перемещающий различные виды продукции между производителями и потребителями. Только он, строго говоря, может рассматриваться как специфическая и самостоятельная отрасль материального производства.

Транспорт необщего пользования перемещает сырье, материалы и другие виды еще не поступившей в сферу обращения продукции, а также производственный персонал внутри предприятий, их объединений и других, подчас весьма крупных территориальных образований, обслуживая промышленное и сельскохозяйственное производство, осуществляет внутрипроизводственные перевозки строительных организаций, предприятий торговли, снабжения, сбыта и т. д. Эта часть транспорта как вида деятельности может быть названа технологическим «внутрипроизводственным» транспортом, а промышленный транспорт является составной его частью.

Вопрос 3. Отраслевые особенности транспорта

Характеризуя экономическую природу результатов деятельности транспорта, необходимо учитывать особенности транспорта, его производственных процессов. На транспорте большая, чем в других отраслях, энергоемкость производственных процессов. Транспортные средства, а именно: транспортный флот, парк локомотивов, вагонов, автомобилей и самолетов динамичны, режимы работы разнообразны и их деятельность связана с преодолением сопротивления окружающей среды. Вместе с тем, известно, что сопротивление воздушной среды движению возрастает пропорционально квадрату скорости, а от водной среды - пропорционально не менее чем кубу скорости. Кроме того, процесс перемещения характеризуется преодолением трений в ходовых частях транспортных средств и в силовых установках. На железнодорожном транспорте, например, основные удельные сопротивления движению на прямых горизонтальных участках пути составляют 2-4 кг/т перемещаемой массы, на автомобильном транспорте – от 10 до 30 кг/т, водном – от 0,2 до 0,7 кг/т. Транспортные средства могут составлять от 20 до 85 % в структуре средств производства организаций отрасли. Значительный удельный вес транспортных средств существенно влияет на величину затрат, связанных с производством и приобретением энергии, и, соответственно, на расходы транспортных организаций.

Вопрос 4. Формирование экономических результатов в организациях транспорта

Прибыль или убыток, полученные организацией за определенный период времени, представляют экономический результат ее деятельности. Экономические результаты транспортной компании в сфере грузовых и пассажирских перевозок, соответственно, определяются соотношением ее доходов и расходов на выполнение перевозок. Сокращение расходов и повышение доходов – важнейшие задачи организаций транспортной отрасли. Общие доходы транспортной организации формируются из доходов от эксплуатационной деятельности и доходов, поступающих от оказания дополнительных услуг [13, 15]. Каждый вид транспорта имеет свои особенности формирования доходов и расходов, которые отражены в отраслевых документах, разработанных в соответствии с положениями по бухгалтерскому учету, и других нормативно-правовых документов. Например, для целей бухгалтерского учета доходы подразделяются на:

- доходы от обычных видов деятельности;
- прочие поступления.

В качестве обычной принимается деятельность, для которой была создана организация. При этом к обычной может быть также отнесена та или иная деятельность при условии наличия в регистрационных документах организации

соответствующего ей кода Общероссийского классификатора видов экономической деятельности (ОКВЭД).

Вопрос 5. Нормативно-правовые акты, регулирующие финансово-хозяйственную деятельность транспортных компаний

К основным нормативно-правовым актам, регулирующим финансово-хозяйственную деятельность транспортных компаний, можно отнести:

1. Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года.

2. Транспорт России. Информационно-статистический бюллетень Минтранса РФ за 2024 ГОД.

3. Приказ Минтранса России от 23.10.2018г. № 373 «Об утверждении Порядка ведения раздельного учета доходов и расходов субъектами естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок».

4. Приказ ФСТ России от 27.07.2010 г. № 156-т/ "Об утверждении тарифов, сборов и платы на работы (услуги), связанные с перевозкой пассажиров, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом общего пользования во внутригосударственном сообщении и пробегом пассажирских вагонов, выполняемые в составе дальних поездов ОАО "Российские железные дороги", ОАО "Федеральная пассажирская компания", ОАО "Пассажирская компания "Сахалин", ОАО "АК "Железные дороги Якутии" и на работы (услуги) по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые ОАО "Российские железные дороги", ОАО "АК "Железные дороги Якутии", при данных перевозках, цен (тарифов) на работы (услуги) по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые ОАО "Российские железные дороги" при осуществлении перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении в субъектах Российской Федерации, а также правил их применения (Тарифное руководство)".

5. Приказ Минтранса России от 19.12.2013 г. № 473 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом».

6. Приказ ФАС России от 05.12.2017 г. № 1649/17 (ред. от 12.05.2020) «Об утверждении Методики расчета экономически обоснованного уровня затрат, учитываемых при формировании экономически обоснованного уровня тарифов за услуги субъектов естественных монополий в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении».

7. Постановление ФЭК России от 17.06.2003 г. № 47-т/5 (ред. от 15.11.2018) «Об утверждении Прейскуранта № 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги

инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами» (Тарифное руководство № 1, части 1 и 2).

Методические материалы к занятию 1

Ознакомиться с содержанием и положениями Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года. Изучить Информационно-статистический бюллетень Минтранса РФ за 2024 год [16, 17].

Почитать материал по теме в учебниках и учебных пособиях [29-34; 36, с. 104-115; 39, с. 29-34].

Ссылки на рекомендуемые источники по теме 1: [16, 17, 28, 29, 31, 35, 36, 39].

Тема 2. Основы бухгалтерского учета и налогообложения автомобильного транспорта

Форма проведения занятия – лекция.

Вопросы для изучения:

Вопрос 1. Пассажирские перевозки в транспортной логистике и их учет.

Вопрос 2. Бухгалтерский учет грузоперевозок.

Вопрос 3. Особенности учета и деятельности автомобильного транспорта, дорожного хозяйства и городского электрического транспорта.

Цель изучения темы – ознакомиться с понятием транспортного комплекса, его ролью и структурой. Исследовать нормативно-правовое регулирование финансово-хозяйственной деятельности транспортных компаний.

Методические указания по изучению темы 1

Вопрос 1. Пассажирские перевозки в транспортной логистике

Перевозки пассажиров и пассажирооборот автобусов включают суммарные объемы, выполненные эксплуатационными автобусами по маршрутам регулярных перевозок (включая пассажиров, пользующихся правом бесплатного проезда) и автобусами, работающими по заказам, во всех видах сообщения. Пассажирооборот автобусов определяется суммированием произведений числа перевезенных пассажиров на расстояние поездки в километрах. Пассажирооборот легковых такси рассчитывается как произведение их платного пробега на коэффициент, равный 2 (соответствует среднему числу пассажиров, перевозимых за одну поездку, определенному экспертным путем). Число пассажиров, перевезенных легковыми такси, определяется делением полученного пассажирооборота на среднее расстояние поездки одного пассажира в автобусе по регулярным маршрутам в городском и пригородном сообщении. При отсутствии перевозок в городском и пригородном сообщении для расчета берется расстояние, равное 15 километрам.

Общая пассажировместимость автобусов определяется путем умножения количества автобусов по типам на их вместимость в соответствии с техническим паспортом из расчета 5 человек на 1 кв. м свободной площади пола плюс места для сидения и суммирования полученных произведений.

Существует ряд общих особенностей учета, не зависящих от применяемого режима налогообложения. Они касаются, прежде всего, наличия особого перечня затрат, ассоциированных с появлением права на оказание профильных услуг и обеспечением функционирования транспортных средств. К специфическим затратам относят оплату услуг регистрации транспорта, страховок, материалов для текущего ремонта машин, ГСМ, техобслуживания и т. п.

Также у любого перевозчика есть обязанность по исчислению и уплате транспортного налога. Правила его расчета установлены НК (гл. 28). Но налог имеет региональные особенности. Их необходимо учитывать, отражая соответствующие суммы в учете и отчетных документах.

Транспортная компания, по сути, является поставщиком услуг. Оказание последних должно надлежащим образом оформляться документально и отражаться в бухгалтерском учете. Специфика отражения финансово-хозяйственных операций определяется форматом услуг.

Если перевозка является самостоятельной услугой или она выделена отдельно в договоре на поставку продукции, в учете доходов и расходов она отражается отдельным видом деятельности с проведением выручки от реализации по дебету счета 62, НДС от реализации – по дебету счета 90.

Все затраты по оказываемым услугам учитываются в финансовом результате. Для этого осуществляется проводка Д-т 90 К-т 20, 26.

Прямые затраты отражают проводки Д-т 20 К-т 10, 60, 69, 70, а косвенные – Д-т 26 К-т 02, 04, 10, 60, 68, 69, 70, 71, 76.

Несколько иначе учитываются затраты на доставку, если последняя включена в стоимость товара, осуществляется силами продавца в рамках заключенного договора о поставке. В данном случае перевозка отдельным видом деятельности не является. Расходы на оказание услуг являются расходами по продажам (коммерческими расходами). Для учета затрат на доставку товара делается проводка Д-т 44 К-т 10, 60, 69, 70.

Отнесение затрат на финансовый результат фиксируется в учете по дебету счета 90 и кредиту счета 44.

Вопрос 2. Бухгалтерский учет грузоперевозок

Перевозки грузов – количество грузов в тоннах, перевезенных автомобильным транспортом. Включают суммарные объемы, выполненные по дорогам общего пользования грузоперевозящими автомобилями (грузовыми, пикапами и фургонами на шасси легковых автомобилей) и автоприцепами:

собственными, арендованными и используемыми (приобретенными) на условиях лизинга. Учет перевезенных грузов осуществляется по моменту прибытия. Грузооборот характеризует перевозку груза с учетом расстояния перевозки в километрах, выражается в тонно-километрах и определяется умножением веса перевезенного груза за каждую езду на расстояние ездки с последующим суммированием произведений по всем поездкам. Учет перевозок грузов и грузооборота на автомобильном транспорте осуществляется по видам сообщения (городское и пригородное, междугородное, международное) и видам грузов.

Так как грузоперевозка - основной вид деятельности, прямые расходы учитываются на счете 20. Косвенные расходы собираются на счете 26. С 2021 года затраты, собранные на счете 26, списываются в дебет счета 90.08 (п. 26 ФСБУ 5/2019).

Для перевозок обычно используют собственный транспорт. В некоторых случаях организация может взять машину в аренду, например, для перевозки крупногабаритного груза. Арендная плата составляет часть расходов и отражается на счете 20 (25, 26).

Оказание транспортных услуг оформляется стандартными проводками. Выручка записывается как Дебет 62 Кредит 90, НДС с выручки - Дебет 90 Кредит 68. Затраты компании на оказание услуги перевозки списываются в дебет счета 90.

Если организация, помимо перевозок, занимается продажей товаров, проводки могут быть иными. Когда в договоре зафиксировано, что продавец осуществляет доставку товара своими силами и стоимость транспортировки входит в цену товара, бухгалтер делает запись: Дебет 44 Кредит 10 (60, 69, 70 и т. д.) - отражены затраты на доставку. Здесь можно учесть зарплату водителя, бензин, израсходованный на транспортировку, и т. п. Дебет 90 Кредит 44 - затраты списываются на себестоимость.

Вопрос 3. Особенности учета и деятельности автомобильного транспорта, дорожного хозяйства и городского электрического транспорта

Автомобильная дорога - объект транспортной инфраструктуры, предназначенный для движения транспортных средств и включающий в себя земельные участки в границах полосы отвода автомобильной дороги и расположенные на них или под ними конструктивные элементы (дорожное полотно, дорожное покрытие и подобные элементы) и дорожные сооружения, являющиеся ее технологической частью, - защитные дорожные сооружения, искусственные дорожные сооружения, производственные объекты, элементы обустройства автомобильных дорог. Автомобильные дороги в зависимости от вида разрешенного использования подразделяются на автомобильные дороги общего и необщего пользования. К автомобильным дорогам общего пользования

относятся автомобильные дороги, предназначенные для движения транспортных средств неограниченного круга лиц. К автомобильным дорогам необщего пользования относятся автомобильные дороги, находящиеся в собственности, во владении или пользовании исполнительных органов государственной власти, органов местного самоуправления муниципальных образований, физических или юридических лиц и используемые ими исключительно для обеспечения собственных нужд либо для государственных или муниципальных нужд.

Городской электрический транспорт - это отдельный элемент учета. Объектом наблюдения являются перевозки пассажиров, подвижной состав, путь (линия), станции метрополитена, маршрутная сеть и аварийность с подвижным составом метрополитена. Единицей статистического наблюдения являются юридические лица, осуществляющие эксплуатацию и обслуживание городского наземного электрического транспорта (трамвайные, троллейбусные, трамвайно-троллейбусные организации, находящиеся в ведении органов местного самоуправления, организации других видов деятельности, независимо от их организационно-правовой формы и формы собственности, имеющие на своем балансе хозяйство городского электротранспорта, и юридические лица, осуществляющие перевозочную деятельность на метрополитенах). Объекты статистического наблюдения на городском электрическом транспорте.

Методические материалы к занятию 2

Ознакомиться с содержанием и положениями Приказа Минфина России от 06.10.2008 г. № 106н (ред. от 07.02.2020) "Об утверждении положений по бухгалтерскому учету" (вместе с "Положением по бухгалтерскому учету "Учетная политика организации" (ПБУ 1/2008)) [10].

Почитать материал по теме в учебниках и учебных пособиях [31, с. 30-38; 36, с. 77-79; 39, с. 25- 27].

Ссылки на рекомендуемые источники по теме 2: [10, 28, 29, 31, 35, 36, 39].

Тема 3. Бухгалтерский учет на железнодорожном транспорте

Форма проведения занятия – лекция.

Вопросы для изучения:

Вопрос 1. Особенности учета и деятельности железнодорожного транспорта.

Вопрос 2. Учет ОС и НМА на железнодорожном транспорте.

Вопрос 3. Учет МПЗ на железнодорожном транспорте.

Вопрос 4. Формирование финансовой отчетности на предприятии железнодорожных перевозок.

Цель изучения темы – ознакомиться с особенностями ведения учета на железнодорожном транспорте. Рассмотреть процесс организации учета

имущества компаний и формирование финансовой отчетности на предприятии железнодорожных перевозок.

Методические указания по изучению темы 3

Вопрос 1. Особенности учета и деятельности железнодорожного транспорта

Учет на железнодорожном транспорте имеет свои специфические особенности, обусловленные масштабами и сложностью инфраструктуры, а также разнообразием используемых основных средств и материально-производственных запасов. Ключевыми аспектами являются:

- учет основных средств: включает в себя железнодорожные пути, локомотивы, вагоны, станции и другие объекты инфраструктуры. Особое внимание уделяется амортизации этих объектов, учитывая их длительный срок службы и значительную стоимость;

- учет материально-производственных запасов: включает топливо, запасные части, материалы для ремонта путей и подвижного состава. Важно обеспечить точный учет и контроль за использованием этих запасов для поддержания бесперебойной работы транспорта;

- учет затрат на перевозки: включает в себя распределение расходов на содержание инфраструктуры, оплату труда, топливо и другие затраты, связанные с перевозочным процессом.

Вопрос 2. Учет ОС и НМА на железнодорожном транспорте

Основные средства - это материальные объекты, используемые в производстве или для административных целей, с предполагаемым сроком использования более одного периода. К ним относятся здания, оборудование, транспортные средства и другие объекты. Нематериальные активы - это идентифицируемые негосударственные активы без физической формы, такие как патенты, лицензии, программное обеспечение и торговые марки.

Основные аспекты учета включают:

- признание и оценку: активы признаются, если существует вероятность получения экономических выгод и их стоимость может быть надежно оценена. Первоначальная оценка производится по себестоимости, включающей покупную цену и затраты на приведение актива в рабочее состояние;

- амортизацию: распределение амортизируемой стоимости актива на протяжении его срока полезного использования. Методы амортизации могут быть линейными или нелинейными, в зависимости от учетной политики организации;

- обесценение: проверка активов на обесценение проводится, если есть признаки того, что их балансовая стоимость не может быть возмещена. При подтверждении обесценения признается убыток.

Для более детального изучения можно обратиться к статье о МСФО (IAS) 16 «Основные средства».

Основные средства на железнодорожном транспорте - это материальные объекты, которые используются в процессе производства и эксплуатации в течение более одного года. Они включают:

- движимый состав: поезда, локомотивы, вагоны и другие транспортные средства;
- неподвижные объекты: склады, вокзалы, станции, гаражи, депо;
- техническое оборудование: сигнализация, системы управления движением, тяговые установки;
- инфраструктуру: железнодорожные пути, мосты, тоннели и т. д.

Вопрос 3. Учет МПЗ на железнодорожном транспорте

Материально-производственные запасы (МПЗ) включают сырье, материалы, незавершенное производство и готовую продукцию, предназначенные для использования в производстве или для продажи. Основные аспекты учета МПЗ:

- оценка при поступлении: МПЗ оцениваются по фактической себестоимости, включающей затраты на приобретение, доставку и подготовку к использованию.

- списания при выбытии: для определения стоимости выбывших запасов используются методы ФИФО (первая партия на приход - первая на расход), средней себестоимости или по себестоимости единицы.

- инвентаризация: регулярная проверка фактического наличия МПЗ для выявления отклонений от учетных данных и принятия мер по их устранению.

На железнодорожном транспорте учет МПЗ особенно важен для обеспечения бесперебойной работы и своевременного обслуживания подвижного состава и инфраструктуры.

Учет материально-производственных запасов (МПЗ) на железнодорожном транспорте включает в себя системы учета, хранения и использования необходимых для операций материалов, запасных частей и других ресурсов.

Вопрос 4. Формирование финансовой отчетности на предприятии железнодорожных перевозок

На железнодорожном транспорте существует несколько форм отчетности, которые являются обязательными для ведения и представления как на уровне отдельных предприятий, так и в рамках отрасли в целом. Ниже представлены основные формы отчетности, используемые в данной области.

Финансовая отчетность организаций железнодорожного транспорта выстраивается в соответствии с общими принципами бухгалтерского учета и включает:

- бухгалтерский баланс: отображает финансовое положение на определенную дату, включая активы, обязательства и капитал;
- отчет о финансовых результатах: сообщает о доходах, расходах и финансовом результате за отчетный период;
- отчет о движении денежных средств: показывает изменения в денежных средствах и их эквивалентах за отчетный период, включая операции, связанные с операционной, инвестиционной и финансовой деятельностью;
- примечания к финансовой отчетности: дают дополнительные пояснения к данным отчетов.

Управленческая отчетность может включать различные внутренние отчеты, предназначенные для руководства:

- отчет об использовании ресурсов: отображает эффективность использования материально-производственных запасов, топлива, запасных частей и других ресурсов;
- отчет о затратах: анализирует различные виды затрат, что позволяет управлять себестоимостью и понимать, где можно оптимизировать расходы.

Отчеты по учету перевозок:

- отчет о грузовых перевозках: содержит данные о объемах перевезенных грузов, их категориях, отправителях и назначениях станций и т. д.
- отчет о пассажирских перевозках: включает информацию о количестве перевезенных пассажиров, выручке от пассажирских билетов, а также данных о выполненных рейсах.

Отчеты по безопасности и охране труда:

- отчет о несчастных случаях на производстве: анализирует случаи травматизма и профессиональных заболеваний, что позволяет улучшить безопасность на железнодорожном транспорте;
- отчет о состоянии охраны труда: отражает результаты проверок и аудит процессов охраны труда на предприятии.

Экологическая отчетность:

- отчет о воздействии на окружающую среду: включает данные о выбросах, отходах и других аспектах, связанных с экологической безопасностью в процессе грузовых и пассажирских перевозок.

Статистическая отчетность:

- формы статистической отчетности: организации железнодорожного транспорта обязаны предоставлять различные статистические формы отчетности в государственные органы, включая отчеты о грузовых и пассажирских перевозках, использовании подвижного состава и т. д.

Отчетность по запасам:

- отчет о материально-производственных запасах: включает данные о наличии, движении и оценке запасов, что позволяет контролировать их объем, состояние и эффективность использования.

Формы отчетности на железнодорожном транспорте необходимы для глубокого анализа деятельности компаний, принятия управленческих решений и обеспечения прозрачности в отношениях с государственными органами и другими участниками рынка. Эффективное использование всех видов отчетности позволяет повысить управляемость и конкурентоспособность железнодорожных предприятий.

Методические материалы к занятию 3

Ознакомиться с содержанием и положениями Приказа Минтранса России от 23.10.2018 № 373 «Об утверждении Порядка ведения раздельного учета доходов и расходов субъектами естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок», а также изучить Приказ Минтранса России от 19.12.2013 г. № 473 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом» [18,19].

Почитать материал по теме в учебниках и учебных пособиях [29, с. 56-66; 31, с. 26-31; 35, с. 16- 20].

Ссылки на рекомендуемые источники по теме 3: [18,19, 28, 29, 31, 35, 36, 39].

Тема 4. Бухгалтерский учет на водном транспорте

Форма проведения занятия – лекция.

Вопросы для изучения:

Вопрос 1. Основные виды деятельности организаций водного транспорта.

Вопрос 2. Особенности учета деятельности организаций внутреннего водного транспорта.

Вопрос 3. Особенности учета деятельности морского транспорта.

Цель изучения темы – ознакомиться с особенностями ведения учета на водном транспорте. Рассмотреть процесс организации учета компаний занимающихся как внутренними так и внешними водными перевозками.

Методические указания по изучению темы 4

Вопрос 1. Основные виды деятельности организаций водного транспорта

Минтранс обновил правила перевозки на внутреннем водном транспорте. С 1 марта 2025 г. до 1 марта 2031 г. будут действовать новые правила оказания услуг по перевозке пассажиров, багажа, грузов для личных (бытовых) нужд на внутреннем водном транспорте. Теперь их устанавливает Минтранс, а не Правительство РФ.

К основной деятельности организаций внутреннего водного транспорта относятся работы и услуги, включенные по ОКВЭД в раздел I «Транспорт и связь» в следующие подклассы:

- 61.2 «Деятельность внутреннего водного транспорта»;
- 63.1 «Транспортная обработка грузов и хранение»;
- 63.2 «Прочая вспомогательная транспортная деятельность»;
- 63.4 «Организация перевозок грузов».

Помимо этого, к основной деятельности относится также русловая добыча нерудных строительных материалов, включенная по ОКВЭД в раздел С «Добыча полезных ископаемых» группа 14.21 «Разработка гравийных и песчаных карьеров».

Не относятся к основной деятельности организаций внутреннего водного транспорта услуги, включенные по ОКВЭД в раздел К «Операции с недвижимым имуществом, аренда и предоставление услуг», класс 71 «Аренда машин и оборудования без оператора», группа 71.22 «Аренда водных транспортных средств и оборудования». То есть, не относятся к основной деятельности услуги по предоставлению судов и механизмов в аренду без экипажа. Тем не менее, если этот вид деятельности осуществляется систематически и доходы от него составляют пять и более процентов, информация о такой деятельности должна быть выделена в составе доходов и расходов по обычным видам деятельности.

Вопрос 2. Особенности учета деятельности организаций внутреннего водного транспорта

Перевозки грузов на внутреннем водном транспорте включают объемы, выполненные по договору перевозки груза собственными и (или) арендованными (зафрахтованными) судами внутреннего и смешанного (река-море) плавания (в том числе сданными в аренду иностранным компаниям (фрахтователям) на условиях тайм-чартера), плавающими под государственным флагом Российской Федерации, оформленные соответствующими перевозочными документами. В объем отправленных грузов внутренним водным транспортом включаются:

- перевозки грузов, принятых от отправителей или других видов транспорта, выполняемые на основании договора перевозки грузов;
- буксировка лесных грузов в плотях, а также кранов, понтонов, доков, судов и других плавучих объектов за механической тягой, осуществляемая в соответствии с договором буксировки;
- минерально-строительные материалы (песок, гравий, песчано-гравийные смеси), добытые со дна рек (озер, водохранилищ, морских заливов) и погруженные в суда, как оформленные договором поставки, так и доставленные на причалы порта и предназначенные для последующей продажи.

Перевозки грузов учитываются по отправлению в тоннах в точном соответствии с перевозочными документами, включая вес тары, а также вес приспособлений и оборудования, применяемых при перевозках (вес брутто). Датой отправления груза признается дата оформления транспортных документов. Статистический учет перевозок грузов осуществляется по принципу принадлежности судна независимо от портов, между которыми производились перевозки. Перевозки грузов учитываются по видам грузов и видам сообщения (внутреннее (в границах России) и заграничное (международное)). К перевозкам во внутреннем сообщении (в границах России) относятся перевозки между портами и портопунктами Российской Федерации, оформленные транспортными документами внутреннего сообщения.

К перевозкам в заграничном (международном) сообщении относятся перевозки между российскими и иностранными портами и между иностранными портами, а также между портами России после перевалки с других видов транспорта или до перевалки на другие виды транспорта, оформленные перевозочными документами заграничного сообщения.

Перевозки грузов, имеющие направление из речных портов или портопунктов России в порты иностранных государств, относятся к экспортным, перевозки грузов из иностранных портов в речные порты и портопункты России – к импортным, перевозки грузов между любыми иностранными портами через систему внутренних водных путей России – к транзитным.

Вопрос 3. Особенности учета деятельности морского транспорта

Перевозки грузов на морском транспорте включают объемы, выполненные по договору перевозки груза собственными и (или) арендованными (зафрахтованными) судами (в том числе сданными в аренду иностранным компаниям (фрахтователям) на условиях тайм-чартера), плавающими под Государственным флагом Российской Федерации, оформленные соответствующими перевозочными документами.

Перевозки грузов учитываются по отправлению в тоннах, включая вес тары, а также вес приспособлений и оборудования, применяемых при перевозках (вес брутто).

В объем отправленных грузов на морском транспорте включаются:

- перевозки грузов, принятых от отправителей или других видов транспорта, выполняемые на основании договора перевозки грузов;
- буксировка судов и плавучих средств (например, барж, лихтеров, катеров, земснарядов, доков, плавкранов) от мест их постройки или закупки до портов назначения, указанных в буксировочном документе, а также судов, списанных в металлолом, осуществляемая в соответствии с договором буксировки; вес судов, списанных в металлолом, идущих своим ходом в пункты сдачи при оформлении соответствующих перевозочных документов;

- перевозки грузов от пункта распаковки в другие пункты назначения, оформленные перевозочными документами.

Учет перевозок грузов на морском транспорте осуществляется по видам плавания (каботажное и заграничное) и видам перевозок. К перевозкам в каботажном плавании относятся перевозки между портами и портопунктами Российской Федерации. К перевозкам в заграничном плавании относятся перевозки между российскими и иностранными портами и между иностранными портами. Перевозки, имеющие направление из морских портов России в порты иностранных государств, относятся к экспортным, перевозки из иностранных портов в морские порты России – к импортным, перевозки грузов между портами иностранных государств, следующие через российские порты, – к транзитным.

Методические материалы к занятию 4

Ознакомиться с содержанием и положениями Приказа Минфина России от 17.09.2020 г. № 204н (ред. от 30.05.2022) "Об утверждении Федеральных стандартов бухгалтерского учета ФСБУ 6/2020 "Основные средства" и ФСБУ 26/2020 "Капитальные вложения" (Зарегистрировано в Минюсте России 15.10.2020 г. № 60399). [13].

Почитать материал по теме в учебниках и учебных пособиях [29, с. 111-126; 31, с. 43-47; 35, с. 22- 26].

Ссылки на рекомендуемые источники по теме 4: [13, 28, 29, 31, 35, 36, 39].

Тема 5. Бухгалтерский учет на предприятиях воздушного транспорта

Форма проведения занятия – лекция.

Вопросы для изучения:

Вопрос 1. Государственная регистрация воздушных судов.

Вопрос 2. Контроль и надзор за учётом транспорта.

Вопрос 3. Особенности учета деятельности воздушного транспорта.

Цель изучения темы – ознакомиться с особенностями ведения учета на воздушном транспорте. Рассмотреть процесс организации учета компаний занимающихся как внутренними так и внешними воздушными перевозками.

Методические указания по изучению темы 5

Вопрос 1. Государственная регистрация воздушных судов

Россия установила, что для того, чтобы российская авиакомпания могла использовать воздушное судно на территории России, такое воздушное судно должно быть зарегистрировано в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации ("Реестр гражданских воздушных судов") или в реестре государства, с которым Россия заключила соглашение о поддержании летной годности ("Иностранный реестр"). В случае регистрации в Реестре гражданских воздушных судов воздушное судно приобретает

национальную принадлежность России, и, соответственно, права собственности и другие вещные права на такое воздушное судно регулируются российским правом.

Регистрация воздушных судов в России регулируется Воздушным кодексом РФ ст. 33 «Государственная регистрация и государственный учет воздушных судов» и осуществляется в Государственном реестре гражданских воздушных судов. Для регистрации владелец обязан предоставить заявление, документы на право собственности, сертификат лётной годности и данные о техническом обслуживании. После проверки документов Росавиация присваивает воздушному судну уникальный регистрационный номер и выдаёт свидетельство о регистрации. Без этого документа эксплуатация воздушного судна запрещена.

Вопрос 2. Контроль и надзор за учётом транспорта

ГИМС МЧС России осуществляет контроль за регистрацией и эксплуатацией маломерных судов, проверяя наличие судового билета, техническое состояние судна и квалификацию судовладельца. В сфере авиации Росавиация контролирует выполнение требований по техническому обслуживанию, соблюдение условий эксплуатации и безопасность полётов. В случае выявления нарушений регистрация судна может быть аннулирована.

Коммерческие авиаперевозки - перевозки пассажиров, грузов и почты, осуществляемые полетами, доступными для общественного пользования за плату и по найму. Регулярные перевозчики на воздушном транспорте - организации (независимо от их организационно-правовой формы и формы собственности), осуществляющие коммерческие перевозки пассажиров, грузов и почты, а также авиационные работы по обслуживанию отраслей экономики как на регулярной, так и на нерегулярной основе.

К регулярным перевозкам относятся полеты, запланированные и выполняемые в соответствии с опубликованным расписанием за плату, или достаточно частые полеты, которые поддаются определенной систематизации и доступны для общественного пользования, а также дополнительные полеты, вызванные перегрузкой регулярных рейсов. Нерегулярные перевозчики на воздушном транспорте - организации (независимо от их организационно-правовой формы и формы собственности), осуществляющие коммерческие перевозки грузов и пассажиров и авиационные работы по обслуживанию отраслей экономики только на нерегулярной основе (чартерные (заказные) полеты, спецрейсы, туристские маршруты, не отраженные в регулярных перевозках)).

Вопрос 3. Особенности учета деятельности воздушного транспорта

Использование воздушных судов на транспортной работе и работах по обслуживанию отраслей экономики характеризуется количеством вылетов, налетом часов, расходом авиатоплива.

Авиационные происшествия с воздушными судами в зависимости от тяжести наступивших последствий подразделяются на катастрофы и аварии. Катастрофа – авиационное происшествие, приведшее к гибели или пропаже без вести какого-либо лица из числа находившихся на борту воздушного судна. К катастрофам также относятся случаи гибели какого-либо лица из числа находившихся на борту в процессе эвакуации из воздушного судна. Погибшим считается любое лицо, скончавшееся на месте происшествия или умершее от причиненных травм в течение последующих 30 суток. Раненым в авиационном происшествии считается лицо, находившееся на борту и получившее травму, повлекшую потерю трудоспособности от одного дня и более.

Особенности производственно-технологических процессов на воздушном транспорте нашли отражение в показателях, характеризующих объем работ аэропорта. К основным относят количество обслуженных взлетов и посадок самолетов, количество отправок по видам и направлениям. По видам и направлениям отправки подразделяются на внутренние и международные.

Внутренние – это груз и почта, загруженные в аэропорту в воздушное судно для перевозки на внутреннем рейсе. Международные характеризуют количество груза и почты, загруженное в аэропорту в воздушное судно для перевозки на международном рейсе. Показатель «Пассажиры отправленные» – это количество пассажиров, начинающих свой полет в аэропорту вылета, включая трансферных пассажиров. «Пассажиры отправленные внутренние и международные» – это количество пассажиров, начинающих свой полет из аэропорта на внутреннем рейсе или на международном рейсе. «Пассажиры принятые внутренние и международные» – это количество пассажиров, закончивших свой полет в аэропорту на внутреннем рейсе или на международном рейсе. «Пассажиры трансферные» – пассажиры, осуществляющие полет с пересадкой в аэропорту, для дальнейшего следования на других рейсах.

Методические материалы к занятию 5

Ознакомиться с содержанием и положениями Приказа ФАС России от 05.12.2017 г. № 1649/17 (ред. от 12.05.2020) «Об утверждении Методики расчета экономически обоснованного уровня затрат, учитываемых при формировании экономически обоснованного уровня тарифов за услуги субъектов естественных монополий в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении» [20].

Почитать материал по теме в учебниках и учебных пособиях [29, с. 56-61; 31, с. 49-52; 35, с. 27- 32].

Ссылки на рекомендуемые источники по теме 5: [20, 28, 29, 31, 35, 36, 39].

Тема 6. Ценообразование на транспорте

Форма проведения занятия – лекция.

Вопросы для изучения:

Вопрос 1. Теоретические основы ценообразования. Транспортные тарифы.

Вопрос 2. Ценообразование на грузовом железнодорожном транспорте.

Вопрос 3. Ценообразование на пассажирском железнодорожном транспорте.

Вопрос 4. Формирование тарифов на автомобильном, воздушном, водном и трубопроводном транспорте.

Цель изучения темы – ознакомиться с особенностями ценообразования на транспорте. Овладение студентами теоретическими знаниями и практическими навыками в области принятия управленческих решений, связанных с ценообразованием на предприятиях транспорта.

Методические указания по изучению темы 6

Вопрос 1. Теоретические основы ценообразования. Транспортные тарифы.

Одними из важнейших вопросов при планировании и анализе операционных и финансовых показателей деятельности транспортных организаций, являются вопросы ценообразования.

В транспортных организациях ценообразование – один из основных факторов формирования доходов и, соответственно, финансовых результатов. В масштабах страны ценообразование на транспортные услуги влияет на макроэкономические показатели, прежде всего, через так называемую транспортную составляющую, присутствующую в ценах большинства товаров, производимых для реализации на внутреннем рынке, а также в ценах многих экспортируемых и импортируемых товаров.

Транспортная составляющая возникает в результате оплаты перевозчику платы за перевозку грузов, что увеличивает цены перевозимых товаров на станциях назначения, по сравнению с ценами на станциях отправления.

Существуют различные классификации тарифов на транспорте. Первая важная классификация – это деление тарифов на:

- грузовые (тарифы на перевозку грузов);
- пассажирские (тарифы на перевозку пассажиров, багажа и грузобагажа);
- инфраструктурные (тарифы на услуги по использованию инфраструктуры).

Другой важной классификацией является деление тарифов на регулируемые и нерегулируемые. Регулируемые характерны для монопольных секторов отрасли. К примеру, регулируемые являются тарифы на услуги по

использованию железнодорожной инфраструктуры и тарифы на перевозку пассажиров в плацкартных и общих вагонах. Нерегулируемые используются в конкурентных секторах отрасли.

Вопрос 2. Ценообразование на грузовом железнодорожном транспорте

Создание конкурентной среды на железнодорожном транспорте, согласно Программе структурной реформы на железнодорожном транспорте России, заключалось в демополизации отдельных сфер деятельности и недискриминационного доступа к инфраструктуре всех пользователей различных форм собственности. Согласно данной Программе, реализация структурной реформы осуществлялась путем разделения монопольных и конкурентных видов деятельности, причем с выделением естественно-монопольных и временно-монопольных (потенциально конкурентных).

Стратегией развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года были предусмотрены следующие основы государственного регулирования рынка услуг железнодорожного транспорта:

- в конкурентном сегменте деятельность должна базироваться на принципе поддержания и развития механизмов ценовой и технологической конкуренции, стимулирующих сокращение издержек на оказание услуг при повышении их качества в условиях либерализации;

- в переходном (временно-монопольном) сегменте деятельность должна базироваться на принципе снижения экономических барьеров входа на этот рынок потенциальных конкурентов и повышения их заинтересованности в инвестициях в развитие собственной деятельности на этом рынке.

Государственное регулирование тарифов, сборов и платы основывается на следующих принципах:

- формирование тарифов, сборов и платы с учетом данных отдельного учета расходов, доходов и финансовых результатов по видам деятельности, тарифным составляющим, укрупненным видам работ (услуг), сегментам (естественно-монопольный, конкурентный) субъектов регулирования;

- установление тарифов, сборов и платы с учетом себестоимости и уровня рентабельности с целью обеспечения безубыточности деятельности субъектов регулирования;

- применение на всей территории Российской Федерации единых принципов регулирования тарифов, сборов и платы.

Тарифы, сборы и плата устанавливаются в виде фиксированных (предельных) ценовых ставок тарифов, сборов и платы, причем фиксированные (предельные) ставки тарифов, сборов и платы могут устанавливаться в виде абсолютных значений и в виде индексов к действующему уровню тарифов, сборов и платы.

Вопрос 3. Ценообразование на пассажирском железнодорожном транспорте

Структура и механизм формирования железнодорожных тарифов на перевозку пассажиров по российским железным дорогам отражают структуру современного пассажирского комплекса железнодорожной отрасли РФ, состоящего из:

1. ОАО «ФПК», ответственной за реализацию всех пассажирских перевозок в дальнем следовании (100 % – 1 акция) в собственности ОАО «РЖД».
2. Дирекции железнодорожных вокзалов (ДЖВ), призванной развивать вокзалы как отдельное направление бизнеса; филиал ОАО «РЖД».
3. 26 совместных пригородных пассажирских компаний (ППК) ОАО «РЖД» и субъектов РФ, осуществляющих обслуживание пассажиров в пригородном сообщении; как правило, 51 % и более акций в собственности ОАО «РЖД».

Транспортные тарифы на перевозки пассажиров, багажа и грузобагажа представляют собой систему цен, включающую в себя плату и сборы за дополнительные услуги при перевозке пассажиров.

На государственном уровне утверждаются правила их установления и применения. Основные тарифообразующие факторы подразделяются на три группы:

- влияющие на размер и структуру стоимости, изменения которой отражаются на величине тарифов;
- характеризующиеся различными потребительскими свойствами продукции (время следования, уровень комфорта и др.);
- отклоняющие тарифы от стоимости (льготы, уровень спроса на перевозки, сезонность и др.).

Вопрос 4. Формирование тарифов на автомобильном, воздушном, водном и трубопроводном транспорте

Автомобильный транспорт обеспечивает, главным образом, внутри-районные перевозки грузов и пассажиров, осуществляет централизованные перевозки от железнодорожных станций и портов и обратно.

Особенно широко используется автотранспорт в горнорудной промышленности, строительстве, сельском хозяйстве и торговле.

Прогнозы показывают, что этот вид транспорта в России может расширить свою долю на рынке, особенно в связи с неизбежным развитием дорожного строительства в стране и дальнейшим совершенствованием и увеличением парка подвижного состава.

На грузовом автомобильном транспорте применяют:

- сдельный тариф за перевозку 1 т определенного груза, за отправку конкретной массой или общим весом от 5 т, в зависимости от расстояния;

– тариф на перевозку грузов из условия платных автотонно-часов при выделении определенного типа транспортного средства за 1 автотонно-час и за каждый километр пробега с грузом;

– тариф на повременное использование грузовых автомобилей и грузовых таксомоторов в зависимости от грузоподъемности автомобиля и за каждый километр пробега, а для грузового таксомотора в зависимости от региона перевозки – за каждый час простоя и километр пробега.

Повременный тариф вводится при таких перевозках, где фактор времени доминирует над другими и способствует лучшему использованию автомобиля у клиента. При применении тарифа из покилометрового расчета ставка устанавливается в зависимости от грузоподъемности автомобиля за каждый километр пробега.

Ставка за перегон подвижного состава зависит от типа подвижного состава и способа доставки. Надбавки применяются за использование специализированного подвижного состава, экспедиторские услуги, выполняемые водителем, и в других случаях. Взимаются сборы за использование контейнеров, съемных кузовов и обменных полуприцепов, принадлежащих автотранспортным предприятиям.

Методические материалы к занятию 6

Ознакомиться с содержанием и положениями Постановления ФЭК России от 17.06.2003 г. № 47-т/5 (ред. от 15.11.2018) «Об утверждении Прейскуранта № 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами» (Тарифное руководство № 1, части 1 и 2)» [21].

Почитать материал по теме в учебниках и учебных пособиях [28, с.12- 45; 31, с. 55-65; 36, с. 17-23].

Ссылки на рекомендуемые источники по теме 6: [21, 28, 29, 31, 35, 36, 39].

2 МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ ПО ПОДГОТОВКЕ К ПРАКТИЧЕСКИМ ЗАНЯТИЯМ

Тематический план по дисциплине как по очной, так и по очно-заочной формам обучения предусматривает проведение практических занятий в учебном классе.

Тема 1. Транспорт в структуре национальной экономики

Форма проведения занятия – практическое занятие (задачи, расчеты).

Вопросы для изучения:

Вопрос 1. Роль транспортного комплекса в экономике РФ.

Вопрос 2. Структура транспортного комплекса.

Вопрос 3. Отраслевые особенности транспорта.

Вопрос 4. Формирование экономических результатов в организациях транспорта.

Вопрос 5. Нормативно-правовые акты, регулирующие финансово-хозяйственную деятельность транспортных компаний

Цель занятия – отработать применение нормативно-правовых актов, регулирующих финансово-хозяйственную деятельность транспортных компаний, порядок разработки нормативов материальных, трудовых, финансовых ресурсов организации в соответствии с отраслевой направленностью.

Перечень умений и навыков для достижения цели:

Уметь: применять информационные технологии для обработки экономических данных

Владеть: навыками сбора, мониторинга и обработки данных для проведения расчетов экономических показателей на транспорте; навыками разработки мер по обеспечению режима экономии, повышению рентабельности производства, конкурентоспособности выпускаемой продукции, производительности труда

Задание 1. В журнале регистрации фактов хозяйственной жизни транспортной компании (таблица 4):

- указать или рассчитать недостающие суммы;
- определить корреспонденции счетов по каждому хозяйственному действию

Исходные данные:

В таблице 4 приведена информация о расходах и внутрихозяйственных расчетах.

В транспортной компании, как организации с высоким уровнем травматизма принят взнос на травматизм в 2%.

Таблица 4 - Журнал регистрации фактов хозяйственной жизни транспортного предприятия

Содержание хозяйственной операции	Сумма, руб.	Корреспонденция счетов	
		Д-т	К-т
В течение месяца приняты к учету расходы по перевозкам:			
1. Затраты на оплату труда:			
а) локомотивных бригад	1 000 000		
б) рабочих вспомогательных цехов	1 200 000		
в) рабочих, занятым текущим содержанием оборудования, инструментов	850 000		
г) административно-управленческий персонал	970 000		
2. Отчисления на социальные нужды по начисленной заработной плате:			
а) локомотивных бригад			
б) рабочих вспомогательных цехов			
в) рабочих, занятым текущим содержанием оборудования, инструментов			
3. Материальные затраты:			
а) расход материалов на перевозки	450 000		
б) расход материалов во вспомогательных цехах	340 000		
в) расход электроэнергии на тягу поездов НДС Вычет НДС	240 000		
г) расход топлива на тягу поездов	1 200 000		
4. Амортизация локомотивов и других основных средств	370 000		

Методические рекомендации по выполнению задания:

При решении задачи необходимо учесть следующие отраслевые особенности:

1) расходы, которые невозможно отнести на конкретный вид перевозочной деятельности (грузовые, пассажирские, услуги инфраструктуры, локомотивная тяга), учитываются на счете 20.99 «Основное производство, субсчет «Заккрытие периода», по окончании месяца передаются в вышестоящее подразделение по внутрихозяйственным расчетам, где распределяются по видам перевозочной деятельности;

2) расходы вспомогательного производства по окончании месяца либо включаются в себестоимость перевозок, либо передаются в вышестоящее подразделение по внутрихозяйственным расчетам;

3) косвенные расходы учитываются по местам их возникновения, по окончании месяца не распределяются, а передаются по внутрихозяйственным расчетам;

4) расходы по прочим обычным видам деятельности по окончании месяца списываются на счет 90 «Продажи», а затем передаются по внутрихозяйственным расчетам.

5) при расчете отчислений на социальные нужды по начисленной заработной плате необходимо учитывать, что с 2023 года действует единый тариф страховых взносов 30 % для сотрудников и на трудовом договоре, и на ГПХ. В него войдут взносы на ОПС, ОМС и ВНиМ, при этом к этим взносам прибавляются взносы на травматизм: от 0,2 до 8,5 %.

Решение:

Решение задачи оформим в виде журнала регистрации фактов хозяйственной жизни (таблица 5)

Таблица 5 - Журнал регистрации фактов хозяйственной жизни транспортного предприятия

Содержание хозяйственной операции	Сумма, руб.	Корреспонденция счетов	
		Д-т	К-т
В течение месяца приняты к учету расходы по перевозкам:			
1. Затраты на оплату труда:			
а) локомотивных бригад	1 000 000	20	70
б) рабочих вспомогательных цехов	1 200 000	23	70
в) рабочих, занятым текущим содержанием оборудования, инструментов	850 000	25	70
г) административно-управленческий персонал	970 000	26	70
2. Отчисления на социальные нужды по начисленной заработной плате (30%+2% от начисленной величины з/п):			
а) локомотивных бригад	320 000	20	69
б) рабочих вспомогательных цехов	384 000	23	69
в) рабочих, занятым текущим содержанием оборудования, инструментов	272 000	25	69
г) административно-управленческий персонал	310 400	26	69
3. Материальные затраты:			
а) расход материалов на перевозки	450 000	20	10
б) расход материалов во вспомогательных цехах	340 000	23	10
в) расход электроэнергии на тягу поездов	240 000	20	60
НДС (20%)	48 000	19	60
Вычет НДС	48 000	68	19
г) расход топлива на тягу поездов	1 200 000	20	10
4. Амортизация локомотивов и других основных средств	370 000	20	02

Задание 2. В журнале регистрации фактов хозяйственной жизни транспортной компании (таблица 6):

- указать или рассчитать недостающие суммы;
- определить корреспонденции счетов по каждому хозяйственному действию

Исходные данные:

В таблице 6 приведена информация о доходах и внутрихозяйственных расчетах.

Таблица 6 - Журнал регистрации фактов хозяйственной жизни транспортного предприятия

Содержание хозяйственной операции	Сумма, руб.	Корреспонденция счетов	
		Д-т	К-т
1. Начислена выручка от грузовых перевозок, в том числе	360 000		
НДС			
Получена выручка от грузовых перевозок	360 000		
2. Получена выручка от пассажирских перевозок в дальнем следовании, в том числе	180 000		
НДС			
3. По прочим обычным видам деятельности (например, ремонт подвижного состава):			
начислен доход, в том числе	120 000		
НДС			
учтены расходы	70 000		
списаны расходы за месяц	70 000		

Методические рекомендации по выполнению задания:

- доходы по прочим обычным видам деятельности (выручка) по окончании месяца списываются на счет 90 «Продажи», а затем передаются по внутрихозяйственным расчетам

- финансовый результат от обычных видов деятельности по структурному подразделению не определяют, так как доходы и расходы передают по внутрихозяйственным расчетам;

- сальдо прочих доходов и расходов определяется по структурному подразделению на счете 91 «Прочие доходы и расходы» и передается по внутрихозяйственным расчетам.

Решение:

Решение задачи оформим в виде журнала регистрации фактов хозяйственной жизни (таблица 7)

Таблица 7 - Журнал регистрации фактов хозяйственной жизни транспортного предприятия

Содержание хозяйственной операции	Сумма, руб.	Корреспонденция счетов	
		Д-т	К-т
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>
1. Начислена выручка от грузовых перевозок, в том числе	360 000	62	90.1
НДС	60 000	90.3	68
Получена выручка от грузовых перевозок	360 000	51	62

Окончание таблицы 7

1	2	3	4
2. Получена выручка от пассажирских перевозок в дальнем следовании, в том числе НДС	180 000 30 000	51 90.3	90.1 68
3. По прочим обычным видам деятельности (например, ремонт подвижного состава):			
начислен доход, в том числе НДС	120 000 20 000	62 91.3	91 68
Получен доход по прочим операциям	120 000	51	62

Методические материалы к занятию: ознакомиться в учебном пособии с материалом по теме «Автоматизация учетного процесса предприятия» [24, с.29-46].

Ссылки на рекомендуемые источники по теме 1: [16, 17, 28, 29, 31, 35, 36, 39].

Тема 2. Основы бухгалтерского учета и налогообложения автомобильного транспорта

Форма проведения занятия – практическое занятие (задачи, расчеты).

Вопросы для изучения:

Вопрос 1. Пассажирские перевозки в транспортной логистике и их учет

Вопрос 2. Бухгалтерский учет грузоперевозок

Вопрос 3. Особенности учета и деятельности автомобильного транспорта, дорожного хозяйства и городского электрического транспорта

Цель занятия – отработать расчеты пассажиропотоков в автотранспортном предприятии, а также научиться рассчитывать технико-эксплуатационные показатели автотранспортного предприятия.

Перечень умений и навыков для достижения цели:

Уметь: выполнять расчеты по материальным, трудовым и финансовым затратам, необходимых для производства и реализации выпускаемой продукции, освоения новых видов продукции, производимых услуг транспортных компаний

Владеть: методикой проведения расчетов экономических и финансово-экономических показателей на основе типовых методик с учетом нормативных правовых актов

Задание 1. На основе исходных данных, приведенных в таблицах 8-12 необходимо выполнить расчёт:

- объёма перевозок пассажиров и пассажирооборот;
- средней дальности поездки пассажира и коэффициент сменяемости пассажиров;
- средней эксплуатационной скорости и средней технической скорости;

- среднюю скорость сообщения, время на нулевой пробег и время на прохождения между контрольными пунктами.

Исходные данные:

Таблица 8 – Распределение пассажиропотока на маршруте (прямое направление)

Расстояние между перегонами, км.	Наименование остановочного пункта	Вошло. пасс.	Вышло, пасс.
0,6	1	302	0
0,77	2	43	11
0,33	3	365	85
0,39	4	199	38
0,37	5	102	35
0,57	6	134	66
0,44	7	150	175
0,64	8	84	220
0,61	9	273	181
0,57	10	369	197
0,81	11	236	187
0,59	12	99	32
0,33	13	36	278
0,39	14	65	146
0,49	15	28	125
0,69	16	7	328
0	17	0	388
8,59		2492	2492

Таблица 9 – Распределение пассажиропотока на маршруте (обратное направление)

Расстояние между перегонами, км.	Наименование остановочного пункта	Вошло. пасс.	Вышло, пасс.
0,63	16	371	0
0,45	15	346	17
0,53	14	100	0
0,15	13	234	13
0,57	12	15	14
0,43	11	1	8
0,50	10	222	163
0,67	9	184	346
0,57	8	154	347
0,50	7	810	143
0,51	6	114	154
0,30	5	131	226
0,63	4	49	419
0,65	3	76	445
0,40	2	8	119
0	1	0	451
7,49		2815	2865

Таблица 10 – Эксплуатационные показатели маршрута

Показатель	Значение показателя по направлениям		
	прямое	обратное	всего
Длина маршрута, км.	8,59	7,49	16,08
Нулевой пробег, км.	7,10	7,90	15,00
Время рейса, мин.	0,50	0,40	0,90

Таблица 11 – Распределение пассажиропотока по часам суток на маршруте, ч. 1

Показатель	Часы суток								
	6-7	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15
Прямое направление	40	220	265	65	135	113	84	148	114
Обратное направление	98	473	279	197	118	82	223	243	229

Таблица 12 – Распределение пассажиропотока по часам суток на маршруте, ч. 2

Показатель	Часы суток					
	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21
Прямое направление	219	289	391	276	123	15
Обратное направление	245	233	169	135	59	11

Контрольные пункты в прямом направлении – 17,10,1

Контрольные пункты в обратном направлении – 1,10,17

Методические рекомендации по выполнению задания:

Основные показатели для организации процессов транспортной логистики: объём перевозок пассажиров, пассажирооборот.

Объём перевозок пассажиров Q – количество пассажиров, перевезённых на маршруте в единицу времени (час, сутки, год).

$$Q = \sum_{i=1}^n B_i = \sum_{i=1}^n C_i, \quad (1)$$

где n – количество остановочных пунктов (ОП) на маршруте; B_i – количество пассажиров, вошедших на i -м ОП, пасс.; C_i – количество пассажиров, сошедших на i -м ОП, пасс.

Пассажирооборот P – транспортная работа по перевозке пассажиров.

$$P = \sum_{j=0}^m \Pi_j l_j, \quad (2)$$

где m – количество перегонов на маршруте; Π_j – количество пассажиров, проехавших по j -му перегону, пасс.; l_j – длина j -го перегона, км.

Средняя дальность поездки пассажира определяется как отношение пассажирооборота к объёму перевозок, км:

$$I_{cp} = \frac{P}{Q} \quad (3)$$

Коэффициент сменяемости пассажиров определяется отношением длины маршрута к среднему расстоянию поездки пассажиров:

$$\eta_{cm} = \frac{Lm}{I_{cp}} \quad (4)$$

Средняя эксплуатационная скорость – это условная средняя скорость движения автобуса за время рейса:

$$V_{\varepsilon} = \frac{Lm}{tp}, \quad (5)$$

где Lm – длина маршрута, км; tp – время рейса, ч.

Средняя техническая скорость – это условная средняя скорость за время движения:

$$V_T = V_{\varepsilon} \cdot 1,2. \quad (6)$$

Средняя скорость сообщения – это скорость перевозки пассажиров:

$$V_c = \frac{Lm}{tp - t_{ko}}, \quad (7)$$

где t_{ko} – время стоянки на конечных пунктах, ч.

Скорость сообщения обычно меньше технической и больше эксплуатационной, так как при ее определении учитываются только простои на промежуточных остановках, в то время как эксплуатационная скорость учитывает все простои за время наряда. Время на нулевой пробег:

$$t_H = \frac{I_H}{V_T}, \quad (8)$$

где I_H – длина нулевого пробега, км.

Решение:

Решение задачи оформим в виде таблицы 13

Таблица 13 – Результаты расчета технико-эксплуатационных показателей

Показатель	Расчет
Объём перевозок пассажиров	2492
Пассажирооборот	$2492 \times 8,59 = 21406,28$
Средняя дальность поездки пассажира	8,59
Коэффициент сменяемости пассажиров	$16,08 / 8,59 = 1,87$
Средняя эксплуатационная скорость	$16,08 / 0,90 = 17,86$
Средняя техническая скорость	$17,86 \times 1,2 = 21,43$
Средняя скорость сообщения	$21,43 / (0,9 - 0,2) = 30,61$
Время на нулевой пробег	$15 / 21,43 = 0,69$

Задание 2. На основе исходных данных, приведенных в таблицах 8-12, необходимо выполнить расчёт:

- Коэффициент неравномерности пассажиропотока по перегонам;
- Коэффициент неравномерности пассажиропотока по часам суток;
- Коэффициент неравномерности пассажиропотока по направлениям.

Методические рекомендации по выполнению задания:

Степень неравномерности пассажиропотоков оценивается с помощью коэффициента неравномерности.

Он определяется отношением максимального объема перевозок за определенный период времени к среднему объёму перевозок за тот же период.

Коэффициенты неравномерности рассчитывают для пассажиропотоков, изменяющихся по:

- часам суток;
- дням недели;
- месяцам года;
- участкам маршрута;
- направлениям.

Коэффициент неравномерности по направлениям есть отношение максимального объема перевозок за час в наиболее загруженном направлении. Значение коэффициента неравномерности для крупных городов России находится в пределах: по часам суток – 1,5–2; по дням недели –1,1–1,25; по направлениям – 1,3–1,6

Для выявления пассажиропотоков, распределения их по направлениям, сбора данных об изменениях пассажиропотоков во времени проводят обследования. Определить пассажиропоток можно путем подсчета числа перевозимых пассажиров ежедневно, в короткий промежуток времени на конкретном маршруте или по всем маршрутам.

Решение:

Решение задачи оформим в виде таблицы 14.

Таблица 14 – Результаты расчета технико-эксплуатационных показателей

Показатель	Полученные значения
Коэффициент сменности пассажиров	0,78
Коэффициент неравномерности пассажиропотока по перегонам	4,54
Коэффициент неравномерности пассажиропотока по часам суток	1,33

Методические материалы к занятию: ознакомиться в учебном пособии с материалом по теме «Автоматизация учетного процесса предприятия» [24, с.29-46].

Ссылки на рекомендуемые источники: [10, 28, 29, 31, 35, 36, 39].

Тема 3. Бухгалтерский учет на железнодорожном транспорте

Форма проведения занятия – практическое занятие (задачи, расчеты).

Вопросы для изучения:

Вопрос 1. Особенности учета и деятельности железнодорожного транспорта.

Вопрос 2. Учет ОС и НМА на железнодорожном транспорте

Вопрос 3. Учет МПЗ на железнодорожном транспорте

Вопрос 4. Формирование финансовой отчетности на предприятии железнодорожных перевозок

Цель занятия – отработать применение методических материалов по планированию, учету и анализу финансово-хозяйственной деятельности предприятия железнодорожных перевозок и составление на их основе бухгалтерских проводок.

Перечень умений и навыков для достижения цели:

Уметь: применять информационные технологии для обработки экономических данных

Владеть: методикой проведения расчетов экономических и финансово-экономических показателей на основе типовых методик с учетом нормативных правовых актов

Задание 1. Подготовить журнал регистрации фактов хозяйственной жизни и произвести необходимые расчеты.

Исходные данные: 02.02.2022 – ОАО «РЖД» получило в банке кредит на текущие расходы: 100 000 долл. США под 6 % годовых. Проценты начисляются со дня, следующего за днем получения кредита, включая день возврата кредита; проценты выплачиваются в последний день каждого месяца и в день возврата кредита. Возврат кредита – 02.04.2022. Промежуточная бухгалтерская отчетность составляется на последний день каждого квартала. Курс доллара США составил (условно):

- на 2 февраля (на дату получения кредита) – 68,90 руб./долл. США;
- на 28 февраля – 61,30 руб./долл. США;
- на 31 марта – 58,50 руб./долл. США;
- на 2 апреля (на дату возврата кредита) – 60,40 руб./долл. США.

Методические рекомендации по выполнению задания:

1. По учетной политике ОАО «РЖД» начисление процентов, причитающихся к оплате заимодавцу (кредитору), производится равномерно на пропорционально временной основе, независимо от условий предоставления займа (кредита)

2. Дополнительные расходы по займам и кредитам включаются в состав прочих расходов в том отчетном периоде, в котором они осуществлены.

3. При привлечении заемных средств посредством выпуска облигаций проценты и (или) дисконт по облигациям отражаются в составе прочих расходов в тех отчетных периодах, к которым относятся данные начисления, без использования счета учета расходов будущих периодов.

Решение:

Решение задачи оформим в виде журнала регистрации фактов хозяйственной жизни (таблица 15)

Таблица 15 - Журнал регистрации фактов хозяйственной жизни

Дата	Операция	Дебет счета	Кредит счета	Сумма, руб.	Расчет суммы
02.02	Получен банковский кредит	51 Расчетные счета	66 Расчеты по краткосрочным кредитам и займам	6 890 000	$100\,000 \times 68,90$
28.02	Начислены проценты по банковскому кредиту	26 Общехозяйственные расходы	66 Расчеты по краткосрочным кредитам и займам	30 650	$(100\,000 \times 0,06) / 12 \times 61,30$
28.02	Произведена безналичная оплата процентов по кредитному договору	66 Расчеты по краткосрочным кредитам и займам	51 Расчетные счета	30 650	
31.03	Начислены проценты по банковскому кредиту	26 Общехозяйственные расходы	66 Расчеты по краткосрочным кредитам и займам	29 250	$(100\,000 \times 0,06) / 12 \times 58,50$
31.03	Произведена безналичная оплата процентов по кредитному договору	66 Расчеты по краткосрочным кредитам и займам	51 Расчетные счета	29 250	
02.04	Начислены проценты по банковскому кредиту	26 Общехозяйственные расходы	66 Расчеты по краткосрочным кредитам и займам	30 200	$(100\,000 \times 0,06) / 12 \times 60,40$
02.04	Произведена безналичная оплата процентов по кредитному договору	66 Расчеты по краткосрочным кредитам и займам	51 Расчетные счета	30 200	
02.04	погашен остаток краткосрочного займа банку	66 Расчеты по краткосрочным кредитам и займам	51 Расчетные счета	6 040 000	$100\,000 \times 60,40$

Задание 2. Отразить в учете факты хозяйственной жизни, начислить амортизацию по вагону электропоезда после установки оборудования.

Исходные данные:

15.06.2024 – Дирекция моторвагонного подвижного состава приобрела оборудование по программе ресурсосбережения и повышения безопасности движения: 40 единиц по 30 000 руб., итого 1 200 000 руб., НДС – 240 000 руб.

30.06.2024 – оборудование передано в моторвагонное депо для установки в вагоне электропоезда – 1 единица.

15.07.2024 – в депо собственными силами установлено оборудование в вагоне электропоезда (акт формы ОС-3). Начислена заработная плата работникам депо за установку оборудования – 5 000 руб. Срок полезного использования вагона увеличен на 12 мес. Первоначальная стоимость вагона – 15 000 000 руб., срок полезного использования – 240 мес., фактический срок эксплуатации на момент установки оборудования – 17 мес.

Методические рекомендации по выполнению задания:

Для обобщения информации о наличии и движении основных средств, доходных вложений в материальные ценности и незавершенных вложений в них используются счета:

- 01 «Основные средства»;
- 02 «Амортизация основных средств»;
- 03 «Доходные вложения в материальные ценности»;
- 07 «Оборудование к установке»;
- 08 «Вложения во внеоборотные активы»;
- субсчет 17 «Заготовление и приобретение оборудования к установке»;

Решение:

Решение задачи оформим в виде журнала регистрации фактов хозяйственной жизни (таблица 16)

Таблица 16 - Журнал регистрации фактов хозяйственной жизни

Дата	Операция	Дебет счета	Кредит счета	Сумма, руб.
15.06	Приобретено оборудование для моторвагонного депо	08	60	1 200 000
15.06.	Учтен НДС с приобретения	19	60	240 000
15.06.	Оплачен счет поставщика, по приобретённому оборудованию	60	51	1 420 000
15.06.	НДС принят к вычету	68	19	240 000
30.06	Оборудование передано в моторвагонное депо для установки в вагоне электропоезда	01	08	1 200 000
15.07	Начислена заработная плата работникам депо за установку оборудования	20	70	5 000

Методические материалы к занятию: ознакомиться в учебном пособии с материалом по теме «Автоматизация учетного процесса предприятия» [24, с.29-46].

Ссылки на рекомендуемые источники: [18, 19, 28, 29, 31, 35, 36, 39].

Тема 4. Бухгалтерский учет на водном транспорте

Форма проведения занятия – практическое занятие (задачи, расчеты).

Вопросы для изучения:

Вопрос 1. Основные виды деятельности организаций водного транспорта.

Вопрос 2. Особенности учета деятельности организаций внутреннего водного транспорта.

Вопрос 3. Особенности учета деятельности морского транспорта.

Цель занятия – отработать применение методических материалов по планированию, учету и анализу финансово-хозяйственной деятельности предприятий водного транспорта и составление на их основе бухгалтерских проводок.

Перечень умений и навыков для достижения цели:

Уметь: применять информационные технологии для обработки экономических данных.

Владеть: навыками разработки мер по обеспечению режима экономии, повышению рентабельности производства, конкурентоспособности выпускаемой продукции, производительности труда.

Задание 1. Рассчитать амортизационные отчисления компании занятой перевозкой пассажиров водным речным транспортом, использовать линейный метод начисления амортизации.

Исходные данные:

Теплоход «Янтарь» первоначальной стоимостью 56 000 000 руб.. Годовая норма амортизации 5 %. Плановая продолжительность навигации 240 суток. Открытие навигации - 20 апреля. Рассчитаем сумму амортизации за апрель, май, июнь. Сделать соответствующие бухгалтерские записи. Учитывая, что срок полезного использования теплохода установлен компанией в 15 лет.

Методические рекомендации по выполнению задания:

Затраты по амортизации флота оказывают существенное влияние как на бухгалтерскую себестоимость перевозок, так и на величину налогооблагаемой прибыли. Применяя разные методы начисления амортизации по флоту, судоходная компания может успешно решать задачу управления налоговыми издержками и оптимизации бухгалтерских затрат.

Линейный способ амортизации – это способ при котором годовая сумма амортизационных отчислений определяется исходя из первоначальной стоимости объекта основных средств и нормы амортизации, исчисленной исходя из срока полезного использования.

Флот распределяется по амортизационным группам в соответствии со сроками его полезного использования. Срок полезного использования определяется судоходной компанией самостоятельно на дату ввода в эксплуатацию данного объекта амортизируемого имущества в соответствии

классификацией основных средств, утверждаемой Правительством Российской Федерации.

Судходная компания вправе увеличить срок полезного использования судна после даты ввода его в эксплуатацию в случае, если после реконструкции, модернизации или технического перевооружения такого объекта увеличился срок его полезного использования. При этом увеличение срока полезного использования может быть осуществлено в пределах сроков, установленных для той амортизационной группы, в которую ранее было включено судно.

Приобретенные организацией суда, бывшие в употреблении, включаются в состав той амортизационной группы(подгруппы), в которую они были включены у предыдущего собственника. Также в налоговом учете судходная компания имеет право применять амортизационную премию, то есть списывать единовременно часть стоимости судна на расходы: 30 % - в отношении судов, относящихся к третьей – седьмой амортизационным группам, 10 % - по остальным судам.

Амортизационная премия признается в составе косвенных расходов на дату начала амортизации (дату изменения первоначальной стоимости) судна.

Решение:

Амортизационные начисления по теплоходу «Янтарь» в апреле:

$$(56\,000\,000 \times 0,05/240) \times 10 \text{ дней} = 116\,666 \text{ руб.}$$

В учете будет сделана следующая запись:

Д-т 20 К 02 – 116 666

Амортизационные начисления по теплоходу «Янтарь» в мае:

$$(56\,000\,000 \times 0,05/240) \times 30 \text{ дней} = 349\,999 \text{ руб.}$$

В учете будет сделана следующая запись:

Д-т 20 К 02 – 349 999

Амортизационные начисления по теплоходу «Янтарь» в июне:

$$56\,000\,000 \times 0,05/240 \times 31 \text{ день} = 361\,666 \text{ руб.}$$

В учете будет сделана следующая запись:

Д-т 20 К 02 – 361 666

Задание 2. Рассчитать размер начисленной и выплаченной величины заработной платы плавсоставу в период навигации. Для расчета использовать расчетные данные таблицы 17.

Исходные данные: Решение представим в виде таблицы 17.

Таблица 17 - Месячная навигационная доплата к должностному окладу в период коммерческой эксплуатации судна за фактически отработанное время

№ п/п	Наименование должности	Величина оклада, руб.	Размер навигационной доплаты, % от должностного оклада
1	Капитан или сменный помощник капитана за период выполнения последним обязанностей капитана	150 000	50
2	Механик или сменный механик за период выполнения последним обязанностей механика	130 000	35
3	Электромеханик	95 000	35
4	Старший помощник капитана, штурман или сменный капитан на период выполнения последним обязанностей старшего помощника капитана	85 000	15
5	Помощник электромеханика	85 000	15

Методические рекомендации по выполнению задания:

Труд плавсостава оплачивается по повременно-премиальной системе. Она предусматривает, что величина заработной платы работников зависит от фактически отработанного ими времени и ежемесячной премии за достижение определенных результатов в работе. Командному составу самоходных судов должностные оклады устанавливаются в зависимости от мощности судна, командному составу несамоходных судов – в зависимости от грузоподъемности. Поэтому для установления должностных окладов командному составу все суда речного флота подразделяются на группы по показателям.

Труд рядового состава (рулевых, матросов, и др.) оплачивается в соответствии с их квалификацией и не зависит от типа судна. Кроме оплаты труда по должностным окладам, плавсостав получает надбавки, доплаты и премии, установленные коллективными и трудовыми договорами.

За организацию работы экипажа, обеспечение кадровой работы, трудовой и производственной дисциплины, соблюдение правил безопасности труда на судне, обеспечение надлежащего технического состояния судна, обеспечение безопасной работы судна в навигационный период, обеспечение сохранности перевозимого груза выплачивается месячная навигационная доплата к должностному окладу в период коммерческой эксплуатации судна за фактически отработанное время.

Решение: Решение представим в виде таблицы 18.

Таблица 18 – Расчет месячная навигационная заработной платы команде плав. средства, в период коммерческой эксплуатации судна за фактически отработанное время

№ п/п	Наименование должности	Величина оклада, руб.	Размер навигационной доплаты, % от должностного оклада	Расчет начисленной заработной платы, руб.
1	Капитан или сменный помощник капитана за период выполнения последним обязанностей капитана	150 000	50	
	Начислено:			225 000
	Выплачено:			195 750
2	Механик или сменный механик за период выполнения последним обязанностей механика	130 000	35	
	Начислено:			175 500
	Выплачено:			152 685
3	Электромеханик	95 000	35	
	Начислено:			128 250
	Выплачено:			111 577,50
4	Старший помощник капитана, штурман или сменный капитан на период выполнения последним обязанностей старшего помощника капитана	85 000	15	
	Начислено:			97 750
	Выплачено:			85 042,50
5	Помощник электромеханика	85 000	15	
	Начислено:			97 750
	Выплачено:			85 042,50

Методические материалы к занятию: ознакомиться в учебном пособии с материалом по теме «Автоматизация учетного процесса предприятия» [24, с.29-46].

Ссылки на рекомендуемые источники: [18,19, 28, 29, 31, 35, 36, 39].

Тема 5. Бухгалтерский учет на предприятиях воздушного транспорта

Форма проведения занятия – практическое занятие (задачи, расчеты)

Вопросы для изучения:

Вопрос 1. Государственная регистрация воздушных судов.

Вопрос 2. Контроль и надзор за учётом транспорта.

Вопрос 3. Особенности учета деятельности воздушного транспорта.

Цель занятия – отработать применение методических материалов по планированию, учету и анализу финансово-хозяйственной деятельности предприятий воздушного транспорта и составление на их основе бухгалтерских проводок.

Перечень умений и навыков для достижения цели:

Уметь: применять информационные технологии для обработки экономических данных

Владеть: навыками разработки мер по обеспечению режима экономии, повышению рентабельности производства, конкурентоспособности выпускаемой продукции, производительности труда

Задание 1. Рассчитать и отразить в учете НДС для компании занимающейся внутренним воздушным перевозкам пассажиров.

Исходные данные:

Компания «Победа» запустила чартерный рейс по внутренним воздушным линиям в город Саратов. Стоимость проданных билетов составила 3500 руб. за билет, в том числе НДС.

На рейс было продано 100 билетов. При этом компания посредник (юр. лицо) выкупила 60 билетов, а физические лица выкупили 40 билетов.

Для учета покупателей юридических лиц авиаперевозчик использует счет 76, а для учета выручки физических лиц применяется специальный корреспондирующий счет 62.2 «Физические лица».

Методические рекомендации по выполнению задания:

Согласно подпункту 6 пункта 2 статьи 164 НК РФ, услуги по внутренним воздушным перевозкам пассажиров и багажа (за исключением авиаперевозок в Крым, Калининградскую область и на Дальний Восток, а также региональных авиаперевозок в обход Московского авиаузла) облагаются НДС по ставке 10 %.

Кроме того, пунктом 1 статьи 164 НКРФ установлена ставка НДС 0 % в отношении услуг по внутренним воздушным перевозкам пассажиров и багажа при условии, что пункт отправления или пункт назначения расположены в Калининградской области, Дальневосточном федеральном округе, Крыму или Севастополе.

Вместе с тем ранее Федеральный закон от 04.06.2014 г. № 151-ФЗ предусматривал, что срок действия перечисленных льгот истекает 1 января 2025 года. Теперь в этот закон внесены поправки, которые продлили срок действия указанных льгот по НДС до 1 января 2028 года.

Решение:

Составим следующие бухгалтерские записи. Расчет величин приведен в скобках.

1. Отразит выручку авиаперевозчика при продаже билетов посреднику, юридическому лицу.

Д-т 76 К-т 90.1 «Выручка» – 210 000

Д90.3 «НДС» К 68 – 19 091 (210 000*10/110, ставка НДС – 10 %)

Д51 К 76 – 210 000

2. Отразит выручку авиаперевозчика при продаже билетов физическим лицам

Д-т 62.2 «Физ. лица» К-т 90.1 – 140 000

Д90.3 «НДС» К 68 – 12 727 (140 000*10/110, ставка НДС – 10%)

Д51 К 62.2 – 140 000

Задание 2. Отразить в бухгалтерском учете приобретение авиаперевозчиком продуктов питания, в кейтеринговой компании для обеспечения авиалайнера.

Исходные данные: Компания «Аэрофлот» заключила договор на поставку готовых продуктовых наборов с кейтеринговой компанией ООО «Аэромар». Сумма платежей по договору поставки составила 1 340 000 руб. ежемесячно, в том числе НДС в период с ноября по март и 2 560 000, в т. ч. НДС, в период с апреля по октябрь.

Составить бухгалтерские записи по отражению договора поставки, его оплаты и учету НДС за два месяца: декабрь и июнь.

Методические рекомендации по выполнению задания:

Уникальность авиационного кейтеринга заключается в необходимости соблюдения правил авиационной безопасности. Именно поэтому фабрики-кухни бортового питания располагаются на территории аэропорта в непосредственной близости от места вылета – для обеспечения взаимодействия с аэропортовыми службами, безопасной и своевременной доставки непосредственно по летному полю. Так, в Шереметьево расположена фабрика-кухня компании «Аэромар» (входит в группу «Аэрофлот»), которая на постоянной основе обслуживает более 40 авиакомпаний.

Бортовое питание готовится по принципу just-in-time. Оперативная работа начинается с трехсуточного планирования, корректировка осуществляется за сутки. С учетом количества пассажиров сначала осуществляется заказ продуктов, потом, за 10 часов до вылета, начинается комплектация рационов, за 8 часов – готовятся горячие блюда, за 6 – холодные закуски, за 5 – комплектуются порции, за 3 часа – питание размещается в холодильной камере, за 2 часа до вылета – еда доставляется на борт.

В летний период аэропорт работает более интенсивно, увеличивается количество рейсов, возникает необходимость брать на борт большой запас воды и напитков, поэтому логистика усложняется.

Как правило, стоимость питания составляет 4–6 % от стоимости билета – от 6 до 37 долл. в зависимости от содержания рациона, класса обслуживания и продолжительности рейса. «Себестоимость одного «комплекта еды» для авиакомпании определяется стоимостью продуктов питания, заявленной цехами бортового питания.

Решение:

1. Бухгалтерские записи в декабре:

Д-т 10 К-т 60 - 1 106 667 (1 340 000 – 1 340 000×20/120)

Д-т 19 К-т 60 – 233 333 (1 340 000×20/120)

Д-т 60 К-т 51 – 1 340 000

Д-т 68 К-т 19 – 233 333

2. Бухгалтерские записи в июне:

Д-т 10 К-т 60 - 2 133 334 (2 560 000 - 2 560 000×20/120)

Д-т 19 К-т 60 – 426 666 (2 560 000×20/120)

Д-т 60 К-т 51 – 2 560 000

Д-т 68 К-т 19 – 426 666

Методические материалы к занятию: ознакомиться в учебном пособии с материалом по теме «Автоматизация учетного процесса предприятия» [24, с. 29-46].

Ссылки на рекомендуемые источники: [18, 19, 28, 29, 31, 35, 36, 39].

Тема 6. Ценообразование на транспорте

Форма проведения занятия – практическое занятие (задачи, расчеты).

Вопросы для изучения:

Вопрос 1. Теоретические основы ценообразования. Транспортные тарифы.

Вопрос 2. Ценообразование на грузовом железнодорожном транспорте.

Вопрос 3. Ценообразование на пассажирском железнодорожном транспорте.

Вопрос 4. Формирование тарифов на автомобильном, воздушном, водном и трубопроводном транспорте.

Методические указания по подготовке к практическим занятиям по теме 6

Цель занятия – научиться определять и рассчитывать тарифы и суммы оплаты за перевозку грузов и пассажиров в транспортных организациях.

Перечень умений и навыков для достижения цели:

Уметь: выполнять расчеты по материальным, трудовым и финансовым затратам, необходимых для производства и реализации выпускаемой продукции, освоения новых видов продукции, производимых услуг транспортных компаний.

Владеть: навыками сбора, мониторинга и обработки данных для проведения расчетов экономических показателей на транспорте; методикой проведения расчетов экономических и финансово-экономических показателей на основе типовых методик с учетом нормативных правовых актов

Задание 1. Определить тариф грузовой железнодорожной перевозки с использованием Прейскуранта 10-01 (инфраструктурная и локомотивная составляющая)

Исходные данные: Лесоматериалы круглые перевозятся повагонными, групповыми и маршрутными отправлениями в собственных (арендованных) полувагонах групповой отправкой из $N = 7$ вагонов, с количеством груза в вагоне $M = 40$ т на расстояние $L = 1530$ км. Определить провозную плату в 2024 году по территории РФ.

Методические рекомендации по выполнению задания:

Для расчета плат за услуги по использованию инфраструктуры ОАО «РЖД» в Прейскуранте 10-01 применяются тарифные схемы, использующие двухставочную формулу, аналогичную применяемой при расчете плат за перевозку грузов:

$$П = A + B \times L, \quad (1)$$

где P – плата за грузовой поезд (локомотив в одиночном следовании)/единицу подвижного состава/секцию локомотива; A – ставка за начально-конечные операции, руб. за грузовой поезд/локомотив в одиночном следовании (вагон); B – ставка за движенические операции, руб. за поезд-км (вагоно-км, секция-км); L – расстояние пробега грузового поезда или локомотива в одиночном следовании, км.

Ставки A и B в формуле (1) зависят от конкретной тарифной схемы.

При определении платы за перевозку грузов по Прейскуранту 10-01 выполняются следующие действия:

1. По Тарифному руководству № 4 определяется тарифное расстояние от железнодорожной станции отправления до железнодорожной станции назначения.

2. Устанавливается вид отправки предъявленного к перевозке груза, тип и принадлежность вагона, контейнера, локомотива.

3. Определяется позиция ЕТСНГ для данного груза и масса груза, принимаемая для расчета плат, а при повагонной, групповой, маршрутной отправлениях – тарифный класс груза.

Решение:

1. Определим тарифный класс груза – 1-й, минимальная весовая норма (МВН) – 44 т. Так как масса груза (40 т) меньше МВН, тариф рассчитывается по МВН груза (т. е. за 44 т).

2. Провозная плата должна возместить затраты компании, включенные в плату за использование инфраструктуры и локомотивов РЖД, по тарифной схеме № 8. Провозная плата за 1 вагон (масса груза = МВН = 44 т, пояс дальности 1501–1600 км) ПП8 равна 12 051 руб./ваг. (п. 1.1.3 части II Тарифного руководства № 1, тарифная схема № 8).

3. Поправочный коэффициент K1 к инфраструктурной составляющей, применяемый при определении платы за перевозки грузов 1-го тарифного класса в зависимости от расстояния перевозки – 0,73.

4. Поправочный коэффициент K3 для повагонных, групповых, маршрутных отправок грузов в универсальных, специализированных вагонах и цистернах в зависимости от количества вагонов в отправке и применяемой технологии – 1,00.

5. Дополнительный поправочный коэффициент для ряда грузов K2 – 1,082.

6. Коэффициент K4, учитывающий индексацию тарифов с момента их утверждения в 2003 году по настоящее время, – 4,2497 (п. 2 Приложения 1 к приказу ФАС по индексации на 2016–2025 гг. от 10.12.2015 г. № 1226/15).

7. Итак, сумма провозной платы в 2021 году равна:

$$\text{ПП} = N \times \text{ПП8} \times K1 \times K2 \times K3 \times K4 = 7 \times 12051 \times 0,73 \times 1,082 \times 1,00 \times 4,2497 = 283,16 \text{ тыс. руб.}$$

Задание 2. Определить плату за порожний пробег с локомотивом РЖД по территории РФ в 2021 году по вагонными, групповыми и маршрутными отправлениями собственных (арендованных) специализированных платформ для лесоматериалов длиной по осям сцепления автосцепок менее 19,6 м (4-осные платформы) групповой отправкой из N = 9 вагонов на расстояние L = 1750 км. Количество осей для всех типов вагонов принять равным 4 оси/вагон.

Методические рекомендации по выполнению задания:

Долгосрочное тарифное регулирование – долгосрочное (на период 5 лет) планирование изменений тарифов на грузовые железнодорожные перевозки, которое повышает предсказуемость и надежность финансового планирования субъектов грузовой железнодорожной перевозки. Оно регламентируется «Методическими указаниями по вопросу государственного регулирования тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов и услуги по использованию железнодорожной инфраструктуры общего пользования при грузовых перевозках.

Данные Методические указания определяют основные положения по расчету:

- экономически обоснованных затрат субъекта регулирования (ОАО«РЖД»);
- возврата капитала;
- нормативной прибыли, обеспечивающей условия для финансирования инвестиций в развитие основных производственных фондов, используемых при осуществлении грузовых железнодорожных перевозок;
- необходимой валовой выручки, формируемой на долгосрочный период регулирования исходя из объема экономически обоснованных затрат, возврата

капитала и нормативной прибыли в части грузовых железнодорожных перевозок;

– индекса изменения тарифов, сборов и платы, рассчитываемого на каждый год долгосрочного периода регулирования исходя из размера необходимой валовой выручки, определенной на данный период, при необходимости с учетом результатов ее корректировки, а также принимаемых мер по сглаживанию роста тарифной нагрузки на потребителей услуг по перевозке грузов.

Решение:

1. Определение тарифной схемы в зависимости от типа подвижного состава: тарифная схема № 25(1).

2. Плата за порожний пробег с локомотивом РЖД собственных (арендованных) специализированных платформ для лесоматериалов длиной по осям сцепления автосцепок менее 19,6 м независимо от назначения перевозки определяется по ставкам за ось в зависимости от расстояния перевозки и количества осей вагона по тарифной схеме № 25(1) $ПП25(1) = 1058$ руб./ось (п. 1.1.7 Части II Тарифного руководства № 1, тарифная схема № 25(1)), общее количество осей $= Чос = 9 \times 4 = 36$.

3. Плата взимается независимо от тарифного класса и рода груза предстоящей перевозки (т. е. коэффициенты $K1$ и $K2$ не учитываются).

4. Поправочный коэффициент $K3$ для повагонных, групповых, маршрутных отправок грузов в универсальных, специализированных вагонах и цистернах в зависимости от количества вагонов в отправке и применяемой технологии – 1,00 (таблица № 5 Приложения 4 Тарифного руководства № 1).

5. Коэффициент $K4$, учитывающий индексацию тарифов с момента их утверждения в 2003 году по настоящее время, – 4,0004 (п. 4 Приложения 1 к приказу ФАС по индексации на 2016–2025 гг. от 10.12.2015 г. № 1226/15).

6. Сумма платы за порожний пробег: $Ппор = Чос \times ПП25(1) \times K3 \times K4 = 36 \times 1058 \times 1,00 \times 3,333 = 152,37$ тыс. руб.

Методические материалы к занятию: ознакомиться в учебном пособии с материалом по теме «Автоматизация учетного процесса предприятия» [24, с. 29-46].

Ссылки на рекомендуемые источники: [21, 28, 29, 31, 35, 36, 39].

3 МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ ПО ПОДГОТОВКЕ И СДАЧЕ ЭКЗАМЕНА

В 5 семестре заключительная аттестация по дисциплине для студентов очной и очно-заочной форм обучения проводится в форме экзамена.

К экзамену допускаются студенты, положительно аттестованные по результатам тестирования в семестре, а также получившие положительную оценку по результатам выполнения практических заданий.

Экзаменационная оценка («отлично», «хорошо», «удовлетворительно» или «неудовлетворительно») является экспертной и зависит от уровня освоения тем дисциплины (наличия и характера ошибок, допущенных при ответе на экзаменационный вопрос, выполнении экзаменационного задания).

В экзаменационный билет включаются два теоретических вопроса. Перечень экзаменационных вопросов приведен ниже.

Экзаменационные задания по дисциплине могут быть также представлены в виде тестовых заданий закрытого и открытого типов.

Оценивание тестовых заданий закрытого типа осуществляется по пятибалльной системе (оценка «неудовлетворительно» - менее 40 % правильных ответов; оценка «удовлетворительно» - от 41 до 60 % правильных ответов; оценка «хорошо» - от 61 до 80 % правильных ответов; оценка «отлично» - от 81 до 100 % правильных ответов).

Тестовые задания открытого типа оцениваются по системе «зачтено/ не зачтено». Оценивается верность ответа по существу вопроса, при этом не учитывается порядок слов в словосочетании, верность окончаний, падежи.

Примеры тестовых заданий приведены в Приложении А.

3.1 Вопросы к экзамену по дисциплине

1. Роль транспортного комплекса в экономике РФ.
2. Структура транспортного комплекса.
3. Отраслевые особенности транспорта.
4. Формирование экономических результатов в организациях транспорта.
5. Нормативно - правовые акты, регулирующие финансово-хозяйственную деятельность транспортных компаний.
6. Пассажирские перевозки в транспортной логистике и их учет.
7. Бухгалтерский учет грузоперевозок.
8. Особенности учета и деятельности автомобильного транспорта .
- 9 . Особенности учета и деятельности предприятий дорожного хозяйства.
10. Особенности учета и деятельности предприятий городского электрического транспорта.
11. Особенности учета и деятельности железнодорожного транспорта.

12. Учет ОС на железнодорожном транспорте.
13. Учет НМА на железнодорожном транспорте.
14. Учет запасов на железнодорожном транспорте.
15. Формирование финансовой отчетности на предприятии железнодорожных перевозок.
16. Основные виды деятельности организаций водного транспорта.
17. Особенности учета деятельности организаций внутреннего водного транспорта.
18. Особенности учета деятельности морского транспорта.
19. Формирование финансовой отчетности на предприятии водного транспорта.
20. Государственная регистрация воздушных судов.
21. Контроль и надзор за учётом транспорта.
22. Особенности учета деятельности воздушного транспорта.
23. Формирование финансовой отчетности на предприятии воздушного транспорта.
24. Теоретические основы ценообразования.
25. Транспортные тарифы.
26. Ценообразование на грузовом железнодорожном транспорте.
27. Ценообразование на пассажирском железнодорожном транспорте.
28. Формирование тарифов на автомобильном транспорте.
29. Формирование тарифов на воздушном транспорте
30. Формирование тарифов на водном и трубопроводном транспорте

3.2 Критерии оценивания экзамена

Универсальная система оценивания результатов обучения включает в себя системы оценок: 1) «отлично», «хорошо», «удовлетворительно», «неудовлетворительно»; 2) «зачтено», «не зачтено»; 3) 100-балльную/процентную систему и правило перевода оценок в пятибалльную систему (таблица 19).

Таблица 19 – Система оценок и критерии выставления оценки

Система оценок Критерий	2	3	4	5
	0-40 %	41-60 %	61-80 %	81-100 %
	«неудовлетворительно»	«удовлетворительно»	«хорошо»	«отлично»
	«не зачтено»	«зачтено»		
1. Системность и полнота знаний в отношении изучаемых объектов	Обладает частичными и разрозненными знаниями, которые не может научно-корректно связывать между собой (только некоторые из них может связывать между собой)	Обладает минимальным набором знаний, необходимым для системного взгляда на изучаемый объект	Обладает набором знаний, достаточным для системного взгляда на изучаемый объект	Обладает полнотой знаний и системным взглядом на изучаемый объект
2. Работа с информацией	Не в состоянии находить необходимую информацию, либо в состоянии находить отдельные фрагменты информации в рамках поставленной задачи	Может найти необходимую информацию в рамках поставленной задачи	Может найти, интерпретировать и систематизировать необходимую информацию в рамках поставленной задачи	Может найти, систематизировать необходимую информацию, а также выявить новые, дополнительные источники информации в рамках поставленной задачи
3. Научное осмысление изучаемого явления, процесса, объекта	Не может делать научно-корректных выводов из имеющихся у него сведений, в состоянии проанализировать только некоторые из имеющихся у него сведений	В состоянии осуществлять научно-корректный анализ предоставленной информации	В состоянии осуществлять систематический и научно-корректный анализ предоставленной информации, вовлекает в исследование новые релевантные данные	В состоянии осуществлять систематический и научно-корректный анализ предоставленной информации, вовлекает в исследование новые релевантные данные поставленной задачи, предлагает новые ракурсы поставленной задачи
4. Освоение стандартных алгоритмов решения профессиональных задач	В состоянии решать только фрагменты поставленной задачи в соответствии с заданным алгоритмом, не освоил предложенный алгоритм, допускает ошибки	В состоянии решать поставленные задачи в соответствии с заданным алгоритмом	В состоянии решать поставленные задачи в соответствии с заданным алгоритмом, понимает основы предложенного алгоритма	Не только владеет алгоритмом и понимает его основы, но и предлагает новые решения в рамках поставленной задачи

4 МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ ПО ВЫПОЛНЕНИЮ САМОСТОЯТЕЛЬНОЙ РАБОТЫ ПО ДИСЦИПЛИНЕ

4.1 Цель, задачи и методические указания по выполнению самостоятельной работы

При изучении дисциплины важное место отводится самостоятельной работе студента в форме подготовки докладов, самостоятельного выполнения практических заданий, решения тестов.

Составной частью самостоятельной учебной работы студента является изучение законодательно-нормативных документов по бухгалтерскому учету, рекомендуемой учебной литературы и иных источников.

При выполнении самостоятельной работы студенту вначале необходимо повторить все лекционные и практические занятия, а затем проверить свои знания, поэтапно выполняя следующие задания:

- 1) подготовить доклады по темам дисциплины, приведенным в п. 5.2;
- 2) ответить на контрольные вопросы по теме, приведенной в п. 5.3;
- 3) ответить на тестовые вопросы, приведенные в п. 5.4.

Ключ ответов на тестовые задания по выполнению самостоятельной работы представлен в Приложении Б.

4.2 Перечень докладов по темам дисциплины

Доклады по теме 1

1. История развития транспортной структуры России
2. Виды финансовой отчетности предприятия

Доклады по теме 2

1. Оценка стоимости имущества транспортной компании
2. Виды бухгалтерских документов используемые транспортными компаниями

Доклады по теме 3

1. Учет кредитов и займов на железнодорожном транспорте
2. Формирование финансовой отчетности на железнодорожном предприятии

Доклады по теме 4

1. Коносамент и его применение при грузоперевозках водным транспортом
2. Формирование финансовой отчетности на водном транспорте

Доклады по теме 5

1. Кейтеринг и его применение на предприятиях воздушного транспорта
2. Формирование финансовой отчетности на предприятиях воздушного транспорта

Доклады по теме 6

1. Калькулированные транспортных услуг
2. Цена билета и его формирование

4.3 Перечень контрольных вопросов для самопроверки

Тема 1

1. Сформулируйте понятие транспорта и опишите его отраслевые особенности.
2. Охарактеризуйте экономический продукт деятельности организаций транспорта.
3. Охарактеризуйте основные подотрасли транспорта и их особенности.
4. Опишите систему производственных связей внутри отрасли и между отраслями транспорта.
5. Сформулируйте основные направления развития транспорта в России.

Тема 2

1. Какими особенностями характеризуются оборотные фонды транспорта?
2. Какими особенностями характеризуется формирование затрат на транспорте?
3. Какими особенностями характеризуется формирование доходов и прибыли на транспорте?
4. Перечислите основные показатели комплексной оценки эффективности транспорта.
5. Какими особенностями характеризуются основные производственные фонды транспорта?

Тема 3

1. Представьте схему передачи информации для планирования работы подвижного состава и определите роль диспетчера для реализации этой схемы.
2. Перечислите основные функции диспетчера по организации железнодорожных перевозок.
3. Какой документ определяет сущность и понятие спутникового мониторинга и как осуществляется его учет на железнодорожном транспорте.
4. Дайте характеристику подсистеме «Оперативное планирование перевозок» системы диспетчерского управления.
5. Опишите систему бухгалтерского документооборота железнодорожного предприятия.

Тема 4

1. Перечислите основные реквизиты билета и их характеристики.
2. Какие функции выполняет морской транспорт при перевозках грузов? В чем заключаются его преимущества?
3. Как оплачиваются линейные и трамповые перевозки на морском транспорте?

4. Как рассчитывается общая плата на перевозку грузов морским транспортом и от каких факторов она зависит?

5. Как формируются тарифы на пассажирском морском транспорте?

Тема 5

1. Как рассчитать переменными затраты авиаперевозчика?

2. Как рассчитать постоянные затраты авиаперевозчика?

3. Как рассчитать фонд оплаты труда экипажа самолета?

4. Какие технико-эксплуатационные показатели рассчитываются для составления рациональных графиков работы воздушного судна

5. Какие нормативно-правовые документы необходимо использовать для регулирования режимов труда и отдыха пилотов?

Тема 6

1. Что такое цена? Каковы основные факторы, оказывающие влияние на принятие решений по ценам?

2. По каким критериям могут быть классифицированы цены в рыночной экономике?

3. Опишите классификацию цен по секторам экономики.

4. Какие основные методы затратного ценообразования вы знаете?

5. Какие методы относятся к основным методам рыночного ценообразования?

4.4 Перечень тестовых вопросов

Тестовые вопросы по теме 1

1.1. Общая протяженность мировых транспортных коммуникаций без морских линий составляет более:

а) 20 000 000 км.;

б) 43 000 000 км.;

в) 90 000 000 км.;

г) 10 000 000 км.

1.2. Основными вещественными элементами транспортной системы являются:

а) пути сообщения разных видов транспорта с расположенными на них постоянными устройствами;

б) транспортные средства;

в) материалы, топливо и электроэнергия, обеспечивающие работу средства тяги и подъемно-транспортных машин;

г) все вышеперечисленные ответы.

1.3. Прибыль или убыток, полученные организацией за определенный период времени представляет собой:

- а) экономический результат ее деятельности;
- б) себестоимость продукта;
- в) выручку от продаж;
- г) дивиденды компании.

Тестовые вопросы по теме 2

2.1. Какой вид налога должен платить любой перевозчик?

- а) НДС;
- б) УСН;
- в) транспортный налог;
- г) налог на прибыль.

2.2 Если перевозка является самостоятельной услугой или она выделена отдельно в договоре на поставку продукции, в учете доходов и расходов она отражается отдельным видом деятельности с проведением выручки от реализации по дебету счета:

- а) 62;
- б) 82;
- г) 91;
- д) 10.

2.3 Количество грузов в тоннах, перевезенных автомобильным транспортом называется:

- а) перевозкой грузов;
- б) транзитом;
- в) коносаментом;
- г) перевалкой.

Тестовые вопросы по теме 3

3.1 Назовите объект, относящийся к основным средствам железнодорожного транспорта:

- а) автомобиль;
- б) локомотив;
- в) железнодорожные пути;
- г) все вышеперечисленные элементы.

3.2 Идентифицируемый негосударственный актив без физической формы называется:

- а) основным средством;
- б) нематериальным активом;
- в) запасами;
- г) дебиторской задолженностью.

3.3 Вагон относится к :

- а) недвижимым объектам;
- б) техническому оборудованию;

- в) движимому составу;
- г) инфраструктуре.

Тестовые вопросы по теме 4

4.1 В объем отправленных грузов внутренним водным транспортом включаются:

- а) перевозки грузов, принятых от отправителей или других видов транспорта, выполняемые на основании договора перевозки грузов;
- б) буксировка лесных грузов в плотках, а также кранов, понтонов, доков;
- в) минерально-строительные материалы, добытые со дна рек и погруженные в суда, как оформленные договором поставки, так и доставленные на причалы порта и предназначенные для последующей продажи;
- г) все вышеперечисленные.

4.2 Перевозки грузов, имеющие направление из речных портов или портопунктов России в порты иностранных государств, относятся к:

- а) экспортным перевозкам;
- б) импортным перевозкам;
- в) транзитным перевозкам;
- г) внутренним перевозкам.

4.3. Перевозки грузов между любыми иностранными портами через систему внутренних водных путей России относятся к:

- а) экспортным перевозкам;
- б) импортным перевозкам;
- в) транзитным перевозкам;
- г) внутренним перевозкам.

Тестовые вопросы по теме 5

5.1 Регистрация воздушных судов в России регулируется:

- а) Воздушным кодексом РФ;
- б) Налоговым кодексом РФ;
- в) Таможенным кодексом;
- г) Уголовным кодексом.

5.2 Перевозки пассажиров, грузов и почты, осуществляемые полетами, доступными для общественного пользования за плату и по найму называются:

- а) авиаперелетом;
- б) коммерческими авиаперевозками;
- в) транспортными перевозками;
- г) авиационным перемещением.

5.3 Полеты, запланированные и выполняемые в соответствии с опубликованным расписанием за плату, или достаточно частые полеты, которые поддаются определенной систематизации и доступны для

общественного пользования, а также дополнительные полеты, вызванные перегрузкой регулярных рейсов относятся к:

- а) регулярным перевозкам;
- б) нерегулярным перевозкам;
- в) чартерным рейсам;
- г) индивидуальным перевозкам.

Тестовые вопросы по теме 6

6.1 Тарифы делятся на:

- а) грузовые;
- б) пассажирские;
- в) инфраструктурные;
- г) все вышеперечисленные.

6.2 Тарифы, сборы и плата устанавливаются в виде фиксированных

- а) счетов;
- б) сумм;
- в) тарифов;
- г) стандартов.

6.3 Транспортные тарифы на перевозки пассажиров, багажа и грузобагажа представляют собой систему цен, включающую в себя платы и сборы за дополнительные услуги при перевозке:

- а) пассажиров;
- б) клиентов;
- в) транспорта;
- г) товаров.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Гражданский кодекс Российской Федерации (ГК РФ), часть 2 от 26 января 1996 года № 14-ФЗ.
2. Налоговый кодекс Российской Федерации (часть вторая), гл. 25, гл. 34, гл. 164 от 05.08.2000 г. № 117-ФЗ (редакция от 16.05.2024 г.).
3. Федеральный закон "Об обязательном социальном страховании от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний" от 24.07.1998 г. № 125-ФЗ.
4. Федеральный закон от 06.12.2011 г. № 402-ФЗ "О бухгалтерском учете".
5. Постановление Правительства РФ от 01.01.2002 г. № 1 "О Классификации основных средств, включаемых в амортизационные группы".
6. Приказ Минфина РФ от 06.05.1999 г. № 33н "Об утверждении Положения по бухгалтерскому учету "Расходы организации" ПБУ 10/99".
7. Приказ Минфина России от 06.05.1999 г. № 32н "Об утверждении Положения по бухгалтерскому учету "Доходы организации" ПБУ 9/99".
8. Приказ Минфина РФ от 31.10.2000 г. № 94н "Об утверждении Плана счетов бухгалтерского учета финансово-хозяйственной деятельности организаций и Инструкция по его применению".
9. Приказ Минфина России от 30.05.2022 г. № 86н "Об утверждении Федерального стандарта бухгалтерского учета ФСБУ 14/2022 "Нематериальные активы" (Зарегистрировано в Минюсте России 28.06.2022 г. № 69031).
10. Приказ Минфина России от 06.10.2008 г. № 106н (ред. от 07.02.2020) "Об утверждении положений по бухгалтерскому учету" (вместе с "Положением по бухгалтерскому учету "Учетная политика организации" (ПБУ 1/2008)").
11. Приказ Минфина России от 16.10.2018 г. № 208н "Об утверждении Федерального стандарта бухгалтерского учета ФСБУ 25/2018 "Бухгалтерский учет аренды".
12. Приказ Минфина России от 15.11.2019 г. № 180н "Об утверждении Федерального стандарта бухгалтерского учета ФСБУ 5/2019 "Запасы".
13. Приказ Минфина России от 17.09.2020 г. № 204н (ред. от 30.05.2022) "Об утверждении Федеральных стандартов бухгалтерского учета ФСБУ 6/2020 "Основные средства" и ФСБУ 26/2020 "Капитальные вложения" (Зарегистрировано в Минюсте России 15.10.2020 г. № 60399).
14. Приказ Минфина РФ от 16.04.2021 г. № 62н "Об утверждении Федерального стандарта бухгалтерского учета ФСБУ 27/2021 "Документы и документооборот в бухгалтерском учете" (ред. от 23.12.2021 г.).
15. Приказ Минфина России от 13.01.2023 г. № 4н "Об утверждении Федерального стандарта бухгалтерского учета ФСБУ 28/2023 "Инвентаризация" (Зарегистрировано в Минюсте России 05.04.2023 г. № 72888).

16. Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года.
17. Транспорт России. Информационно-статистический бюллетень Минтранса РФ за 2024 год
18. Приказ Минтранса России от 23.10.2018 г. № 373 «Об утверждении Порядка ведения раздельного учета доходов и расходов субъектами естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок.
19. Приказ Минтранса России от 19.12.2013 г. № 473 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом» (ред. от 13.04.2020).
20. Приказ ФАС России от 05.12.2017 г. № 1649/17 (ред. от 12.05.2020) «Об утверждении Методики расчета экономически обоснованного уровня затрат, учитываемых при формировании экономически обоснованного уровня тарифов за услуги субъектов естественных монополий в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении».
21. Постановление ФЭК России от 17.06.2003 г. № 47-т/5 (ред. от 15.11.2018) «Об утверждении Прейскуранта № 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами» (Тарифное руководство № 1, части 1 и 2)».
22. Бухгалтерский учет: учеб. пособие / Н. Н. Бондина, И. А. Бондин, Т. В. Зубкова [и др.]. - Пенза: ПГАУ, 2019. Часть 2 - 799 с.
23. Бухгалтерский финансовый учет на железнодорожном транспорте: учеб. / Е. З. Макеева, Т. Н. Кузьминова, Д. П. Устич [и др.]. – Москва: Прометей, 2020. Часть 2 – 375 с.
24. Газизьянова, Ю. Ю. Автоматизация бухгалтерского учета: учеб. пособие / Ю. Ю. Газизьянова. - Самара: СамГАУ, 2021. - 265 с.
25. Газизьянова, Ю. Ю. Бухгалтерский учет: учеб. пособие / Ю. Ю. Газизьянова, Т. Г. Лазарева. - Самара: СамГАУ, 2023. - 264 с.
26. Гутковская, Е. А. Бухгалтерский учет: учеб. пособие / Е. А. Гутковская. - Москва: РУТ (МИИТ), 2021. - 48 с.
27. Дынникова, Е. В. Теоретические основы бухгалтерского учета: учебное пособие / Е. В. Дынникова, Е. В. Ягупова. - Волгоград: Волгоградский ГАУ, 2019. - 112 с.
28. Егоров, Ю. В. Ценообразование на транспорте: учеб. пособие / Ю. В. Егоров. - Санкт-Петербург: ПГУПС, 2023. - 62 с.
29. Кулиш, Н. В. Финансовый учет: учеб.-метод. пособие / Н. В. Кулиш, О. Е. Сытник. - Ставрополь: СтГАУ, 2023. Часть 1 - 144 с.

30. Люханова, С. В. Экономика предприятия (на примере предприятий транспортной отрасли): учеб. / С. В. Люханова. – Москва: ДиректМедиа, 2022. – 292 с.
31. Метелкин, П. В. Транспорт в структуре национальной экономики : учеб. пособие / П. В. Метелкин, Т. А. Флягина, П. А. Булахова. - Москва: РУТ (МИИТ), 2023. - 114 с.
32. Мнацаканян, А. Г. Методические указания по оформлению учебных текстовых работ / А. Г. Мнацаканян, Ю. Я. Настин, Э. С. Круглова. – Калининград: Изд-во ФГБОУ ВО "КГТУ", 2018. - 29 с.
33. Остаев, Г. Я. Бухгалтерский финансовый учет: учеб. / Г. Я. Остаев. - Ижевск: УдГАУ, 2021. - 512 с.
34. Поленова, С. Н. Бухгалтерский учет и отчетность: учеб. / С. Н. Поленова. – 3-е изд. – Москва: Изд.-торг. корпорация «Дашков и К°», 2022. – 402 с.
35. Ромашкина, И. В. Бухгалтерский учет на железнодорожном транспорте: практикум: учеб. пособие / И. В. Ромашкина. - Новосибирск: СГУПС, 2020. - 46 с.
36. Сергеева, С. А. Теория бухгалтерского учета: практикум: учеб. пособие / С. А. Сергеева. - Орел: ОрелГАУ, 2023. - 65 с.
37. Содномбалова, Т. Г. Бухгалтерский учет основной деятельности железнодорожного транспорта: практикум: учеб. пособие / Т. Г. Содномбалова. - Санкт-Петербург: ПГУПС, 2023. - 55 с.
38. Толстихина, Е. И. Бухгалтерский учет и анализ: учеб. пособие / Е. И. Толстихина. - Красноярск: КРИЖТ ИрГУПС, 2022 Часть 1: Теория бухгалтерского учета - 124 с.
39. Трофимова, Л. С. Пассажирские перевозки в транспортной логистике : учеб. пособие / Л. С. Трофимова. - Омск: СибАДИ, 2024. - 81 с.
40. Федеральные стандарты бухгалтерского учета и отчетности в Российской Федерации: учеб. для вузов / Н. А. Бусуёк, С. А. Забелина, Л. М. Макарова, Е. Е. Родина. - Санкт-Петербург: Лань, 2024. - 448 с.
41. Федорова, О. В. Бухгалтерский учет: учеб. пособие для студентов бакалавриата напр. 38.03.01 Экономика / О. В. Федорова, А. Б. Васильева, Н. Д. Авилова. – Москва: Российский ун-т транспорта (РУТ (МИИТ)), 2019. – Часть 1 – 53 с.
42. Федорова, О. В. Бухгалтерский учет: учеб. пособие для студентов бакалавриата напр. 38.03.01 Экономика / О. В. Федорова, А. Б. Васильева, Н. Д. Авилова. – Москва: Российский ун-т транспорта (РУТ (МИИТ)), 2020. Часть 2. – 83 с.

ПРИЛОЖЕНИЕ А

Примеры тестовых заданий для заключительной аттестации в виде экзамена

Тестовые задания открытого типа

1. - основной вид деятельности для транспортной компании

Ответ:

2. Косвенные расходы транспортной компании учитываются на счете

Ответ:

3. Прямые расходы транспортной компании учитываются на счете

Ответ:

4. Основной штат сотрудников транспортного предприятия составляют

Ответ:

5. Водитель должен проходить обязательный , в том числе перед выходом в рейс

Ответ: Назовите одним словом вид основного средства, который не подлежит обязательной амортизации и является природным объектом

Ответ:

6. Транспортная компания платит в бюджет налог

Ответ:

В расходах с целью уменьшения налоговой базы можно учесть проезд по платным . Такие траты должны быть обоснованы: необходима ускоренная доставка скоропортящихся товаров, такие правила установлены в договоре.

Ответ:

7. На поездку водитель должен оформлять путевой

Ответ: На каком забалансовом счете учитывается лизинговый автомобиль по договорной стоимости (указать только номер счета)?

Ответ:

8. Транспортное средство принимается к учету по стоимости

Ответ:

9. Если бухгалтерская проводка отражающая получение прибыли транспортной компании выглядит как Д-т 90.9 К-т 99, то проводка, отражающая убыток, выглядит как

Ответ:

Тестовые задания закрытого типа:

10. Стандарт, регулирующий учет основных средств:

- а) ФСБУ 5/2019
- б) ФСБУ 25/2018
- в) ФСБУ 6/2020.
- г) ПБУ 6/01

11. Входной НДС по ОС, транспортного предприятия, можно принять к вычету по счету-фактуре продавца сразу после отражения объекта на счете:

- а) 08
- б) 10
- в) 41
- г) 90

12. При покупке автомобиля первой делается бухгалтерская проводка:

- а) Д-т 10 К-т 60
- б) Д-т 08 К-т 60
- в) Д-т 60 К-т 51
- г) Д-т 01 К-т 08

13. Оказание транспортных услуг оформляется стандартными проводками. Выручка записывается как

- а) Д-т 10 К-т 60
- б) Д-т 90 К-т 68
- в) Д-т 62 К-т 90
- г) Д-т 43 К-т 62

Локальный электронный методический материал

Е. С. Шапорева

**БУХГАЛТЕРСКИЙ УЧЕТ И ОТЧЕТНОСТЬ
НА ТРАНСПОРТЕ**

Редактор Э. С. Круглова

Уч.-изд. л. 4,6. Печ. л. 4,1

Федеральное государственное бюджетное
образовательное учреждение высшего образования
«Калининградский государственный технический университет».
236022, Калининград, Советский проспект, 1