

**МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ  
ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО  
ТРАНСПОРТУ ІМЕНІ АКАДЕМІКА В. ЛАЗАРЯНА**

**П'ЯТИГОРЕЦЬ ГАННА СЕРГІЇВНА**

**УДК 338.5:656.211.5**

**УДОСКОНАЛЕННЯ ЦІНОУТВОРЕННЯ НА ДОДАТКОВІ ПОСЛУГИ  
ЗАЛІЗНИЧНИХ ВОКЗАЛІВ**

**08.00.04 – економіка та управління підприємствами  
(за видами економічної діяльності)**

**АВТОРЕФЕРАТ  
дисертації на здобуття наукового ступеня  
кандидата економічних наук**

**Дніпропетровськ – 2012**

Дисертацією є рукопис

Робота виконана в Дніпропетровському національному університеті залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна Міністерства інфраструктури України

**Науковий консультант**

- доктор економічних наук, професор  
**Бараш Юрій Савелійович**,  
Дніпропетровський національний  
університет залізничного транспорту  
імені академіка В. Лазаряна,  
завідувач кафедри обліку, аудиту та  
інтелектуальної власності.

**Офіційні опоненти :**

- доктор економічних наук, професор  
**Дикань Володимир Леонідович**,  
Українська державна академія залізничного  
транспорту, завідувач кафедри економіки,  
організації і управління підприємством;
- кандидат економічних наук  
**Гудков Олександр Михайлович**,  
Державна адміністрація залізничного  
транспорту України «Укрзалізниця»,  
перший заступник начальника Головного  
управління приміських пасажирських  
перевезень.

Захист відбудеться «02» березня 2012 р. о 13.00 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради К 08.820.03 Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна за адресою: 49010, м. Дніпропетровськ, вул. Лазаряна, 2, ауд. 314.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна за адресою: 49010, м. Дніпропетровськ, вул. Лазаряна, 2, ауд. 262.

Автореферат розісланий «31» січня 2012 року.

Вчений секретар  
спеціалізованої вченої ради

Т. В. Полішко

## ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

**Актуальність теми.** Державною цільовою програмою реформування залізничного транспорту України на 2010-2015 роки передбачається розв'язання таких проблем у сфері пасажирського господарства, як: відсутність державної фінансової підтримки, недостатня інвестиційна привабливість галузі, збитковість пасажирських перевезень, низький рівень конкуренції на ринку залізничних перевезень. Впровадження структурної реформи є запорукою повноцінного функціонування залізничного транспорту України.

У ефективності вирішення зазначених проблем шляхом реформування залізничної галузі переконалися більшість країн Європи, що мають значний досвід у цій сфері. На завершальному етапі реформування перебуває Росія, на території якої вже з'явилися приватні компанії-оператори, що здійснюють вихід на залізничні колії власного рухомого складу. Це привело до створення нових принципів визначення собівартості пасажирських перевезень з тарифною метою, також виникла необхідність розробки і впровадження нового теоретико-методологічного підходу до ціноутворення на додаткові послуги пасажирського транспорту, які надаються пасажиром на вокзалах.

Окремі завдання цієї проблеми в різні періоди вирішували: А. П. Абрамов, І. М. Аксьонов, М. В. Андрєєва, Ю. С. Бараш, І. В. Белов, М. І. Бещев, М. Н. Біленький, В. Г. Галабурда, О. М. Гудков, В. П. Гудкова, О. Г. Дейнека, В. Л. Дикань, О. В. Дмитренко, М. У. Дмитрієв, Г. Д. Ейтутіс, Ш. І. Журавель, Н. М. Колесникова, Ф. П. Кочнев, А. В. Крейнін, О. М. Кривопішин, Ю. Ф. Кулаєв, А. І. Купоров, Н. А. Лихо, Л. А. Мазо, М. В. Макаренко, М. М. Мишанін, В. І. Пасічник, Л. О. Позднякова, П. В. Самарцев, Н. Г. Смєхова, Н. С. Соколовська, Ю. М. Цветов, А. М. Шульга та ін.

Зараз на залізничному транспорті теоретико-методологічний підхід до ціноутворення на додаткові послуги вокзалів відсутній. Використання існуючих принципів складання калькуляцій спричиняє штучне завищення рентабельності послуг і викликає нарікання державних контролюючих органів. Включення витрат вокзалу до складу собівартості додаткових послуг є економічно необґрунтованим, принципи розподілу загальновиробничих і адміністративних витрат призводять до того, що в собівартості їх частка іноді сягає 80 % від загальної суми.

Таким чином, питання обґрунтованого розподілу витрат та розрахунку собівартості в процесі ціноутворення на додаткові послуги залізничних вокзалів, а також дослідження впливу зовнішніх факторів на встановлення цін на додаткові послуги, що надаються пасажиром, набуває надзвичайної актуальності.

Актуальність визначеної проблеми, недостатній рівень теоретико-методологічного та практичного опрацювання питань ціноутворення на додаткові послуги залізничних вокзалів визначили вибір теми дисертаційного дослідження.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.** Робота виконана відповідно до положень таких документів:

– Концепції розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року, затвердженої рішенням Колегії Мінтрансу від 23.10.2001 р. (наказ МТУ від 05.11.2001 р. № 764);

– Концепції державної програми реформування залізничного транспорту (розпорядження Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2006 року № 651);

– Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2015 роки, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 року № 1390;

– Програми економічних реформ на 2010-2014 роки «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава – 2010»;

– Указу Президента України № 504/2011 від 27 квітня 2011 року «Національний план дій на 2011 рік щодо впровадження Програми економічних реформ на 2010-2014 роки «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава».

Дисертаційна робота виконувалася відповідно до тематичного плану науково-дослідних робіт Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна в 2005 – 2011 роках за договорами з Укрзалізницею.

**Мета і завдання дослідження.** Метою дисертаційного дослідження є удосконалення теоретико-методологічного підходу до визначення цін на додаткові послуги пасажирського господарства, що надаються пасажиром на вокзалах.

*Мета дослідження зумовила розв'язання таких завдань:*

– аналіз існуючих досліджень і розробок, що стосуються ціноутворення на залізничному транспорті;

– аналіз діяльності залізничного транспорту у сфері пасажирських перевезень і надання додаткових послуг пасажиром на вокзалах;

– розробка і економічне обґрунтування принципів складання калькуляцій на додаткові послуги в умовах реформування залізничної галузі;

– удосконалення теоретико-методологічного підходу до визначення цін на додаткові послуги залізничних вокзалів;

– дослідження впливу зовнішніх факторів на формування цін на додаткові послуги вокзалів;

– обґрунтування доцільності впровадження нового теоретико-методологічного підходу до визначення цін на додаткові послуги вокзалів.

*Об'єкт дослідження* – процес підсобно-допоміжної діяльності пасажирського залізничного транспорту.

*Предмет дослідження* – ціноутворення на додаткові послуги, що надаються пасажиром на залізничних вокзалах.

*Методи дослідження.* Теоретичну та методологічну основу дисертаційного дослідження становлять діалектичний підхід до розгляду економічних явищ; системний аналіз проблем ціноутворення на додаткові послуги пасажирського залізничного транспорту; теоретичні положення економічної науки в галузі ціноутворення, ринкової трансформації економіки. Для вирішення поставлених

завдань використовувалися такі загальнонаукові та спеціальні методи:

- системний підхід – для дослідження функціонування процесу ціноутворення як складної системи;
- теоретичного узагальнення – для визначення сутності ціноутворення на додаткові послуги залізничного транспорту;
- статистики – для обробки статистичних даних діяльності пасажирського господарства залізниць України за звітні періоди;
- порівняльного економічного аналізу – для визначення закономірностей роботи пасажирського господарства залізничного транспорту за звітні періоди, дослідження обсягів і результатів діяльності залізничного транспорту у сфері пасажирських перевезень і надання додаткових послуг пасажиром на вокзалах;
- кореляційно-регресійного аналізу – для дослідження впливу кількості відправлених пасажирів на дохід від послуг, що надаються на вокзалах;
- ситуаційний (варіантний) підхід – для вибору й обґрунтування методологічного підходу до ціноутворення на додаткові послуги залізничного транспорту;
- графічний – для наочності наведення результатів дослідження.

*Інформаційну базу дослідження склали:* Укази Президента, законодавчі та нормативні акти України щодо залізничного транспорту; матеріали Державної служби статистики України; монографії, українські та зарубіжні періодичні наукові видання; матеріали наукових конференцій; науково-дослідні роботи; результати власних досліджень дисертанта.

**Наукова новизна одержаних результатів** полягає в теоретико-методологічному обґрунтуванні шляхів удосконалення ціноутворення на додаткові послуги залізничних вокзалів, а саме:

*Удосконалено:*

- теоретико-методологічний підхід до ціноутворення на додаткові послуги залізничних вокзалів, що, на відміну від існуючого, полягає у віднесенні частини прямих витрат з перевезень до складу витрат підсобно-допоміжної діяльності; визначенні загальновиробничих і адміністративних витрат з використанням нової бази розподілу; визначенні витрат на перспективу з використанням індексів інфляції та середніх ринкових цін на матеріальні ресурси, що дає можливість розраховувати ціни на послуги на підставі фактичної собівартості та встановлювати рентабельність у межах антимонопольного законодавства;
- методи визначення прямих витрат на додаткові послуги залізничних вокзалів, які на пряму відносяться на конкретну послугу, та розподілені за визначеним критерієм загальновиробничих витрат, що забезпечує формування реальної собівартості послуги.

*Набули подальшого розвитку:*

- класифікація послуг вокзалу, що на відміну від існуючої дозволило визначити центри витрат вокзалу з метою правильного розподілу витрат за окремими послугами для забезпечення достовірності розрахунку собівартості послуг;

– система показників обсягу наданих послуг за рахунок введення нового показника «приведена послуга», використання якого дозволяє оптимально розподілити непрямі витрати залізничного вокзалу для правильного визначення собівартості конкретної послуги;

– принцип розподілу витрат вокзалу між перевезеннями й підсобно-допоміжною діяльністю згідно з технологічним процесом або прямим розрахунком, що дозволяє на відміну від існуючого зменшити витрати, які включаються до собівартості перевезень, і сформулювати реальні витрати підсобно-допоміжної діяльності;

– методологічний підхід до визначення перспективної ціни послуги з урахуванням середніх ринкових цін на матеріальні ресурси та прогнозного рівня інфляції, що на відміну від існуючого підходу дозволяє підвищити достовірність прогнозування собівартості послуги;

– методологічний підхід до визначення ціни на послуги вокзалів, який на відміну від існуючого враховує сезонний коефіцієнт, що дозволяє використовувати гнучкі ціни залежно від попиту на ці послуги.

**Практичне значення отриманих результатів** полягає у їх використанні на залізничному транспорті України (акт впровадження ДП «Придніпровська залізниця» від 01.11.2011 р.), а саме при розробці методики ціноутворення на додаткові послуги вокзалів, що виконувалася на замовлення Укрзалізниці.

Основні положення дисертації були використані в наукових розробках, які Галузева науково-дослідна лабораторія «Економіка та управління транспортом» Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна виконувала для Укрзалізниці за договорами:

– «Розробка методики з визначення рентабельності пасажирських поїздів у дальньому сполученні», номер державної реєстрації 0106U002255.

– «Розробка методики про порядок ціноутворення на додаткові (нерегульовані державою) послуги, що надаються пасажиром на вокзалах та в поїздах», номер державної реєстрації 0106U002256.

– «Розробка принципів переходу на вертикальну форму управління галузевими господарствами залізниць», номер державної реєстрації 0110U006292.

– «Розробка порядку визначення ефективності курсування пасажирських поїздів», номер державної реєстрації 0111U007615.

У вказаних роботах дисертант була відповідальним виконавцем та співавтором звітів.

Окремі положення дисертаційної роботи використані в навчальному процесі Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна під час викладання дисциплін «Економіка транспорту», а також у сфері підготовки фахівців освітньо-кваліфікаційного рівня «бакалавр» та «магістр» за спеціальністю «Менеджмент організацій та адміністрування» (акт впровадження від 01.11.2011 року).

**Особистий внесок здобувача.** Дисертаційне дослідження є самостійною науковою працею, у якій використані лише авторські ідеї щодо розв'язання

важливого наукового завдання – удосконалення ціноутворення на додаткові послуги залізничних вокзалів.

Із наукових праць, які надруковані у співавторстві, у роботі використані лише ті положення, висновки та пропозиції, що є результатом власних досліджень. Особистий внесок здобувача в наукові результати є таким:

- запропоновано принципи складання калькуляцій на додаткові послуги, що надаються пасажиром, та принципи розподілу витрат вокзалу між перевезеннями й підсобно-допоміжною діяльністю згідно з технологічним процесом або прямим розрахунком [1];

- запропоновано принципи визначення цін на додаткові послуги пасажирського залізничного транспорту [6];

- проаналізовано структуру доходів від підсобно-допоміжної діяльності, розглянуто діючі калькуляції цін на послуги, що надаються пасажиром на вокзалах і в поїздах; запропоновано класифікацію послуг вокзалу з визначенням центрів витрат вокзалу [2];

- проаналізовано результати діяльності залізничного транспорту у сфері пасажирських перевезень та розроблено пропозиції щодо визначення оптимального порядку впровадження заходів з реструктуризації залізничного транспорту України в умовах світової фінансової кризи [3, 11].

**Апробація результатів дисертації.** Основні положення дисертаційної роботи доповідалися:

- на III науково-практичній конференції «Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем: техніка, технологія, економіка і управління», КУЕТТ, м. Київ, 2005 рік;

- на V, VI, VII, VIII, IX міжнародних конференціях «Проблеми економіки транспорту», які проходили в Дніпропетровському національному університеті залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна відповідно у 2006-2010 роках;

- на II міжнародній науково-практичній конференції «Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень на залізничному транспорті», ДАЗТУ «Укрзалізниця», м. Донецьк, 2011.

Повністю результати роботи доповідалися на засіданні міжкафедрального наукового семінару кафедр «Економіка та менеджмент», «Фінанси та банківська справа», «Економічна теорія», «Облік і аудит», «Комп'ютерні інформаційні технології» Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна 17 листопада 2011 року.

**Публікації.** Результати дисертації опубліковані в 15 друкованих працях, у тому числі: 5 (з них 3 у співавторстві) статей у фахових збірниках наукових праць та 10 (з них 2 у співавторстві) тез доповідей наукових конференцій.

**Структура й обсяг роботи.** Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Обсяг основного тексту – 181 сторінка, у тому числі 57 таблиць, з яких 1 займає 3 повні сторінки, 83 рисунки, з яких 2 займають 2 повні сторінки. Крім того, вступ на 7 сторінках, висновки на 3 сторінках. Список використаних джерел, який

включає 168 найменувань, викладено на 18 сторінках, 4 додатки - на 21 сторінці.

## ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У вступі обґрунтовано актуальність теми дисертаційної роботи, визначено мету, завдання, об'єкт, предмет, методи дослідження, охарактеризовано наукову новизну отриманих результатів, розкрито їх теоретичне та практичне значення, наведено дані щодо апробації одержаних результатів та їх опублікування.

У першому розділі «Теоретичні аспекти ціноутворення на додаткові послуги» розглянуто економічну сутність категорій «вартість» і «ціна» з метою коректного вирішення поставлених завдань. Виконано аналіз економічної літератури у сфері ціноутворення, що дозволило дослідити теорію ціни у розвитку, розглянути базові концептуальні підходи до ціноутворення.

Досліджено існуючі концепції ціни, виділено основні її функції, розглянуто види цін, наведено класифікацію факторів, які впливають на них. Визначено взаємозв'язок та взаємозалежності цін, що утворюють систему, яка перебуває в постійній динаміці під впливом багатьох чинників.

Найважливішим елементом методології ціноутворення є принципи ціноутворення, подані на рис. 1. У загальному вигляді це постійно діючі положення, що характерні для системи цін і є основою їх створення.



Рисунок 1– Принципи ціноутворення

Досліджено нормативні документи, які є організаційно-правовою основою визначення собівартості продукції, робіт, послуг та ціноутворення на підприємствах різних галузей економіки.

Проаналізовано наукові праці стосовно ціноутворення на залізничному транспорті. Серед питань, які висвітлено в роботах науковців, можна виділити проблеми розрахунку собівартості перевезень, розподілу витрат на постійні і змінні, залежні й незалежні від обсягів перевезень, визначення тарифів і дослідження факторів, що впливають на тарифи залізничного транспорту, та інші. Найбільша кількість проаналізованих праць присвячена питанням управління витратами та аналізу витрат діяльності. Багато авторів, наукові інтереси яких пов'язані з питаннями тарифоутворення, собівартості послуг



залізничного транспорту, здійснюють свої дослідження у сфері:

- розробки нових підходів та принципів розрахунку собівартості перевезень,
- удосконалення існуючих і створення рекомендацій щодо впровадження нових методів розподілу витрат залізничного транспорту за видами перевезень,
- визначення впливу ринкових відносин на величину собівартості перевезень,
- проблем визначення тарифів на пасажирські перевезення.

Питання удосконалення ціноутворення на додаткові послуги залізничних вокзалів недостатньо досліджувалися в працях вітчизняних і російських науковців. В умовах реформування галузі ця проблема виходить на перший план, оскільки пов'язане зі зниженням збитковості пасажирського господарства.

У другому розділі «Дослідження ціноутворення на додаткові послуги, що надаються пасажирам на вокзалах» розглянуто питання вибору напрямку досліджень, аналізу діяльності пасажирського залізничного транспорту, досліджено принципи реформування пасажирського господарства, здійснено аналіз ринку додаткових послуг, що надаються пасажирам на вокзалах, і перспектив його розвитку, аналіз існуючих підходів до складання калькуляцій на додаткові послуги вокзалів.

Процес ціноутворення є складною системою, тому для дослідження його функціонування використовується системний підхід. Процес ціноутворення складається з двох частин:

- 1) зовнішнє середовище, яке включає вхід-вихід системи, зв'язок із зовнішнім середовищем, і зворотний зв'язок;
- 2) внутрішня структура, яка включає в себе процес розрахунку ціни на додаткові послуги вокзалів і прийняття управлінського рішення.

Вибір теоретико-методологічного підходу до ціноутворення на додаткові послуги залізничного транспорту є управлінським рішенням, для прийняття якого доцільно використовувати ситуаційний (варіантний) підхід. Його застосування для вирішення проблеми удосконалення теоретико-методологічного підходу до ціноутворення на додаткові послуги вокзалів потребує виконання досліджень за етапами раціонального вирішення проблем, що передбачає послідовність, подану на рис. 2.

Аналізуючи діяльність залізниць України у сфері пасажирських перевезень, можна зробити висновок, що в сучасних умовах і в перспективі пасажирські перевезення збережуть свою провідну роль у транспортній системі країни.

Незважаючи на суттєве збільшення перевезень пасажирів авіаційним та автомобільним транспортом, залізничний транспорт поряд з автомобільним залишається основним видом транспорту в освоєнні пасажиропотоків. Його питома вага в загальному пасажирообороті країни становить 38,6 %. Залізничний транспорт демонструє у 2010 році позитивну динаміку зростання кількості перевезених пасажирів (+0,2% у порівнянні з 2009 роком) та пасажирообороту (+3,5% у порівнянні з 2009 роком). Однією з найбільших

проблем пасажирських перевезень протягом багатьох років залишається їх збитковість.

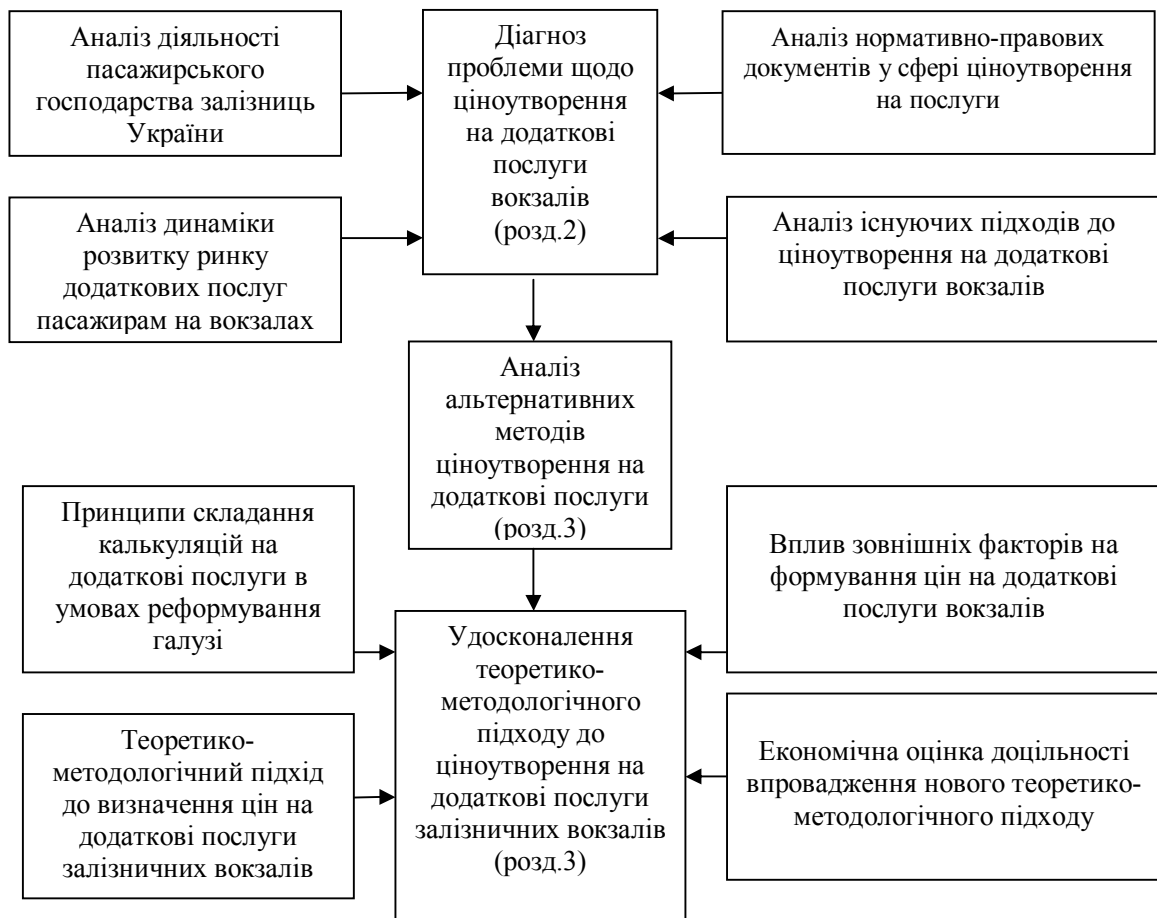


Рисунок 2 – Послідовність проведення досліджень стосовно удосконалення теоретико-методологічного підходу до ціноутворення на додаткові послуги залізничних вокзалів

Аналіз звітних даних Укрзалізниці про доходи і витрати пасажирського господарства залізничного транспорту (рис. 3) свідчить про те, що пасажирські перевезення є збитковими. Але частково ці збитки погашаються за рахунок прибутків від надання пасажиром необхідного спектру додаткових послуг. Так, у 2010 році підсобно-допоміжна діяльність пасажирського господарства принесла прибутків на суму 388,0 млн грн, що суттєво вплинуло на загальні показники роботи пасажирського господарства Укрзалізниці.

У роботі визначено вплив основних показників на доходи від надання послуг на прикладі вокзалу Дніпропетровськ методом кореляційного аналізу. У результаті було виявлено, що всі доходи залежать від кількості відправлених пасажирів та змінюються протягом року в розрахунку на одного пасажирів. Обчислені коефіцієнти кореляції показують, що зі збільшенням кількості відправлених пасажирів у період жовтень – березень на 1 % дохід від надання послуг на вокзалах збільшується на 3,33 %. А зі збільшенням кількості відправлених пасажирів у період квітень – вересень на 1 % дохід від надання послуг пасажиром збільшується на 9,28 %.

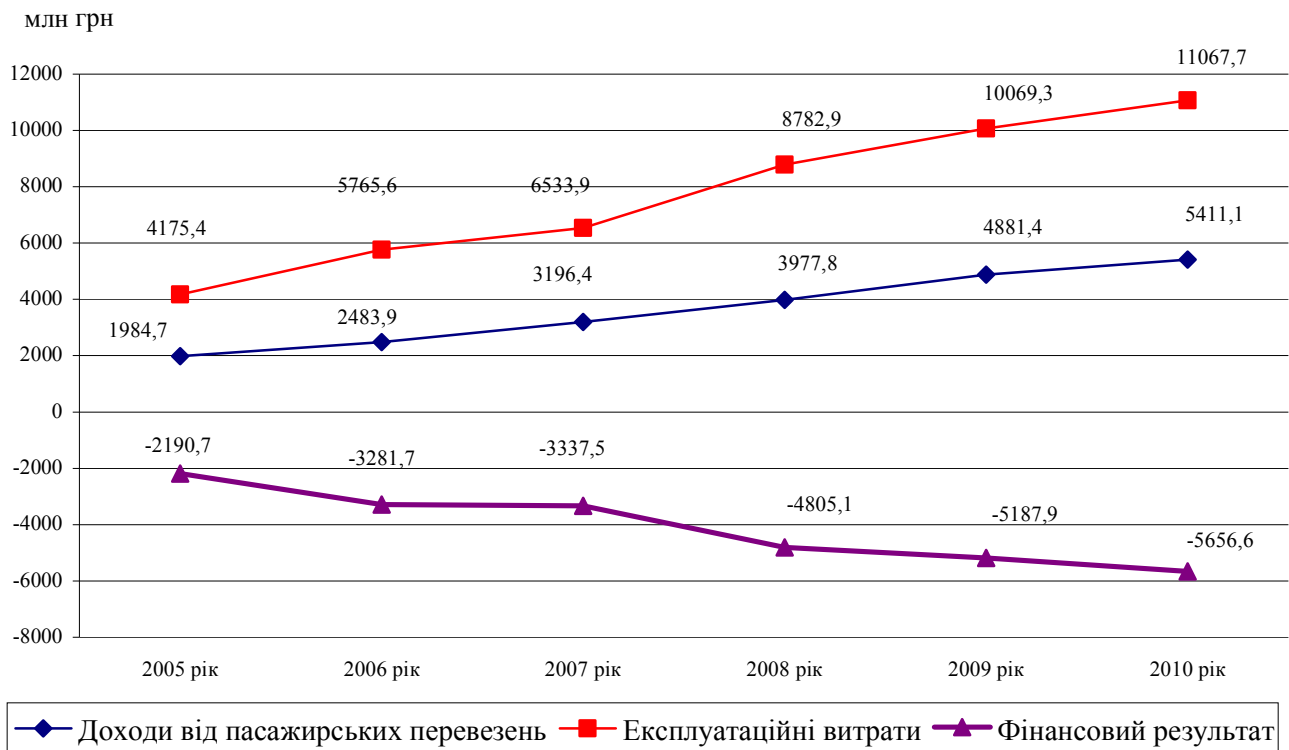


Рисунок 3 – Динаміка доходів, витрат і фінансових результатів від пасажирських перевезень в 2005 – 2010 роках

Для поглибленого дослідження ціноутворення на додаткові послуги вокзалів проведено аналіз структури цін на додаткові послуги на прикладі сервіс – центрів вокзалів та існуючих принципів ціноутворення, який показав, що зараз на залізничному транспорті відсутня методика та наукові принципи, які б регламентували побудову калькуляцій на додаткові послуги вокзалів.

Складаючи калькуляції на додаткові послуги, економісти використовують звітні дані бухгалтерій структурних підрозділів і переносять правила ведення бухгалтерського обліку на структуру калькуляції, що не є правильним.

Фонд заробітної плати окремих категорій робітників економісти визначають не за нормативами або штатним розписом, а за результатами хронометражу, який в кожному структурному підрозділі різний.

Витрати на матеріали, на опалення, водоспоживання і водовідведення розподіляються на окремі послуги як загальновиробничі пропорційно фонду оплати праці.

Під час складання калькуляції прямі витрати по кожній позиції відносять на одну послугу, що суперечить правилам складання калькуляцій і призводить до значної похибки.

Витрати на утримання адміністрації Укрзалізниці відносяться повністю на перевезення. Цей принцип побудови калькуляцій на додаткові послуги не є правильним.

Таким чином, існуючі принципи складання калькуляцій не дозволяють визначити реальну собівартість послуги й суттєво спотворюють прибуток, який нараховується як різниця між заздалегідь встановленою ціною та собівартістю.

**У розділі 3 «Визначення цін на додаткові послуги залізничних вокзалів»** виконано дослідження стосовно альтернативних методів ціноутворення, які можна об'єднати у три базові моделі, кожна з яких містить конкретні методи ціноутворення: модель ціноутворення, що базується на витратах; модель ціноутворення, що базується на попиті; модель ціноутворення, що базується на конкуренції. Вибір методу ціноутворення та встановлення відповідно до нього певного рівня ціни є початковим етапом розробки цінової стратегії і тактики підприємств.

З метою включення витрат залізничного вокзалу до собівартості конкретних послуг запропоновано класифікацію послуг за окремими центрами витрат, де в одному приміщенні надаються кілька послуг. Додаткові послуги, що надаються пасажирам на вокзалі, розподілено на такі групи (центри витрат):

Група 1. Квитково-касове обслуговування

Група 2. Переробка багажу та вантажобагажу пасажирів та підприємств

Група 3. Довідково-інформаційне обслуговування

Група 4. Платні послуги у сфері обслуговування пасажирів

Підгрупа 4.1. Перевезення ручної поклажі

Підгрупа 4.2. Послуги в камері схову

Підгрупа 4.3. Житлово-комунальні послуги для транзитних пасажирів

Підгрупа 4.4. Послуги в Сервіс-центрі

Підгрупа 4.5. Платні туалети

Підгрупа 4.6. Громадське харчування

Підгрупа 4.7. Обслуговування державних осіб та офіційних делегацій

Підгрупа 4.8. Інші послуги на вокзалі

Для розподілу загальних витрат центру між окремими послугами, що надаються в ньому, запропоновано коефіцієнти приведення. Такі коефіцієнти доцільно розраховувати на підставі нормативів часу, що витрачається під час надання тієї чи іншої послуги.

На основі проведених досліджень запропоновано 13 принципів складання калькуляцій на додаткові послуги, а саме:

Принцип 1. Усі витрати залізничного транспорту повинні бути чітко поділені за технологічним процесом або прямим розрахунком на перевезення та підсобно-допоміжну діяльність. Новий розподіл витрат між перевезеннями та підсобно-допоміжною діяльністю потребує внесення змін до діючої номенклатури витрат.

Принцип 2. Адміністративні витрати на утримання апарату управління пасажирської служби слід визначати за даними залізниці та доцільно розподіляти між видами послуг пропорційно величині доходів від кожної з них.

Принцип 3. Розраховані за принципом 2 адміністративні витрати на утримання апарату управління розподіляються пропорційно виробничій собівартості по кожній послугі.

Принцип 4. Адміністративні витрати структурного підрозділу слід розподіляти пропорційно виробничій собівартості по кожній послугі.

Принцип 5. Загальновиробничі нерозподілені витрати слід розподіляти пропорційно прямим витратам по кожній послугі.

Принцип 6. Ціна на додаткові послуги має включати такі складові:

- прямі витрати (матеріальні витрати, витрати на оплату праці, відрахування на соціальні заходи, амортизацію та інші прямі витрати);
- загальновиробничі нерозподілені витрати (витрати, які не можна або дуже складно поділити між окремими послугами);
- адміністративні витрати структурного підрозділу;
- адміністративні витрати на утримання апарату управління пасажирської служби;
- прибуток за рентабельності 30 – 70 %;
- податок на додану вартість.

Принцип 7. Для перерозподілу витрат (принципи 1-5) між окремими видами діяльності, видами груп послуг та самими послугами слід, як правило, використовувати річні витрати бухгалтерського звіту.

Принцип 8. Величину витрат на матеріали по кожній статті калькуляції та окремій послугі слід розраховувати за відомчими нормативами, які мають бути затверджені керівництвом залізниці. Ціни на матеріали слід визначати на підставі середніх ринкових цін, що діють на день складання калькуляції, та з урахуванням їх обґрунтованого зростання.

Принцип 9. Величина фонду оплати праці для розрахунку прямих та адміністративних витрат повинна визначатися на підставі типового штатного розпису, посадових окладів, часових тарифних ставок та усіх видів додаткових виплат за останній місяць з урахуванням зростання заробітної плати згідно з політикою Укрзалізниці.

Принцип 10. Амортизація повинна розраховуватися не на підставі вартості основних засобів, що існують у конкретному структурному підрозділі, а з урахуванням переоцінки основних засобів за справедливою або ринковою вартістю. При цьому промислова площа приміщень визначається за відомчими нормативами. Ціна основних засобів устанавлюється за середньоринковими цінами.

Принцип 11. Величина інших прямих витрат визначається за нормативами або на підставі облікових даних за попередній рік з урахуванням прогнозного зростання цін.

Принцип 12. Для максимального наближення калькуляційної ціни послуги до реальної середньої ринкової ціни запропоновано новий принцип формування прямих витрат, які складаються з двох частин:

1) витрати, що напряду відносяться на послугу;

2) розподілені загальновиробничі витрати, які після розподілу за визнаним критерієм можна віднести на конкретну послугу. Таким чином можна розподіляти витрати енергоресурсів на приміщення, де надається послуга, за відсутності в них лічильників. У цьому разі використовується нормативний метод розрахунку обсягів споживання води, силового енергопостачання, освітлення та опалення. Сюди можна віднести розподілені суми амортизаційних відрахувань на вартість окремих приміщень, де надається послуга.

Принцип 13. Виробнича собівартість складається з прямих витрат за принципом 12 і загальновиробничих нерозподілених витрат, які за новим підходом складають значно меншу частину, ніж раніше.

Таким чином, 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.

На основі запропонованих принципів удосконалено теоретико-методологічний підхід до визначення цін на додаткові послуги залізничних вокзалів, який дозволяє уніфікувати порядок складання калькуляцій на послуги вокзалів.

Впровадження запропонованих принципів та підходу дозволить:

- правильно визначати величину прямих витрат за нормативами з урахування зростання цін на прогностичний період;
- максимально відносити матеріальні витрати, витрати на оплату праці, відрахування на соціальні заходи, амортизаційні відрахування та деякі інші витрати напряму на конкретну послугу;
- розробити стандартний підхід для складання калькуляцій на додаткові послуги, що надаються пасажиром на вокзалі.

У дисертаційній роботі досліджено вплив зовнішніх факторів на формування цін на додаткові послуги вокзалів. Наведено класифікацію факторів зовнішнього середовища.

Під час встановлення цін на додаткові послуги вокзалів необхідно враховувати зовнішні фактори, які впливають на обсяги надання послуг, наприклад зростаючий у літній період попит на перевезення, шляхом введення коефіцієнтів сезонності.

За результатами досліджень нерівномірність пасажирських перевезень у часі значно впливає на кількість додаткових послуг вокзалу і відповідно на доходи від підсобно-допоміжної діяльності. Ця нерівномірність вимагає додаткових трудових, матеріальних та фінансових ресурсів, що призводить до підвищення витрат. З метою нівелювання негативного впливу нерівномірності пасажирських перевезень у часі на господарчу діяльність залізничного транспорту необхідно впроваджувати заходи, спрямовані на зменшення вказаної нерівномірності, за рахунок гнучкої політики ціноутворення.

Для зменшення попиту в періоди пікових перевезень необхідно підвищувати плату за надані додаткові послуги, а для його стимулювання у періоди спаду перевезень вартість додаткових послуг слід зменшувати.

Це регулювання можливо виконати за допомогою індексу доходів на одного пасажиром за добу в  $i$ -му календарному періоді. За показник, що характеризує інтенсивність надання додаткових послуг, доцільно використовувати дохід на одного пасажиром. Такими чином, напрямок зміни цін задається індексами, які визначаються за формулою (1):

$$I_i = \frac{\sum HL_i / t_i}{\sum HL / T}, \quad (1)$$

де  $I_i$  – індекс доходів на одного пасажера за добу у  $i$ -му календарному періоді, разів;

$\sum HL_i$  – доходи на одного пасажера у  $i$ -му календарному періоді, тис. грн;

$t_i$  – тривалість  $i$ -го календарного періоду, діб;

$\sum HL$  – загальна сума доходів на одного пасажера за рік, тис. грн;

$T$  – тривалість року, діб.

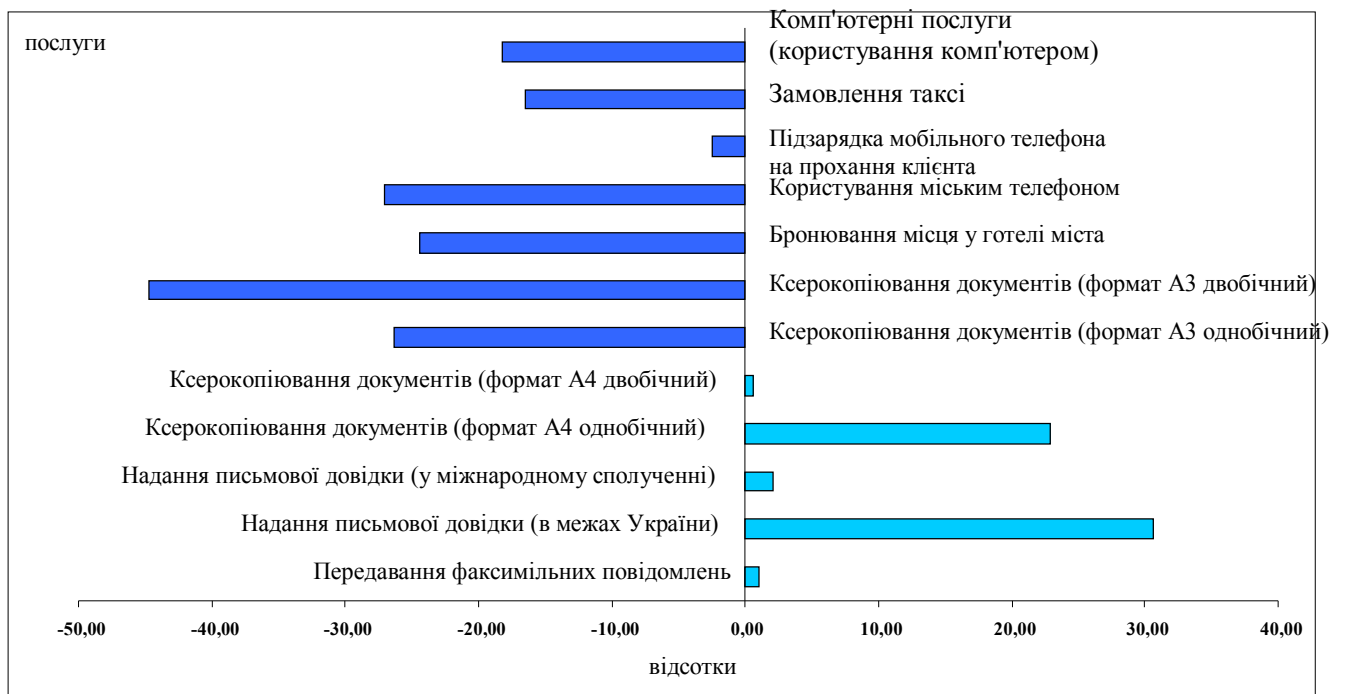
Як приклад розраховано коефіцієнти до цін, що враховують коливання кількості відправлених пасажирів упродовж року, з використанням даних вокзалу Дніпропетровськ (табл. 1).

**Таблиця 1– Розрахунок коефіцієнтів диференціації цін за періодами року**

| Місяць року | Кількість діб | Дохід на 1 пасажера, грн | Індекс доходу на 1 пасажера, разів | Коефіцієнт до цін, разів | Питома вага періоду в доході, частка | Гр. 4 * Гр. 5 |
|-------------|---------------|--------------------------|------------------------------------|--------------------------|--------------------------------------|---------------|
|             | 1             | 2                        | 3                                  | 4                        | 5                                    | 6             |
| січень      | 31            | 0,8259                   | 0,668                              | 0,680                    | 0,0567                               | 0,0386        |
| лютий       | 28            | 0,8015                   | 0,718                              | 0,729                    | 0,0550                               | 0,0401        |
| березень    | 31            | 1,1432                   | 0,924                              | 0,927                    | 0,0785                               | 0,0728        |
| квітень     | 30            | 1,1701                   | 0,978                              | 0,979                    | 0,0804                               | 0,0787        |
| травень     | 31            | 1,0983                   | 0,888                              | 0,893                    | 0,0754                               | 0,0673        |
| червень     | 30            | 1,6335                   | 1,365                              | 1,205                    | 0,1122                               | 0,1352        |
| липень      | 31            | 1,7943                   | 1,451                              | 1,250                    | 0,1232                               | 0,1540        |
| серпень     | 31            | 1,4603                   | 1,181                              | 1,105                    | 0,1003                               | 0,1108        |
| вересень    | 30            | 1,1467                   | 0,958                              | 0,960                    | 0,0787                               | 0,0756        |
| жовтень     | 31            | 1,0991                   | 0,889                              | 0,894                    | 0,0755                               | 0,0675        |
| листопад    | 30            | 1,1502                   | 0,961                              | 0,963                    | 0,0790                               | 0,0761        |
| грудень     | 31            | 1,2389                   | 1,002                              | 1,002                    | 0,0851                               | 0,0689        |
| Разом       | 365           | 14,5620                  |                                    |                          | 1                                    | 1             |

У дисертаційній роботі як приклад було розраховано стандартні калькуляції послуг Сервіс-центру вокзалу Дніпропетровськ за удосконаленим теоретико-методологічним підходом до ціноутворення на додаткові послуги вокзалів. Виконаний розрахунок ціни шести послуг дозволив зменшити рентабельність послуг у деяких випадках майже на 50 % (рис. 4).

Водночас у результаті обґрунтованого розрахунку витрат на оплату праці та включення до собівартості всіх елементів витрат отримано збільшення рівня рентабельності за деякими послугами Сервіс-центру вокзалу.



**Рисунок 4 – Зміна рентабельності послуг Сервіс-центру вокзалу Дніпропетровськ після розрахунку ціни за запропонованим підходом**

Аналіз калькуляцій дозволяє зробити висновки про те, що значно змінюється структура собівартості послуг з використанням запропонованого теоретико-методологічного підходу до визначення ціни. Так, питома вага витрат на оплату праці в собівартості послуг підтверджена обґрунтованими розрахунками. У собівартості послуг враховуються амортизація та інші витрати, які в складі витрат вокзалу мають значну частку і за запропонованим підходом включаються безпосередньо до собівартості послуг шляхом виконання додаткових спеціальних розрахунків. За рахунок максимально повного розподілу загальновиробничих витрат значна їх частка включається до собівартості послуг напрямку. Тим самим відсоток нерозподілених загальновиробничих витрат вокзалу значно знижується. Питома вага адміністративних витрат, які визначаються за більш складним розрахунком, ніж існуючий принцип, знижується у порівнянні з існуючим даними вокзалу.

## **ВИСНОВКИ**

У дисертаційній роботі наведено теоретичне узагальнення й нове вирішення наукової задачі, що виявляється в удосконаленні теоретико-методологічного підходу до визначення цін на додаткові послуги залізничних вокзалів за рахунок обґрунтованого визначення прямих витрат з урахуванням індексів інфляції і середніх ринкових цін на матеріальні ресурси, перерозподілу загальновиробничих і адміністративних витрат, що дозволяє наблизити розрахункові ціни на додаткові послуги до реальних у межах антимонопольного законодавства.



Узагальнення отриманих результатів дослідження дозволяє зробити такі висновки:

1. Аналіз наукових праць, виконаний у роботі, показав, що більшість авторів ведуть свої дослідження у сфері розрахунку собівартості перевезень, удосконалення існуючих і створення рекомендацій щодо впровадження нових методів розподілу витрат залізничного транспорту за видами перевезень, визначення впливу ринкових відносин на величину собівартості перевезень, проблем визначення тарифів на пасажирські перевезення. Але питання удосконалення ціноутворення на додаткові послуги пасажирського залізничного транспорту майже не знайшли свого відображення в дослідженнях українських і російських науковців.

2. Пасажирські перевезення протягом багатьох років залишаються збитковими. За результатами 2010 року Укрзалізниця зазнала збитків від пасажирських перевезень на загальну суму 5656,6 млн грн. Економіко-статистичний аналіз даних показав випереджаючі темпи зростання витрат над доходами від пасажирських перевезень, завдяки цьому залізниці втрачають найбільш прибуткові міжнародні перевезення. Головними проблемами залізничного транспорту є адміністративне стримування тарифів; скорочення обсягу пасажирообороту; значний фізичний та моральний знос рухомого складу та основних фондів; відсутність повної компенсації за перевезення пільгових категорій населення.

Водночас доходи від підсобно-допоміжної діяльності залізниць складають 10,3 % від доходів від перевезень, а прибутки від підсобно-допоміжної діяльності становили 388 млн грн за рентабельності 51,8 % і мають тенденцію до зростання, суттєво впливаючи на загальні показники роботи пасажирського господарства Укрзалізниці.

3. Аналіз калькуляцій на додаткові послуги вокзалів дозволив зробити такі висновки:

- під час визначення ціни на послугу не враховують всіх елементів витрат, часто відсутня амортизація; до складу прямих витрат економісти не відносять частку амортизаційних відрахувань від вартості приміщення вокзалу, у якому надається послуга, що приводить до спотворення ціни;
- розрахунок загальновиробничих витрат виконується пропорційно фонду оплати праці й призводить до різкого перекосу цін на додаткові послуги;
- у розрахунок виробничої собівартості послуги не включаються багато чинників, які повинні бути віднесені на прямі витрати;
- потребують зміни принципи розподілу адміністративних, інших операційних витрат та витрат на збут відповідно на перевезення та додаткові послуги.

4. Відсутня методика визначення ціни на послуги, тому кожний відокремлений структурний підрозділ формує ціни на послуги самостійно без належного економічного обґрунтування. У результаті ціни суттєво відрізняються між собою, а рентабельність іноді сягає 340 % і коливається в межах кількох разів.

5. У дисертаційній роботі розроблено й обґрунтовано нові принципи складання калькуляцій на додаткові послуги, які дозволяють максимально наблизити розрахункову ціну послуги до реальної середньої ринкової ціни. Для розрахунку цін на додаткові послуги запропоновано розподіляти накладні витрати пропорційно прямим витратам, або виробничій собівартості.

6. Запропоновано теоретико-методологічний підхід до визначення цін на додаткові послуги залізничних вокзалів, що дозволило:

- розробити стандартний підхід для складання калькуляцій на додаткові послуги, що надаються пасажиром на вокзалі;
- правильно визначати повну собівартість послуги з віднесенням до неї частки витрат, що зараз відносять на перевезення;
- правильно визначати величину прямих витрат за нормативами з урахуванням зростання цін на прогнозний період;
- зробити ціни на послуги гнучкими та привабливими.

7. З метою послаблення негативного впливу сезонної нерівномірності пасажирських перевезень на обсяги доходів від додаткових послуг на вокзалах запропоновано використання коефіцієнтів до цін, які їх збільшують у період «пікових» перевезень та зменшують у періодах з меншою інтенсивністю пасажирських перевезень.

8. На підставі техніко-економічних розрахунків за новим теоретико-методологічним підходом вдалося в межах існуючих цін на додаткові послуги науково обґрунтувати собівартість послуг та зменшити їх необґрунтовану рентабельність з урахуванням вимог антимонопольного законодавства.

## **СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ**

### **Статті у наукових фахових виданнях**

1. Бараш Ю. С., П'ятигорець Г. С. Принципи складання калькуляцій на додаткові послуги, що надаються пасажиром / Ю. С. Бараш, Г. С. П'ятигорець // Залізничний трансп. України. – 2006. – № 6. – С. 46-48.

2. Бараш Ю. С., П'ятигорець Г. С. Аналіз порядку складання калькуляцій цін на послуги, що надаються пасажиром на вокзалах та в поїздах / Ю. С. Бараш, Г. С. П'ятигорець // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: зб. наук. пр. КУЕТТ. – 2006. – Вип. 12. – С. 208-217.

3. П'ятигорець Г. С. Проведення реструктуризації залізничного транспорту України в умовах світової фінансової кризи / Ю. В. Булгакова, Г. С. П'ятигорець // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2009. – Вип. 27. – С. 239-242.

4. П'ятигорець Г. С. Методика визначення цін на додаткові послуги, що надаються пасажиром на вокзалах і в поїздах / Г. С. П'ятигорець // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2011. – Вип. 37. – С. 290-294.

5. П'ятигорець Г. С. Методичний підхід до визначення ціни на послуги вокзалів з урахуванням сезонних коефіцієнтів з метою оптимізації цін залежно від попиту / Г. С. П'ятигорець // Вісн. ніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2011. – Вип. 40. – С. 253-258.

### **Доповіді і тези доповідей на наукових конференціях**

6. Бараш Ю. С., П'ятигорець Г. С. Принципи складання калькуляцій цін на додаткові послуги, що надаються пасажиром на вокзалах і в поїздах / Ю. С. Бараш, Г. С. П'ятигорець // Тези доп. 5-ї Міжнародної наук. конф. «Проблеми економіки транспорту». – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2006. – С. 8-9.

7. П'ятигорець Г. С. Методика визначення цін на додаткові послуги, що надаються пасажиром на вокзалах і в поїздах / Г. С. П'ятигорець // Матеріали Міжнародної науково-практ. конф. «Проблеми економіки і управління на залізничному транспорті». – К.: КУЭТТ, 2006. – С. 201-202.

8. П'ятигорець Г. С. Удосконалення ціноутворення на додаткові послуги підприємств залізничного транспорту / Г. С. П'ятигорець // Матеріали Другої Міжнародної науково-практ. конф. «Проблеми економіки і управління на залізничному транспорті». – К.: КУЭТТ, 2007. – Т. 2. – С. 81-82.

9. П'ятигорець Г. С. Нова методика визначення цін на додаткові послуги пасажирського господарства / Г. С. П'ятигорець // Тези доп. 6-ї Міжнародної наук. конф. «Проблеми економіки транспорту». – Д.: ДНУЗТ, 2007. – С. 152.

10. П'ятигорець Г. С. Аналіз обсягів і вартості додаткових послуг пасажиром на залізничному транспорті / Г. С. П'ятигорець // Тези доп. 7-ї Міжнародної наук. конф. «Проблеми економіки транспорту». – Д.: ДНУЗТ, 2008. – С. 120.

11. П'ятигорець Г. С. Проведення реструктуризації залізничного транспорту України в умовах світової фінансової кризи / Ю. В. Булгакова, Г. С. П'ятигорець // Тези доп. 8-ї Міжнародної наук. конф. «Проблеми економіки транспорту». – Д.: ДНУЗТ, 2009. – С. 88.

12. П'ятигорець Г. С. Обґрунтування вибору методів ціноутворення на додаткові послуги залізничного транспорту, що надаються пасажиром на вокзалах / Г. С. П'ятигорець // Тези доп. VIII Міжнародної наук. конф. «Проблеми економіки транспорту». – Д.: ДНУЗТ, 2009. – С. 63.

13. П'ятигорець Г. С. Вплив зовнішніх факторів на формування цін на додаткові послуги вокзалів / Г. С. П'ятигорець // Тези доп. 9-ї Міжнародної наук. конф. «Проблеми економіки транспорту». – Д.: ДНУЗТ, 2010. – С. 227.

14. П'ятигорець Г. С. Порівняння методів розрахунку собівартості послуг, що надаються пасажиром на вокзалах / Г. С. П'ятигорець // Тези 71-ї Міжнародної наук.-практ. конф. «Проблеми та перспективи розвитку залізничного транспорту». – Д.: ДНУЗТ, 2011. – С. 338.

15. П'ятигорець Г. С. Обґрунтування доцільності впровадження нового методу ціноутворення на додаткові послуги, що надаються пасажиром на

вокзалах / Г. С. П'ятигорець // Матеріали 2-ї Міжнародної наук.-практ. конф. «Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень на залізничному транспорті». – К.: ДАЗТУ, 2011. – С. 114-115.

## **АНОТАЦІЯ**

**П'ятигорець Г. С. Удосконалення ціноутворення на додаткові послуги залізничних вокзалів. – На правах рукопису.**

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). – Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна Міністерства інфраструктури України, Дніпропетровськ, 2012.

Дисертаційна робота присвячена обґрунтуванню шляхів удосконалення ціноутворення на додаткові послуги залізничних вокзалів за рахунок:

- удосконалення теоретико-методологічного підходу до визначення цін на додаткові послуги залізничних вокзалів;
- урахування впливу зовнішніх факторів на формування цін на додаткові послуги вокзалів;
- обґрунтування доцільності впровадження запропонованого теоретико-методологічного підходу до визначення цін на додаткові послуги вокзалів.

У дисертаційній роботі розроблено й обґрунтовано нові принципи складання калькуляцій на додаткові послуги, які дозволяють максимально наблизити розрахункову ціну послуги до реальної середньої ринкової ціни.

Удосконалено теоретико-методологічний підхід до ціноутворення на додаткові послуги залізничних вокзалів, що полягає у віднесенні частини прямих витрат перевезень до складу витрат підсобно-допоміжної діяльності, визначенні загальновиробничих і адміністративних витрат з використанням нової бази розподілу, визначенні витрат на перспективу з використанням індексів інфляції та середніх ринкових цін на матеріальні ресурси, що дає можливість визначати ціни на послуги на підставі фактичної собівартості та встановлювати рентабельність у межах антимонопольного законодавства.

**Ключові слова:** реформування пасажирського господарства, пасажирські перевезення, залізничні вокзали, додаткові послуги, собівартість послуг, ціноутворення на додаткові послуги.

## **АННОТАЦИЯ**

**Пятигорец А. С. Усовершенствование ценообразования на дополнительные услуги железнодорожных вокзалов. – На правах рукописи.**

Диссертация на соискание научной степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.04 – экономика и управление предприятиями (по видам экономической деятельности). – Днепропетровский национальный университет

железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна Министерства инфраструктуры Украины, Днепропетровск, 2012.

Развитие конкуренции между видами транспорта способствует дальнейшему повышению качества обслуживания пассажиров, требования которых не удовлетворяются лишь перевозкой. Существенным инструментом повышения привлекательности поездки является дополнительное обслуживание. В условиях реформирования транспорта возникла необходимость усовершенствования теоретико-методологического подхода к ценообразованию на широкий диапазон дополнительных услуг.

В результате исследования научных трудов ведущих ученых и специалистов, которые занимались экономикой пассажирских перевозок, установлено, что вопросы усовершенствования ценообразования на дополнительные услуги пассажирского железнодорожного транспорта почти не нашли свое отображение в исследованиях отечественных и российских ученых.

Этим объясняется актуальность и своевременность темы исследования, важность ее для экономики пассажирского комплекса и железнодорожного транспорта Украины.

Диссертационная работа посвящена теоретико-методологическому обоснованию путей усовершенствования ценообразования на дополнительные услуги железнодорожных вокзалов, за счет:

- усовершенствования теоретико-методологического подхода к определению цен на дополнительные услуги железнодорожных вокзалов;
- учета влияния внешних факторов на формирование цен на дополнительные услуги вокзалов;
- обоснования целесообразности внедрения предложенного теоретико-методологического подхода к определению цен на дополнительные услуги вокзалов.

Поставленная цель исследования была достигнута благодаря:

- результатам анализа существующих исследований и разработок, которые касаются ценообразования на железнодорожном транспорте;
- результатам анализа деятельности железнодорожного транспорта в сфере пассажирских перевозок и предоставления дополнительных услуг пассажирам на вокзалах;
- усовершенствованию теоретико-методологического подхода к определению цен на дополнительные услуги железнодорожных вокзалов;
- исследованию влияния внешних факторов на формирование цен на дополнительные услуги вокзалов;
- обоснованию целесообразности внедрения нового теоретико-методологического подхода к определению цен на дополнительные услуги вокзалов.

В диссертационной работе разработаны и обоснованы новые принципы составления калькуляций на дополнительные услуги, которые позволяют максимально приблизить расчетную цену услуги к реальной средней рыночной цене.

Внедрение новых принципов и подходов позволит правильно определять величину прямых расходов по нормативам с учетом роста цен на прогнозный период; максимально относить материальные расходы, расходы на оплату труда, отчисления на социальные мероприятия, амортизационные отчисления и некоторые другие расходы напрямую на конкретную услугу; разработать стандартный подход для составления калькуляций на дополнительные услуги, которые предоставляются пассажирам на вокзале.

Усовершенствован теоретико-методологический подход к ценообразованию на дополнительные услуги железнодорожных вокзалов, который заключается в отнесении части прямых расходов перевозок в состав расходов подсобно-вспомогательной деятельности, определении общепроизводственных и административных расходов с использованием новой базы распределения, определении расходов на перспективу с использованием индексов инфляции и средних рыночных цен на материальные ресурсы, что дает возможность определять цены на услуги на основании фактической себестоимости и устанавливать рентабельность в пределах антимонопольного законодательства.

Предложены методы определения прямых расходов на дополнительные услуги железнодорожных вокзалов, которые напрямую относятся на конкретную услугу, и распределенных по определенному критерию общепроизводственных расходов, что обеспечивает формирование реальной себестоимости услуги.

Разработан методологический подход к определению перспективной цены услуги с учетом средних рыночных цен на материальные ресурсы и прогнозного уровня инфляции, что, в отличие от существующего подхода, который учитывает текущие цены, позволяет повысить достоверность прогнозирования себестоимости услуги; методологический подход к определению цены на услуги вокзалов, который, в отличие от существующего, учитывает сезонный коэффициент, что позволяет оптимизировать цену в зависимости от спроса на эти услуги.

Получили дальнейшее развитие: классификация услуг вокзала, которая, в отличие от существующей, позволила определить центры расходов вокзала с целью правильного распределения расходов по отдельным услугам; система показателей объема оказанных услуг за счет введения показателя "приведенная услуга", использованного в распределении непрямых расходов центра расходов; принцип распределения расходов вокзала между перевозками и подсобно-вспомогательной деятельностью согласно технологического процесса или прямым расчетом, что позволяет, в отличие от существующего подхода, уменьшить расходы, которые включаются в себестоимость перевозок, и сформировать реальные расходы подсобно-вспомогательной деятельности.

**Ключевые слова:** реформирование пассажирского хозяйства, пассажирские перевозки, железнодорожные вокзалы, дополнительные услуги, себестоимость услуг, ценообразование на дополнительные услуги.

## ANNOTATION

**Piatygorets G. S. The price formation improvement for the additional services of railway stations. – On rights for a manuscript.**

The thesis to gain the scientific title of the candidate of economic science under the specialty 08.00.04 – Economy and Operation of business (under the economic activity types). – The Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after academician V. Lazaryan at the Ministry of Infrastructure of Ukraine, Dnipropetrovsk city, 2012.

The thesis is devoted to the justification of the price formation improvement ways for the additional services of railway stations, for the expense of:

- the improvement of theoretical and methodological approach to the price determination for the additional services of the railway stations;
- the consideration of the external factors influence for the price formation for the additional services of the railway stations;
- the justification of reasonability of theoretical and methodological approach to the price determination for the additional services of the railway stations introduction.

This thesis has developed and justified the new principles of the estimates making for the additional services that allow bringing the calculated price to the actual average market price as close as possible.

The theoretical and methodological approach to the price formation for the additional services of the railways stations was improved, which lies in reckoning of the part of the direct expenses for the traffic towards the composition of the expenses of subsidiary and auxiliary activity, determination of the general production and administrative expenses with the usage of new distribution base, determination of expenses for the prospects with the usage of the inflation indices and average market prices for the material resources that gives the opportunity to determine the prices for the services on the basis of the actual cost price and fix the profitability within the bounds of the antimonopoly law.

**The key words:** reprocessing of passenger sector, passenger traffic, railway stations, additional services, services prime cost, price formation for the additional services.

**П'ЯТИГОРЕЦЬ ГАННА СЕРГІЇВНА**

**УДОСКОНАЛЕННЯ ЦІНОУТВОРЕННЯ НА ДОДАТКОВІ ПОСЛУГИ  
ЗАЛІЗНИЧНИХ ВОКЗАЛІВ**

08.00.04 – економіка та управління підприємствами  
(за видами економічної діяльності)

---

Надруковано згідно з оригіналом автора  
Підписано до друку 31.01.2012 р.  
Формат 60х84/16.  
Ум. друк. арк. 0,9. Обл.-вид. арк. 1,0.  
Тираж 120 пр. Зам. № \_\_\_\_.

---

Видавництво Дніпропетровського національного університету залізничного  
транспорту імені академіка В. Лазаряна

Свідоцтво суб'єкта видавничої діяльності ДК № 1315 від 31.03.2003

Адреса видавництва та дільниці оперативної поліграфії  
вул. Лазаряна, 2, Дніпропетровськ 49010