

МЕТОДИКА ВИЗНАЧЕННЯ ЦІН НА ДОДАТКОВІ ПОСЛУГИ, ЩО НАДАЮТЬСЯ ПАСАЖИРАМ НА ВОКЗАЛАХ І В ПОЇЗДАХ

Розглянуто порядок складання калькуляцій на додаткові послуги, що надаються пасажиром на вокзалах, пропонується методика розрахунку прямих витрат.

Ключові слова: залізничний транспорт, пасажирське господарство, додаткові послуги, калькулювання

Рассматривается порядок составления калькуляций на дополнительные услуги, предоставляемые пассажирам на вокзалах, предлагается методика расчета прямых расходов.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, пассажирское хозяйство, дополнительные услуги, калькуляция

The order of drafting of calculations on the additional services given to passengers at train stations is considered; a procedure of calculation of the direct charges is offered.

Keywords: railway transport, passenger facilities, additional services, calculation

Вступ

Розробка єдиного методичного підходу до визначення цін на додаткові послуги, що надаються пасажиром на вокзалах, набуває актуальності в період реструктуризації залізниць. Метою створення методики є наближення ціни послуги за калькуляцією до реальної ринкової ціни, правильне визначення прямих витрат.

Постановка задачі

Визначення цін на додаткові послуги, що надаються пасажиром та клієнтам залізниць на вокзалах, відбувається шляхом складання калькуляцій.

Удосконалена методика повинна забезпечувати розрахунок прямих витрат за нормативами з урахування росту цін на прогностичний період; максимальне віднесення матеріальних витрат, витрат на оплату праці, відрахувань на соціальні заходи, амортизації та деяких інших операційних витрат напівпрямі на конкретну послугу; розподіл загальновиробничих, адміністративних витрат структурного підрозділу, а також адміністративних, інших операційних витрат та витрат на збут залізниці на окремі послуги; обґрунтування вибору критеріїв розподілу витрат на окремі центри витрат та на послуги, що надаються в них.

Правила складання калькуляцій передбачають такі елементи та складові:

1. Прямі витрати (матеріальні витрати, витрати на оплату праці, відрахування на соціальні заходи, амортизаційні відрахування, інші прямі витрати);

2. Загальновиробничі нерозподілені витрати;

3. Адміністративні витрати структурного підрозділу;

4. Адміністративні, інші операційні витрати, витрати на збут залізниці;

5. Розрахунковий прибуток;

6. Податок на додану вартість.

Загальна ціна однієї послуги повинна порівнюватися з середньою ринковою ціною послуги та коригуватися в ту чи іншу сторону в залежності від соціальної політики Укрзалізниці, платоспроможності населення та попиту на цю послугу.

Результати

Пасажирське господарство Укрзалізниці надає пасажиром та клієнтам два види послуг:

– основна послуга – є безпосереднє переміщення пасажиром, багажу та вантажобагажу;

– додаткова послуга – сукупність операцій, які надаються до, одночасно та після виконання основної послуги.

Порівняння фінансових показників від пасажирських перевезень і підсобно-допоміжної діяльності показує, що доходи від підсобно-допоміжної діяльності складають 25,3 % від доходів від перевезень. Тобто підсобно-допоміжна діяльність суттєво впливає на загальні показники роботи пасажирського господарства Укрзалізниці. При аналізі встановлено, що найбільші доходи на вокзалах приносить комісійний збір – близько 80 %.

Кожна залізниця та кожний відокремлений структурний підрозділ формує ціни на послуги самостійно без належного економічного обґрунтування. Аналіз біля 600 калькуляцій по різних залізницях показав, що ціни суттєво відрі-

зняються між собою, а рентабельність іноді сягає 340 % і коливається в кілька разів, що викликає нарікання контролюючих органів.

На сьогоднішній час об'єктивно виникла потреба у впровадженні нової методики визначення цін на додаткові послуги, за допомогою якої можна розрахувати ціни на додаткові послуги, які є максимально наближеними до середніх ринкових цін, враховують платоспроможний попит споживачів, та яка враховувала б ті недоліки, на які вказують контролюючі органи, зокрема Антимонопольний комітет.

Мета розробки методики:

1. Розробка єдиного методичного підходу до визначення цін на додаткові послуги, що надаються пасажиром на вокзалах;

2. Наближення ціни послуги за калькуляцією до реальної ринкової ціни;

3. Правильне визначення прямих витрат за нормативами з урахування росту цін на прогнозний період;

4. Максимальне віднесення матеріальних витрат, витрат на оплату праці, відрахувань на соціальні заходи, амортизації та деяких інших операційних витрат на пряму на конкретну послугу;

5. Розробка методики розподілу загально-виробничих, адміністративних витрат структурного підрозділу, а також адміністративних витрат на утримання апарату управління пасажирської служби на окремі послуги;

6. Вибір критеріїв розподілу витрат на окремі центри витрат та на послуги, що надаються в них.

Прямі витрати (рис. 1) необхідно розраховувати на підставі нормативних розрахунків матеріалів, амортизації, водопостачання, опалення, енергопостачання та освітлення. Витрати на оплату праці слід також розраховувати за нормативами, а при їх відсутності за типовим штатним розкладом залізниці з урахуванням усіх доплат, премій та інше. Інші прямі витрати можна розраховувати на підставі звітних даних структурного підрозділу з урахуванням їх росту на прогнозний період.

До складу виробничої собівартості слід включати також загально-виробничі нерозподілені витрати структурного підрозділу за формою 10-зал з урахування прогнозного росту, які на пряму не відносяться на послугу і підлягають розподілу пропорційно прямим витратам. Перед розподілом цієї суми із неї слід виключити витрати на водопостачання, опалення, енергопостачання і освітлення та амортизацію

та інші витрати, що були віднесені на пряму на послуги.

Звичайно в практиці на пряму на послугу відносяться витрати на освітлення, опалення і водопостачання тільки при наявності лічильників в окремих приміщеннях, де надається ця послуга. Решта витрат на енергоносії для потреб загально-виробничих приміщень розподіляється між послугами пропорційно за обраним критерієм. Раніш ці витрати включали до складу загально-виробничих витрат і розподілялися пропорційно фонду оплати праці. В даній методиці запропонована інша база.

Визначення прямих витрат за нормативами, а не за звітними даними бухгалтерії структурного підрозділу, не тільки правильно, але і дає змогу більш точно розрахувати ціну послуги.

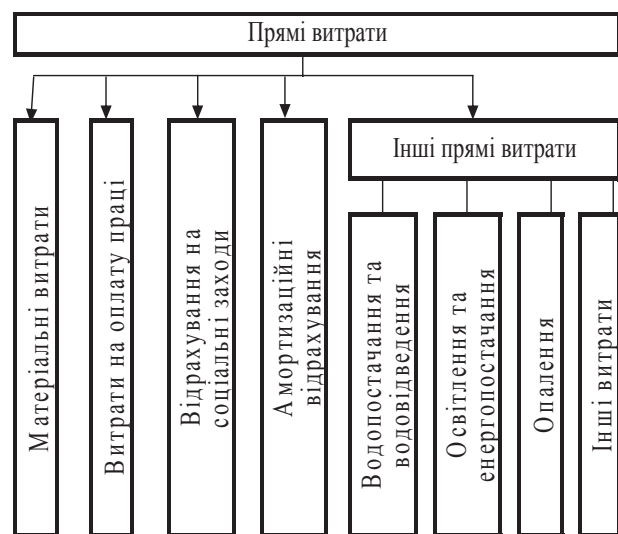


Рис. 1. Структура прямих витрат

Матеріальні витрати включають матеріали (для виконання послуги), паливо (для автомобілів), покупні комплектуючі вироби, напівфабрикати, матеріали для прибирання приміщень та інші.

Матеріали умовно можна поділити на дві групи:

– матеріали, що використовують безпосередньо при наданні послуги (бланки, пральний порошок, тощо);

– матеріали, вартість яких розподіляється на окремі послуги за певним критерієм (матеріали на прибирання приміщень і т.п.).

Складність віднесення вартості матеріалів на окремі послуги полягає у тому, що спочатку їх слід розподілити по окремим центрам витрат, де надаються в одному приміщенні одночасно кілька послуг, а потім окремо по кожній послугі. По кожному центру витрат матеріали визна-

чаються за нормативом, а між окремими послугами – за іншим принципом. Наприклад, при наданні послуг в багажному відділенні вартість матеріалів, що пов'язана з обслуговуванням приміщень, розподіляється на окремі послуги пропорційно площі приміщення, на якій виконується конкретна послуга. У довідковому бюро також надається одночасно кілька послуг, але вартість матеріалів для прибирання приміщення розподіляється пропорційно витратам часу робітника по кожній послугі.

Витрати на оплату праці слід розраховувати за існуючими нормативами, або типовим штатним розкладом залізниці та посадовими окладами, часовими тарифними ставками з урахуванням усіх видів доплат і премій. При складанні калькуляції необхідно враховувати прогнозований коефіцієнт росту заробітної плати.

Згідно запропонованих принципів калькулювання заробітна плата працівників структурного підрозділу (вокзалу) розподіляється на три групи:

- до першої групи відноситься оплата праці робітників, що напряму займаються наданням послуги;
- до другої групи відносяться витрати на оплату праці робітників, що обслуговують приміщення, і яку можна визначити за нормативами та розподілити на окремі послуги пропорційно площі приміщень, або іншій базі;
- до третьої групи відноситься витрати на оплату праці загальновиробничого персоналу, за винятком того, що увійшов до другої групи.

Сума витрат на оплату праці по усім трьом групам повинна дорівнювати 100 % витрат за даною статтею для виробничої собівартості. Витрати на оплату праці перших двох груп відносяться на прямі витрати, а третьої групи – до складу загальновиробничих нерозподілених витрат.

Витрати на оплату праці робітників, що одночасно надають кілька послуг, слід розподіляти між окремими послугами за фактичними, або нормативними витратами часу по кожній послугі. Не доцільно визначати витрати праці на одну послугу, бо в такому разі не увесь фонд оплати праці робітників буде віднесено на послугу.

Розрахунок відрахувань на соціальні заходи включають не представляє складності, так як виконується у повній відповідності до діючого законодавства. Нарахування виконуються на величину оплати праці по конкретній послугі.

Елемент витрат «амортизація» включає суму нарахованої амортизації основних засобів, нематеріальних активів та інших необоротних матеріальних активів.

Визначення амортизаційних витрат, які слід віднести на прямі витрати згідно запропонованих принципів, відбувається двома етапами:

- амортизаційні відрахування на вартість устаткування, інструменту, технологічної оснастки, транспортних засобів, передаточних устроїв, що задіяні безпосередньо при наданні послуги, відносяться напряму до витрат на надання конкретної послуги;
- амортизаційні відрахування на вартість приміщення, або частки приміщення, де надається послуга, відносяться після розподілу на витрати конкретної послуги.

Така методика віднесення амортизаційних відрахувань на послуги запропонована з метою більш точного визначення величини прямих витрат конкретної послуги та наближення її ціни до реального значення.

Наприклад, раніш для калькулювання ціни послуги, що надається в платному залі очікування, амортизація приміщення залу була віднесена до загальновиробничих нерозподілених витрат і її вартість визначалась як частина амортизаційних відрахувань пропорційно фонду оплати праці робітників даного залу. В результаті на дану послугу пропорційно ФОП було віднесено амортизаційних відрахувань дуже мало, в той час як приміщення цього залу займає значну частину пасажирського вокзалу. Це призвело до значної похибки при калькулюванні ціни послуги. Для унеможливлення таких помилок розрахунок амортизаційних відрахувань було поділено на дві частини, кожна з яких визначалась окремими шляхами.

Розподіл амортизаційних відрахувань будівлі вокзалу пропорційно площі приміщення окремого центру витрат слід виконувати за допомогою коефіцієнтів, які мусять враховувати висоту кожного приміщення та його призначення і оформлення.

Інші прямі витрати, що розподіляються на окремі послуги, включають плату за енергопостачання, водопостачання, опалення при відсутності лічильників по нормативах, а при наявності – за їх показаннями, а саме:

- за освітлення приміщень;
- за силову електроенергію;
- за опалення приміщень;
- за водопостачання та водовідведення.

Розрахунок витрат на енергоспоживання виконується на підставі розрахунків, виконаних

за нормативами технічними службами вокзалу, та ціни енергоресурсів.

Розподіл витрат на енергоресурси в приміщеннях, де надається одночасно кілька послуг, виконується пропорційно обраній базі (площа, витрати часу та інше). Крім того до інших прямих витрат включаються вартість постійних послуг сторонніх організацій.

Загальновиробничими є витрати, що пов'язані з обслуговуванням окремих приміщень структурного підрозділу та управління ними. До складу загальновиробничих нерозподілених відносяться витрати за винятком тих, що були включені до прямих витрат напряму, або після розподілу за визначеним критерієм.

Представляє складність віднесення визначених згідно запропонованих принципів загальновиробничих нерозподілених витрат на окремі послуги. Для цього необхідно розрахувати коефіцієнт відношення їх до величини прямих витрат за формулою (1):

$$K_{звн} = \frac{ЗВВ_6 - ПРР_6}{ПР_6 + ПРР_6}, \quad (1)$$

де $ЗВВ_6$ – загальновиробничі витрати звітного періоду за даними бухгалтерського обліку;

$ПРР_6$ – прямі витрати, що додатково розподілені в новій калькуляції, за даними бухгалтерського обліку звітного періоду;

$ПР_6$ – прямі витрати, що напряму віднесені до складу прямих витрат звітного періоду за даними бухгалтерського обліку.

Після цього можна визначити величину загальновиробничих нерозподілених витрат за формулою (2):

$$ЗВВН_{посл} = K_{звн} \times ПР_{посл}, \quad (2)$$

де $ЗВВН_{посл}$ – величина загальновиробничих нерозподілених витрат, що відносяться на окрему послугу;

$ПР_{посл}$ – прямі витрати конкретної послуги.

Для розрахунку необхідно виконати аналіз усіх статей загальновиробничих витрат за даними бухгалтерії звітного періоду з метою виключення витрат, які при складанні калькуляції були віднесені на прямі витрати.

Виробнича собівартість послуги визначається як сума прямих і загальновиробничих нерозподілених витрат.

Віднесення адміністративних витрат структурного підрозділу, адміністративних витрат на утримання апарату управління пасажирської служби на окрему послугу відбувається за до-

помогою коефіцієнту, який розраховується за формулою (3):

$$K_n = \frac{(АВСП + АВЗ)_6}{ВС_6}, \quad (3)$$

де $АВСП$ – адміністративні витрати структурного підрозділу звітного періоду за даними бухгалтерії;

$АВЗ$ – адміністративні витрати на утримання апарату управління пасажирської служби звітного періоду за даними бухгалтерії.

$ВС_6$ – виробнича собівартість усіх послуг, що надаються пасажирським господарством залізниці у звітному періоді за даними бухгалтерії.

Частка вказаних витрат, що буде віднесена на конкретну послугу визначається за формулою (4):

$$НВ_{посл} = K_n \times ВС_{посл}, \quad (4)$$

де $НВ_{посл}$ – накладні витрати на виробничу собівартість послуги;

K_n – коефіцієнт накладних витрат;

$ВС_{посл}$ – виробнича собівартість послуги.

Виробнича собівартість послуги визначається як сума прямих і загальновиробничих нерозподілених витрат.

Віднесення адміністративних витрат структурного підрозділу, адміністративних, інших операційних витрат та витрат на збут залізниці на окремі послуги відбувається за допомогою відповідних коефіцієнтів.

Після розрахунку ціни за калькуляцією, її слід порівняти з середньою ринковою ціною аналогічної послуги або прийнятою ціною. Якщо відхилення в ту чи іншу сторону складає більш ніж 20...30 %, то розрахункову ціну послуги необхідно коригувати шляхом зміни величини прибутку.

Висновки

За результатами проведених досліджень і розрахунків можна зробити наступні висновки:

1. Для розрахунку цін на додаткові послуги, що надаються пасажирам на вокзалах, використовувати існуючий метод складання калькуляцій не доцільно. При використанні цього методу розрахункова повна собівартість послуги суттєво відрізняється від реальної, що потребує нарахування прибутку з великим рівнем рентабельності.

2. Нові принципи калькулювання ціни на додаткові послуги дозволять наблизити повну

собівартість послуги до реальної, знизити їх необґрунтовану рентабельність і тим самим ліквідувати штрафні санкції контролюючих органів.

Запропонована нова методика є підґрунтям для єдиного методичного підходу до визначення цін на додаткові послуги, що надаються пасажиром на вокзалах.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Наказ Міністерства транспорту України «Про затвердження методичних рекомендацій з формування собівартості перевезень (робіт, послуг) на транспорті» від 05.02.2001 р. № 65 [Текст].
2. Наказ Укрзалізниці «Про введення в дію Інструкції по калькулюванню собівартості перевезень на залізничному транспорті України» від 20.12.2000 р. № 635-Ц [Текст].
3. Науково-дослідна робота «Дослідження перспективної моделі управління залізничним транспортом в ринкових умовах з визначенням оптимальної організаційно-правової форми суб'єкту господарювання» [Текст]. – Номер державної реєстрації № 0103U007280. – Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2004.
4. Аксьонов, І. М. Вдосконалення системи обслуговування пасажирів [Текст] / І. М. Аксьонов // Залізн. трансп. України. – 2003. – № 2. – С. 34-37.
5. Бараш, Ю. С. Основні напрямки структурної реформи залізничного транспорту [Текст] / Ю. С. Бараш // Залізн. трансп. України. – 2004. – № 2. – С. 3-5.
6. Бараш, Ю. С. Принципи побудови структури управління залізничним транспортом [Текст] / Ю. С. Бараш // Залізн. трансп. України. – 2004. – № 3. – С. 66-68.
7. Сич, Є. М. Пасажирський комплекс залізничного транспорту: розвиток і ефективність [Текст] : монографія / Є. М. Сич, В. П. Гудкова. – К.: Видавництво «Аспект – Поліграф», 2004. – 248 с.
8. Аналіз роботи залізниць України по пасажирських перевезеннях та підсобно-допоміжній діяльності пасажирського господарства за 2004-2010 р. [Текст]. – К.: Укрзалізниця.
9. Науково-дослідна робота «Розробка науково-обґрунтованої програми розвитку пасажирського господарства в умовах ринкових перетворень» [Текст]. – Номер державної реєстрації 0104U008415. – Східний науковий центр Транспортної Академії України.

Надійшла до редколегії 12.01.2011.

Прийнята до друку 17.01.2011.