

Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение высшего образования
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Институт экономики, управления и
природопользования

Кафедра бухгалтерского учета и статистики

УТВЕРЖДАЮ
Заведующий кафедрой

_____ О. Н. Харченко
« ____ » _____ 2019 г

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

направление 38.03.01 Экономика

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

**УЧЕТ ЗАТРАТ И ОСОБЕННОСТИ ТАРИФООБРАЗОВАНИЯ НА РЫНКЕ
ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ (на примере АО «Краспригород»)**

Научный руководитель _____ доцент, канд. экон. наук Т.В. Кожинова

Выпускник _____ В.А. Букреева

Красноярск 2019

СОДЕРЖАНИЕ

Введение.....	3
1. Особенности тарифообразования на рынке транспортных услуг.....	6
1.1 Анализ состояния рынка транспортных услуг в области пассажироперевозок.....	6
1.2 Анализ нормативно - правового обеспечения в области пассажироперевозок.....	10
1.3 Анализ существующих подходов к формированию тарифов в области пассажироперевозок.....	13
2. Учет затрат в Акционерном обществе «Краспригород».....	18
2.1 Учет и распределение производственных затрат.....	18
2.2 Организация сводного учета затрат на перевозку пассажиров и калькулирование себестоимости пассажирских железнодорожных перевозок в Акционерном обществе «Краспригород».....	24
3. Анализ тарифной политики в области пассажироперевозок в Акционерном обществе «Краспригород».....	33
3.1 Особенности деятельности Акционерного общества «Краспригород» и их влияние на тарифную политику.....	33
3.2 Анализ существующей методики тарифообразования в Акционерном обществе «Краспригород».....	38
3.3 Анализ рентабельности и деловой активности деятельности Акционерного общества «Краспригород».....	44
Заключение.....	49
Список использованных источников.....	53
Приложения А-Л.....	57-98

ВЕДЕНИЕ

Транспорт как систему можно представить в различных видах и формах построения.

В результате формирования современного рынка транспортных услуг роль транспортных тарифов повышается. В связи с этим актуальна информация, связанная с происходящими изменениями в уровне транспортных тарифов, в количественных и качественных характеристиках тарифных систем.

Одной из основных причин снижения экономической эффективности пассажирских перевозок является: уменьшение пассажиропотока, повышения цен на проездные документы, увеличение оптовых цен на подвижной состав, топливно - энергетические и материальные ресурсы, а также усиление материально - технической базы пассажирских перевозок. Несмотря на это пассажирские тарифы долгое время оставались без изменения.

Конкуренция между видами транспорта требует новых, нестандартных подходов в организации пассажирских перевозок. Основными аргументами и факторами, определяющими спрос на пассажирские перевозки остаются время, затрачиваемое на поездку, стоимость билета, а также время отправления и прибытия на конечные пункты.

В условиях развития рыночной экономики и высокой степени изменчивости окружающей среды, в которой главной целью стало получение максимальной прибыли при минимуме затрат, не могло не затронуть сферу транспортных услуг и ее тарифную политику.

Регулирование транспортных тарифов - актуальная экономическая проблема, имеющая важное не только отраслевое, но и общегосударственное значение. Решению этой проблемы на отечественном транспорте всегда уделялось значительное внимание.

Специфика современного периода развития общественного производства оказывает сильное влияние на все отрасли, в том числе и на транспорт и требует поиска новых решений, методов повышения эффективности его работы.

Правильная тарификация работ и услуг, выполняемых транспортом, - задача достаточно сложная и заслуживает комплексного рассмотрения. Наряду с этим, проблему о том, какими должны быть тарифы на перевозку, необходимо рассматривать как часть системы тарифов на услуги разных видов транспорта, как самостоятельную сферу ценообразования, которая формируется под воздействием ряда факторов и в первую очередь издержек производства.

Один из существенных факторов, влияющих на выбор перевозчика, является стоимость перевозки. Борьба за клиентов, неизбежная в условиях конкуренции, также может вносить исправления в транспортные тарифы. Например, железные дороги в Российской Федерации испытывают сегодня серьезную конкуренцию автомобильного транспорта в области перевозок. Это оказывает сдерживающее влияние на рост соответствующих железнодорожных тарифов.

Целью данной работы является оптимизация тарифов на основе анализа тарифной политики пассажироперевозок.

В процессе раскрытия цели ставятся следующие задачи:

1. Понять сущность тарифной системы и способы ее формирования;
2. Определить влияние транспортного тарифа на конкурентоспособность организации;
3. Рассмотреть, как осуществляется государственное регулирование тарифов на транспорт;
4. Раскрыть порядок учета и распределения производственных затрат;
5. Выявить особенности сводного учета затрат и калькулирования себестоимости;
6. Провести анализ тарифной политики в области пассажироперевозок;

Объектом исследования является производственно - хозяйственная деятельность организации по перевозке пассажиров в Акционерном обществе «Краспригород».

Предметом исследования - учет и анализ производственных затрат в Акционерном обществе «Краспригород».

Акционерное общество «Краспригород», являясь коммерческой организацией, создано для удовлетворения общественных потребностей и извлечения прибыли в интересах акционеров.

Основной вид деятельности организации - пригородные перевозки.

Прочий вид деятельности организации - это сборы и штрафы.

Основные задачи:

1. Достижение максимальной эффективности в организации пригородных перевозок железнодорожным транспортом с перспективой безубыточной работы на основе централизованного управления перевозками;
2. Повышения доходов и сокращения расходов;
3. Развитие коммерческих видов деятельности;
4. Улучшение качества предлагаемых услуг.

Поставленные задачи будут достигаться следующими путями:

1. Совершенствование тарифной политики в области пригородных пассажирских перевозок.
2. Расширение сети обслуживаемых населённых пунктов.
3. Проведение маркетингового исследования рынка транспортных услуг и выработки стратегии долгосрочного развития.
4. Введения новых, современных стандартов обслуживания пассажиров.
5. Расширение перечня услуг, предлагаемых населению.

В 2017 году компания «Краспригород» осуществляла перевозочную деятельность в границах Красноярской железной дороги. В пиковые часы «населенность» поездов на внутригородских участках достигала 100%. Объем выполненных работ за 2017 год составил 99,6% к плану.

Информационной базой исследования для написания данной работы послужили официальные документы о деятельности организации, материалы диссертаций и научных публикаций по исследуемой тематике, а также информация, представленная в информационно – правовой базе «КонсультантПлюс».

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

Во введении обосновывается актуальность темы работы, определяется цель, задачи, предмет и объект исследования.

В первой главе описаны особенности тарифообразования на рынке транспортных услуг. Проведен анализ состояния рынка транспортных услуг в области пассажироперевозок.

Во второй главе рассмотрены распределения производственных затрат, сводный учет затрат и калькулирование себестоимости пассажирских железнодорожных перевозок.

В третьей главе проведен анализ существующей методики тарифообразования в Акционерном обществе «Краспригород», рассмотрены особенности деятельности компании, а также их влияние на тарифную политику. Разработаны рекомендации по совершенствованию системы тарифов на пригородные перевозки.

В заключении обобщены основные результаты анализа и сформулированы теоретические выводы.

1 Особенности тарифообразования на рынке транспортных услуг

1.1 Анализ состояния рынка транспортных услуг в области пассажироперевозок

Транспорт играет существенную роль в экономике. Транспортный узел обеспечивает прямые и мультимодальные (перевозки несколькими видами транспорта по одному договору) связи между восточной и центральной частями России, связывает страны Юго – Восточной Азии с центральной Россией и является одним из важнейших пассажирских транспортно – логических центров в составе транспортной системы страны.

Организация и технология пассажирских перевозок осуществляется в тесной связи с экономическими интересами предприятий пассажирского комплекса. Предприятия пассажирского комплекса объединены в обособленную отраслевую производственную структуру с финансово - экономической самостоятельностью. У компаний пассажирского комплекса развивается экономическая мотивация повышения качества и роста объемов пассажирских перевозок.

Транспортный комплекс представлен всеми видами транспорта – железнодорожным, воздушным, внутренним водным и автомобильным. На рисунке 1 представлена схема этого комплекса.

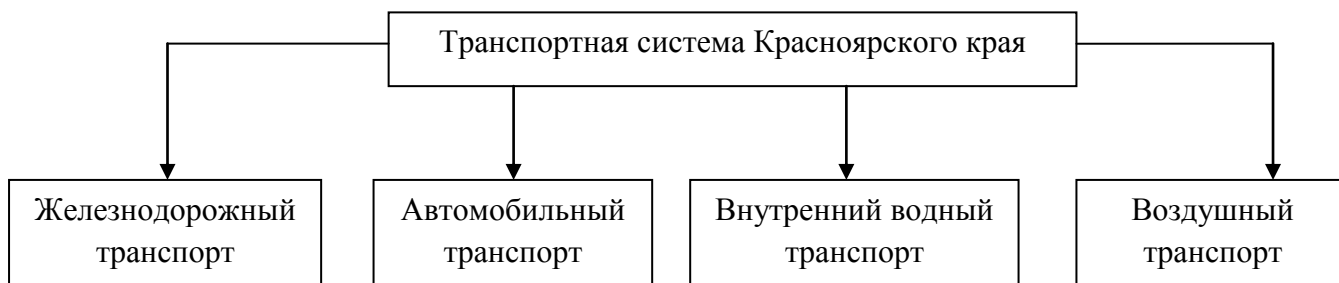


Рисунок 1 - Транспортная система Красноярского края

Каждый из этих видов транспорта представляет собой совокупный объем путей сообщения и инфраструктуры - сооружений и технических средств, которые обеспечивают эффективность и стабильность деятельности отраслей хозяйства страны.

Железные дороги, являясь одним из главных элементов транспортной системы России, имеют важное экономическое, государственное и социальное значение.

Железнодорожный транспорт имеет первостепенное значение в реализации как грузовых, так и пассажирских перевозок. Железные дороги связывают все населенные пункты нашего края.

Основные потребители услуг железнодорожной отрасли показаны на рисунке 2.

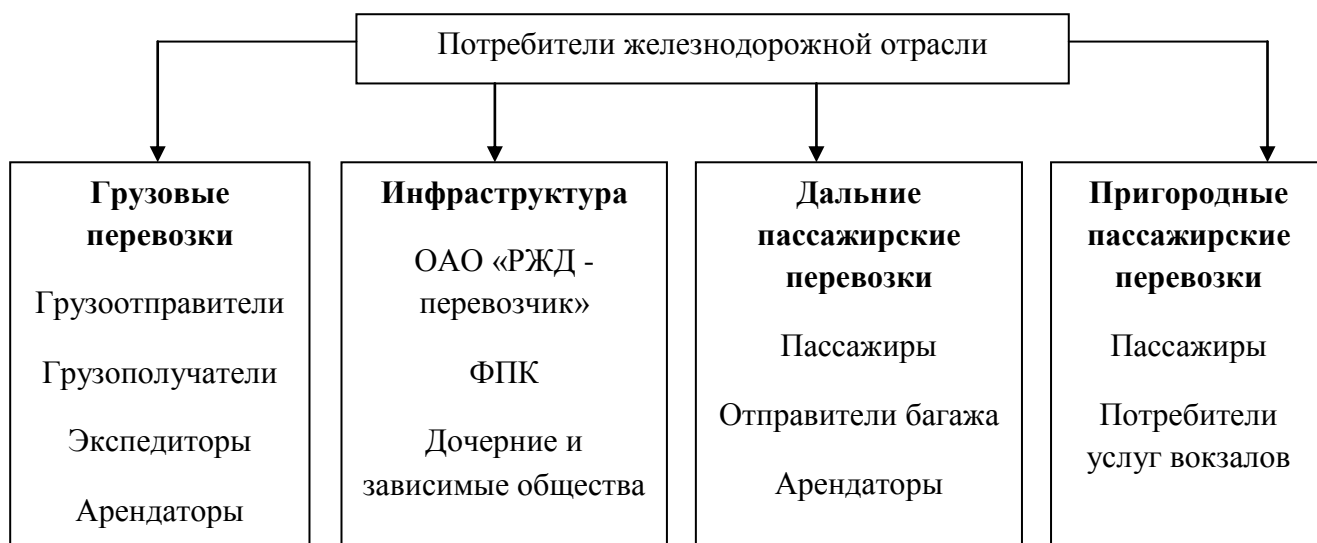


Рисунок 2 - Потребители услуг железнодорожной отрасли

Особую роль в функционировании транспортной системы придает его уникальное расположение на пересечении железнодорожных, воздушных и автомобильных магистралей.

На рисунке 3 представлен пассажирооборот по видам транспорта за 2017 год [43].



Рисунок 3 - Пассажирооборот по видам транспорта

Как видно из рисунка железнодорожный транспорт является более востребованным видом транспорта и составляет 65,2 млн.пасс. от общей доли пассажирооборота; второй по значимости вид транспорта - это автомобильный, составляет 34,7 млн.пасс.; третий вид транспорта - внутренний водный, составляет 0,1 млн.пасс.

Железнодорожный транспорт – основной, наиболее прогрессивный вид пассажирского транспорта в пригородных, местных и дальних перевозках.

При интенсивном развитии других видов транспорта, железнодорожный занимает ведущую роль в обеспечении пассажирских перевозок.

Доля расходов, связанных с перевозками пассажиров - 39,7%, а доходов - 12,6%. Доля основных фондов, участвующих в пассажирских перевозках составляет 9,1% общей стоимости фондов железной дороги.

Ежедневно услугами железных дорог пользуются миллионы пассажиров. Причиной этого является то, что железнодорожный транспорт обладает рядом преимуществ перед другими видами транспорта при перевозке пассажиров, а именно:

- регулярность пассажирских перевозок независимо от времени года и погодных условий;
- большие удобства, предоставляемые пассажирам, в поездах;
- наибольшая безопасность;
- наибольшая провозная способность;
- наиболее быстрый, в скоростном междугороднем сообщении;
- сравнительно низкая себестоимость проезда;
- экологически чистый вид транспорта.

При этом необходимо указать ряд моментов, которые негативно влияют на повышение качественных и количественных показателей пригородных железнодорожных перевозок:

- в сравнении с автотранспортом менее мобилен (ведение новых маршрутов, регулирование населенности вагонов, увеличение скорости перевозок);
- осуществление контроля за проездом безбилетных пассажиров;
- высокая стоимость нового подвижного состава.

В 2017 году компания «Краспригород» осуществляла перевозочную деятельность в границах Красноярской железной дороги. По итогам 2017 года перевезено 6 216 тыс. пассажиров, что составляет 100,2% к плановому показателю, в т.ч. во внутригороде перевезено 1 млн. 330 тыс. человек с ростом на 16% к уровню 2016 года. В пиковые часы «населенность» поездов на внутригородских участках достигала 100%.

Наибольший удельный вес в структуре отправленных пассажиров в границах Красноярской железной дороги составляют платные пассажиры - 53,3%.

Пассажиروоборот за 2017 год составил 270,5 млн. пасс/км., 99% к плану, 100,3% к уровню прошлого года.

Объем выполненных работ за 2017 год составил 11 433,2 тыс.ваг/км., 99,6 % к плану и 99,6% к 2016 году.

Населенность за 2017 год составила 23,7 человека на вагон 98,8 % к плану и 100,7 % к уровню прошлого года.

Основной задачей железных дорог стало снижение себестоимости пассажирских перевозок и повышение доходов за счет создания для пассажиров наиболее благоприятных условий на вокзалах и в процессе поездки.

Улучшение пассажирских перевозок осуществляется по следующим направлениям:

- реорганизация пассажирских перевозок путем выделения их в отдельную подотрасль и создание федеральной пассажирской компании, что позволяет получить дотации из федеральных и местных бюджетов на развитие пассажирских перевозок;

- расширение ассортимента нетрадиционных услуг, предлагаемых пассажирам, на вокзалах и в поездах (минимальные затраты времени на приобретение проездных документов, предоставление разного вида информации и др.);

- увеличение скоростей движения пассажирских поездов за счет повышения качества состояния путей и подвижного состава, сокращение стоянок поездов для технических надобностей, что позволяет ускорить время проезда пассажиров;

- совершенствование графика движения поездов для создания пассажирам удобств при отправлении и прибытии на конечные станции;

- постоянное совершенствование технических средств и технологии работы всех звеньев процесса пассажирских перевозок.

В 2017 году большое внимание компанией АО «Краспригород» уделялось перспективному направлению - развитию внутригородских перевозок. Продолжается целенаправленная работа по привлечению «городского» пассажира. В рамках проекта «Городская электричка» обеспечение удобного и качественного сервисного обслуживания пассажиров является приоритетным.

Строительство новых остановочных пунктов, увязка логистики маршрутов с работой муниципального транспорта способствуют положительной динамике этого проекта с ежегодным приростом перевезенных пассажиров от 8 до 16%. С 2012 года, то есть с начала реализации проекта, количество пассажиров увеличилось на 73%.

С целью осуществления эффективной перевозочной деятельности в 2017 году, были согласованы программы перевозок с причастными министерствами субъектов РФ. Во все обслуживаемые субъекты РФ своевременно были направлены материалы об установлении

тарифов на экономически обоснованном уровне на 2018 год. Республикой Хакасия и Кемеровской областью установлены тарифы на экономическом уровне, обеспечивающие планируемый уровень недополученных доходов. По Красноярскому краю предоставление субсидий осуществляется через норматив субсидирования за один вагоно-километр, средства в бюджете предусмотрены на полную компенсацию недополученных доходов.

Предприятия пассажирского комплекса объединены в обособленную отраслевую производственную структуру с оперативно - производственной и финансово - экономической самостоятельностью. У предприятий пассажирского комплекса развивается экономическая мотивация повышения качества и роста объемов пассажирских перевозок.

В результате структурной реформы изменилась система финансирования линейных предприятий пассажирского комплекса. Получила развитие система пассажирского маркетинга, направленная на исследование рынка пассажирских перевозок, изучение его сегментации, стимулирование спроса на транспортные и иные услуги на основе развития системы прогнозирования объемов пассажирских перевозок с учетом изменения внутренних и внешних факторов.

Аккумуляция в едином комплексе технических средств обеспечивает техническое развитие пассажирского транспорта, реализацию инвестиционных проектов. Осуществляется поиск внутренних и внешних привлекаемых источников инвестиций.

Новая структура сформировала основу для конкурентной среды в пассажирских перевозках между дорожными компаниями и иными операторами пассажирских перевозок.

Изменение структуры управления направлено на достижение единой технической и технологической политики в руководстве и развитии пассажирского комплекса, а также централизованного финансово - экономического управления пассажирскими перевозками, включая взаимодействие с региональными и федеральными бюджетами.

1.2 Анализ нормативно - правового обеспечения в области пассажироперевозок

Основным нормативно - правовым актом, регулирующим отношения, возникающие при оказании услуг автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, которые являются частью транспортной системы Российской Федерации является Федеральный Закон от 08.11.2007 N 259-ФЗ (ред. от 03.07.2016) «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта». Отношения, связанные с оказанием услуг автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом и не урегулированные настоящим Федеральным Законом, регулируются другими федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации.

Также данный Федеральный Закон определяет общие условия перевозок пассажиров и багажа, грузов соответственно автобусами, трамваями, троллейбусами, легковыми автомобилями, грузовыми автомобилями, в том числе с использованием автомобильных прицепов, автомобильных полуприцепов, а также общие условия предоставления услуг пассажирам, грузоотправителям, грузополучателям, перевозчикам на объектах транспортных инфраструктур [7].

Регулирование происходит путем утверждения Правительством Российской Федерации правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, а также правил перевозок грузов автомобильным транспортом.

Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом представляют собой нормативные правовые акты, регулирующие порядок организации различных видов перевозок пассажиров и багажа, а также условия перевозок пассажиров и багажа и предоставления транспортных средств для таких перевозок.

Еще одним основным документом, на котором основывается нормативно - правовая база при разработке проектов федеральных законов, планов работы и прогнозные показатели является Федеральный закон № 220-ФЗ от 13.07.2015, которым описывается организация перевозок граждан автомобильным, а также городским электротранспортом. В этом документе определяются основополагающие аспекты деятельности данного профиля. В этом документе: описывается, каким образом устанавливаются маршруты; определяется порядок работы по тарифам как регулируемым, так и тем, в отношении которых регулирование отсутствует; установлена процедура предоставления свидетельств о том, что получившая их организация производит перевозки по установленному маршруту [8].

Основой нормативно - правовой базы региона (Красноярского края), регулирующей отношения, связанные с организацией транспортного обслуживания населения автомобильным, внутренним водным пассажирским транспортом в пригородном и межмуниципальном сообщении, железнодорожным пассажирским транспортом в пригородном сообщении, а также с обеспечением безопасности дорожного движения при организации транспортного обслуживания населения автомобильным транспортом на пригородных, межмуниципальных и муниципальных маршрутах в Красноярском крае, является Закон Красноярского края от 09.12.2010 года № 11-5424 "О транспортном обслуживании населения в Красноярском крае" [10].

Отраслевым документом стратегического планирования Российской Федерации в сфере транспорта является Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 года №

1734-р с изменениями, внесенными распоряжением Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 года № 1032-р.

Транспортная стратегия определяет направления развития всего транспортного комплекса страны, также предусматривает базовый и инновационный сценарий развития транспортной системы.

Выбор направлений развития транспортной системы базируется на прогнозе долгосрочного социально - экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года, бюджетных посланиях Президента Российской Федерации Федеральному Собранию Российской Федерации, Сценарных условиях долгосрочного прогноза социально - экономического развития Российской Федерации до 2030 года, законодательных и иных нормативных правовых актах в области обороны и национальной безопасности Российской Федерации.

К руководящим документам, регламентирующим управление пассажирскими перевозками, относятся:

1. Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации. Устанавливает права, обязанности и ответственность железных дорог и пассажиров, пользующихся железнодорожным транспортом, а также регламентирует основные условия перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа и почты.

2. Правила перевозок и проезда пассажиров. Содержат условия перевозок пассажиров, тарифную систему, комплекс стандартов и нормативов по обслуживанию пассажиров. В них также содержатся особые условия пассажирских перевозок, связанных с бесплатным проездом по железным дорогам различных категорий пассажиров, условия перевозок туристов и т.д.

3. Соглашение о международном пассажирском сообщении. Устанавливает прямое международное сообщение для перевозок пассажиров, багажа и товаробагажа на дорогах государств - участников содружества, Латвийской, Литовской и Эстонской республик.

4. Правила перевозок воинских пассажиров, багажа и грузобагажа. Определяют порядок перевозки воинских пассажиров, багажа и грузобагажа, оформление проездных документов на эти перевозки, условия их выполнения.

Структура Акционерного общества «Краспригород» была расширена отделом по пассажирской работе и утверждена Положением об отделе по пассажирской работе Генеральным директором (Приложение А).

В задачи этого отдела входит:

1. Организация работы производственных участков компании по обслуживанию пассажиров;

2. Разработка, внедрение и совершенствование технологии работы с пользователями услуг железнодорожного транспорта;
3. Качественное обслуживание пассажиров;
4. Увеличение доходов от перевозок пригородных пассажиров, увеличение количества отправленных пассажиров в пригородном сообщении;
5. Расширение сферы предоставляемых услуг.

В функции этого отдела входит:

- принимать меры по внедрению передовых методов организации труда в пассажирском комплексе, по совершенствованию организации работы по продаже проездных документов на вокзалах, остановочных пунктах, в поездах пригородного сообщения, расширения сферы предоставляемых услуг;

- проводить анализ выполнения качественных и количественных показателей работы структурных подразделений компании;

- принимать необходимые меры по повышению показателей работы;

- разрабатывать и контролировать выполнение мероприятий компании по подготовке пассажирского комплекса к летним и зимним пригородным пассажирским перевозкам.

Особенности организации и осуществления специальных железнодорожных перевозок, а также правила оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта определяются и утверждаются Правительством Российской Федерации.

Вся информация для пользователей услуг железнодорожного транспорта своевременно обновляется в зависимости от изменения условий перевозок.

1.3 Анализ существующих подходов к формированию тарифов в области пассажироперевозок

Расчеты за услуги, оказываемые транспортными организациями, осуществляются с помощью транспортных тарифов.

Транспортные тарифы - это система цен в виде тарифных ставок, по которым взимается плата за транспортные услуги. В основе этих ставок, как правило, лежит себестоимость перевозок и других транспортных услуг. При этом себестоимость перевозок может рассматриваться как нижняя граница цены транспортной услуги.

Уровень рентабельности по существу является основной регулируемой величиной при формировании транспортных тарифов. При этом на конкурентном транспортном рынке это регулирование с учетом спроса на транспортные услуги осуществляет собственник

транспортных ресурсов, а на монопольном - часто это делает государство в соответствии с действующим антимонопольным законодательством.

Построение транспортных тарифов должно обеспечивать:

- транспортному предприятию - возмещение эксплуатационных расходов и возможность получения прибыли;

- покупателю транспортных услуг - возможность покрытия транспортных расходов.

Размер тарифной ставки зависит от конъюнктуры транспортного рынка, уровней спроса и предложения на транспортные услуги. Кроме того, следует учитывать определенную регулируемую и социальную роль транспортных тарифов, которые влияют на уровень инфляции в стране, на рациональное размещение производственных сил и ценообразование продуктов других отраслей экономики, а также на качество и доступность транспортного обслуживания населения. Поэтому государство во всех странах мира осуществляет определенное регулирование цен на некоторые виды транспортных услуг, особенно в области пассажирских перевозок [14].

В дальнейшем сообщении за основу принят тариф за проезд в жестком вагоне пассажирского поезда с местами для сидения. Дополнительно в стоимость билета включаются: цена плацкарты, купейность, скорость.

В пригородном сообщении тарифы подразделяются на:

- зонные, которые применяются в крупных городах. В этом случае пригородный участок разделен на зоны 6 - 10 км. Стоимость проезда в пределах зоны одинаковая, независимо от расстояния проезда;

- покилометровые, которые применяются на некоторых пригородных участках. Стоимость проезда оплачивается в зависимости от расстояния поездки;

- общие, которые применяются во всех остальных случаях. Стоимость проезда оплачивается по определенным поясам дальности.

Основной целью государственного регулирования тарифов на транспорте является реализация тарифной политики, стимулирующей эффективную работу транспортных отраслей и обеспечивающей баланс интересов транспорта и потребителей транспортных услуг.

При определении цен (тарифов) на транспорте регулирующие органы реализуют следующие функции:

1. На федеральном уровне - осуществляют создание нормативно - правовой и методической базы ценовой или тарифной политики, соответствующей современным условиям; установление цен и тарифов, регулируемых на федеральном уровне; осуществляют мониторинг цен и тарифов на транспорте; проводят корректировку цен (тарифов) с учетом экономической

ситуации; ведут реестр субъектов на транспорте, в отношении которых осуществляется государственное регулирование и контроль;

2. На уровне субъектов Российской Федерации - осуществляют в пределах своей компетенции разработку региональной нормативно - методической и правовой базы формирования цен и тарифов на транспорте; определяют перечни видов и услуг, которые устанавливаются и регулируются на региональном уровне; проводят мониторинг цен и тарифов по муниципальным образованиям и предприятиям - монополистам транспортных услуг.

При регулировании цен (тарифов) на услуги транспорта применяются следующие методы ценового регулирования [18]:

- установление или ограничение уровней тарифов или их составляющих (прибыли, рентабельности);

- методы текущей корректировки тарифов;
- совершенствование тарифных систем и др.

Все ценообразующие факторы можно разделить на две основные группы:

1. Общеэкономические:

- изменения в налоговой и амортизационной политике, в том числе размеров обязательных отчислений и платежей в бюджет;
- изменение общей конъюнктуры финансового рынка;
- обеспечение более благоприятных условий конкурентоспособности российского экспорта на мировом рынке;
- изменение нормативных правовых актов, регулирующих величину затрат на услуги транспорта, оплату труда и цены на потребляемую транспортом продукцию;
- общий уровень инфляции.

2. Отраслевые:

- изменения в объемах и в структуре перевозок и других видах работ транспорта;
- резервы снижения собственных затрат транспорта;
- изменения в номенклатуре расходов и распределении затрат по видам работ и услуг;
- результаты структурного реформирования в транспортных отраслях, в управлении и в формах собственности;

В тарифной политике аккумулируются многие финансово - экономические, организационно - технические и социальные аспекты развития. Этим объясняется широкий спектр вопросов, которые включает в себя тарифная политика:

- методологические вопросы ценообразования на продукцию железнодорожного транспорта. Это выбор и обоснование исходной концепции, принимаемой за базу при формировании тарифов, составление общей модели построения тарифной системы;

- методологические вопросы, в первую очередь методики определения экономически обоснованного уровня накоплений, рентабельности, схем построения и дифференциации тарифов;

- методы учета в тарифах потребительских свойств транспортной продукции и рыночных факторов.

В тарифной политике должны учитываться интересы всех участников, связанных с процессом реформирования федерального железнодорожного транспорта, обеспечиваться условия для обновления материальной базы отрасли и развития современной инфраструктуры.

Остро встает вопрос построения функций зависимости пассажиропотока от величины тарифа и объема транспортной работы (рис.4) [23].

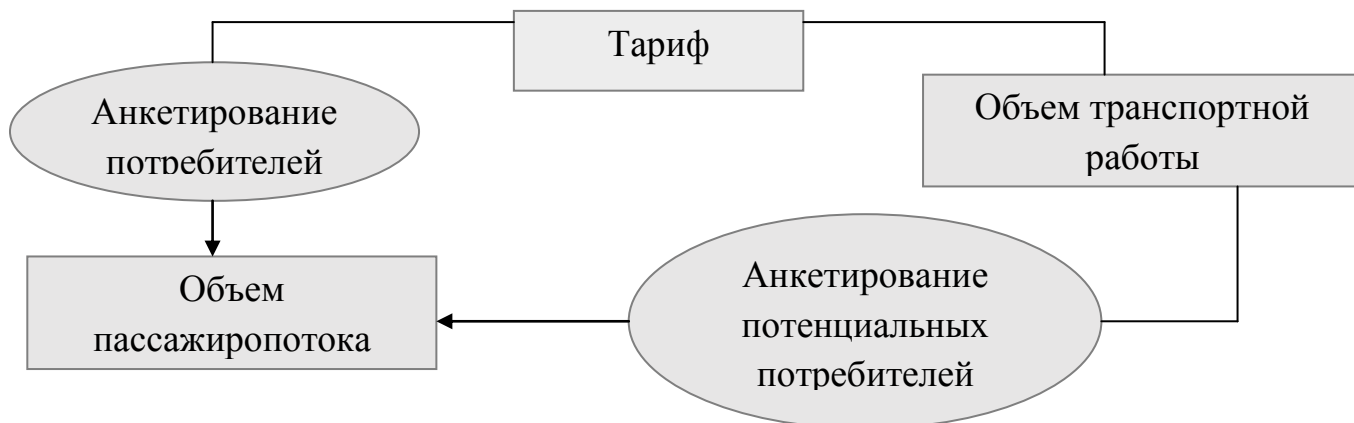


Рисунок 4 - Моделирование зависимости пассажиропотока от величины тарифа и объема транспортной работы

При моделировании зависимости транспортного спроса от тарифа строится социологическая модель с применением метода объявленных предпочтений. Для этого необходимо провести опрос респондентов и выявить зависимость пассажиропотока от тарифа [23].

Построение функции зависимости пассажиропотока от объема транспортной работы возможно с помощью анкетирования пассажиров, пользующихся услугами конкурентных перевозчиков, и оценки влияния интервальности движения на выбор потребителей того или иного транспортного средства.

Подход к формированию тарифа на услуги общественного пассажирского транспорта, который состоит из двух взаимосвязанных моделей: оптимальной и социологической, представлен на рисунке 5.

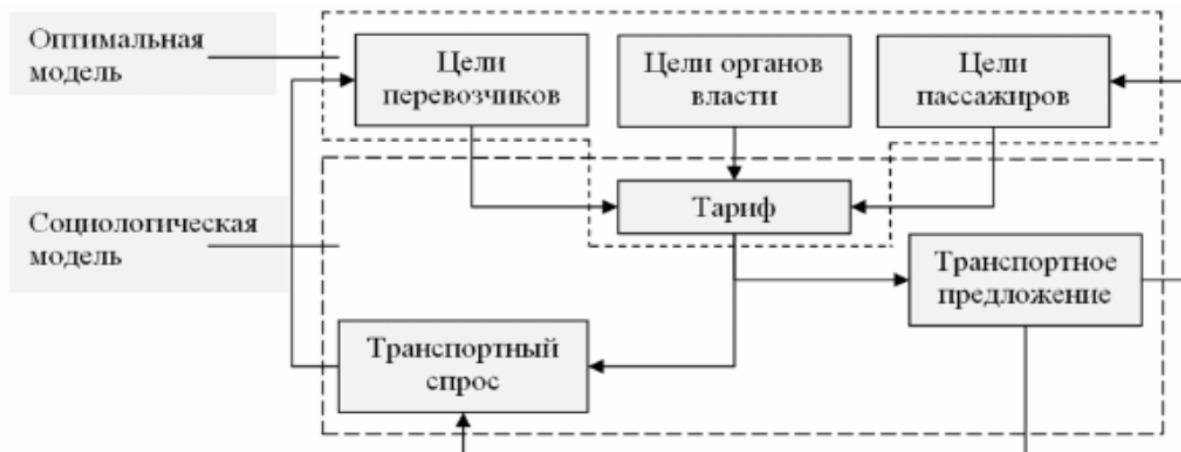


Рисунок 5 - Подход к формированию тарифа пригородных железнодорожных перевозок

В оптимальной модели происходит расчет тарифа исходя из целей трех участников рынка. Социологическая модель представляет собой функции зависимости спроса (пассажиропотока) от тарифа, предложения (объема транспортной работы) от тарифа и спроса от предложения. Такой подход к формированию тарифа позволяет в полной мере учесть интересы участников рынка услуг пригородных пассажирских перевозок, а также влияние транспортного спроса и предложения [23].

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В 2018 году Акционерное общество «Краспригород» продолжает совершенствовать тарифную политику в пригородном сообщении посредством установления тарифов на экономически обоснованном уровне и изменению порядка предоставления субсидий из регионального бюджета на 2019 год.

В связи с этим актуальна информация, связанная с происходящими изменениями в уровне транспортных тарифов, в количественных и качественных характеристиках тарифных систем. Регулирование транспортных тарифов - актуальная экономическая проблема, имеющая важное не только отраслевое, но и общегосударственное значение поскольку формирование доходной части Акционерного общества «Краспригород» будет осуществляться в основном за счет поступлений от продажи билетов на пригородные поезда.

Исходя из вышеизложенного можно с уверенностью сказать, что тема ВКР и ее цель - оптимизация тарифов на основе анализа тарифной политики пассажироперевозок, безусловно актуальны.

Исходя из цели исследования, в дипломной работе были решены следующие задачи:

1. Проанализировано состояние рынка транспортных услуг;
2. Проанализировано нормативно - правовое обеспечение в области пассажироперевозок;
3. Дана оценка организации сводного учета затрат на перевозку пассажиров;
4. Проанализирован порядок калькулирования себестоимости;
5. Выявлены особенности деятельности организации и их влияние на тарифную политику;
6. Проведен анализ существующей методики тарифообразования в компании, даны рекомендации по совершенствованию системы тарифов на пригородные перевозки;
7. Проведен анализ пассажирооборота, даны рекомендации по его увеличению;
8. Проведен анализ рентабельности и деловой активности деятельности, даны рекомендации по улучшению эффективности финансово - хозяйственной деятельности компании.

В первой главе дипломной работы проведен анализ состояния рынка транспортных услуг в области пассажироперевозок; раскрыто нормативно - методическое обеспечение; проанализированы подходы к формированию тарифов.

По результатам анализа положений, представленных в первой главе дипломной работы, можно сделать следующие выводы:

1. Железнодорожный транспорт занимает ведущую роль в обеспечении пассажирских перевозок;

2. Негативными моментами, влияющие на повышение качественных и количественных показателей пригородных железнодорожных перевозок являются:

- железнодорожный транспорт менее мобилен;
- осуществление контроля за проездом безбилетных пассажиров более сложный;
- высокая стоимость подвижного состава;

3. Размер тарифной ставки зависит от конъюнктуры транспортного рынка, уровней спроса и предложения на транспортные услуги.

Во второй главе дипломной работы дана оценка учету и распределению производственных затрат; организации сводного учета; проанализирован порядок калькулирования себестоимости в компании.

По результатам рассмотрения этой главы можно сделать следующие выводы:

1. В АО «Краспригород» расходы по обычным видам деятельности признаются по местам их возникновения;

2. В компании аналитический учет затрат по основному производству организуется путем сбора всех затрат по видам деятельности и по статьям затрат;

3. В АО «Краспригород» калькулирование себестоимости по видам услуг осуществляется по системе «директ - костинг», предусматривающей калькулирование сокращенной себестоимости, при которой на себестоимость продукции относятся только переменные издержки производства, а постоянные полностью переносятся на продажу по видам продукции (работ, услуг).

В третьей главе дипломной работы был проведен анализ тарифной политики в области пассажироперевозок в АО «Краспригород», также проведен анализ пассажирооборота, рентабельности и деловой активности компании. Выявлены особенности деятельности и их влияние на тарифную политику.

Анализ показал, что использование минимального тарифа для организации будет выгоднее, но из-за этого могут уменьшиться дотации, поэтому было предложено использовать зимой расчет экономически обоснованного уровня тарифов на перевозки пассажиров, так компания сохранит дотации от государства; а летом, когда пассажиропоток увеличивается, использовать расчет минимального тарифа.

Также важное значение в деятельности АО «Краспригород» имеет анализ динамики объема пассажиров. Был проведен факторный анализ пассажирооборота. В отчетном периоде по сравнению с плановым, пассажирооборот уменьшился на 0,92%, что в абсолютном выражении составляет 2,5 млн.пасс.-км. На данный результат в большей степени повлияло сокращение объема выполнения работ на 40%, что составило 1,09 тыс.пасс. Пассажирооборот мог

уменьшиться за счет роста личного автомобильного транспорта, а также за счет сокращения составности электропоездов.

Для увеличения пассажирооборота рекомендуется реализовать мероприятия по открытию новых маршрутов движения; пересмотреть режим следования электропоездов на восток, таким образом, чтобы не было простоя 20 - 30 минут. Кроме того, рекомендуется на всех остановочных пунктах, перронах, платформах вывесить график движения - это создаст удобства для пассажиров. Можно улучшить систему безбилетного проезда за счет установления турникетов и развивать интернет - продажи билетов.

Анализ рентабельности и деловой активности являются основными характеристиками финансово - хозяйственной деятельности компании.

Проанализировав показатели рентабельности видно, что рентабельность активов увеличилась по сравнению с прошлым годом на 0,48%, т.е. доля чистой прибыли к сумме активов увеличилась, что характеризует эффективность использования имущества организации.

Рентабельность продаж по валовой прибыли в 2017 году увеличилась на 0,6% по сравнению с 2016 годом. Увеличение произошло за счет незначительного перевыполнения плана, установленного на 2017 год, который в свою очередь был уменьшен, исходя из факта пассажиропотока 2016 года.

Рентабельность собственного капитала характеризует прибыль, которую собственник получит с рубля вложенных в предприятие средств. С одного рубля, вложенного в предприятие, собственник в 2017 году получил на 3,44 % меньше, чем в 2016 году.

Проанализировав коэффициенты деловой активности АО «Краспригород», в которую входят дебиторская и кредиторская задолженности, увидели увеличение этих показателей.

Дебиторская задолженность могла увеличиться за счет:

- взаиморасчетов с ОАО «РЖД»;
- несвоевременных расчетов по аренде;
- задолженности акционеров по вкладам в уставный капитал;
- задолженности персонала по подотчетным суммам.

Кредиторская задолженность могла увеличиться за счет:

- взаиморасчетов с ОАО «РЖД»;
- задолженность перед акционерами по выкупу собственных акций, по выплате дивидендов.

Даны были рекомендации по урегулированию дебиторской и кредиторской задолженности:

1.Своевременно проводить инвентаризацию дебиторской и кредиторской задолженностей;

2. Следить за соотношением дебиторской и кредиторской задолженности;

3. Своевременно выявлять недопустимые виды дебиторской и кредиторской задолженности, к которым относят просроченную задолженность поставщиками и просроченную задолженность покупателей.

На мой взгляд, предложенные рекомендации позволят АО «Краспригород» реализовать стратегические цели, в качестве которых можно выделить:

- модернизацию тарифной политики;
- создание эффективного механизма возмещения убытков от социально значимых пригородных перевозок;
- обеспечение полной безубыточности деятельности предприятия, в том числе взыскание убытков прошлых лет из бюджетов регионов;
- повышение доходов и уровня покрытия затрат за счет расширения безубыточных сегментов рынка пассажирских перевозок;
- расширение сферы оказания транспортных услуг.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

Стандарты и другие нормативные документы

1. Налоговый кодекс Российской Федерации.
2. Приказ ФАС России от 05.12.2017 N 1649/17 "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".
3. Приказ ФАС России от 08.08.2018 N 1109/18 "Об утверждении методики расчета ставок платы за услуги по аренде железнодорожного подвижного состава, управлению им, его эксплуатации, техническому обслуживанию и ремонту, оказываемые организациям в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении и фиксированных ставок платы за услуги, связанные с арендой подвижного состава, оказываемые организацией, владеющей подвижным составом".
4. Устав Акционерного общества "Краспригород".
5. Учетная политика Акционерного общества "Краспригород".
6. Федеральный закон от 06.12.2011 N 402-ФЗ "О бухгалтерском учете".
7. Федеральный закон от 08.11.2007 N 259-ФЗ (ред. от 03.07.2016) "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта".
8. Федеральный закон от 13.07.2015 N220-ФЗ "Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации".
9. Федеральный закон от 09.02.2007 N 16-ФЗ (ред. от 06.07.2016) "О транспортной безопасности".
10. Федеральный закон от 09.12.2010 N 11-5424 "О транспортном обслуживании населения в Красноярском крае".

Авторефераты диссертаций

11. Гончаренко Станислав Степанович. Тарифообразование и тарифное регулирование на транспорте России в современных условиях: Автореферат диссертации кандидата экономических наук. - Москва. - 28 с.

Статьи из журнала

12. Башкатов В.В., Клейн М.К. Применение различных систем калькулирования для принятия управленческих решений// Международный научный журнал "Инновационная наука". - 2015. - № 10. - С. 18
13. Болатбиев, А.К., Миркина, О.Н. Управление затратами как фактор влияния на финансовые результаты деятельности предприятия / А.К. Болатбиев, О.Н. Миркина // В сборнике: Теоретические и прикладные аспекты научных исследований. Сборник статей по материалам II научно-практической конференции. - 2017. - С. 8-13
14. Дегальцева Ж.В. Сравнительная характеристика различных методов учета затрат и калькулирования себестоимости // Научный журнал КубГАУ – Scientific Journal of KubSAU. - 2014. - №104. - С. 1010-1020
15. Елисеев В.А. Тарифообразование как экономическая форма управления в железнодорожно - транспортной логистике// Экономические и социально - гуманитарные исследования. - 2016. - № 4 (12). - С. 31-40
16. Жданов А.И. Развитие отраслевого и регионального управления. Особенности железнодорожного транспорта и их учет при реформировании отрасли // Вестник университета. - 2018. - С. 5
17. Илюхина Н.А. Методика управленческого учета затрат и калькулирования себестоимости продукции// Интернет журнал "Науковедение". - 2015. - № 2. - С. 13
18. Казанская Л.Ф. Направления повышения эффективности железнодорожных пассажирских перевозок// Научное обозрение. Серия 1: Экономика и право. - 2015. - № 4. - С. 47-55
19. Калинина В.С. Ценообразования на рынке железнодорожных пассажирских перевозок.// В сборнике: Развитие теории и практики управления социальными и экономическими системами. - 2018. - С. 126 - 128
20. Леонова О.Г., Курошева Г.М. Методический подход к формированию эффективных тарифов на железнодорожные перевозки пригородными пассажирскими компаниями// Transport business in Russia. - 2017. - № 5. - С. 69
21. Метелкин П.В. Экономические реформы на транспорте: итоги и перспективы/ П.В. Метелкин, Т.Н. Гайноченко // Вестник транспорта. - 2015. - № 2. - С. 2-5.
22. Никитина А.Н., Семчугова Е.Ю. Формирование тарифа на пассажирские перевозки на основе экономической целесообразности деятельности транспортного предприятия// Инженерный вестник Дона. – 2014. – С. 143

23. Овчинникова О.П. Калькулирование себестоимости продукции в управленческом учете// Справочник экономиста. - 2015. - № 5

24. Постников В.П. Совершенствование подхода тарифного регулирования пригородных железнодорожных перевозок// Международный бухгалтерский учет. - 2016. - С. 17.

25. Подоба В.А., Кобылицкий А.Н. Современная практика тарифообразования в пригородных пассажирских перевозках и пути ее совершенствования// Экономика, инновации и научные исследования в транспортном комплексе региона: проблема и перспективы развития. - 2017. - С. 234 - 238

26. Рассказова О.М. Особенности методов ценообразования на пригородные железнодорожные перевозки// В сборнике: Развитие экономической науки на транспорте: проблема оптимизации бизнеса. - 2016. - С. 384 - 392

27. Соколов Ю.И. Управление спросом на железнодорожные перевозки и проблемы рыночного равновесия. Монография. - М.: Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте. - 2015. - С. 320

28. Степанова Е.С. К вопросу о совершенствовании методики формирования тарифов в пригородном сообщении// Вестник уральского государственного университета путей сообщения. – 2014. – С. 104-409

29. Ундубаева А., Сармутдинова Д., Христофорова Л.В. Ценовая политика при перевозках на железнодорожном транспорте// В сборнике: Молодежная наука в XXI веке: Традиции, инновации, векторы развития. - 2018. - С. 294 - 296

30. Щукин В.В., Колядин Д.Н., Подоплелова Я.В.// Transport business in Russia. - 2017. - № 3. - С. 71

Учебно - методические пособия

31. Бабаев Ю.А. Учет затрат на производство и калькулирование себестоимости продукции (работ, услуг). Учебно - практическое пособие. - Инфра - М. 2018. - 192 с.

32. Богаченко В.М., Кириллова Н.А. Бухгалтерский учет. Учебник. - Изд. 18-е, перераб. и доп. - Ростов н/Д: Феникс, 2014. - 510 с.

33. Быченко О.Г. Сыцко А.Ф. Экономика железнодорожного транспорта. Учебное пособие. - Гомель: Белорусский государственный университет транспорта (БелГУТ), 2017. - 223 с.

34. Говдя, В. В. Управленческий учет затрат на современном предприятии: научное издание / В. В. Говдя, Ж. В. Дегальцева. – Краснодар: изд-во «КрасЕрон», 2018.- 187 с.

35. Керимов В.Э. Учет затрат, калькулирование и бюджетирование в отдельных отраслях производственной сферы. Учебник для бакалавров. - 8-е изд., перераб. и доп. - М.: Издательско-торговая корпорация "Дашков и К", 2014. - 384 с.

36. Кожевников Ю.Н., Кожевникова А.Н. Ценообразование и тарифная политика на железнодорожном транспорте - М.: Российский университет транспорта (МИИТ), 2018. - 129 с.

37. Кожевников Ю.Н., Чернигина И.А., Горохов Д.А. Экономика железнодорожного транспорта. Учебно-методическое пособие. - М.: Российский университет транспорта (МИИТ), 2018. - 76 с.

38. Костин С.М., Задорожная А.Н. и др. Финансы железнодорожного транспорта М.: Российский университет транспорта (МИИТ), 2018. - 191 с.

39. Кузьмин, А. С. Международные перевозки / А.С. Кузьмин. - М.: ТетраСистемс, 2016. - 128 с.

40. Макеев В.А. Налогообложение организаций железнодорожного транспорта. Учебное пособие. - М.: Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте, 2016. - 214 с.

41. Пуяткина, Л.М. Управление затратами предприятия в современных финансовых условиях / Л.М. Путинина // Новая наука: Опыт, традиции, инновации. 2017. Т. 1. № 2. С. 139-141.

42. Смехова Н.Г. Издержки и себестоимость железнодорожных перевозок. Учеб. пособие. - М.: Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте, 2015. - 472 с.

Электронные ресурсы

43. Федеральная служба государственной статистики // Структура перевозок пассажиров и пассажирооборота транспорта общего пользования по видам сообщения [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://www.gks.ru>.