

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

На правах рукопису

П'ЯТИГОРЕЦЬ ГАННА СЕРГІЇВНА

УДК 338.5:656.211.5

УДОСКОНАЛЕННЯ ЦІНОУТВОРЕННЯ НА ДОДАТКОВІ ПОСЛУГИ
ЗАЛІЗНИЧНИХ ВОКЗАЛІВ

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

Дисертація на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Науковий керівник
доктор економічних наук,
професор
Бараш Юрій Савелійович

Дніпропетровськ – 2012
ЗМІСТ

ВСТУП.....	4
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ЦІНОУТВОРЕННЯ НА ДОДАТКОВІ ПОСЛУГИ	
1.1 Економічна сутність ціни.....	11
1.2 Питання ціноутворення в наукових працях і нормативних документах.....	21
1.3 Ціноутворення на залізничному транспорті...	31
Висновки до розділу 1.....	42
РОЗДІЛ 2. ДОСЛІДЖЕННЯ ЦІНОУТВОРЕННЯ НА ДОДАТКОВІ ПОСЛУГИ, ЩО НАДАЮТЬСЯ ПАСАЖИРАМ НА ВОКЗАЛАХ	
2.1 Обґрунтування вибору методу дослідження.....	43
2.2 Принципи реформування пасажирського господарства	

залізничного транспорту.....	47
2.3 Аналіз діяльності пасажирського залізничного транспорту	
2.3.1 Аналіз показників пасажирських перевезень.....	52
2.3.2 Аналіз підсобно-допоміжної діяльності пасажирського господарства залізниць.....	64
2.3.3 Аналіз доходів від послуг, що надаються пасажирам на вокзалах, на прикладі вокзалу Дніпропетровськ.....	71
2.3.4 Аналіз структури цін на додаткові послуги вокзалів на прикладі послуг сервіс-центрів.....	94
2.4 Аналіз принципів ціноутворення на додаткові послуги вокзалів.....	110
Висновки до розділу 2.....	121
РОЗДІЛ 3. ВИЗНАЧЕННЯ ЦІН НА ДОДАТКОВІ ПОСЛУГИ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВОКЗАЛІВ	
3.1 Альтернативні методи ціноутворення.....	122
3.2 Принципи визначення цін на додаткові послуги в умовах реформування галузі.....	127
3.3 Теоретико-методологічний підхід до визначення цін на додаткові послуги залізничних вокзалів.....	134
3.4 Вплив зовнішніх факторів на формування цін на додаткові послуги вокзалів.....	146
3.5 Економічна оцінка доцільності впровадження нового теоретико-методологічного підходу до ціноутворення на додаткові послуги вокзалів (на прикладі послуг Сервіс-центру).....	157
Висновки до розділу 3.....	191
ВИСНОВКИ.....	192
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	195
ДОДАТКИ	
Додаток А. Перелік послуг, що надаються пасажирам на вокзалі.....	213
Додаток Б. Калькуляції цін на послуги Сервіс-центру.....	216
Додаток В. Акт впровадження результатів кандидатської дисертаційної роботи у діяльності Державного підприємства «Придніпровська залізниця».....	232
Додаток Г. Акт про впровадження основних положень та результатів кандидатської дисертаційної роботи у навчальному процесі Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна.....	233

ВСТУП

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. Андреева, 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, О. 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. Сміхова, 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 й 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 напряму 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 сформувати 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», ДНУЗТ імені академіка В. Лазаряна, м. Дніпропетровськ, 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.

–на засіданні міжкафедрального наукового семінару кафедр «Економіка та менеджмент», «Фінанси та банківська справа», «Економічна теорія», «Облік і аудит», «Комп'ютерні інформаційні технології» ДНУЗТ 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.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ЦІНОУТВОРЕННЯ НА ДОДАТКОВІ ПОСЛУГИ

1.1 Економічна сутність ціни

Значення й сутність вартості й ціни товару були в полі зору вчених і практиків з найдавніших часів існування організованих форм суспільного життя. Зокрема, перші підходи до визначення сутнісних характеристик вартості відмічено в працях античних мислителів, філософів Китаю та Індії.

Як древні, так і середньовічні автори вже виділяли такі характеристики ціни, як вартість, витрати, корисність. Істотного розвитку набули ці підходи знайшли в пізніший період в працях представників класичної політичної економії, маржиналістської школи та їх послідовників.

Базові концептуальні підходи до ціноутворення формувалися поступово, виходячи з умов, що існували в тому чи іншому історичному періоді, і відповідних їм економічних відносин.

Аналіз економічної літератури з питань ціноутворення показав, що теорія ціни у своєму розвитку пройшла три етапи:

1 етап. Теорія вартості, результатом якої стала вартісна (витратна, об'єктивістська) концепція ціни.

2 етап. Теорія цінності, на якій базується ціннісна (споживча, суб'єктивістська) концепція ціни.

3 етап. Теорія ціни, яка «... замінила сьогодні ту частину економічної теорії, яку економісти-класики називали теорією цінності» [160, с. 3].

Наведемо коротку характеристику кожного етапу розвитку теорії ціни [8, 23, 90, 165].

Представники ранніх теорій вартості (Арістотель, Ксенофонт, кантоністи (святий Августин, Фома Аквінський)) визначали ціну як мінову вартість товару, виражену в грошах. Вартість, на їх погляд, об'єктивна, тобто існує незалежно від відчуттів людини. Вартість визначається стосунками між людьми, тобто має суспільний характер. Справедливою вважали таку ціну, яка дає нормальний для даного стану дохід, якщо відняти від неї всі витрати (на придбання товарів, їх обробку, перевезення, зберігання та ін.).

Представники ранньої трудової теорії вартості (У. Петті, П. Буагільбер) вважали, що:

1) вартість товару створюється працею з видобутку срібла і є його «природною ціною»; вартість же товару, визначена прирівнюванням до вартості срібла, є його «істинною ринковою ціною»;

2) вартість товару зумовлена участю в його створенні праці й землі [125].

У. Петті (1623 – 1687) вважається першим автором трудової теорії вартості, який ввів поняття «природної ціни» (внутрішньої вартості) і «ринкової ціни». Вартість визначається витраченою працею. Незалежно від У. Петті трудова теорія вартості була розроблена засновником французької економічної школи П. Буагільбером (1646 – 1714), який розмір «дійсної вартості» також пропонував визначати витратами праці. Крім того, П. Буагільбер велику увагу приділив визначенню споживчої вартості, оскільки вважав, що метою виробництва є

споживання.

Творці «відносної трудової теорії вартості» А. Сміт і Д. Рікардо у визначенні сутності ціни розвивали три напрямки:

- 1) теорія «природної ціни»: ціна – грошове вираження вартості товару, яка визначається працею, витраченою на його виробництво;
- 2) теорія «ринкової ціни»: ціна – грошове вираження вартості товару, яка визначається кількістю праці, за яку можна купити даний товар;
- 3) теорія «ціни виробництва»: ціна визначається вартістю, яка складається з витрат виробництва, включаючи заробітну плату і прибуток [125].

З працею А. Сміта (1723 – 1790) «Дослідження про природу й причини багатства народів» (1776) пов'язаний подальший розвиток поглядів англійської класичної школи. На думку А. Сміта, вартість визначається витратами праці, а саме тією кількістю праці, на яку можна придбати даний товар. Водночас, вартість визначається джерелами доходів, під якими він розумів заробітну плату, прибуток і ренту.

Трудова теорія вартості й ціни була суттєво розвинена Д. Рікардо (1772 – 1823), який послідовно розкрив ідею А. Сміта про те, що вартість повністю визначається працею тільки в примітивних суспільствах. Д. Рікардо зробив спробу знайти кількісні співвідношення між заробітною платою, вартістю, прибутком і рентою. У своїй основній праці «Начала політичної економії та податкового обкладення», опублікованій ним в 1817 р., Д. Рікардо показав, чому теорія трудових затрат не може повністю пояснювати співвідношення товарних цін. У ціну він включав вартість, створену витраченою на виробництво товару працею, а також вартість капіталу, зайнятого у виробництві. Тим самим суттєве значення відводиться витратам виробництва, які, на думку Д. Рікардо, регулюють ціну товару. Дослідник підкреслював, що вплив попиту й пропозиції на ринкову вартість товару має тимчасовий (короткостроковий) характер, а визначальним фактором у довгостроковій перспективі є витрати виробництва [125].

Засновники «абсолютної трудової теорії вартості» К. Маркс і Ф. Енгельс дали таке визначення ціни: «Ціна – грошове вираження вартості товару». Вартість визначається витратами суспільно-необхідної (середньої для даного етапу розвитку суспільства) праці на виробництво товару.

Термін «вартість» вперше почав використовуватися в перекладах праць К. Маркса і Ф. Енгельса, і лише в 30-х роках ХХ сторіччя він набуває нормативного характеру.

В «Економічних рукописах 1857 – 1861 рр.» К. Маркс розвиває теорію ціни таким чином. Ціна відрізняється від вартості не тільки як номінальне від реального, але й тим, що вартість є законом для всіх рухів, що здійснює ціна. Водночас вони ніколи не збігаються чи збігаються випадково й винятково. В «Економічних рукописах 1857 – 1861 рр.» зазначається також, що правилом праці, вартості й ціни є відхилення ринкової вартості від реальної, ринкової ціни від реальної як форми реальної вартості; вартість товару існує лише у відхиленнях товарних цін уверх та униз. У «Капіталі» К. Маркс продовжує дослідження теорії вартості й ціни, підтверджуючи ці положення новими доказами [90].

Абсолютна трудова теорія вартості лягла в основу витратної моделі ціноутворення, згідно з якою процес ціноутворення повинен включати такі етапи:

- 1.Визначення споживної вартості продукту (товару).
- 2.Вибір технології його виробництва.
- 3.Виробництво продукту (товару).
- 4.Калькуляція фактичних витрат.
- 5.Формування ціни.
- 6.Визначення цінності (значущості) продукту.
- 7.Реалізація продукту (товару) споживачам.

Неспроможність даної теорії ціни була доведена на практиці. Проте визначення ціни як «грошового вираження вартості товару» продовжує домінувати у вітчизняній економічній науці, а витратна модель ціни – у практиці господарювання.

Згідно з теорією витрат виробництва (Дж. С. Мілль, Дж. Маккуллох, Н. Сенсор) ціна – грошове вираження вартості товару. Вартість товару створюється витратами не лише живої, але й уречевленої праці. Вартість є лише встановлюваним на ринку співвідношенням, яке характерне для обміну товару на інші товари (зокрема, на гроші). Англійський економіст Дж. С. Мілль дослідив ціноутворюючий фактор конкуренції [165].

Представники теорії трьох факторів виробництва (Ж. Б. Сей, Ф. Бастіа) вважали, що вартість товару формується в процесі виробництва в результаті взаємодії трьох рівноправних чинників: праці, землі й капіталу. Тому ціна, з одного боку, є сумою витрат чинників виробництва, а з іншого – сумою доходів власників цих чинників виробництва.

Французький економіст Ж. Б. Сей (1767 – 1832) істотну увагу приділив дослідженню попиту і пропозиції. Землю, працю і капітал він вважав рівноцінними факторами створення вартості. На його думку, вартість залежить від корисності товару, витрат на його виробництво, попиту і пропозиції.

Зараз у Західній Європі широко використовується модифікована витратна модель ціни, яка була розроблена на початку ХХ століття в результаті синтезу відносної трудової теорії вартості, теорії витрат виробництва і теорії трьох чинників виробництва. В основу даної моделі покладено твердження про те, що рівень ціни відтворених благ визначається сумою цін чинників, використовуваних у виробництві продукту [75]. Вказана модифікація витратної моделі ціни відрізняється від соціалістичної тим, що її автори з'ясовують не соціально-економічну природу ціни, а лише її величину (динаміку). Ціни й витрати розглядаються ними не як економічні категорії, а як незалежні від суспільного характеру виробництва величини, що відображають оцінки витрат, використовуваних у виробництві чинників.

Для другого етапу розвитку теорії ціни характерне використання суб'єктивістського підходу до трактування суті ціни і її аналіз з використанням граничних величин: граничної корисності, граничних витрат, граничного доходу, граничної продуктивності чинників виробництва. У цьому підході вартість (цінність) визначається ступенем корисного ефекту, який міститься в товарі, а процес формування ціни включає такі етапи:

1. Виявлення потреб населення (дослідження ринку, виявлення потреб населення, які є ще не задоволеними, ранжирування потреб).
2. Вибір блага, яке найбільшою мірою задовольняє виявлені потреби, і визначення його цінності.
3. Визначення ціни блага (ціна розглядається як грошове вираження «цінності в обміні»).
4. Формування витрат на основі їх альтернативності, виходячи з обмеженості ресурсів.
5. Вибір відповідної технології виробництва.
6. Виробництво благ (товарів) згідно з обраною технологією.
7. Реалізація благ (товарів) – суспільне визнання благ як товару здійснюється де-факто, тобто до його виробництва.

Теорія маржиналізму (теорія цінності або граничної корисності) з'явилася в кінці 19 ст. В її розробку певний внесок зробили: французький математик і економіст А. О. Курно (1801 – 1877), німецький математик і економіст І. Г. Тюнен (1783 – 1850), німецький юрист і економіст Г. Г. Гессен (1810 – 1858) та інші.

А. О. Курно ввів поняття еластичного й нееластичного попиту. Він перший розробив модель максимізації прибутку монополістом: за рівності граничної виручки та граничних витрат в умовах монополії досягається максимум прибутку.

І. Г. Тюнен дослідив виробничу функцію й показав, що найбільший чистий дохід може бути отриманий в тому випадку, якщо граничні витрати кожного фактора виробництва будуть дорівнювати граничній віддачі від їх використання.

Г. Г. Гессен в книзі «Еволюція законів людської взаємодії» сформулював такі закони:

- 1) бажаність конкретного блага зменшується при збільшенні кількості цього блага;
- 2) раціональне споживання встановлюється при рівності співвідношення граничних корисностей благ, що споживаються, та їх цін [75].

Відповідно робиться висновок, що обсяг споживання благ визначається двома факторами – ціною товару й платоспроможним попитом. Засновниками теорії корисності є англійський економіст У. С. Джевонс (1835 – 1882), швейцарський економіст Л. Вальрас (1834 – 1910), представники австрійської школи К. Менгер (1840 – 1921) і Е. Бем-Баверк (1851 – 1914). До послідовників даного напрямку відносять американського вченого Дж. Б. Кларка (1847 – 1938), австрійського економіста Й. А. Шумпетера (1883 – 1950) та інших.

На другому етапі розвитку теорії ціни можна виділити теорію граничної корисності (представники К. Менгер, У. Джевонс, Ф. Візер), згідно з якою ціна товару визначається альтернативною вартістю – сумою цін тих товарів, які можна придбати за цю ж грошову масу [23].

К. Менгер стверджував, що цінність економічних благ виявляється людиною в процесі задоволення її потреб. За його твердженням, цінність являє собою суб'єктивну думку про значення благ, які є в розпорядженні господарюючих людей для підтримання їх життя і добробуту, тому поза свідомістю людей її не існує. Запропонована Менгером та підтримана його учнями теорія вартості (цінності) блага «першого порядку» ставиться благам

«наступних порядків», використаних під час його виготовлення. Теорія «австрійської школи» отримала назву «теорії ставлення».

А Дж. Б. Кларк (теорія граничної продуктивності) вважав, що ціна товару функціонально залежить від граничної корисності, а остання, у свою чергу, – від товарних цін, що зумовлені витратами виробництва.

Е. Бем-Баверк ставив завдання обґрунтувати існування закону величини цінності речі. Він стверджував, що цінність речі може бути змінена величиною її граничної корисності. Тому величина цінності матеріального блага визначається важливістю конкретної (або часткової) потреби, яка займає останнє місце в ряді потреб, які задовольняються за рахунок наявних матеріальних благ даного виду. Основою цінності є не найбільша або середня, а найменша корисність речі, яка дозволяє все ще з вигодою вживати її з господарського погляду. З процесу ціноутворення Е. Бем-Баверк виключив працю і витрати виробництва.

Таким чином, представники даного напрямку вважають, що ціна товару є наслідком суб'єктивних оцінок матеріальних благ учасниками обміну. Отже, цінність і ціна товару, як і попит на нього, визначаються психологією конкретного споживача.

Сьогодні положення ціннісної теорії ціни застосовуються в маркетингу [83, 158] і комерційному ціноутворенні [86].

На третьому етапі економісти–дослідники відмовилися від пошуку субстанції ціни. На їх думку початковим пунктом теорії ціни є передумова, згідно з якою ринкові ціни – результат взаємодії попиту і пропозиції. При цьому встановлення ринкової рівноваги розглядається на двох рівнях: на ринку одного товару (А. Маршалл, Дж. С. Мілль) і на ринку декількох товарів (Л. Вальрас, В. Парето) [160, 165].

Так, згідно з теорією рівноваги попиту і пропозиції на мікрорівні процес формування ціни включає наступні етапи:

1. Визначення максимальної ціни (ціни попиту).
2. Визначення мінімальної ціни (ціни пропозиції).
3. Формування витрат на основі їх альтернативності.
4. Вибір відповідної технології виробництва.
5. Виробництво товару (робіт, послуг).
6. Формування ціни товару (робіт, послуг).
7. Реалізація товару (робіт, послуг)

Формування ціни на макрорівні складається з таких етапів:

1. Вивчення попиту й розміру попиту (купівельної спроможності населення).
2. Визначення сукупного обсягу попиту.
3. Визначення загального рівня цін.
4. Визначення сукупного обсягу пропозиції (виходячи з виробничого потенціалу).
5. Формування суспільних витрат (суми вартостей).
6. Виробництво і реалізація продукції (товарів, робіт і послуг).

При цьому передбачається взаємна узгодженість всієї системи спільних, приватних і одиничних рівноваг.

У теорії попиту і пропозиції (теорія рівноваги на мікрорівні) А. Маршалл, Дж. С. Мілль вказують: ціна – це результат взаємодії попиту і пропозиції. Зміни попиту пов'язані із зміною граничної корисності товару, а пропозиції – з впливом витрат виробництва. Мінімальна ціна (ціна пропозиції) об'єктивно визначається витратами виробництва, а максимальна ціна (ціна попиту) – платоспроможним попитом.

Засновник кембріджської теорії ціни й вартості А. Маршалл (1842 – 1924) в праці «Принципи політекономії» (1890) зробив спробу об'єднати погляди теоретиків класичної школи й маржиналістів. Тому його вважають засновником неокласичного напрямку економічної теорії.

Дослідження А. Маршалла розкривають механізм формування ринкової ціни, яка окреслюється ним як результат взаємодії корисності й витрат, котрі відіграють однаково важливу роль. Взаємодія попиту та пропозиції визначає величину ринкової ціни рівноваги, за якої кількість запропонованого до продажу товару дорівнює кількості затребуваного товару на ринку. Аналізуючи процес ціноутворення з огляду на вплив на нього різних чинників попиту та пропозиції й досліджуючи реальні відносини в ціні, А. Маршалл описує процес зміни цих відносин. Він не аналізує відносини з огляду на класові позиції, не розкриває зміст та процес становлення неопосередкованих ринком суспільних відносин, але його тлумачення ціни й ціноутворення відбиває розвиток відносин. Концепція ціни А. Маршалла фіксує певний етап розвитку нових відносин у межах старих, коли здійснюється спроба передбачення й визначення суспільних потреб і відповідно до цього планово окреслюються необхідний обсяг та структура виробництва.

Послідовниками даної школи є англійські економісти А. Пігу (1877 – 1959), Дж. В. Робінсон (1903 – 1983).

Світове визнання представниці кембріджської школи Дж. В. Робінсон принесла її праця «Економічна теорія недосконалої конкуренції» (1933). Автор спробувала розглянути формування ціни в умовах, коли кожен виробник може бути монополістом у виробництві своєї продукції. Вона дослідила поняття «монопсонія», «чиста монополія», «олігополія», ввела поняття «дискримінація в цінах».

А представники теорії попиту й пропозиції (теорія рівноваги на мікрорівні) Л. Вальрас, В. Парето вважали, що мінова цінність (вона ж – «справедлива ціна» і «природна ціна») – це система цін, що задовольняє стан ринкової рівноваги в умовах вільної конкуренції і повної зайнятості [165].

До неокласичної школи відносять розроблену Л. Вальрасом розгорнуту математичну модель, у якій він охопив практично весь процес руху продукту від його виробництва до кінцевого споживання. Його система рівнянь окреслює взаємозв'язок не лише між обсягами попиту й цінами на певний вид продукції, але й те, як впливає на ці величини розмір плати за чинники виробництва і рівень доходу трудящих. Важливим є те, що в ній виявляється співвідношення між виробництвом продукції і певними витратами різних чинників, використаних у виробництві даної продукції, тобто ставиться питання про виробничу функцію. Постановка цього питання і можливості його розв'язання математичним шляхом

свідчать про те, що прогнозування ринкової ситуації стає об'єктивною реальністю, що й відбивається в ціні товару. Теорія виробничих функцій набула подальшого розвитку й уточнення в працях західних економістів XX сторіччя П. Дугласа, Я. Тінбергена, Р. Солоу, Д. Кендріка, Е. Денісона.

Сучасні модифікації теорії рівноваги попиту і пропозиції знайшли своє відображення в моделі «конкурентної рівноваги» Ерроу – Дебре і спорідненій з нею моделі Мак – Кензі. У моделях рівноваги попиту й пропозиції була зроблена перша спроба органічно об'єднати основні (найбільш прогресивні) ідеї ціннісної і витратної концепції ціни.

Розглядаючи існуючі концепції ціни, які виникли на різних етапах розвитку суспільства, виявляються моменти, які свідчать про зміну відносин у напрямку згасання товарних і формування неопосередкованих ринком зв'язків.

З вітчизняних економістів слід відмітити вклад вчених М. І. Туган-Барановського (1865-1919) і П. Б. Струве (1870-1944). М. І. Туган-Барановський в праці «Основи політичної економії» стверджував, що цінність і вартість – це логічні категорії господарства. Він вважав, що теорія граничної корисності доповнює класичну теорію вартості.

П. Б. Струве в працях «Господарство і ціна: критичні дослідження з теорії та історії господарського життя» (1913) та «Проблеми капіталу в системі політичної економії, побудованої на понятті ціни» (1917) визначав ціну як головну категорію економічної науки. Він вважав, що з цін логічно та історично складається цінність. Цінність не керує цінами. Утворенню цін передують тільки психічні процеси оцінки. Цей процес приводить до мінового акту. Тільки найновіший час з його залізничними тарифами, примусовими каральними цінами, регулюванням заробітної плати розширює поле раціональної побудови ціни, створює хоча б на обмеженому просторі дійсне управління цінами.

У радянській період проблемі ціноутворення і, насамперед, його основі – теорії трудової вартості – велика увага приділялася в працях Р. Д. Білоусова, А. С. Гусарова, А. А. Дерябіна, В. П. Дяченка та інших економістів. Водночас практика економічного розвитку держави кінця другого тисячоліття показала недостатню розробленість багатьох теоретичних і практичних питань ціноутворення і регулювання цін у специфічних умовах переходу до ринкових відносин, що виявилось в негативних економічних і соціальних наслідках.

1.2. Питання ціноутворення в наукових працях і нормативних документах

Ціна є основним регулятором економічної системи, оскільки вона впливає на розподіл чинників виробництва. Ціна на товари і послуги – головний показник ринкового попиту; впливаючи на конкурентне положення підприємства і його частку ринку, ціна вирішальним чином позначається на доході й прибутку підприємства.

Економічна суть ціни дозволяє виділити такі її функції:

- інформаційна – надання інформації про рівень цін для прийняття господарських рішень;

- стимулююча – орієнтація підприємств на застосування найбільш економічних методів виробництва й раціональне використання ресурсів;
- розподільна – розподіл доходів за допомогою цін;
- балансуєча – встановлення ринкової рівноваги між попитом і пропозицією за допомогою цін;
- облікова – відображення суспільно необхідних витрат праці на випуск і реалізацію продукції.

Ціни, що діють в економіці, взаємозв'язані й утворюють систему, яка перебуває в постійній динаміці під впливом безлічі чинників. Ця система складається з окремих взаємозалежних взаємодіючих блоків цін, таких як оптові ціни, тарифи транспорту і зв'язку та ін.

Взаємозв'язок і взаємозалежність цін, що входять у єдину систему, визначається двома важливими умовами: по-перше, усі ціни формуються на єдиній методологічній основі – на законах вартості, пропозиції і попиту; по-друге, усі підприємства, виробництва й галузі, господарська діяльність яких обслуговується цінами, взаємопов'язані.

Необхідно відзначити тісний зв'язок між системою цін і економічним середовищем, що включає товарне виробництво, різні форми власності, конкуренцію тощо, тобто складові ринкової економіки.

За різними ознаками ціни підрозділяються на окремі види. Розглянемо основні з них.

На ціни накладають відбиток вид торгівлі, за допомогою якого реалізуються товари (роботи, послуги), масштаби торговельних операцій і характер товару, що реалізується. За цими ознаками ціни діляться на оптові, роздрібні, закупівельні й тарифи.

Оптовими називаються ціни, за якими продукція реалізується великими партіями, в умовах так званої оптової торгівлі. Система оптових цін застосовується в торгово-збутових операціях між підприємствами, а також у разі реалізації продукції через спеціалізовані магазини оптової торгівлі, на торговельних біржах і в будь-яких інших торговельних організаціях, що продають товари оптом у значній кількості.

Зазвичай за оптовими цінами підприємства-виробники реалізують продукцію або один одному, або торговельним посередникам. Найчастіше необхідність в оптовому продажі виникає, коли виробництво продукції локалізоване в обмеженій кількості пунктів, а сфера вжитку має великий радіус.

Роздрібними прийнято називати ціни, за якими товари продаються в так званій роздрібній торговельній мережі, тобто в умовах їх продажу індивідуальним покупцям за відносно невеликого обсягу кожного продажу. За роздрібними цінами зазвичай реалізуються товари кінцевим споживачам – населенню і меншою мірою – підприємствам, організаціям, підприємцям, домашнім господарствам.

Роздрібна ціна зазвичай вище оптової на величину торговельної надбавки, за рахунок якої компенсуються витрати обігу в роздрібній торгівлі й створюється прибуток організацій і установ роздрібною торгівлі.

Закупівельні ціни – це ціни державних закупівель продукції в підприємств, організацій, населення. У економічній практиці частково зберігаються державні закупівлі сільськогосподарської продукції у виробників за закупівельними цінами для продовольчого постачання міського населення, армії і створення державних резервів. Проте термін «закупівельні ціни» можна трактувати набагато ширше, стосовно всіх видів державних закупівель.

Певною специфікою відрізняються ціни на послуги, що являють собою види діяльності, у яких не створюється продукт у його матеріально-речовій формі, але змінюється якість наявного продукту. Найчастіше виробництво послуги збігається з початком її споживання. Специфічність послуг як виду діяльності впливає на формування цін на послуги, які мають назву тарифів (розцінок). Під час встановлення тарифів на послуги враховується не лише обсяг робіт, але й фактор часу; істотну роль відіграє також якість. Типовими прикладами тарифів є рівень оплати комунальних і побутових послуг.

За ступенем і способом регулювання ціни розділяються на групи:

- жорсткофіксовані (ціни, що призначаються);
- регульовані (ціни, що змінюються);
- договірні (контрактні);
- вільні (ринкові).

Жорсткофіксовані, тверді ціни призначаються органами ціноутворення або іншими державними органами, їх рівень фіксується документально. Ні виробники, ні продавці товару не мають права змінити величину такої ціни в яку-небудь сторону, це переслідується згідно із законом. У централізований економіці ціни, що призначаються, дуже поширені, вони відомі під назвою державних. Державні органи ціноутворення мають монопольне право призначати й змінювати державні ціни, підвищувати або знижувати їх.

Система державного ціноутворення широко використовувалася в Радянському Союзі. Але державні ціни призначалися не довільно. У основі такого ціноутворення зазвичай лежить витратний принцип, тобто ціна розраховується як сума витрат на виробництво і обіг одиниці продукції, до яких додається нормативний прибуток або з яких віднімається державна цінова дотація.

Регульовані ціни називаються так тому, що їх величина регулюється державними органами. У разі регулювання вплив на ціни з боку держави має обмежений, непрямий характер, здійснюється за допомогою впливу на зміну попиту і пропозиції товару. Наприклад, у разі потреби встановлення вищої ціни на товар з метою стимулювання розвитку даного виду виробництва держава може зменшити податки, що сплачуються покупцями, споживачами цієї групи товарів, що приведе до розширення попиту на товар і відповідно до підвищення цін на нього. Так само можна сприяти зниженню цін. Інколи регулювання зводиться до обмеження величини цін на певні групи товарів верхньою межею з метою розширення купівельної спроможності споживачів або нижньою межею з метою стимулювання розвитку виробництва.

Регулювання цін може також виконуватися шляхом затвердження державними органами граничного рівня рентабельності (прибутковості), що більше відповідає тенденціям впливу на ціни в централізованій економіці.

Обмеження за рівнем рентабельності зазвичай вводяться для підприємств-монополістів. В окремих випадках задається допустимий ступінь відхилення реальної ціни від фіксованої, базисної.

Жорсткий вплив державних органів на ціни за допомогою регулювання здійснюється не лише в централізованій, але й у ринковій економіці. Найчастіше в умовах економіки ринкового типу регулювання поширює сферу своєї дії на товари і послуги, що мають життєво важливе значення для держави і суспільства (земля, стратегічна сировина, паливо, енергія, транспорт, споживчі товари першої необхідності).

Договірні ціни – це ціни, величина яких визначена угодою, документально зафіксованим контрактом між продавцями й покупцями.

Вільні ринкові ціни встановлюються без цінового втручання державних органів, формуються під впливом кон'юнктури ринку, законів попиту і пропозиції і мають назву рівноважних цін, тобто таких цін, за яких обсяг попиту дорівнює обсягу пропозиції товарів на ринку. Теоретично ринкові ціни повинні складатися в процесі вільного торгу між покупцями і продавцями. Проте на практиці не вдається уникнути впливу на процес встановлення ринкових цін ряду чинників не лише економічної, але й психологічної природи, пов'язаних з поведінкою, інтересами покупців і продавців. Тому коректно визначити вільні ринкові або рівноважні ціни як ціну, рівну, з одного боку, цінності для споживачів додаткової одиниці блага, і, з іншого – витратам виробництва і продажу додаткової одиниці даного блага для продавця.

Поряд з охарактеризованими вище основними видами цін в економічній практиці застосовується ряд інших груп цін, що виділяються за найрізноманітнішими ознаками.

У економічному аналізі, плануванні й статистиці, а також в дослідно-методичній, поряд з поточними, такими, що діють фактично, використовуються порівнянні ціни. Їх застосування об'єктивно необхідне у зв'язку з природною зміною багатьох цін, процесами інфляції. Для цього ж потрібні реальні ціни, які являють собою ціну в грошовому вимірнику відносно загального рівня цін.

У процесі проектування нових видів виробів та об'єктів для виробництва використовують проектні ціни. З урахуванням їх орієнтовного характеру часто визначається граничний рівень таких нових цін у вигляді лімітних цін.

Для здійснення планово-управлінських робіт використовуються прогнозні й планові ціни.

Також ціни класифікують залежно від території дії. При цьому розрізняють ціни, які є єдиними в державі, і ціни регіональні (зональні, місцеві). Єдині ціни встановлюються тільки на базові види продукції і послуг, при цьому ціни регулюються (фіксуються) державними органами.

Процес формування цін на товари й послуги називається ціноутворенням. Для системи ціноутворення характерні ринкове ціноутворення, яке функціонує на базі взаємодії попиту і пропозиції, та централізоване державне ціноутворення – регулювання цін державними органами. Витратне ціноутворення формується за рахунок складання ціни з витрат виробництва і обігу.

Проблема визначення ціни товару й послуг є актуальною для всіх підприємств. В умовах ринку ціноутворення являє собою процес, на який впливають багато факторів.

На практиці склалася укрупнена класифікація факторів, які впливають на ціну:

- 1) економічні;
- 2) технічні;
- 3) технологічні;
- 4) політичні;
- 5) психологічні.

Ціноутворюючі фактори мають нерівнозначну дію на процес формування цін. Найістотнішими з них є:

- державне регулювання ціноутворення;
- споживачі;
- витрати підприємства;
- конкуренція.

Державне регулювання ціноутворення має важливе значення для формування цін. В основному держава впливає на процес ціноутворення адміністративними заходами: «заморожування» ринкових вільних цін, фіксування монопольних цін, встановлення граничного рівня цін, заборона на демпінг, на недоброякісну цінову рекламу.

Споживачі. Цінові рішення ґрунтуються на аналізі споживчої поведінки, який включає вивчення таких складових: цінової еластичності попиту й сегментації споживачів. Цінова еластичність попиту відбиває реакцію покупців на зміну цін, яка проявляється в зміні обсягу продажів і визначається коефіцієнтом еластичності за формулою:

(1.1)

- де
- зміна обсягу продукції;
 - обсяг продукції:
 - зміна ціни;
 - ціна.

Попит називають еластичним, коли невелика зміна ціни тягне за собою велику зміну обсягу попиту (). Попит нееластичний, якщо зміна ціни не має суттєвого впливу на попит (). Існує також одинична еластичність, коли деяка відносна зміна ціни викликає таку саму відносну зміну попиту ()..

Цінова політика підприємства суттєво залежить від того, на якому типі ринку просувається товар (послуга). Можна виділити чотири типи ринків, у кожному з яких існують свої проблеми у сфері ціноутворення.

Ринок чистої конкуренції складається з безлічі продавців і покупців якого-небудь схожого товару. Окремий покупець або продавець не має особливого впливу на рівень поточних ринкових цін товару. Роль маркетингових досліджень, заходів з розробки товарів, політики цін, реклами, стимулювання збуту та інших обмежена.

Ринок монополістичної конкуренції специфічний і складається з безлічі покупців і продавців, які здійснюють угоди не за єдиною ринковою ціною, а в широкому діапазоні цін. Це пояснюється здатністю продавців запропонувати покупцям різні варіанти товарів, а покупці, розуміючи різницю, готові сплачувати за товар різні ціни.

В умовах олігополії на ринку діє невелика кількість продавців, досить чутливих до політики ціноутворення і маркетингових зусиль один одного. Продавці не можуть суттєво впливати на рівень цін, а новим претендентам досить важко проникнути на цей ринок. Тому в даному випадку конкуренція має переважно неціновий характер, вона базується на залученні покупців не за допомогою зниження ціни, а за рахунок інших факторів: поліпшення якості товарів (послуг), реклами та інше.

У випадку чистої монополії продавець має дуже високий ступінь контролю за ціною. Продавцем може бути як державна, так і приватна регульована або нерегульована монополія. В умовах регульованої монополії держава дозволяє підприємству встановлювати ціни на продукцію з урахуванням деяких обмежень. Нерегульована монополія сама може призначати будь-яку ціну, яку витримає ринок.

Відповідно до діючої в державі економічної системи виокремлюють ціноутворення ринкове та командно-адміністративне.

Ринкове ціноутворення базується на загальних об'єктивних і суб'єктивних законах, що діють у суспільстві. Основними з них є закони вартості, попиту, пропозиції, товарно-грошового обігу, корисності благ. Саме вони визначають особливості ціноутворення й подальшу політику його на підприємстві.

Командно-адміністративне ціноутворення базується переважно на принципі витратного механізму формування ціни й здійснюється державними органами. В основу цього принципу ціноутворення покладено витрати підприємства, пов'язані з виробництвом товару, наданням послуг і встановленням нормативного прибутку, отримання та розподіл якого здебільшого контролюється державою.

Найважливішим елементом методології ціноутворення є принципи ціноутворення (рис. 1.1). У загальному вигляді це постійно діючі положення, що характерні для системи цін і є основою їх створення.

Рисунок 1.1 – Принципи ціноутворення
Джерело: [165] з доробкою автора

Вирізняють такі основні принципи ціноутворення:

- Науковість. Суть принципу полягає в тому, що під час визначення ціни на виріб або послугу потрібно використовувати діючі в суспільстві закони розвитку економіки та особливості їх дії залежно від часу, а також зовнішніх і внутрішніх чинників. Встановленню ціни має передувати глибокий науковий аналіз кон'юнктури ринку та всіх його чинників, чинного законодавства, технології виробництва товару та можливостей її зміни, прогноз зміни рівня цін на сировину, матеріали, напівфабрикати та комплектуючі. Застосування цього принципу передбачає наявність достатньої інформаційної бази, передусім стосовно економічної ситуації, а також зовнішнього та внутрішнього середовища.

- Цільова спрямованість. Реалізація цього принципу передбачає визначення економічних і соціальних проблем, які необхідно розв'язати. Держава загалом окреслює напрямки розвитку й встановлює ціну, яка б стимулювала розвиток підприємств або галузей, що виробляють певний товар. Передусім це стосується

виробництва нової продукції з використанням новітніх технологій, що вкрай потрібні державі на певному етапі. Однак потрібно враховувати, що цільова спрямованість цін змінюється на кожному етапі розвитку економіки.

- Безперервність. Передбачається, що ціна на виріб має визначатися протягом усього періоду його виробництва. Це означає, що на кожному етапі руху товару встановлюється певна ціна. З переходом до наступного етапу постійно вносяться зміни й доповнення з урахуванням особливостей виробництва товару, що в кінцевій ціні має бути враховано. Крім того, цей принцип передбачає можливість виготовлення нових виробів, зняття з виробництва застарілих, удосконалення технологій.

- Єдність процесу ціноутворення. Цей принцип передбачає контроль за ціноутворенням з боку державних органів. В умовах ринкової економіки цей контроль здійснюється насамперед щодо товарів і послуг, які мають соціально-економічне значення для населення й регулюються державою (наприклад, ціни на газ, нафту, окремі види сировини, електроенергію, комунальні послуги тощо).

Вихідні дані для розрахунку собівартості надає бухгалтерський облік.

Нормативне регулювання бухгалтерського обліку передбачає забезпечення всім зацікавленим користувачам відповідного доступу до інформації, яка характеризує фінансовий стан і результати діяльності суб'єктів господарювання.

Суб'єктами нормативного регулювання бухгалтерського обліку були розроблені та впроваджені такі нормативні джерела:

1. Закон України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні» [131].
2. Податковий кодекс України.
3. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 1 «Загальні вимоги до фінансової звітності» [127].
4. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 2 «Баланс» [129].
5. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 3 «Звіт про фінансові результати» [130].
6. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 16 «Витрати» [128].

Організаційно-правовою основою формування витрат підприємства та визначення собівартості продукції (товарів, робіт, послуг) також є такі нормативні документи законодавчої та виконавчої влади держави:

1. Методичні рекомендації з формування собівартості продукції (робіт, послуг) у промисловості [101].
2. Методичні рекомендації з формування собівартості перевезень (робіт, послуг) на транспорті [100].
3. Методичні рекомендації з планування, обліку і калькулювання собівартості продукції (робіт, послуг) сільськогосподарських підприємств [96].
4. Методичні рекомендації з планування, обліку і калькулювання собівартості робіт (послуг) на підприємствах і в організаціях житлово-комунального господарства [97].
5. Методичні рекомендації з формування складу витрат та порядку їх планування в торговельній діяльності [98].

6. Методичні рекомендації з формування собівартості будівельно-монтажних робіт [99].

7. Методичні рекомендації з формування собівартості проектних робіт з урахуванням вимог положень (стандартів) бухгалтерського обліку [102].

Слід зауважити, що в умовах ринкової економіки, що припускає вільне ціноутворення й відсутність держконтролю (крім спеціальних випадків) за рівнем цін і витрат підприємства, єдиної методики калькулювання собівартості продукції (робіт, послуг) бути не може. Тому кожне підприємство з урахуванням власних цілей та інтересів повинно самостійно визначати правила калькулювання. Причому дані про планову та фактичну собівартість продукції, за винятком тих, які повинні бути розкриті у фінансовій звітності, можуть розглядатися як комерційна таємниця підприємства.

1.3 Ціноутворення на залізничному транспорті

Залізничний транспорт в Україні відіграє провідну роль в підвищенні мобільності населення шляхом забезпечення потреб населення України в пасажирських перевезеннях, є важливим фактором соціально-економічного розвитку держави й посилення її зовнішньоекономічних зв'язків. Пасажирські перевезення є одним з базових елементів таких важливих сфер державного впливу, як:

- соціальної – задовольняючи потреби населення в перевезеннях;
- територіальної – як містоутворюючий у багатьох містах і населених пунктах;
- зовнішньоекономічної – як важливе джерело міжнародних транспортних зв'язків для вирішення багатьох економічних проблем.

Незважаючи на зниження рухливості населення починаючи з 1993 року і як наслідок спад обсягів пасажирських перевезень, залізничний транспорт України залишається основним видом транспорту, що забезпечує задоволення потреб населення в перевезеннях,

Проблеми ціноутворення на залізничному транспорті привертають увагу багатьох дослідників. Серед питань, які висвітлено в роботах науковців, можна виділити такі: розрахунок собівартості перевезень; розподіл витрат на постійні й змінні, залежні й незалежні від обсягів перевезень; визначення тарифів і дослідження факторів, що впливають на тарифи залізничного транспорту, та інші.

Слід зауважити, що у працях із вивчення собівартості перевезень у дореволюційний період в Росії, незважаючи на окремі дуже цінні дослідження, не було створено прийнятного для практики методу розрахунку собівартості перевезень у разі змін умов роботи залізниць. Це завдання було вирішено радянськими дослідниками.

Наукові праці, присвячені аналізу собівартості залізничних перевезень, почали виконувати в СРСР з самого початку періоду відбудови – з 1921-1922 рр. При цьому завданням було не лише дослідження собівартості перевезень за звітні роки, але й оцінка заходів, призначених для зниження собівартості на майбутній період.

У роботах радянських вчених за наступні 30-35 років, присвячених дослідженню економіки господарства залізниць, досить детально висвітлено залежність витрат залізниць від якісних показників експлуатації.

У 1927 році Е. В. Михальцевим був виданий підручник «Издержки железнодорожной перевозки» [72], потім двохтомний збірник «Себестоимость перевозочных операций на железных дорогах» [142].

До цих видань входили роботи А. С. Чудова, І. І. Васильєва, А. М. Бабичкова, П. Я. Гордієнка, та інших дослідників. Ці та пізніші публікації названих вчених, а також В. Н. Орлова, А. Е. Гібшмана, М. М. Протодьянова, Б. М. Максимовича, К. Н. Кашкіна, В. Е. Баума, А. П. Александрова та інших детально висвітлили питання, пов'язані із собівартістю перевезень.

Проведена реструктуризація залізничного транспорту після Великої Вітчизняної війни висунула ряд нових завдань для вивчення економічної сторони технічних заходів.

Як раніше було зазначено, особливістю радянських дослідників було те, що як головне завдання ставилося не тільки визначення собівартості перевезень за звітні роки, скільки вивчення впливу на собівартість експлуатаційних факторів. Це дозволяло оцінити ступінь зниження собівартості перевезень у майбутньому.

У своїй роботі [142] Є. В. Михальцев розглядає вплив на собівартість перевезень народногосподарських, будівельних, тягових та експлуатаційних характеристик роботи залізниць з метою виявлення резервів залізничних підприємств для скорочення собівартості перевезень. У цій праці наводиться аналіз залежності собівартості залізничних перевезень від якості роботи залізниць. Також пропонуються методи розрахунку собівартості й оцінки ефективності нових технологій та новітніх прийомів роботи.

Складність перевізного процесу на залізничному транспорті та необхідність застосування численних характеристик для аналізу ефективності кожної частини перевізного процесу, надають величині собівартості пасажирських перевезень як комплексному показнику особливо важливого значення.

Собівартість перевезень (робіт, послуг) являє собою виражені в грошовій формі поточні витрати транспортних підприємств, безпосередньо пов'язані з підготовкою та здійсненням процесу перевезень вантажів і пасажирів, а також виконанням робіт і послуг, що забезпечують перевезення [142].

Залізничні витрати змінюються залежно від зростання обсягів перевезень та якісних характеристик експлуатаційної роботи. У період, що передувє Великій Жовтневої революції, намагання окремих дослідників установити залежність витрат від характеру робіт залізниць не призвели до створення теорії, яка дозволяла б правильно та просто вести розрахунки залізниць на перспективу при зміні умов та характеру роботи. Причиною цього стало те, що не вдалося повністю вивчити природу залізничних витрат та характер закономірностей, яким вони підпорядковуються у разі зміни умов та характеру роботи залізниць.

І лише в радянські часи завдяки марксистському методу досліджень достатньо повно вивчена природа залізничних витрат та науково обґрунтована система залежностей витрат від найголовніших їх характеристик.

У 1905 році А. Васютинський вивів формулу залізничних витрат, при чому йому вдалося розкласти витрати на ряд груп, у які увійшла група витрат, що залежать від довжини залізниці, тобто незалежних від руху.

Спеціальний аналіз незалежних та залежних від руху витрат виконав А. Н. Фролов (1908 р.). За його першими висновками витрати, що не залежать від руху, склали 14 %. У період 1907–1908 років питанням залежності витрат від руху займався В. В. Салов. За його визначенням величина витрат, що не залежать від руху, приблизно становить 26 %.

У радянські часи аналіз витрат, що не залежать від руху, статистичним методом був виконаний Є. В. Михальцевим, математичним способом – Е. Раабеном [142]. А. С. Чудов у своїй роботі [77] шляхом використання математичного способу визначив залежність витрат від розмірів руху за ряд років для великих залізниць дореволюційного періоду.

Для капіталістичних умов господарювання проблема залежності витрат від розмірів руху також становила великий інтерес, особливо в цілях тарифної політики. Тому іноземні дослідники в період після Першої світової війни знову почали займатися цією проблемою. Ще Риплей [77], відносячи 55 % до постійних витрат, зауважив, що ця величина справедлива тільки для відносно коротких періодів, і в умовах появи нових поїздів витрати на перевезення швидко зростають за рахунок їх змінної частки. Кларк [142] прямо пов'язує ступінь зміни витрат з часом та стверджує, що протягом дуже короткого періоду (менше місяця) всі витрати постійні, і навпаки, на період більше, ніж рік, усі витрати змінні.

Успіхи радянських вчених у створенні методу розв'язання задач із визначення собівартості перевезень значною мірою зумовлювалися тим, що вони для встановлення зв'язків витрат і плану роботи залізниць обрали науковий підхід, суть якого полягає в пов'язуванні витрат з кількісними вимірниками роботи залізниць за заданого обсягу перевезень.

У встановлення зв'язку витрат залізниць з вимірниками значний внесок зробили такі вчені, як В. Н. Орлов, А. С. Чудов, Е. В. Раабен, Б. М. Максимович, Н. І. Сілаєв. Вони проаналізували складові витрат за окремими статтями плану витрат та вказали вимірники, що впливають на витрати.

У роботі Н. І. Сілаєва [77] як вимірник по всьому технічному штату станцій рекомендується кількість поїздів, що нанесені на графіки, з урахуванням пробігу одиночних паровозів. Цей вимірник дійсно правильно відображає залежність витрат від обсягів роботи за минулі роки.

Зацікавленість у розрахунках собівартості поновилась у Росії в період 1908 – 1910 рр., коли фінансовий стан залізниць був складним та необхідні були способи скорочення собівартості перевезень.

У цей період способи розв'язання задач з визначення собівартості, що застосовувалися на практиці, базувалися на використанні цифрових даних та вимірників, з якими вони пов'язувались у звіті, а ряд витрат, що не залежать від розміру руху, залишалися без змін. Вимірники, що застосовувались у статистиці та бухгалтерії, обмежувалися «осе-верстами», «поїздо-верстами», «паровозо-верстами», «пудо-верстами» брутто з розрахунком цих вимірників за видами руху – пасажирського та вантажного, і, крім того, «пудо-верстами», «пасажиро-

верстами». Розрахунок витрат здійснювався за статтями витрат кошторису або звіту, при чому деякі статті, особливо за накладними витратами, об'єднувалися для скорочення арифметичних дій.

Коли в СРСР було розпочато дослідження собівартості перевезень, то в першу чергу було приділено увагу розробці методології розрахунку витрат на основі вивчення їх природи та особливостей. Був створений простий та зручний прийом розрахунку витрат, у результаті чого необхідність у використанні методу безпосереднього розрахунку відпала, хоча сьогодні цей метод іноді використовується [76].

На вітчизняних залізницях у дореволюційний період розподіл витрат між родами руху здійснювався з 1896 року, після того, як було прийнято рішення проаналізувати собівартість перевезень у зв'язку з переглядом тарифів на хлібні вантажі. Але методи були недостатньо точними.

У 1930 році було змінено залізничну звітність, і метод обліку собівартості був перебудований. При чому техніка розподілу витрат була різко спрощена. У наступні роки (1931–1932 рр.) паралельно зі зміною звітності змінювався порядок розподілу витрат між родами перевезень.

У 1928-1929 рр. під керівництвом Є. В. Михальцева була організована велика робота зі створення методу визначення собівартості перевезень, причому було поставлено завдання розробити прийоми, котрі забезпечували б можливість не лише фінансового, а й виробничого аналізу роботи залізниці. Такий метод було розроблено, але реалізовано на практиці лише частково, оскільки ця методика є досить складною.

У роботах з уточнення методу визначення собівартості перевезень провідне місце посідають дослідження А. С. Чудова, за участі якого розроблена й нині діюча система визначення собівартості перевезень на основі плану витрат за формою 1955 року.

Величині витрат на перевезення пасажирів у різних типах поїздів та вагонів були присвячені дослідження П. Я. Гордієнка (початок 30-х років), та пізніше співробітників Всесоюзного науково-дослідного інституту залізничного транспорту Н. П. Корнілова, Т. В. Єлисеєва і М. Г. Ахшарумової (1952 р.).

О. І. Журавель у своїй дисертаційній роботі [161] досліджує питання щодо визначення собівартості залізничних перевезень за видами тяги (окремо при паровій, електричній і тепловозній). Автор пропонує власну методику калькулювання собівартості перевезень за видами тяги. Суть пропонованої методики така: калькулювання собівартості перевезень за видами тяги виконується після розподілу експлуатаційних витрат на вантажні та пасажирські перевезення. Ці витрати розподіляються таким чином: частина витрат – безпосередньо на визначений вид тяги; частина витрат, віднесених на перевезення вантажів і пасажирів, – за видами тяги пропорційно відповідним вимірникам; частина витрат – пропорційно раніше розподіленим витратам; амортизаційні відрахування розподіляються за видами тяги за спеціальним розрахунком. У своїй методиці визначення собівартості автор наполягає на застосуванні коефіцієнтів повної собівартості перевезень, диференційованих за різними видами тяги.

А. М. Шульга та Н. Г. Смахова [140] розглянули методи визначення собівартості залізничних перевезень та застосування їх під час розв'язання техніко-економічних задач. Також наведена калькуляція для лінійних підприємств, відділень та залізниць, викладена методика аналізу собівартості в разі зміни обсягу, якості роботи та умов експлуатації.

А. П. Абрамов займався питанням розподілу витрат. Виконавши постатейний аналіз витрат, він дійшов висновку, що безпосередньо на перевезення в дальньому сполученні слід віднести витрати з приймання й видачі багажу, супроводження, деповського ремонту, амортизації багажних вагонів, відрахувань у резерв на створення ремонтного фонду по цих вагонах, а також витрати, пов'язані з роботою та послугами іноземних залізниць з перевезень пасажирів.

А. П. Абрамов у своїй роботі [76] довів правомірність віднесення на пасажирські перевезення дальнього сполучення всіх витрат за статтею «Обслуговування вагонів у пасажирських поїздах», яка включає оплату праці начальника поїзда та провідників, поїзних електромонтерів, робітників з ремонту інвентарю поїзних бригад, витрати на паливо, що подається у вагони на шляху прямування, плату за користування постільними речами і білизною та інші витрати з обслуговування пасажирських вагонів, що прямують в основному в дальньому сполученні.

У своїй дисертаційній роботі [106] В. В. Мишанін займався проблемою удосконалення розрахунків експлуатаційних витрат і собівартості перевезень у сучасних умовах. Автор довів неправомірність застосування середніх по мережі витратних ставок для залізниць, а також середніх по залізницях та середніх по відділеннях витратних ставок для різних ділянок та напрямків. Встановив частки залежних від роботи витрат за статтями, розраховував коефіцієнти зміни собівартості пасажирських перевезень залежно від окремих факторів, що впливають на собівартість.

У процесі аналізу наукових праць ми дійшли висновку, що дослідники користувалися різними методами розрахунку й аналізу собівартості, але всі вони спираються на загальну методологічну основу, різниця – лише у технічних прийомах.

Л. А. Мазо описав доцільність двоканального розподілу загальних витрат на вантажні та пасажирські перевезення по кожному господарству. Він вважає, що з використанням структури цих витрат по кожному господарству з'явиться можливість звести їх до двох груп: залежні від основних постатейних витрат на оплату праці й окремо витрати на техобслуговування, поточний ремонт, відрахування на капітальний ремонт та амортизацію. А для спрощення розрахункової роботи автор пропонує в розрахунках виділяти тільки ту частину витрат, що припадає на один рід руху – на пасажирський, а те, що залишається – на вантажні перевезення.

У 2003 році в посібнику для ВНЗ залізничного транспорту [141] Н. Г. Смаховою та А. І. Купоровим розглянуто особливості планування та обліку витрат залізниць, лінійних підприємств, принципи та значення організації управлінського обліку, наведена калькуляція собівартості перевезень за видами

діяльності. Також, описано методи визначення собівартості перевезень у конкретних умовах – за типами вагонів, категоріями поїздів, родами вантажів, напрямками перевезень, операціями перевізного процесу. Авторами книги викладена методика визначення собівартості перевезень, окремих видів робіт та послуг, наведено склад та частку залежних витрат залізниць за окремими статтями, видами продукції, галузями господарства та окремими групами витрат.

П. В. Самарцев доводить, що внаслідок структурної реформи, яка впроваджується на залізничному транспорті, суттєво підвищується значення розрахунків собівартості пасажирських перевезень. На російських залізницях створення дирекції з обслуговування пасажирів дальнього та приміського сполучення спричинило зміну умов функціонування залізничного транспорту. Тому автор вважає доцільним розтлумачити нову схему обліку витрат за окремими статтями. П. В. Самарцев зазначає, що в нових умовах витрати підрозділів пасажирського комплексу складають загальну суму витрат дирекцій і належать до прямих витрат пасажирських перевезень, а всі інші витрати є витратами інфраструктури. Автор підкреслює, що на сьогоднішній день вкрай важливим є розробка та впровадження нових методів визначення собівартості пасажирських перевезень, враховуючи нову схему обліку витрат.

М. В. Андрєєва вважає, що залізницям бракує сучасної методики розрахунку собівартості як бази визначення рівня тарифів. На думку автора, неабияку актуальність сьогодні має обґрунтований розподіл витрат та розрахунок собівартості, оскільки головним недоліком офіційної калькуляції є розрахунок лише середнього рівня собівартості перевезень за видами перевезень. Тому, дослідниця пропонує власну методику визначення собівартості пасажирських перевезень у тарифних цілях, в основу якої покладено принцип логічного обґрунтування розподілу витрат. На думку Мар'яни Вікторівни, основна перевага її методу полягає в економічному обґрунтуванні рівнів собівартості, які є базою встановлення тарифних плат. Також, у своїй дисертаційній роботі автор запропонувала механізм розподілу витрат на залежні та незалежні від обсягу перевезень частини з метою розрахунку собівартості в різних поїздах і вагонах за групами залежних витрат [89].

В. І. Пасічник вважає, що досить актуальним на сьогоднішній день є застосування нових підходів до визначення собівартості пасажирських перевезень, оскільки в сучасних умовах використовувати загальновизнані методи розрахунку й аналізу експлуатаційних витрат і собівартість перевезень не доцільно. Автор пропонує удосконалену схему розрахунку одиничних витратних ставок з використанням повних витрат до кожної статті номенклатури, у якій враховуються витрати за окремими статтями з прив'язкою до конкретних вимірників [95].

В. І. Пасічник наполягає на використанні нових вимірників для розподілу загальногосподарських витрат. Так, у методиці розрахунку одиничних витратних ставок автор пропонує замість заробітної плати як елемента витрат, що використовується для розподілу загальногосподарських витрат, використовувати новий показник, який визначає частку загальних для всіх галузей господарства витрат у сумі основних витрат у кожній одиничній витратній ставці. Таке рішення

пояснюється тим, що заробітна плата у період інфляційних процесів утратила свою визначальну властивість. Усі ці пропозиції було розкрито приблизно у 100 наукових публікаціях, автором чи співавтором яких він є.

Так, у співавторстві з М. В. Макаренко та Н. С. Соколовською було науково обґрунтовано нові вимірники для розподілу витрат основної діяльності залізниць за видами перевезень. Разом з Г. Д. Ейтутісом В. І. Пасічник обґрунтував коефіцієнти, які враховують вплив ринкових відносин на величину собівартості перевезень. Також В. І. Пасічник у співавторстві з Н. С. Соколовською створили методику розрахунку й залежності собівартості від показників використання рухомого складу залізниць [95].

Н. А. Лихо у своїх роботах дослідив зв'язки між окремими витратами по пасажирських перевезеннях та експлуатаційною роботою, які властиві пасажирським перевезенням, і дійшов висновку, що у витратах та у собівартості пасажирських перевезень доцільно виокремити вокзальну складову. На думку автора, це надасть змогу удосконалити методику визначення собівартості перевезень пасажирів на залізничному транспорті [107].

Проаналізувавши методи визначення собівартості пасажирських залізничних перевезень, які було розроблено вченими ще за радянських часів, автор вважає, що застосування методу укрупнених витратних ставок, який був запропонований російським вченим А. В. Крейніним у пострадянський період, дозволить виокремити вокзальну складову. Інші методи, на думку автора, не дають змоги виділити витрати кожного структурного підрозділу залізничного транспорту, у майбутньому – потенційно можливого суб'єкта підприємницької діяльності, який забезпечує перевезення пасажирів.

Цей науковий підхід щодо визначення собівартості залізничних пасажирських перевезень набув продовження в працях Н. М. Колесникової. У докторській дисертації [108] вона розробила методологічні підходи та методичні рекомендації щодо визначення собівартості інтегрованих залізничних перевезень з виокремленням витрат кожного учасника перевезення. Методологія визначення цієї собівартості ґрунтується на структурних та майнових змінах у галузі, викликаних фінансовим виокремленням інфраструктури, розвитком конкуренції у сфері експлуатації, необхідністю врахування економічних потреб і інтересів користувачів і учасників перевезень. Вона вважає за необхідне в структурі собівартості інтегрованого залізничного перевезення за початково-кінцевою і рухомою операціями виокремлювати інфраструктурну, вагонну, локомотивні (магістральну та маневрову) складові, що відбиває еволюційний характер відносин економічної власності та сприяє розвитку продуктивних сил на залізничному транспорті.

У свою чергу, О. Позднякова зазначає, що, незважаючи на ефективність запропонованої Н. М. Колесниковою методики визначення собівартості пасажирських перевезень, яка дозволяє встановити частки витрат всіх можливих учасників процесу перевезень і розрахувати фактичну собівартість пасажирського перевезення у конкретному вагоні, на сьогоднішній день немає методичних підходів до визначення нормативної собівартості. Тобто немає можливості визначити пронормовану за кожним елементом витрат собівартість перевезення

конкретного пасажирів у визначеному поїзді на конкретну відстань. Автор користується такими поняттями, як базова та ймовірна складові собівартості перевезень пасажирів. О. Позднякова впевнена, що всі базові витрати можна пронормувати, а ймовірну складову – розподілити між елементами витрат, величину яких слід визначати як математичне сподівання [112].

Дисертаційна робота Грозової О.В. присвячена питанням підвищення економічної ефективності залізничних пасажирських перевезень на основі розвитку сфери додаткових послуг. Дослідниця пропонує методологічний підхід до формування структури комерційних підрозділів на підприємствах промисловості і транспорту, що відрізняється від відомих використанням узагальненої матриці, яка забезпечує раціональне формування їх функцій і напрямків діяльності; розробляє методики, математичні моделі для проведення досліджень послуг; виконає математичне моделювання кривих розрахункових життєвих циклів додаткових послуг у системі пасажирських перевезень і прогнозування їхнього розвитку [35].

Багато уваги приділяється питанням визначення собівартості й ціноутворення в наукових працях Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна [67, 68, 69, 70].

Висновки до розділу 1

Виконані дослідження теоретичних питань ціноутворення на додаткові послуги залізничних вокзалів дозволили зробити такі висновки:

1. За різними аспектами аналізу собівартості перевезень і управління витратами (у т.ч. і у тарифних цілях), а також проблемами ціноутворення на залізничному транспорті опубліковані в різні періоди в монографіях, наукових працях, підручниках і статтях матеріали І. В. Белова, М. Н. Біленького, Г. А. Васильєвої, А. Є.Гібшмана, М. В. Гненного, В. А. Дмитрієва, А. Н. Єфанова, Т. В. Єлисєєвої, О. І. Журавля, А. Г. Захарова, М. В. Макаренка, М. Є.Мандрикова, Н. І. Мезенєва, Н. Г. Смехової, В. М. Соболева та багатьох інших авторів. Дослідженню проблеми ціноутворення на транспортні послуги присвячені роботи вчених В. Л. Диканя, В. М. Запери, Н. М. Колесникової, А. В.Крейніна, В. К. Мироненка, В. І. Пасічника та ін.

2. Аналіз дисертаційних робіт, присвячених обліку й прогнозуванню витрат, показав, що в основному в них розглядаються питання управління витратами, аналізу витрат діяльності. Багато авторів, наукові інтереси яких пов'язані з питаннями тарифоутворення, собівартості послуг залізничного транспорту, спрямовують свої дослідження на розробку 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, а також розв'язання проблем визначення тарифів на пасажирські перевезення.

3. Питання удосконалення ціноутворення на додаткові послуги пасажирського залізничного транспорту недостатньо досліджені в працях

вітчизняних і російських науковців. В умовах реформування галузі ця проблема виступає на перший план, що створює передумови для пошуку шляхів удосконалення теоретико-методичного підходу до ціноутворення на додаткові послуги вокзалів в умовах реформування галузі.

РОЗДІЛ 2

ДОСЛІДЖЕННЯ ЦІНОУТВОРЕННЯ НА ДОДАТКОВІ ПОСЛУГИ, ЩО НАДАЮТЬСЯ ПАСАЖИРАМ НА ВОКЗАЛАХ

2.1 Обґрунтування вибору методу дослідження

Виконаний аналіз наукових праць і нормативних документів з проблеми ціноутворення на додаткові послуги залізничного транспорту, що надаються пасажиром на вокзалах, показав, що це питання в сучасних умовах не має достатнього теоретичного й економічного обґрунтування. У зв'язку з цим основною метою дослідження в другому розділі є розробка методики виконання дослідження, спрямованого на удосконалення ціноутворення на додаткові послуги пасажирського господарства залізничного транспорту України, та визначення наукового підходу до вирішення цього завдання.

Процес ціноутворення є складною системою, тому для дослідження його функціонування використовується системний підхід [152].

Процес ціноутворення складається з двох частин:

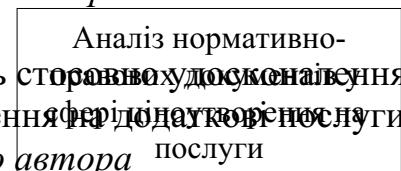
- 1) зовнішнє середовище, яке включає вхід–вихід системи, зв'язок із зовнішнім середовищем і зворотний зв'язок (рис. 2.1);
- 2) внутрішня структура, яка включає процес розрахунку ціни на додаткові послуги вокзалів і прийняття управлінського рішення (рис. 2.2).

Вибір методологічного підходу до ціноутворення на додаткові послуги залізничного транспорту є управлінським рішенням, для прийняття якого можна використовувати кілька підходів, серед яких слід виділити ситуаційний (варіантний). Його застосування для вирішення проблеми удосконалення методологічного підходу до ціноутворення на додаткові послуги вокзалів потребує виконання досліджень за методом прийняття рішень, який передбачає послідовність, зображену на рис. 2.3.

Рисунок 2.1 – Система ціноутворення на додаткові послуги як процес
Джерело: [152] з доробкою автора

Рисунок 2.2 – Внутрішня структура системи ціноутворення
Джерело: [152] з доробкою автора

Рисунок 2.3 – Послідовність виконання досліджень з метою удосконалення теоретико-методологічного підходу до ціноутворення на додаткові послуги вокзалів
Джерело: [152] з доробкою автора



Для коректного встановлення діагнозу проблеми визначення цін на додаткові послуги, що надаються пасажиром на вокзалах залізниць України, необхідно дослідити такі питання:

1. Аналіз діяльності пасажирського господарства залізниць України, обсягів перевезень пасажирів, фінансових результатів діяльності у сфері пасажирських перевезень, частки доходів від підсобно-допоміжної діяльності в

структурі доходів пасажирського господарства.

2. Аналіз обсягів ринку додаткових послуг, що надаються пасажиром на вокзалах, і перспектив його розвитку.

3. Аналіз нормативно-правових документів, які регламентують ціноутворення на підприємствах України.

4. Аналіз існуючих підходів до складання калькуляцій на додаткові послуги, що надаються пасажиром на вокзалах.

Під час виконання досліджень необхідно враховувати, що Україна почала реформувати залізничну галузь з метою підвищення ефективності її роботи та інтеграції до євразійського транспортного простору.

Для нормального функціонування пасажирських компаній поступово необхідно ліквідувати частково або повністю їх збитковість. Одним із варіантів підвищення рентабельності пасажирських перевезень є правильне визначення тарифів та цін. Зараз на залізничному транспорті відсутня методика, яка б регламентувала складання калькуляцій на додаткові послуги, що надаються пасажиром на вокзалах.

Тому для вирішення цієї проблеми необхідно:

1. Дослідити основні фактори, що впливають на процес ціноутворення на додаткові послуги, що надаються пасажиром на вокзалах.

2. Розробити принципи ціноутворення на додаткові послуги, що надаються пасажиром.

3. Розробити теоретико-методологічний підхід до ціноутворення на додаткові послуги, що надаються пасажиром на вокзалах.

4. Обґрунтувати доцільність впровадження нового теоретико-методологічного підходу до ціноутворення на додаткові послуги, що надаються пасажиром на вокзалах.

Для дослідження обсягів і результатів діяльності залізничного транспорту у сфері пасажирських перевезень й надання додаткових послуг пасажиром на вокзалах застосовано такі методи аналізу, як метод порівняння, індексний метод, метод зведення і групування, метод абсолютних і відносних величин, метод середніх величин, графічний метод, метод суцільних і вибірових величин, метод деталізації та узагальнення, що дозволяють виявити тенденції розвитку пасажирського господарства залізниць, фактори впливу на результати фінансово-господарської діяльності підприємств залізничного транспорту.

2.2 Принципи реформування пасажирського господарства залізничного транспорту

Залізничний транспорт є однією з базових галузей економіки України, забезпечує потреби населення та економіки в перевезеннях. Ефективна діяльність залізничного транспорту як основи транспортної системи країни сприяє нормальному функціонуванню всіх галузей суспільного виробництва. Його питома вага в загальному вантажообігу всіх видів транспорту (без урахування трубопровідного) становить 82,7 % та в загальному пасажирообороті – 42,5 % [59].

Українські залізниці займають одне з провідних місць у транспортній системі Європи. Їх вантажообіг становить 200 млрд тонно-кілометрів,

пасажиरोоборот – близько 50 млрд пасажиро-кілометрів на рік. Протяжність експлуатаційної мережі залізничних колій – 21,7 тисяч кілометрів.

До складу залізничного транспорту входять 159 підприємств і організацій – юридичних осіб, серед них 6 залізниць, 106 медичних закладів, підприємства торгівлі, побуту, громадського харчування тощо. Загальна чисельність працюючих на залізничному транспорті – понад 400 тисяч чоловік.

Сьогодні тривала економічна криза, яка спричинила різкий спад ВВП через розрив економічних зв'язків між країнами СНД та в рамках СЕВ, найбільш згубно вплинула на транспортний сектор економіки України. Обсяги перевезень скоротились в 3,4 разу, пасажирів – у 1,82 разу, викликавши подальші негативні наслідки [59].

Світовий досвід показує, що використання жорстких засобів державного регулювання повинно супроводжуватись активною участю держави у фінансуванні та розвитку залізниць. У більшості розвинених країн навіть при більш високому, ніж в Україні, рівні залізничних тарифів, участь державних бюджетів у покритті витрат інфраструктури складає до 40 і більше відсотків.

В Україні за останні роки склалася тенденція, коли державою не виконується вимога статей 9 та 10 Закону України «Про залізничний транспорт» стосовно встановлення Кабінетом Міністрів України щорічно для Укрзалізниці державного замовлення щодо перевезення пасажирів і вантажів, введення нових потужностей, модернізації технічних засобів, порядку і розмірів виділення необхідних для цих потреб коштів з державного бюджету України.

Необхідність утримання розгалуженої інфраструктури, виконання покладеного державою соціального навантаження на фоні скорочення доходів від перевезень та жорсткої тарифної політики призвело до різкого старіння основних фондів галузі і як наслідок – скорочення перевізних можливостей.

Вантажні перевезення є рентабельним видом діяльності залізниць, але через збитковість пасажирських перевезень рентабельність перевезень у цілому невисока. Тільки за 2009 рік збитки від перевезень пасажирів у дальньому сполученні склали 2609,9 млн грн [6].

З 1992 року потреби залізничного транспорту в інвестиціях задовольнялися лише на 25–30 відсотків, унаслідок чого порушені принципи відтворення основних виробничих фондів: їх знос перевищив 80 відсотків (активної частини – до 84,4 %), що загрожує втратою технологічної стійкості галузі.

Світова фінансово-економічна криза 2008-2009 років виявила істотні недоліки в системі управління залізничним транспортом України, серед яких:

1) невідповідність існуючого правового статусу Державної адміністрації залізничного транспорту конституційним нормам щодо системи органів виконавчої влади в Україні, що, крім того, суттєво знижує можливості господарської діяльності Укрзалізниці в ринкових умовах;

2) неповне врахування специфіки залізничного транспорту в загальноекономічній нормативно-правовій базі. Територіальна віддаленість від центрів управління, незавершеність виробничого циклу підрозділів, пов'язаність єдиною технологією, наявність спільних для всього комплексу

виробничих фондів є тими особливостями діяльності залізничного транспорту, які повинні враховуватись міжвідомчими органами управління в ході ухвалення рішень з економічних проблем, формування раціональної організаційної структури, системи економічних відносин, вибору правового статусу структурних підрозділів.

Для підвищення ефективності функціонування й прискорення розвитку галузі, задоволення зростаючих потреб національної економіки й населення в перевезеннях, підвищення якості транспортних послуг та зменшення транспортної складової у вартості товарів і послуг розроблено Державну програму реформування залізничного транспорту на 2010 – 2015 роки [47].

Основними завданнями реформування залізничного транспорту є:

- удосконалення нормативно-правової бази, необхідної для реформування залізничного транспорту;
- розмежування господарських функцій і функцій державного управління;
- формування структури управління за видами діяльності;
- створення сприятливих умов для залучення інвестицій, необхідних для оновлення й модернізації виробничо-технічної бази залізниць;
- утворення суб'єкта господарювання на базі залізниць, підприємств, установ та організацій залізничного транспорту;
- створення умов для розвитку конкуренції;
- удосконалення системи регулювання тарифів на послуги залізничного транспорту [47].

Поставлені завдання реформування можуть вирішуватися шляхом створення єдиного суб'єкта господарювання різних організаційно-правових форм, які визначені чинним законодавством. Варіантами організаційно-правової форми єдиного суб'єкта господарювання є:

- 1) створення єдиного державного підприємства на базі залізниць та державних підприємств залізничного транспорту;
- 2) створення асоціацій на базі залізниць і державних підприємств;
- 3) створення корпорації на базі залізниць і державних підприємств;
- 4) створення концерну на базі залізниць і державних підприємств;
- 5) створення холдингової компанії;
- 6) створення державного акціонерного товариства.

За результатами порівняльного аналізу передбачених законодавством організаційно-правових форм господарювання, виконаного науковцями і фахівцями залізничного транспорту, можна зробити висновок, що найбільш прийнятною формою організації діяльності підприємств залізничного транспорту є корпоративна зі створенням на базі майна Укрзалізниці, залізниць та підприємств галузі державного акціонерного товариства, 100 відсотків акцій якого належатимуть державі. Такий спосіб забезпечує вимоги щодо жорсткого централізованого управління виробничо-технологічним комплексом залізничного транспорту і функціонування ринкового механізму господарювання.

Очікуваними результатами впровадження Програми реформування залізничного транспорту є реформування залізничного транспорту і забезпечення його подальшого розвитку, підвищення ефективності

функціонування галузі; прискорення розвитку конкуренції на ринку залізничних перевезень, утворення нових підприємств різних форм власності, що здійснюватимуть вантажні та пасажирські перевезення; підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту на внутрішньому й зовнішньому ринках транспортних послуг; підвищення інвестиційної привабливості галузі; вирішення питання щодо надання державної підтримки в закупівлі рухомого складу, будівництві об'єктів залізничного транспорту, що мають соціальне значення, та компенсації збитків, пов'язаних з пільговими перевезеннями пасажирів; задоволення потреб національної економіки й населення в перевезеннях; підвищення рівня використання транзитного потенціалу України; прискорення інтеграції залізничного транспорту України до європейської та світової транспортної систем; підвищення безпеки перевезень [47].

Одним з головних залишається питання адаптації законодавства України, що стосується діяльності залізничного транспорту, до законодавства Європейського союзу, а саме реструктуризація Укрзалізниці, зокрема розмежування функцій державного й господарського управління залізничним транспортом, незалежності органу розслідування від органу безпеки та інших органів, створення умов для недискримінаційного доступу користувачів до інфраструктури, а також оцінка та врахування можливого впливу на навколишнє середовище від експлуатації залізничного транспорту та встановлення компенсаційних схем за заподіяння шкоди навколишньому середовищу, конструювання колій для високошвидкісних поїздів тощо.

Згідно з планом заходів з виконання у 2009 році Загальнодержавної програми адаптації законодавства України до законодавства Європейського союзу (далі — Програма), затвердженої Законом України від 18 березня 2004 р. № 1629—IV, прийнято розпорядження Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1555 «Про схвалення Стратегії розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року» [134].

У Національному плані дій на 2011 рік щодо впровадження Програми економічних реформ на 2010–2014 роки «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава», затвердженому Указом Президента України від 27.04.2011 р. № 504/2011, визначені напрямки щодо розвитку транспортної інфраструктури, такі як: збільшення обсягів фінансування розвитку транспортної інфраструктури; поліпшення управління залізничним транспортом; підвищення рівня відповідальності місцевої влади за інфраструктуру місцевого значення; підвищення інвестиційної привабливості галузі та якості послуг. Завданнями Національного плану дій у сфері залізничного транспорту є розмежування функцій державного і господарського управління на залізничному транспорті та в Укрзалізниці, реформування системи тарифоутворення та інші. Серед заходів, спрямованих на реалізацію завдань Президента України, необхідно виділити вдосконалення законодавчого регулювання діяльності залізничного транспорту шляхом внесення змін до Закону України «Про залізничний транспорт», розроблення змін до Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010–2015 роки з урахуванням сучасного стану галузі, розроблення нормативно-правових актів

про утворення органу державного управління на залізничному транспорті, про утворення господарського суб'єкта на залізничному транспорті. У процесі реформування системи тарифоутворення передбачається розроблення методик регулювання тарифів на перевезення вантажів та пасажирів [109].

2.3 Аналіз діяльності пасажирського залізничного транспорту

2.3.1 Аналіз показників пасажирських перевезень

Пасажирське господарство Укрзалізниці надає пасажирам та клієнтам два види послуг:

- основна послуга – є безпосереднє переміщення пасажирів, багажу та вантажобагажу з пункту відправлення в пункт призначення з використанням технічних і експлуатаційних засобів;
- додаткова послуга – характеризується сукупністю операцій, які надаються до, одночасно та після виконання основної послуги, що пов'язана з перевезенням пасажирів, багажу та вантажобагажу. Додатковими послугами останнім часом стали користуватися звичайні громадяни, які не є пасажиром залізниць [85].

Аналіз динаміки і структури пасажирських перевезень за 2010 рік за видами транспорту (табл. 2.1) дає можливість виявити зміни питомої ваги кожного з них на ринку пасажирських перевезень та є базовим матеріалом для визначення тенденцій і прогнозних рівнів обсягу перевезень і пасажирообороту. У результаті економіко-статистичних досліджень визначається сегмент залізничного транспорту на ринку пасажирських перевезень та заходи щодо підвищення його конкурентоспроможності й подальшого розвитку пасажирського комплексу залізничного транспорту.

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 за даними Державної служби статистики України становить 38,6 % (див. табл. 2.1). Залізничний транспорт демонструє позитивну динаміку зростання кількості перевезених пасажирів (+0,2 % порівняно з 2009 роком) та пасажирообороту (+3,5 % порівняно з 2009 роком). Більш швидкими темпами зростають обсяги перевезення авіаційним транспортом, але питома вага його у загальному пасажирообороті країни незначна.

Таблиця 2.1 – Пасажирські перевезення за 2010 рік

Джерело: [174] з доробкою автора

Вид транспорту	Кількість перевезених пасажирів		Пасажирооборот	
	млн	у % до 2009 р.	млн пас.-км	у % до 2009 р.
Всі види транспорту	6837,7	94,0	129815,3	99,8
У тому числі:				
залізничний	426,6	100,2	50038,4	103,5
автомобільний	3719,4	92,7	52063,8	94,3
водний	7,6	98,7	95,3	77,9
авіаційний	6,1	119,2	10968,8	121,6

трамвайний	713,8	90,7	3975,7	91,5
тролейбусний	1203,6	93,8	6888,0	94,0
метрополітен	760,6	101,1	5785,3	101,0

Якщо ж підійти диференційовано і взяти до уваги те, що у внутрішньоміських перевезеннях залізниці не беруть участі, та виключити пасажирооборот (більше 40 млрд пас.–км), який виконується міським транспортом (автобуси, таксі, метрополітен, трамвай, тролейбус), то в порівняльних умовах реальна питома вага залізничного транспорту в пасажирообороті дальнього й приміського сполучень за 2010 р. становить понад 55 %. Вона буде, безумовно, зростати в міру розвитку інфраструктури, оновлення локомотивного та вагонного парків, більш широкого застосування швидкісного руху поїздів, покращення сервісу, надійності та безпечності залізничних перевезень пасажирів, удосконалення організації та контролю в приміських електропоїздах, унеможливлення безквиткових проїздів, які сягають близько 50 % всіх приміських поїздок і тому не враховані у звітах про обсяги перевезень і пасажирообороту. Ця обставина штучно занижує реальну питому вагу залізниць у пасажирських перевезеннях на транспортному ринку України.

Швидке збільшення кількості населення великих міст, поява декількох авіакомпаній, які беруть на себе значну частину перевезень пасажирів на далекі відстані, зумовили певні особливості динаміки і структури пасажирських перевезень залізничного транспорту за видами сполучень (див. табл. 2.2).

Таблиця 2.2 – Динаміка і структура кількості відправлених пасажирів залізничним транспортом України за видами сполучень
(обсяг – млн пасажирів; 1995 р. = 100 %)

Джерело: [59] з доробкою автора

Рік	Всього		Сполучення					
			пряме		місьцеве		приміське	
	Обсяг	% до 1995р.	Обсяг	% до 1995р.	Обсяг	% до 1995р.	Обсяг	% до 1995р.
	% до підсумку		% до підсумку		% до підсумку		% до підсумку	
1995	577,4	100,0	42,3	100,0	25,6	100,0	509,5	100,0
	100,0		7,3		4,4		88,3	
2000	498,6	86,3	30,3	71,6	14,6	56,6	453,7	89,1
	100,0		6,1		2,9		91,0	
2001	467,7	81,0	30,8	72,8	13,4	51,9	423,6	83,1
	100,0		6,6		2,9		90,5	
2002	464,8	80,5	32,3	76,4	14,0	54,3	418,5	82,1
	100,0		7,0		3,0		90,0	

2003	476,7	82,6	33,8	79,9	14,9	57,7	428,0	84,0
	100,0		7,1		3,1		89,8	
2004	452,2	78,3	37,1	87,7	16,5	63,9	398,6	78,2
	100,0		8,2		3,7		88,1	
2005	445,5	77,2	41,2	97,4	19,2	74,4	385,1	75,6
	100,0		9,3		4,3		86,4	
2006	448,4	77,7	42,5	100,5	20,1	78,5	385,8	75,7
	100,0		9,5		4,5		86,0	
2007	447,1	77,4	41,7	98,6	18,4	71,9	386,9	75,9
	100,0		9,3		4,1		86,6	
2008	445,5	77,2	41,7	98,6	20,1	78,5	383,7	75,3
	100,0		9,4		4,5		86,1	
2009	426,0	73,8	36,9	87,2	19,7	76,9	369,4	72,5
	100,0		8,7		4,6		86,7	
2010	426,0	73,8	39,6	93,6	22,1	86,3	364,3	71,5
	100,0		9,3		5,2		85,5	

Економіко-статистичний аналіз даних табл. 2.2 свідчить про наявність сталої тенденції до зменшення:

- загальних обсягів відправлених пасажирів: 2000 р. до рівня 1995 р. – 86,3 %; 2005 р. до рівня 1995 р. – 77,2 %; 2010 р. до рівня 1995 р. – 73,8 %;
- кількості відправлених пасажирів у прямому сполученні: 2000 р. до рівня 1995 р. – 71,6 %; 2005 р. до рівня 1995 р. – 97,4 %; 2010 р. до рівня 1995 р. – 93,6 %;
- кількості відправлених пасажирів у місцевому сполученні: 2000 р. до рівня 1995 р. – 56,1 %; 2005 р. до рівня 1995 р. – 74,4 %; 2010 р. до рівня 1995 р. – 86,3 %;
- кількості відправлених пасажирів у приміському сполученні: 2000 р. до рівня 1995 р. – 89,1 %; 2005 р. до рівня 1995 р. – 75,6 %; 2010 р. до рівня 1995 р. – 71,5 %.

На рис. 2.4, 2.5 наведено графічні зображення структури й динаміки перевезень пасажирів за даними табл. 2.2.

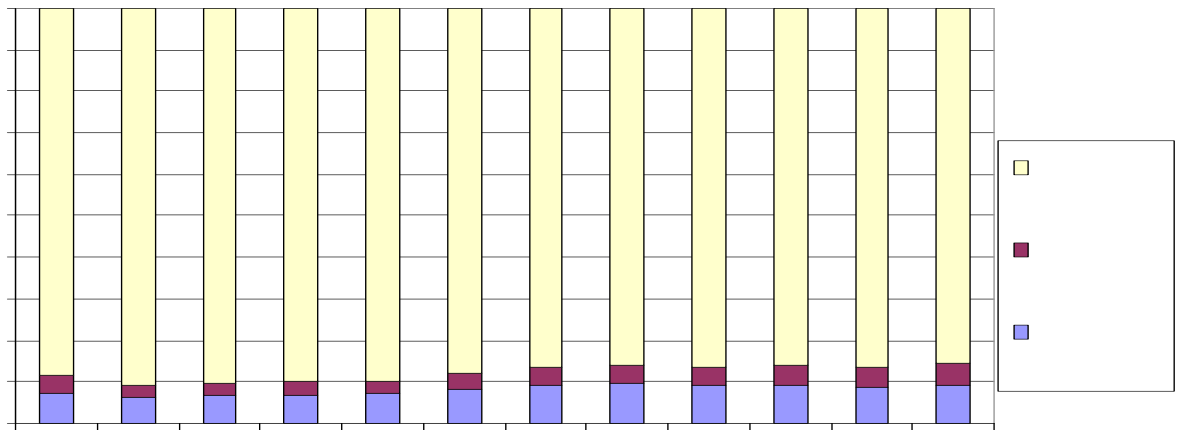


Рисунок 2.4 – Структура перевезень пасажирів за видами сполучень
Джерело: [59] з доробкою автора

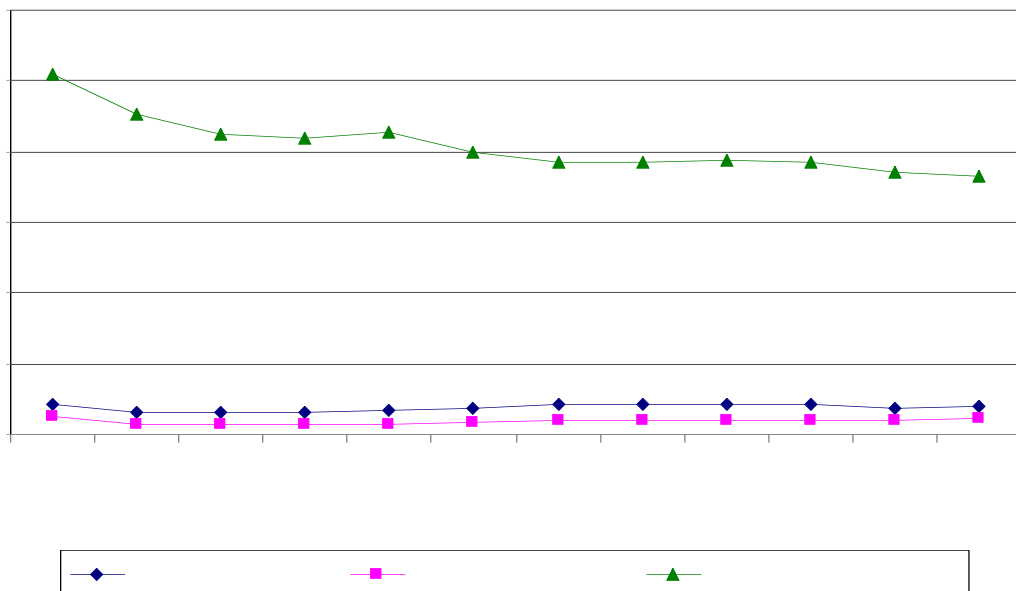


Рисунок 2.5 – Динаміка перевезень пасажирів за видами сполучень
Джерело: [59] з доробкою автора

Таблиця 2.3 – Динаміка і структура пасажирообороту залізничного транспорту України за видами сполучень (обсяг – млрд пас.-км; 1995 р. = 100 %)

Джерело: [174] з доробкою автора

Рік	Всього		Сполучення					
			пряме		місьцеве		приміське	
	Обсяг	% до 1995р.	Обсяг	% до 1995р.	Обсяг	% до 1995р.	Обсяг	% до 1995р.
	% до підсумку		% до підсумку		% до підсумку		% до підсумку	
1995	63,7	100,0	31,3	100,0	5,0	100,0	27,4	100,0
	100,0		49,1		7,9		43,0	

2000	51,8	81,3	22,2	70,9	3,3	66,0	26,3	96,0
	100,0		42,8		6,4		50,8	
2001	49,7	78,0	22,9	73,2	3,0	60,0	23,8	86,9
	100,0		46,1		6,0		47,9	
2002	50,5	79,3	23,9	76,4	3,1	62,0	23,5	85,8
	100,0		47,3		6,2		46,5	
2003	52,6	82,6	25,0	79,9	3,3	66,0	24,3	88,7
	100,0		47,5		6,3		46,2	
2004	51,7	81,2	27,4	87,5	3,6	72,0	20,7	75,5
	100,0		53,0		7,0		40,0	
2005	52,6	82,6	30,1	96,2	4,2	84,0	18,3	66,8
	100,0		57,2		8,0		34,8	
2006	53,2	83,5	30,7	98,1	4,4	88,0	18,1	65,7
	100,0		57,7		8,3		34,0	
2007	53,1	83,3	31,1	99,4	4,1	82,0	17,9	65,3
	100,0		58,6		7,7		33,7	
2008	53,1	83,4	30,9	98,7	4,3	86,0	17,9	65,3
	100,0		58,2		8,1		33,7	
2009	48,3	75,8	27,0	86,3	4,1	82,0	17,2	62,8
	100,0		55,9		8,5		35,6	
2010	50,2	78,8	28,9	92,3	4,5	90,0	16,8	61,3
	100,0		57,6		9,0		33,4	

Перевезення пасажирів у прямому сполученні за період з 1995 до 2000 р. зменшилися на 28 %, але далі щорічно зростали і в 2005 р. вже майже досягли рівня 1995 р. (97,4 %). У 2010 р. цей показник порівняно з 1995 роком становив лише 93,6 %. Пасажи́рооборот у цьому виді сполучення мав приблизно таку саму тенденцію, а середня відстань перевезень залишилась на рівні 730–740 км.

У місцевому сполученні обсяг перевезень за період 1995–2005 рр. зменшився на 25,6 %, а пасажирообороту – на 16 %. Починаючи з 2002 р. обидва показники почали зростати, але інтенсивність зміни пасажирообороту дещо більша (коефіцієнт випередження становив 1,13–1,17) при середній відстані перевезень пасажирів майже 210 км. У 2010 р. обсяг цих перевезень становив до рівня 1995 р. 86,3 %, а по пасажирообороту – 90,0 %.

У приміському сполученні за період 1995–2005 рр. як обсяги перевезень, так і пасажирооборот поступово зменшувались. У 2005 р. процент до рівня 1995 р. становив: за обсягом перевезень 86,4 %, а за пасажирооборотом – 66,8 %. У 2010 р. відповідно 71,5 % та 61,3 %. Це катастрофічний спад.

Економіко-статистичний аналіз даних табл. 2.3 свідчить про наявність сталої тенденції до зменшення:

– загальних обсягів пасажирообороту: 2000 р. до рівня 1995 р. – 81,3 %; 2005 р. до рівня 1995 р. – 82,6 %; 2010 р. до рівня 1995 р. – 78,8 %;

- пасажирообороту в прямому сполученні: 2000 р. до рівня 1995 р. – 70,96 %; 2005 р. до рівня 1995 р. – 96,2 %; 2010 р. до рівня 1995 р. – 92,3 %;
- пасажирообороту в місцевому сполученні: 2000 р. до рівня 1995 р. – 66,0 %; 2005 р. до рівня 1995 р. – 84,0 %; 2010 р. до рівня 1995 р. – 90,0 %;
- пасажирообороту в приміському сполученні: 2000 р. до рівня 1995 р. – 96,0 %; 2005 р. до рівня 1995 р. – 66,8 %; 2010 р. до рівня 1995 р. – 61,3 %.

На рис. 2.6, 2.7 наочно показано динаміку і структуру пасажирообороту за видами сполучень (пряме, місцеве, приміське).

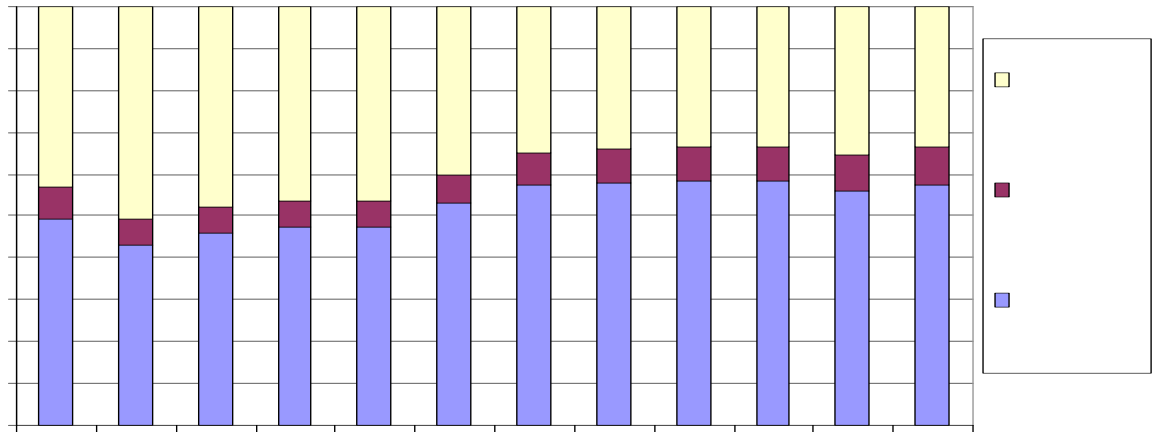


Рисунок 2.6 – Структура пасажирообороту за видами сполучень
Джерело: [59] з доробкою автора

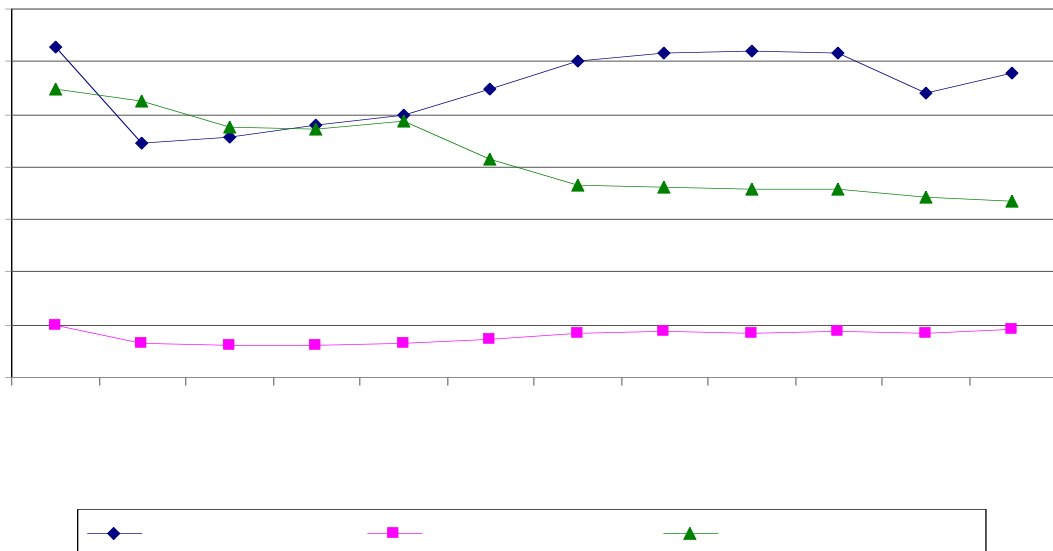


Рисунок 2.7 – Динаміка пасажирообороту за видами сполучень
Джерело: [59] з доробкою автора

На рис. 2.8 наведено розраховані (табл. 2.2, 2.3) індекси загальних обсягів перевезень пасажирів і пасажирообороту в динаміці за 1995–2010 рр., які свідчать, що рівня цих показників 1995 року ще не досягнуто і через 15 років – у 2010 р.

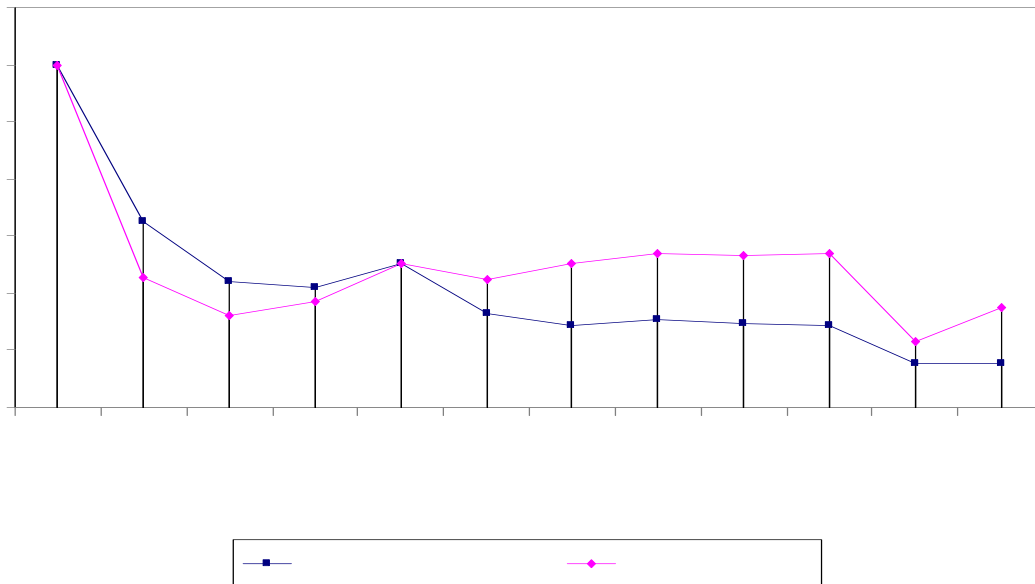


Рисунок 2.8 – Порівняльний графік індексів загальних обсягів відправлення пасажирів і пасажирообороту

Джерело: [59] з доробкою автора

Взагалі, темпи зниження пасажирообороту помітно менші, ніж за обсягом перевезень (див. табл. 2.2, 2.3 і рис. 2.8). Це сталося за рахунок деякого зростання середньої відстані перевезень одного пасажиром, оскільки зміни пасажирообороту перебувають у прямому функціональному зв'язку зі змінами середньої відстані перевезень.

Однією з найбільших проблем пасажирських перевезень протягом багатьох років залишається їх збитковість. Доходи, витрати та фінансові результати від перевезення пасажирів за укрупненими видами сполучення в 2005–2010 роках наведено в табл. 2.4–2.6 і проілюстровано на рис. 2.9.

Таблиця 2.4 – Динаміка і структура доходів від перевезень пасажирів за 2005–2010 роки, млн грн

Джерело: [3-7] з доробкою автора

Рік	Усього/ 100 %	У тому числі					
		Міжнародні перевезення		Внутрішні перевезення		Приміські перевезення	
		Обсяг	Питома вага, %	Обсяг	Питома вага, %	Обсяг	Питома вага, %
2005	1984,6	865,4	43,6	929,5	46,8	189,7	9,6
2006	2483,9	1038,4	41,8	1238,4	49,9	207,1	8,3
2006/2005, %	125,2	120,0	-	133,2	-	109,2	-
2007	3196,4	1413,3	44,2	1541,4	48,2	241,7	7,6
2007/2005, %	161,1	163,3	-	165,8	-	127,4	-
2007/2006, %	128,7	136,1	-	124,5	-	116,7	-
2008	3977,8	1783,9	44,8	1887,3	47,5	306,6	7,7
2008/2005, %	200,4	206,1	-	203,1	-	161,6	-
2008/2007, %	124,5	126,2	-	122,4	-	126,9	-
2009	4881,4	2475,3	50,7	2044,0	41,9	362,1	7,4
2009/2005, %	246,0	286,0	-	219,9	-	190,9	-
2009/2008, %	122,7	138,8	-	108,3	-	118,1	-
2010	5411,1	2734,3	50,5	2298,1	42,5	378,7	7,0
2010/2005, %	272,6	316,0	-	247,2	-	199,6	-
2010/2009, %	110,9	110,5	-	112,4	-	104,6	-

За підсумками роботи в 2010 році від пасажирських перевезень отримано доходів на суму 5411,1 млн грн проти 4881,4 млн грн за 2009 рік, що становить 110,9 % (з 2005 року доходи зросли більш ніж у 2,7 разу). У тому числі доходи від міжнародних перевезень пасажирів в 2010 році становили більше 50,5 % в структурі доходів залізничного транспорту від пасажирських перевезень і зросли на 10,5 % порівняно з 2009 роком. Доходи від внутрішніх перевезень в 2010 році становили 378,7 млн грн проти 362,1 млн грн у 2009 році, що становить 118,1 %. Питома вага цих доходів у загальній сумі доходів від пасажирських перевезень становить лише 7,0 %.

Таблиця 2.5 – Динаміка і структура витрат на перевезення пасажирів
за 2005–2010 роки, млн грн

Джерело: [3-7] з доробкою автора

Рік	Усього/ 100 %	У тому числі					
		Міжнародні перевезення		Внутрішні перевезення		Приміські перевезення	
		Обсяг	Питома вага, %	Обсяг	Питома вага, %	Обсяг	Питома вага, %
2005	4175,4	837,0	20,1	2309,9	55,3	1028,4	24,6
2006	5765,6	1122,9	19,5	3211,9	55,7	1430,8	24,8
2006/2005, %	138,1	134,2	-	139,1	-	139,1	-
2007	6533,9	1330,1	20,4	3676,5	56,3	1527,3	23,3
2007/2005, %	156,5	158,9	-	159,2	-	148,5	-
2007/2006, %	113,3	118,5	-	114,5	-	106,8	-
2008	8782,9	1699,9	19,4	4905,0	55,9	2178,0	24,7
2008/2005, %	210,4	203,1	-	212,4	-	211,8	-
2008/2007, %	134,4	127,8	-	133,4	-	142,6	-
2009	10069,3	1657,0	16,5	5472,2	54,4	2940,2	29,1
2009/2005, %	241,2	198,0	-	236,9	-	286,2	-
2009/2008, %	114,7	97,5	-	111,6	-	135,0	-
2010	11067,7	1744,6	15,8	6105,1	55,2	3218,0	29,0
2010/2005, %	265,1	208,4	-	264,3	-	313,2	-
2010/2009, %	109,9	105,3	-	111,6	-	109,5	-

Експлуатаційні витрати на перевезення пасажирів в 2010 році збільшились на 9,9 % і складають 11067,7 млн грн проти 8782,9 млн грн за 2009 рік. У тому числі витрати на міжнародні перевезення пасажирів в 2010 році становили 1744,6 млн грн, що на 5,3 % більше порівняно з 2009 роком. Витрати на внутрішні перевезення пасажирів у 2010 році збільшились на 11,6 % порівняно з 2009 роком. У приміському сполученні витрати збільшились порівняно з 2009 роком на 9,5 % і становили в 2010 році 3218,0 млн грн.

Таблиця 2.6 – Динаміка фінансових результатів від перевезення пасажирів
за 2005–2010 роки, млн грн

Джерело: [3-7] з доробкою автора

Рік	Разом	У тому числі		
		Міжнародні перевезення	Внутрішні перевезення	Приміські перевезення
2005	-2190,7	28,4	-1380,4	-838,7
2006	-3281,7	-84,5	-1973,5	-1223,7
2007	-3337,5	83,2	-2135,1	-1285,6

2008	-4805,1	84,0	-3017,7	-1871,4
2009	-5187,9	818,4	-3428,2	-2578,1
2010 рк	-5656,6	989,7	-3807,0	-2839,3

У результаті в 2010 році Укрзалізниця зазнала збитків від пасажирських перевезень на суму 5656,6 млн грн проти 5187,9 млн грн в 2009 році, тобто збитки збільшилися на 468,7 млн грн.

Якщо загальний обсяг пасажирообороту за 2005–2010 роки зменшився на 4,6 %, то в міжнародному сполученні – на 17,2 %. Водночас за рахунок неодноразового підвищення цін на квитки, збільшення матеріальних витрат, витрат на електроенергію на тягу поїздів та на заробітну плату тощо загальні суми доходів і витрат зросли в 2,6–2,7 разу. Доходи від міжнародних перевезень збільшено більш ніж в 3 рази, витрати – лише в 2,6 рази. Отже, від внутрішніх і приміських перевезень залізниці в 2010 році мають збитки в розмірі 6646,9 млн грн, а від міжнародних, навпаки, прибуток в 2010 році склав 989,7 млн грн.

На основі наведених даних можна зробити загальні висновки. Через великий знос рухомого складу й інфраструктури, зменшення фінансування на придбання сучасних пасажирських вагонів, незадовільну організацію маркетингово-комерційного й перевізного процесу залізниці втрачають найбільш вигідні міжнародні перевезення. Також зменшуються обсяги найбільш дешевих і привабливих для населення приміських перевезень, їх собівартість для залізниць зросла за 2005–2010 роки втричі, а дохідна ставка – вдвічі, фінансування ж із бюджету перевезень пільгових пасажирів здійснюється менше, ніж на третину.

Однією з основних причин збитковості пасажирських перевезень є недостатнє фінансування пільгових перевезень. Так, у 2009 році бюджетами всіх рівнів на компенсацію за пільгові перевезення пасажирів було передбачено 136,2 млн грн, тоді як залізницями перевезено пільгових категорій громадян на суму 509,9 млн грн, тобто майже в чотири рази більше від суми, передбаченої бюджетом. Отже, упродовж останніх місяців року залізниці здійснювали перевезення пільгових категорій громадян за власний рахунок. Загалом компенсації отримано лише 164,7 млн грн, що становить 32,3 % від суми наданих послуг.

Значні кошти залізниці недоотримують за перевезення студентів та учнів професійно-технічних навчальних закладів. У державному бюджеті видатки на їх компенсацію з року в рік передбачаються в розмірі не більше 38,3 млн грн. Також скрутною залишається ситуація із компенсацією за перевезення дітей віком від 6 до 14 років – видатки в державному бюджеті на покриття зазначених витрат не передбачаються взагалі, і вже протягом п'яти років залізниці надають пільговий проїзд дітям віком від 6 до 14 років за свій рахунок.

Якщо аналізувати надання послуг за перевезення пільгових категорій громадян з 2001 року, то вони збільшилися більш ніж у чотири рази, а компенсація за них залишилася майже на тому самому рівні.

За 9 місяців 2010 року залізницями України перевезено пасажирів пільгових категорій на суму 400,34 млн грн, а компенсації отримано лише 106,408 млн грн, що складає 26,6 % від необхідної суми.

Пільгових перевезень, замовником яких є обласні держадміністрації, виконано на суму 254,384 млн грн, а отримано компенсації за них 76,57 млн грн (30,1 %).

Також складною залишається ситуація з фінансуванням за перевезення студентів вищих навчальних закладів I–IV рівнів акредитації та учнів професійно-технічних навчальних закладів. Залізницями перевезено студентів на суму 118,935 млн грн, а отримано компенсації 28,987 млн грн (24,4 %). Найгірша ситуація з фінансуванням склалася з перевезенням дітей віком від 6 до 14 років. Залізницями перевезено їх на суму 26,183 млн грн, а компенсації не отримано взагалі.

Відповідно до чинного законодавства України, залізниці безвідмовно надають пільговий проїзд 26 категоріям громадян: ветеранам війни та праці, учасникам ліквідації наслідків аварії на ЧАЕС, пенсіонерам за віком, студентам вищих навчальних закладів I–IV рівнів акредитації та учням професійно-технічних закладів, дітям віком від 6 до 14 років та

іншим. Згідно із Законом України «Про залізничний транспорт» збитки від перевезень окремих категорій громадян на пільгових умовах повинні компенсуватися за рахунок державного або місцевого бюджетів залежно від того, яким органом влади прийнято таке рішення [65].

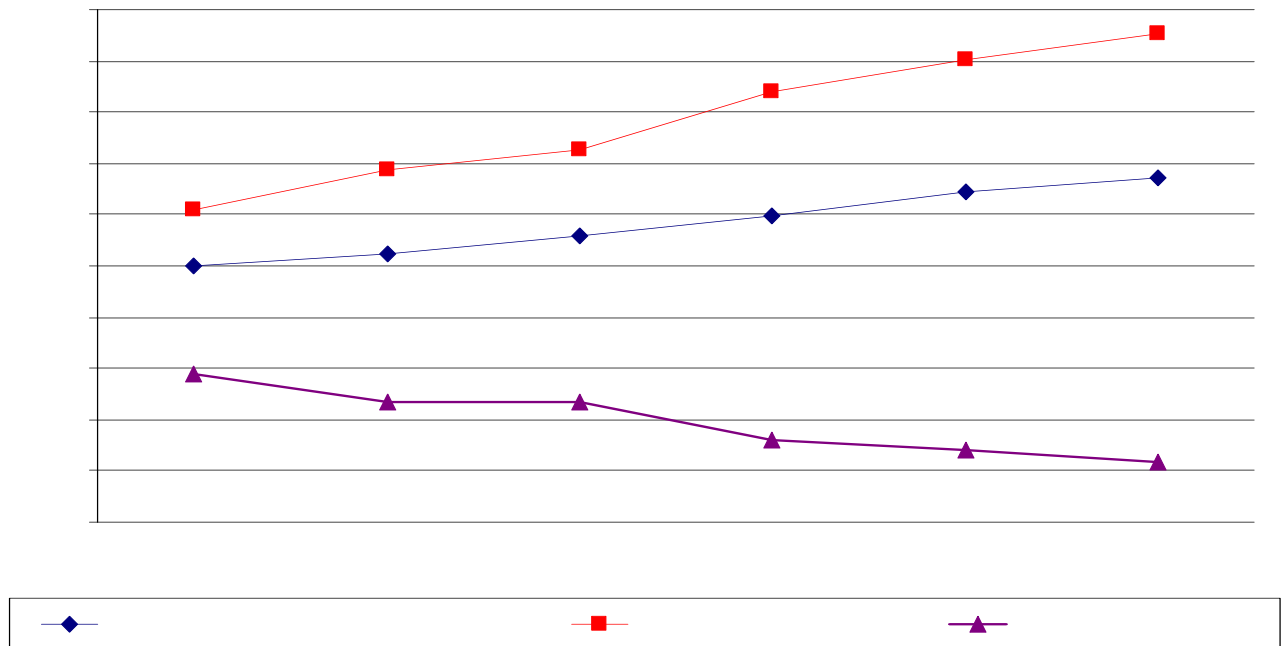


Рисунок 2.9 – Динаміка доходів, витрат і фінансових результатів від пасажирських перевезень в 2005–2010 роках
Джерело: розроблено автором

Пасажирські перевезення залізничним транспортом – збиткові. Однією з причин є невідповідність темпів зростання цін на продукцію та ресурси (металопрокат, залізобетонні шпали, запасні частини для рухомого складу, дизельне паливо та електроенергія тощо) темпам підвищення тарифів на пасажирські перевезення.

Тарифи на залізничні перевезення жорстко регулюються державою, а ціни на продукцію, що необхідна залізницям, формуються в ринкових умовах. Усе це призводить до збільшення запланованих витрат на перевезення пасажирів. Як проілюстровано на рис. 2.9, темпи зростання витрат на пасажирські перевезення перевищують темпи зростання доходів. В умовах скорочення обсягів перевезень збільшуються збитки, що негативно впливає на фінансовий стан галузі.

2.3.2 Аналіз підсобно-допоміжної діяльності пасажирського господарства залізниць

Для часткового погашення збитків від пасажирських перевезень та надання пасажирам необхідного спектру додаткових послуг пасажирське господарство виконує значну підсобно-допоміжну діяльність, яка приносить прибутки залізницям.

Дані про доходи, витрати й фінансові результати підсобно-допоміжної діяльності пасажирського господарства залізниць України наведено в табл. 2.7.

За 2010 рік залізницями України від підсобно-допоміжної діяльності отримано доходів в сумі 1136,5 млн грн, що на 12,1 % більше, ніж за 2009 рік. Із них: від послуг, що надаються пасажирам на вокзалах, 477,0 млн грн (42,0 %); від послуг у поїздах – 517,5 млн грн (45,5 %); торговельної діяльності цехів харчування та вагонів-ресторанів – 101,9 млн грн (9,0 %); інших видів діяльності – 40,1 млн грн (3,5 %). Витрати від підсобно-допоміжної

діяльності в 2010 році склали 748,5 млн грн, що на 67,5 млн грн (+9,9 %) більше, ніж у 2009 році. Збільшення витрат до рівня 2009 року відбулося на всіх залізницях.

Рентабельність за 2010 рік склала 51,8 % проти 53,7 % у 2009 році.

Таблиця 2.7 – Доходи, витрати і фінансові результати підсобно-допоміжної діяльності залізниць у 2005–2010 роках, млн грн

Джерело: [3-7] з добробкою автора

Рік	Доходи	Витрати	Фінансові результати	Рентабельність, %
2005	535,9	364,7	171,2	47,0
2006	646,1	450,0	196,1	43,6
2006/2005, %	120,6	123,4	114,5	-
2007	815,0	535,2	279,8	52,3
2007/2005, %	152,1	146,8	163,4	-
2007/2006, %	126,1	118,9	142,7	-
2008	934,1	666,3	267,8	40,2
2008/2005, %	174,3	182,7	156,7	-
2008/2007, %	114,6	124,5	95,7	-
2009	1046,1	680,7	365,4	53,7
2009/2005, %	195,2	186,7	213,4	-
2009/2008, %	112,0	102,2	136,5	-
2010	1136,5	748,5	388,0	51,8
2010/2005, %	212,1	205,2	226,6	-
2010/2009, %	108,6	110,0	106,2	-

Порівняння фінансових показників від пасажирських перевезень і підсобно-допоміжної діяльності в 2010 році наведено на рис. 2.10.

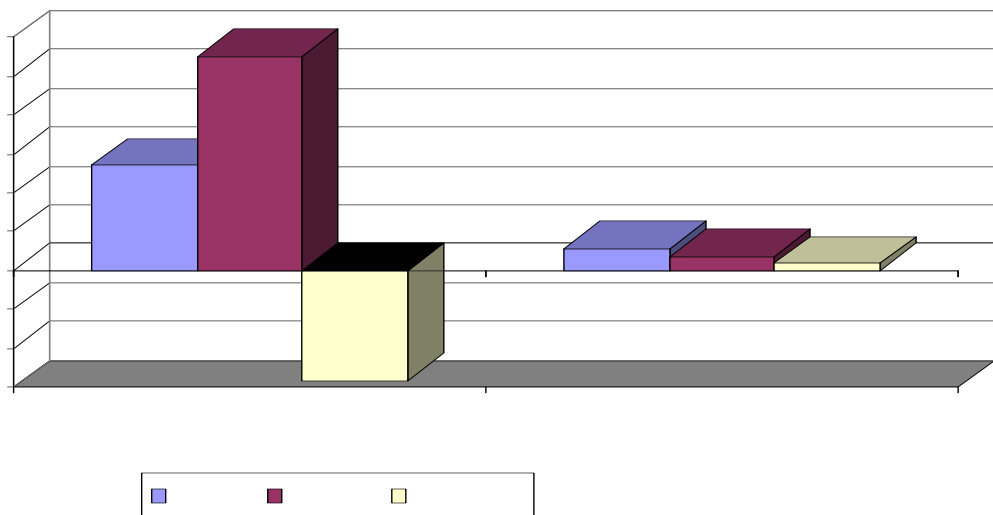


Рисунок 2.10 – Фінансові показники від перевезень та підсобно-допоміжної діяльності у 2010 році

Джерело: розроблено автором

З рис. 2.10 випливає, що доходи від підсобно-допоміжної діяльності складають 10,3 % від доходів від перевезень. При збитках від перевезень у 2010 році в сумі -5 656,6 млн грн прибутки від підсобно-допоміжної діяльності складають 388,0 млн грн.

На підставі сказаного можна зробити висновок, що підсобно-допоміжна діяльність суттєво впливає на загальні показники роботи пасажирського господарства Укрзалізниці. Якщо додатково зробити правильний розподіл загальновиробничих, адміністративних та

інших операційних витрат між двома напрямками діяльності, то існуюча залежність ще збільшиться. Тобто правильне визначення цін на послуги, що надаються пасажиром у рамках усіх видів підсобно-допоміжної діяльності, приведе до зниження збитковості пасажирських перевезень.

На рис. 2.11 подано структуру доходів від підсобно-допоміжної діяльності, а на рис. 2.12 порівняння між собою окремих видів послуг за фінансовими показниками.

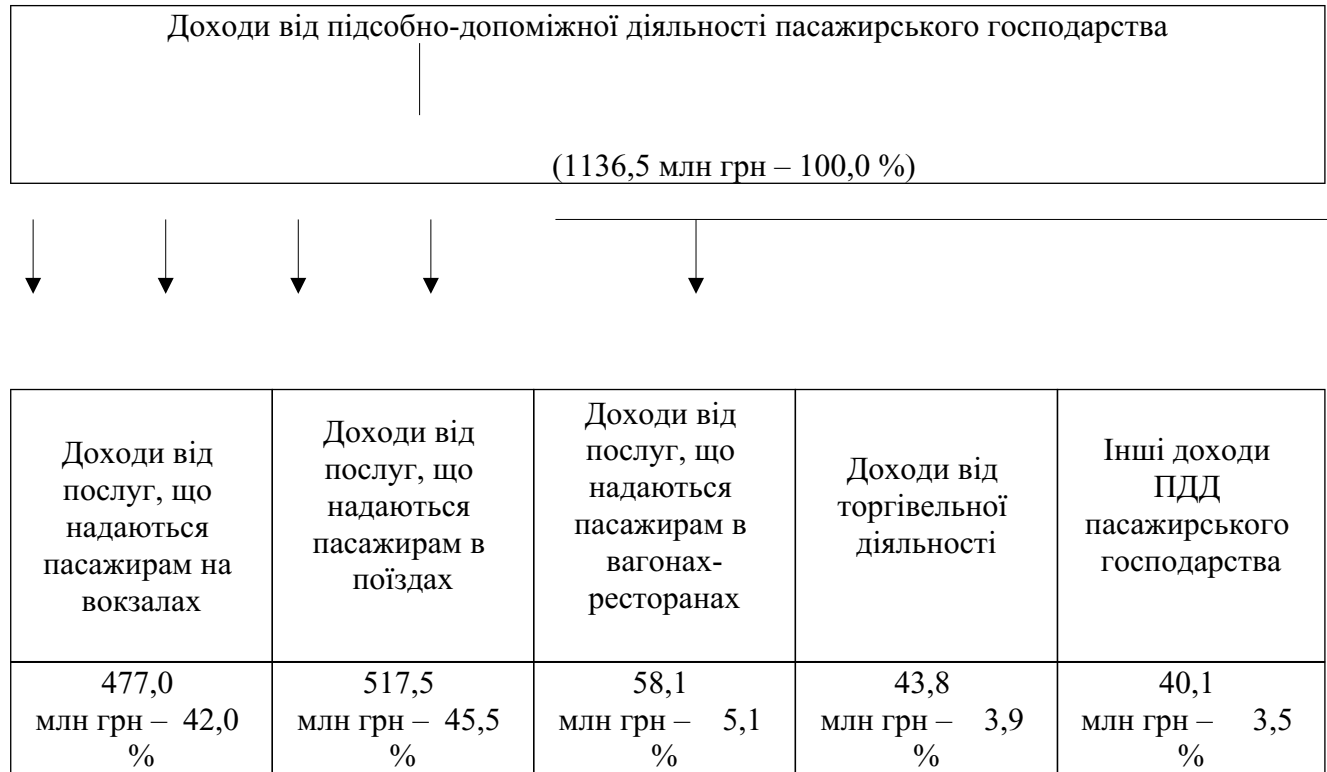


Рисунок 2.11 – Структура доходів пасажирського господарства від підсобно-допоміжної діяльності в 2010 році, млн грн
Джерело: [3-7] з доробкою автора

Доходи від послуг, що надаються пасажиром на вокзалах, склали у 2010 році 477,0 млн грн, що на 33,2 млн грн більше ніж у 2009 році, у поїздах – 517,5 млн грн (+56,7 млн грн). Відповідно витрати склали в 2010 році 294,8 млн грн (+10,0 млн грн) та 336,3 млн грн (+50,7 млн грн).

У доходах від послуг, що надаються пасажиром у поїздах, 86,4 % становлять доходи від реалізації комплектів постільної білизни. Доходи від реалізації постільної білизни в 2010 році склали 447,0 млн грн, що на 12,3 % більше ніж у 2009 р.

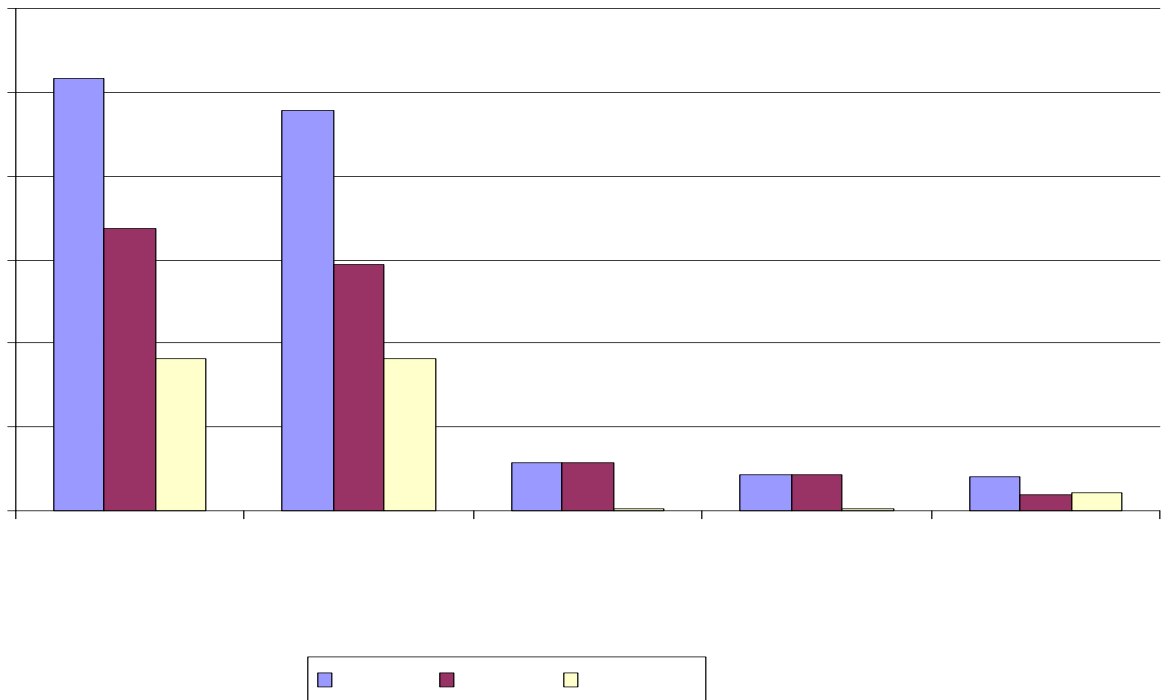


Рисунок 2.12 – Фінансові показники підсобно-допоміжної діяльності в 2010 р.
Джерело: [3-7] з доробкою автора

У роботі поставлено за мету дослідити результати діяльності залізниць України в частині надання послуг пасажиром на вокзалах.

Згідно з класифікацією, прийнятою на залізницях, ці послуги умовно можна поділити на шість груп:

- 1) комісійний збір;
- 2) послуги камер схову;
- 3) платні зали;
- 4) платні туалети;
- 5) послуги багажного відділення;
- 6) інші послуги (експрес-передачі, носії, сервіс-центри, користування паркінгом, довідкове бюро, готель, кімната матері та дитини, відеозали, доставка квитків та інші).

Найбільші доходи Укрзалізниця отримує від комісійного збору на вокзалах – 386,4 млн грн у 2010 році проти 357,5 млн грн у 2009 році, що складає 86,4 % в доходах вокзалу в 2010 році та 80,6 % у 2009 році. Аналіз показників наведено в табл. 2.8 та на рис. 2.13.

Таблиця 2.8 – Доходи від послуг, що надаються на вокзалах,
у 2007–2010 роках, млн грн

Джерело: [3-7] з доробкою автора

Рік	Комісій- ний збір	Послуги камер схову	Послуги платних залів	Платні туалети	Послуги багаж- ного відді- лення	Інші послуги	Усі послуги
2007	259,1	7,2	4,0	7,6	3,2	54,9	336,0
2008	313,6	9,4	5,1	9,4	3,1	56,6	397,2
	121,0	130,6	127,5	123,7	96,9	103,1	118,2

2008/2007, %							
2009	357,5	10,3	5,3	10,8	2,5	57,4	443,8
2009/2007, %	138,0	143,1	132,5	142,1	78,1	104,6	132,1
2009/2008, %	114,0	109,6	103,9	114,9	80,7	101,4	111,7
2010	386,4	11,4	6,6	12,5	3,3	56,8	447,0
2010/2007, %	149,1	158,3	165,0	164,5	103,1	103,5	133,0
2010/2009, %	108,1	110,7	124,5	115,7	132,0	99,0	100,7

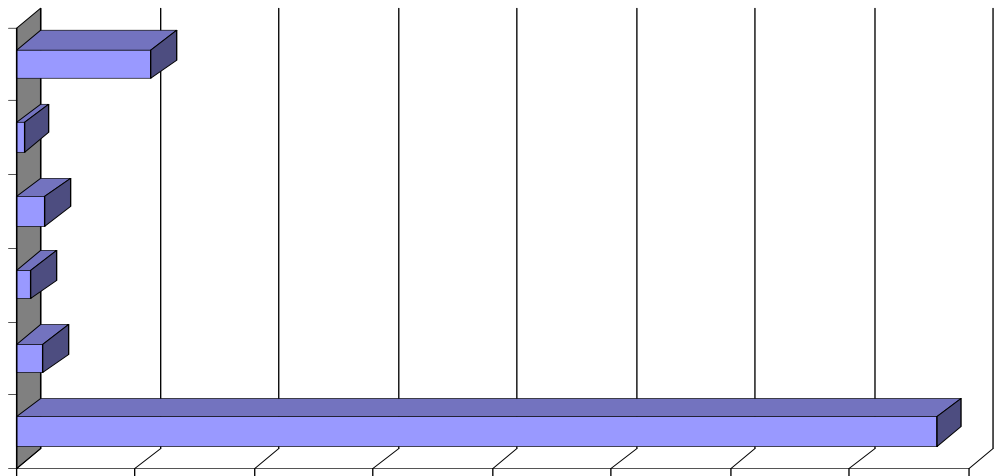


Рисунок 2.13 – Структура доходів від послуг, що надаються пасажиром на вокзалах, у 2010 році

Джерело: розроблено автором

Прибутки залізниць від послуг, що надаються пасажиром на вокзалах, наведено в табл . 2.9.

Таблиця 2.9 – Прибуток від послуг, що надаються пасажиром на вокзалах, по залізницях України в 2007–2009 роках, тис. грн

Джерело: [3-7] з доробкою автора

Залізниця	Рік						
	2007	2008	2008 до 2007, %	2009	2009 до 2008, %	2010	2010 до 2009, %
Донецька	16,2	16,4	101,2	16,3	99,4	18,2	111,7
Придніпровська	25,0	25,9	103,6	29,6	114,3	34,3	115,9
Південна	19,1	17,9	93,7	21,6	120,7	24,8	114,8
Південно-Західна	35,3	35,8	101,4	52,8	147,5	57,4	108,7
Одеська	20,6	20,5	99,5	23,8	116,1	30,2	126,9

Львівська	11,0	12,4	112,7	14,9	120,2	17,4	116,8
Укрзалізниця	127,2	128,9	101,3	159,0	123,4	182,3	114,7

14. Динаміка рентабельності надання послуг пасажиром на вокзалах зображена на рис. 2.

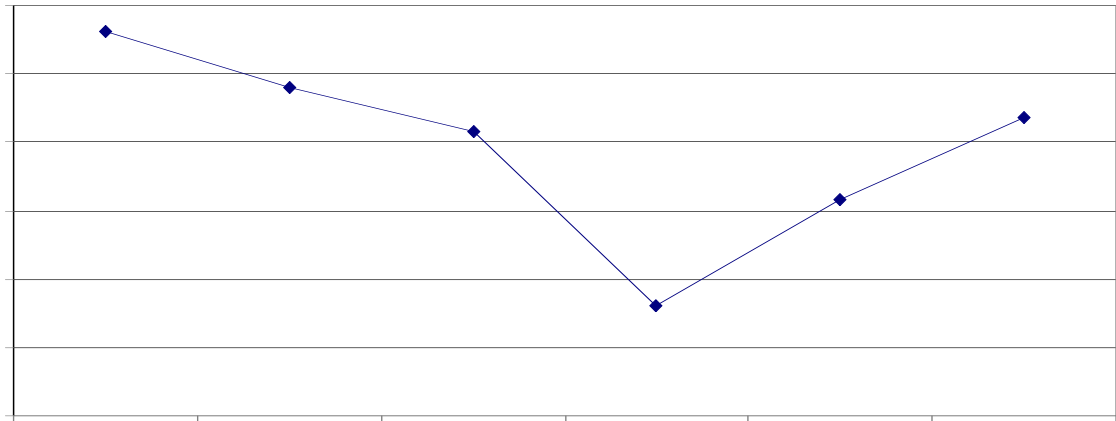


Рисунок 2.14 – Динаміка рентабельності послуг, що надаються на вокзалах
Джерело: розроблено автором

На підставі викладеного можна зробити висновок про те, що підсобно-допоміжна діяльність пасажирського господарства не достатньо ефективна. Доходи від найбільш прибуткового виду послуг (комісійний збір) складають 386,4 млн грн, або 86,4 % від усіх додаткових послуг, що надаються пасажирським господарством на вокзалах. Інші послуги менш ефективні й потребують наукового обґрунтування оптимальних цін, які будуть враховувати платоспроможність населення та величину аналогічних ринкових цін в інших галузях.

Крім того, слід сказати, що кожна залізниця та кожний відокремлений структурний підрозділ формує ціни на послуги самостійно без належного економічного обґрунтування. Тому вони суттєво відрізняються між собою, а рентабельність іноді сягає 340 % і коливається в кілька разів.

Для вирішення цих проблем необхідно здійснити подальший аналіз структури цін на додаткові послуги, що надаються пасажиром на вокзалах, та визначити існуючі принципи ціноутворення.

2.3.3 Аналіз доходів від послуг, що надаються пасажиром на вокзалах, на прикладі вокзалу Дніпропетровськ

Тенденцію динаміки доходів від додаткових послуг на вокзалах від слідкуємо на прикладі вокзалу Дніпропетровськ. Ці доходи за три роки (з 2008 по 2010 р.) зросли з 15 571, 6 тис. грн у 2008 році до 18 723,9 тис. грн у 2010 році. Надходження доходів протягом року нерівномірне: найбільшу суму доходів від додаткових послуг вокзал Дніпропетровськ отримує в червні–липні. Безумовно, чинником, що зумовив появу певної характерної особливості в процесі формування доходів у сфері додаткового обслуговування, є сезонна нерівномірність основної послуги – безпосередньо перевезення пасажирів.

Дослідження доходів від послуг, що надаються на вокзалі, виконано методами аналізу рядів динаміки та кореляційно-регресійного аналізу.

Для вивчення тенденції насамперед аналізуються рівні часового ряду, які формуються під сукупним впливом множини тривалих і короткочасних чинників, у тому числі й різного роду випадковостей. У зв'язку з цим кожен рівень часового ряду умовно подають у вигляді двох складових: детермінованої і випадкової.

Під детермінованою (закономірною) складовою часового ряду розуміють числову послідовність, елементи якої змінюються за певним правилом як функція часу.

Якщо вдається повністю виявити закономірну складову в поведінці часового ряду, то залишкова частина, яка має хаотичний і непередбачуваний вигляд, називається випадковою складовою. Звичайно вона позначається u_t .

Закономірна dt і випадкова u_t , складові часового ряду можуть бути зв'язані по-різному, але основними формами (моделями) зв'язку є адитивна й мультиплікативна.

Адитивною моделлю часового ряду називається зображення ряду (y) вигляді суми детермінованої і випадкової складових, а саме:

$$y_t = dt + u_t \quad (2.1)$$

Мультиплікативною моделлю часового ряду називається зображення ряду у вигляді добутку детермінованої і випадкової складових, а саме:

$$y_t = dt \cdot u_t \quad (2.2)$$

Закономірну складову часового ряду, особливо в економічних дослідженнях, у свою чергу подають у вигляді трьох компонент: тренда, сезонної компоненти й циклічної компоненти. Звичайно таке розчленовування рівня часового ряду на неспостережувані компоненти має достатньо умовний характер, але воно корисне для практичних розрахунків, пов'язаних з виділенням основної тенденції розвитку, встановленням закономірності руху рівня ряду в часі.

Трендом (y) часового ряду називають детерміновану компоненту, що плавно змінюється, характеризуючи основну закономірність руху ряду в часі в певному напрямку (зростання або спадання) під впливом відносно довгострокових чинників. Тренд описує фактичну усереднену тенденцію для періоду спостереження процесу, що вивчається, у часі, його зовнішній прояв. При цьому результат пов'язується виключно з часом, у якому, як передбачається, акумулюється вплив усіх основних чинників, які в явному вигляді не враховуються. Лінія тренда виконує ту саму функцію для послідовних у часі спостережень, що і середня величина в ряді розподілу.

Сезонна компонента (s) часового ряду описує поведінку, що змінюється регулярно протягом заданого періоду часу (року, кварталу, місяця, тижня, дня). Вона складається з послідовності циклів, що майже повторюються.

Ігнорування сезонності може призвести до негативних наслідків, тому її виявлення є актуальним завданням. Сезонна компонента разом з випадковою складовою найчастіше служить джерелом короткострокових коливань часового ряду, і її виділення може помітно знизити залишкову варіацію рівнів ряду.

Циклічна компонента часового ряду описує тривалі періоди, що циклічно повторюються. Вона складається з циклів, які можуть змінюватися за амплітудою і протяжністю. Прикладами циклічних процесів є періодичні коливання загальної економічної активності країни (криза, депресія, пожвавлення, підйом), економічні цикли галузей, підприємств, видів продукції.

Якщо амплітуда сезонних коливань приблизно постійна, будують адитивну модель часового ряду; якщо амплітуда сезонних коливань зростає або зменшується, будують мультиплікативну модель часового ряду, яка ставить рівні ряду в залежність від значень сезонної компоненти.

Процес побудови моделі включає такі кроки:

1. Графічне зображення ряду й візуальне визначення тенденції ряду і наявності сезонної компоненти.

2. Застосування процедури згладжування часового ряду у випадку, якщо загальна тенденція розвитку явища не є видимою через значні хаотичні коливання рівнів ряду.

3. Виділення сезонної компоненти s , якщо в ході графічного аналізу була встановлена її наявність.

4. Усунення сезонної компоненти з початкових рівнів ряду й отримання вирівняних даних $(y + u)$ у адитивній або $(y \cdot u)$ у мультиплікативній моделі.

5. Побудова моделі тренда й обчислення значень u з використанням одержаного рівняння тренда.

6. Розрахунок набутих за моделлю значень $(y + s)$ або $(y \cdot s)$.

7. Перевірка значень випадкової складової u_t на наявність автокореляції. Розрахунок абсолютних і (або) відносних помилок.

Аналіз тренда як основної детермінованої компоненти часового ряду відіграє головну роль у середньостроковому й довгостроковому прогнозуванні економічних показників. Випадкову компоненту часового ряду, її структуру й властивості необхідно враховувати під час короткострокового прогнозування.

Основними методами згладжування є методи ковзного середнього й експоненціального згладжування.

Метод ковзного середнього – це один з найпростіших прийомів згладжування, який полягає в розрахунку ковзних, або, як їх іноді називають, рухомих, середніх. Для кожних p послідовних рівнів ряду динаміки ($p < T$) можна обчислити середню величину. Знайшовши значення середньої для перших p рівнів, потім переходять до розрахунку середнього для рівнів $y_3, y_4, \dots, y_{p+2}$ і т.д. Таким чином, інтервал згладжування, тобто інтервал, для якого підраховується середнє, ніби ковзає по тимчасовому ряду з кроком, рівним одиниці.

Метод ковзного середнього – дуже грубий статистичний прийом виявлення тенденції. У ряді випадків згладжування за допомогою цього методу є настільки сильним, що тенденція розвитку проявляється лише в найзагальнішому вигляді, а окремі важливі для економічного аналізу деталі зникають.

Основна ідея методу експоненціального згладжування – використання як розрахункового рівня ряду комбінації минулих і поточних спостережень.

У методі експоненціального згладжування для обчислення (y) застосовуються два значення: поточне значення часового ряду й попереднє значення згладженого:

$$y_t = \alpha y_t + (1 - \alpha) y_{t-1}, \quad (2.3)$$

де: α – константа (параметр) згладжування, $0 < \alpha < 1$; чим її значення ближче до одиниці, тим більша вага надається поточному значенню y_t , відповідно, менше – попередньому.

Застосування методу експоненціального згладжування не призводить до зменшення довжини часового ряду, просто перше значення згладженого ряду збігається з першим значенням початкового ряду.

Багато рядів динаміки містять сезонну компоненту.

Оцінка сезонної компоненти виконується, як правило, одним з двох способів: коли сезонна компонента адитивна тренду і коли вона мультиплікативна тренду.

Адитивна модель сезонної компоненти. Нехай період сезонних коливань рівний p , а кількість повних сезонних циклів – m , тоді початковий ряд матиме вигляд $y_1, \dots, y_p, \dots, y_{pm}$, де $i = 1, p$. Тоді сезонна компонента визначатиметься за формулою:

$$\dots, \quad (2.4)$$

де: – середній рівень ряду.

У мультиплікативній моделі сезонні коефіцієнти визначаються за формулою:

$$\dots \quad (2.5)$$

Щоб виділити з початкового ряду сезонну компоненту, необхідно віднімати з рівнів початкового ряду відповідні сезонні компоненти S при адитивній моделі або ділити на коефіцієнти сезонності при мультиплікативній моделі.

Розглянуті методи згладжування часових рядів і виділення сезонної компоненти дають ряд, що відображає загальну тенденцію розвитку явища, більш менш звільнену від випадкових і хвилеподібних коливань. Для того щоб дати кількісну модель, що виражає загальну тенденцію змін рівнів ряду в часі, необхідно побудувати аналітичну функцію, що характеризує залежність рівнів ряду від часу – модель тренда.

Оскільки залежність від часу може набувати різних форм, для її формалізації можна використовувати різні види функцій. Розглянемо основні види функції, які найчастіше застосовуються під час побудови моделей трендів.

Простою моделлю тренда є лінійна модель:

$$\dots \quad (2.6)$$

Параметри цієї моделі оцінюються методом найменших квадратів, як у регресійному аналізі. Факторною ознакою служить час t (номер елемента часового ряду), а результуючою – фактичний (або очищений від сезонної компоненти) рівень часового ряду y_t .

Якщо візуальний аналіз показав, що тренд має нелінійний характер, то як модель тренда можна використовувати одну з нелінійних функцій. Для оцінки параметрів нелінійної моделі з двома параметрами її необхідно за допомогою алгебраїчних перетворень привести до лінійного вигляду. Після цього оцінюються параметри моделі методом найменших квадратів.

Після виділення сезонної компоненти й тренда, залишки моделі визначають значення випадкової складової часового ряду, яка відповідно до передумов побудови статистичних моделей з використанням методу найменших квадратів повинна бути випадковою величиною. Проте під час моделювання часових рядів нерідко зустрічається ситуація, коли залишки містять тенденцію або циклічні коливання. Це свідчить про те, що кожне наступне значення залишків залежить від попередніх. У цьому випадку говорять про наявність автокореляції випадкової складової або залишків.

Випадкову складову часового ряду u_t також можна розглядати як часовий ряд. Існують два найпоширеніших методи визначення автокореляції залишків. Перший метод – це побудова графіка залежності залишків від часу й візуальне визначення наявності або відсутності автокореляції. Цей метод цілком застосовний для відносно коротких часових рядів. Другий метод – використання статистичних критеріїв, що досліджують залежність величини залишку від значень залишків у попередні моменти часу, а також статистичні методи моделювання структури випадкової компоненти.

Автокореляція залишків може бути викликана декількома причинами, що мають різну природу. По-перше, іноді вона пов'язана з вихідними даними й викликана наявністю помилок вимірювання в значеннях рівня ряду. По-друге, у ряді випадків причину

автокореляції залишків слід шукати у специфікації моделі. У цьому випадку для усунення автокореляції можна застосувати такі дії:

- змінити вид загальної моделі часового ряду, наприклад адитивну модель на мультиплікативну модель;
- змінити функцію, що описує тренд ряду;
- змінити порядок побудови моделі часового ряду, а саме за вихідними даними ряду спочатку виділити тренд, а потім застосувати процедуру виділення сезонної компоненти.

Розглянемо ряд динаміки доходів від послуг, що надаються на вокзалах, на одного пасажера (на прикладі вокзалу Дніпропетровськ). Порівнянність рівня доходів у часі забезпечується шляхом приведення до порівняного рівня цін за індексами інфляції. Вихідні дані для аналізу наведені в табл. 2.10.

Таблиця 2.10 – Доходи від додаткових послуг на одного пасажера, 2008–2010 рр.

Джерело: [66, частково розроблено автором]

Рік	Місяць	Кількість відправлених пасажирів, тис. чол.	Дохід від послуг, що надаються на вокзалі, тис. грн	Індекс інфляції за місяць, разів	Базисний індекс інфляції, разів	Приведені доходи, тис. грн	Приведені доходи на 1 пасажера, грн/пас.
1	2	3	4	5	6	7	8
2008	січень	1 286,0	856,4	1,029	1,487	1 273,5	0,990
	лютий	1 263,7	836,1	1,027	1,445	1 208,2	0,956
	березень	1 296,3	991,8	1,038	1,407	1 395,5	1,077
	квітень	1 397,3	1 232,2	1,031	1,355	1 669,6	1,195
	травень	1 400,2	1 159,7	1,013	1,315	1 525,0	1,089
	червень	1 440,9	1 701,7	1,008	1,298	2 208,8	1,533
	липень	1 457,9	2 280,9	0,995	1,287	2 935,5	2,014
	серпень	1 397,7	1 561,4	0,999	1,294	2 020,5	1,446
	вересень	1 383,7	1 349,2	1,011	1,295	1 747,2	1,263
	жовтень	1 262,3	1 197,1	1,017	1,281	1 533,5	1,215
	листопад	1 245,6	1 033,4	1,015	1,260	1 302,1	1,045
	грудень	1 270,6	1 371,7	1,021	1,241	1 702,3	1,340
2009	січень	1 221,2	846,3	1,029	1,216	1 029,1	0,843
	лютий	1 227,3	833,9	1,015	1,181	984,8	0,802
	березень	1 251,0	1 035,1	1,014	1,164	1 204,9	0,963
	квітень	1 347,0	1 269,0	1,009	1,148	1 456,8	1,082
	травень	1 368,8	1 166,7	1,005	1,138	1 327,7	0,970
	червень	1 394,3	1 989,3	1,011	1,132	2 251,9	1,615
	липень	1 424,5	2 324,2	0,999	1,120	2 603,1	1,827
	серпень	1 404,6	1 727,0	0,998	1,121	1 936,0	1,378
	вересень	1 364,2	1 336,1	1,008	1,123	1 500,4	1,100
	жовтень	1 261,8	1 309,2	1,009	1,114	1 458,4	1,156
	листопад	1 181,3	1 008,2	1,011	1,104	1 113,1	0,942
	грудень	1 225,6	1 374,0	1,009	1,092	1 500,4	1,224

Закінчення табл. 2.10

1	2	3	4	5	6	7	8
	січень	1 189,0	907,3	1,018	1,082	981,7	0,826
	лютий	1 361,2	1 026,2	1,019	1,063	1 090,9	0,801

2010	березень	1 273,2	1 395,1	1,009	1,043	1 455,1	1,143
	квітень	1 366,0	1 545,7	0,997	1,034	1 598,3	1,170
	травень	1 342,3	1 421,4	0,994	1,037	1 474,0	1,098
	червень	1 437,0	2 249,7	0,996	1,043	2 346,4	1,633
	липень	1 440,9	2 467,9	0,998	1,048	2 586,4	1,795
	серпень	1 370,9	1 907,2	1,012	1,050	2 002,6	1,461
	вересень	1 371,9	1 516,7	1,029	1,037	1 572,8	1,146
	жовтень	1 196,8	1 305,0	1,005	1,008	1 315,4	1,099
	листопад	1 251,4	1 435,0	1,003	1,003	1 439,3	1,150
	грудень	1 248,4	1 546,7	1,008	1,000	1 546,7	1,239

Динаміку питомих доходів на одного пасажера відображено на рис. 2.15.

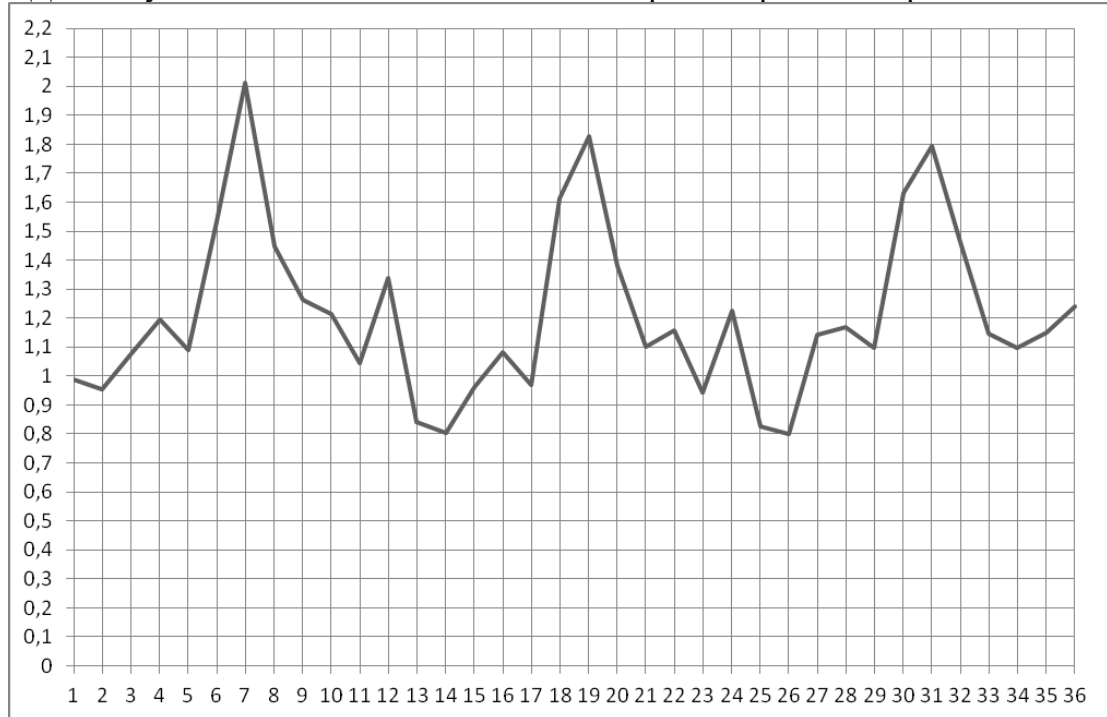


Рисунок 2.15 – Динаміка доходів від послуг, що надаються на вокзалах, на одного пасажера, грн/пас.

Джерело: розроблено автором

Графічний аналіз ряду динаміки вказує на наявність чітко вираженої сезонної компоненти, для виявлення якої застосовується автокореляційна функція (рис. 2.16).

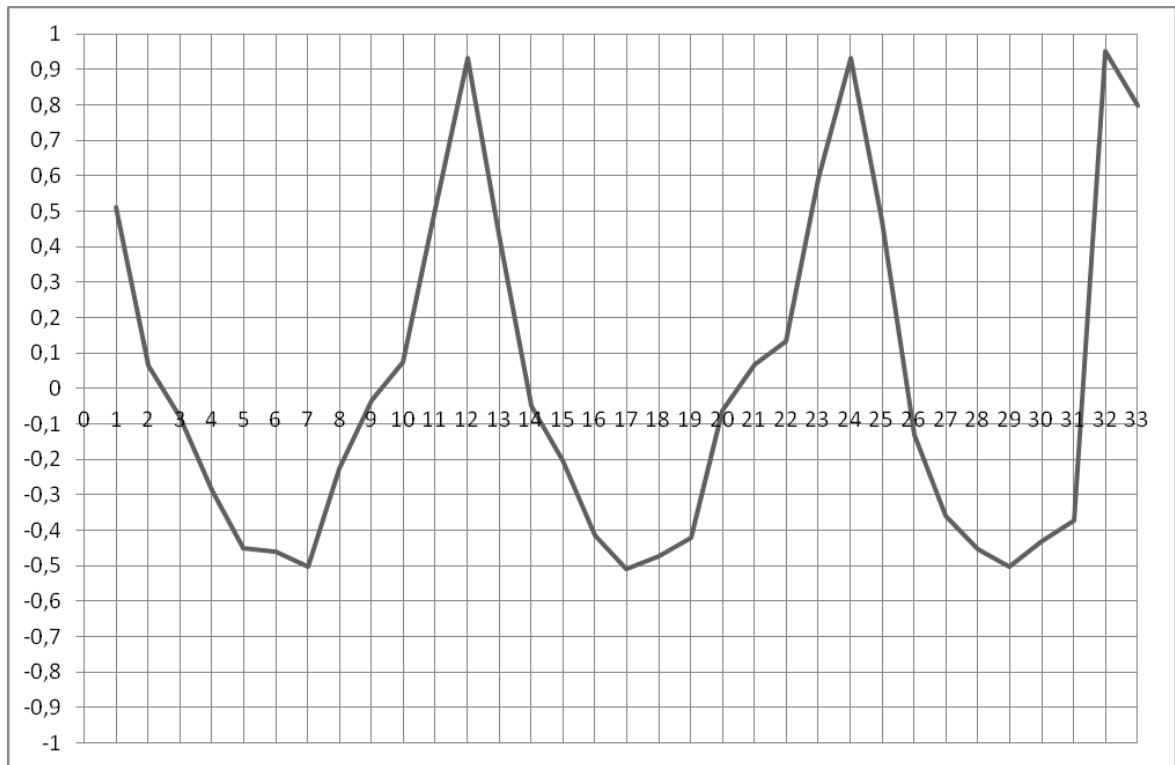


Рисунок 2.16 – Автокореляційна функція питомих доходів на одного пасажера
Джерело: розроблено автором

Автокореляційна функція відображає наявність чітко вираженої сезонної компоненти з періодом 12 місяців, оскільки коефіцієнт автокореляції для зсуву на 12 місяців дорівнює 0,931. Також тісна автокореляція спостерігається для зсуву 24 місяці.

Цикл сезонних коливань визначається за адитивною моделлю в табл. 2.11.

Виключення сезонної компоненти з ряду динаміки, що розглядається, виконано в табл. 2.12.

Помісячна зміна аналізованого показника за роками відображена на рис. 2.17.

Сезонна складова та «відчищений» від сезонних коливань ряд динаміки доходів від послуг, що надаються на вокзалах, зображені на рис. 2.18, 2.19.

Таблиця 2.11 – Визначення параметрів сезонної компоненти ряду динаміки питомих доходів від послуг, що надаються на вокзалах, грн/пас.

Джерело: розроблено автором

№ місяця	2008 рік	2009 рік	2010 рік	Середнє за місяць	Сезонна складова
1	0,990	0,843	0,826	0,886	-0,326
2	0,956	0,802	0,801	0,853	-0,359
3	1,077	0,963	1,143	1,061	-0,151
4	1,195	1,082	1,170	1,149	-0,063
5	1,089	0,970	1,098	1,052	-0,160
6	1,533	1,615	1,633	1,594	0,382
7	2,014	1,827	1,795	1,879	0,667
8	1,446	1,378	1,461	1,428	0,216
9	1,263	1,100	1,146	1,170	-0,042
10	1,215	1,156	1,099	1,157	-0,055

11	1,045	0,942	1,150	1,046	-0,166
12	1,340	1,224	1,239	1,268	0,056
Середнє	—	—	—	1,212	—

Таблиця 2.12 – Виключення сезонної компоненти ряду динаміки питомих доходів від послуг, що надаються на вокзалах, грн/пас.

Джерело: розроблено автором

№ місяця	Вихідний ряд динаміки	Сезонна компонента	Ряд динаміки без сезонної складової
1	2	3	4
1	0,990	-0,326	1,316
2	0,956	-0,359	1,315
3	1,077	-0,151	1,228
4	1,195	-0,063	1,258
5	1,089	-0,160	1,249
6	1,533	0,382	1,151
7	2,014	0,667	1,347
8	1,446	0,216	1,230
9	1,263	-0,042	1,305
10	1,215	-0,055	1,270
11	1,045	-0,166	1,211
12	1,340	0,056	1,284
13	0,843	-0,326	1,169
14	0,802	-0,359	1,161
15	0,963	-0,151	1,114
16	1,082	-0,063	1,145
17	0,970	-0,160	1,130
18	1,615	0,382	1,233

Закінчення табл. 2.12

1	2	3	4
19	1,827	0,667	1,160
20	1,378	0,216	1,162
21	1,100	-0,042	1,142
22	1,156	-0,055	1,211
23	0,942	-0,166	1,108
24	1,224	0,056	1,168
25	0,826	-0,326	1,152
26	0,801	-0,359	1,160
27	1,143	-0,151	1,294
28	1,170	-0,063	1,233
29	1,098	-0,160	1,258
30	1,633	0,382	1,251
31	1,795	0,667	1,128
32	1,461	0,216	1,245
33	1,146	-0,042	1,188
34	1,099	-0,055	1,154
35	1,150	-0,166	1,316

36	1,239	0,056	1,183
----	-------	-------	-------

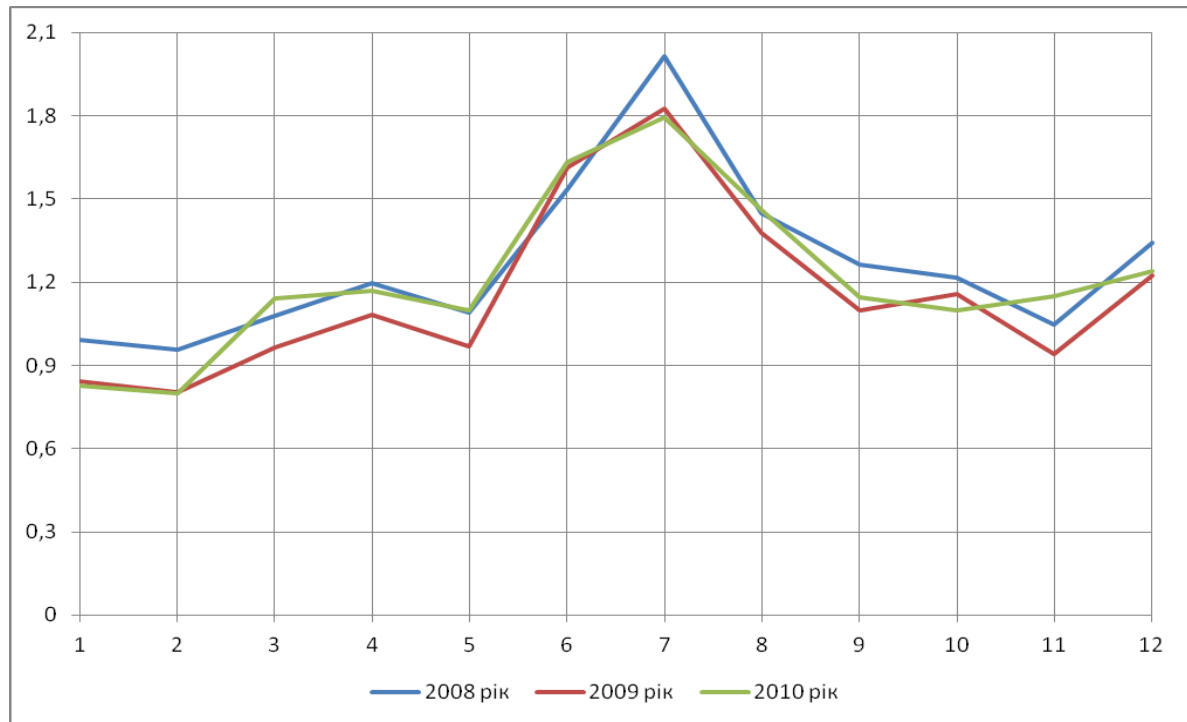


Рисунок 2.17 – Внутрішньорічна динаміка питомих доходів на одного пасажера, грн/пас.
Джерело: розроблено автором

Рис. 2.17 свідчить про близькість місячних рівнів показника в різні роки, що відображає сезонні коливання ряду.

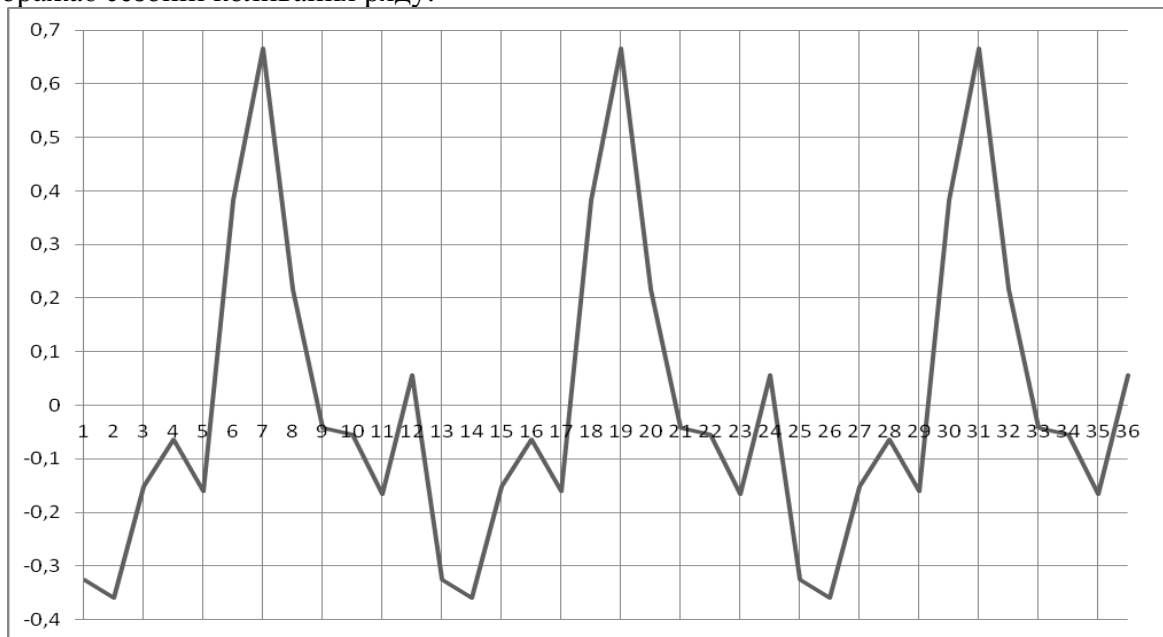


Рисунок 2.18 – Сезонна складова ряду доходів на одного пасажера, грн/пас.
Джерело: розроблено автором

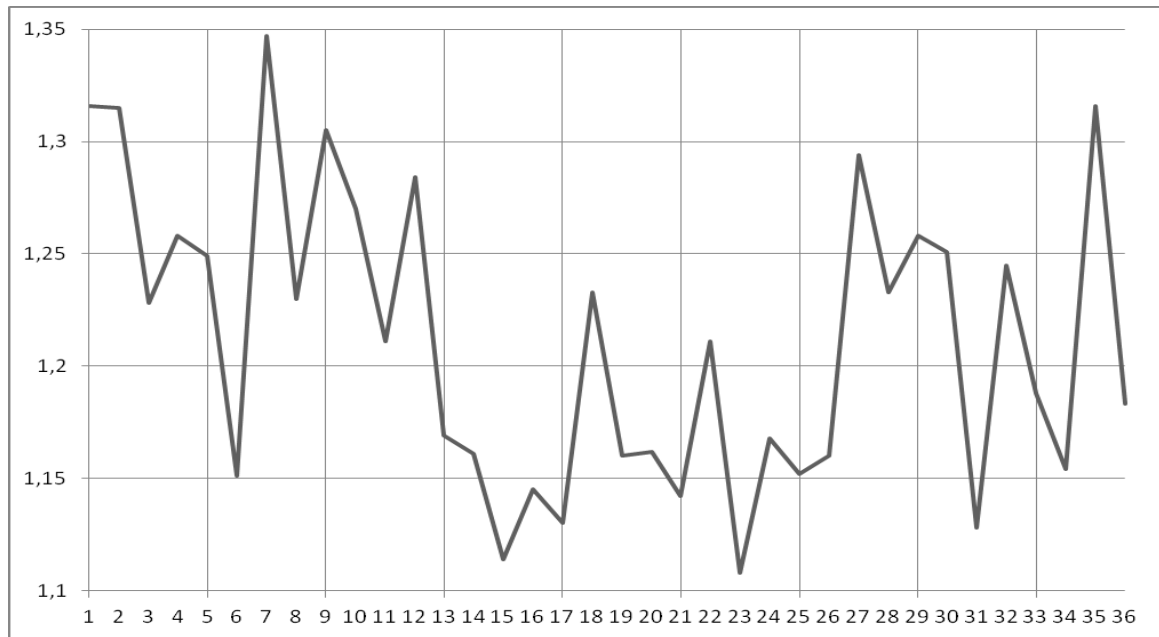


Рисунок 2.19 – Динаміка доходів на одного пасажера без сезонної складової, грн/пас.
Джерело: розроблено автором

Візуальний аналіз графіка 2.19 свідчить про відсутність виражених тенденцій у складі «відчищеного» від сезонних коливань ряду динаміки, що розглядається. Автокореляційна функція цього (без сезонної складової) ряду відображена на рис. 2.20.

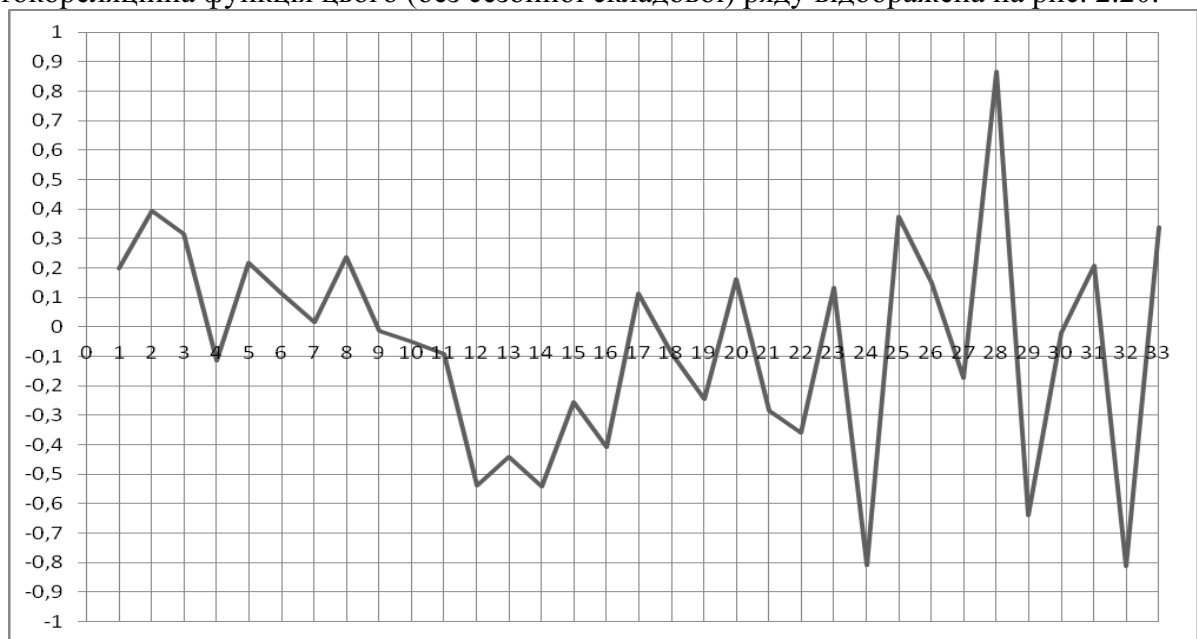


Рисунок 2.20 – Доходи на одного пасажера без сезонної складової, грн/пас.
Джерело: розроблено автором

Характер автокореляційної функції (див. рис. 2.19) вказує, що «відчищений» від сезонної складової ряд динаміки питомих доходів від послуг, що надаються на вокзалах, має ознаки стаціонарного ряду. У цілому, за виконанням аналізу ряду динаміки питомих доходів від послуг, що надаються на вокзалах, на одного пасажера, які характеризують інтенсивність надання відповідних послуг, можна зробити такі висновки.

По-перше, названий ряд динаміки має чітко виражену сезонність з періодом 12 місяців, яка добре описується адитивною моделлю сезонної компоненти, оскільки амплітуда сезонних коливань у часі практично не змінюється.

По-друге, «відчищений» від сезонних коливань ряд динаміки має ознаки стаціонарного, що свідчить про відсутність виражених тенденцій до зростання або

зменшення питомих (на одного пасажера) доходів від додаткових послуг, що надаються на вокзалах (у порівнянних цінах).

Аналогічно до наведеного вище проаналізовано динаміку питомої (на тисячу пасажирів) кількості послуг за їх видами. Вихідні дані наведено в табл. 2.13.

Таблиця 2.13 – Кількість послуг, що надана на вокзалі Дніпропетровськ, 2008–2010 рр.

Джерело: [66]

Рік	Місяць	Продажу спец. касі	Колектівні заявки	Послуги бюро за мовлення	Послуги до відково бюро	Камери схову	Кімнати відпочинку	Зал очікування пасажирів з дітьми	Послуги носіїв	Багажне відділення	Платний туалет	ВІР-зал	Зал підвищеного комфорту	Сервіс-центр	Зал офіційних делегацій
2008	1	630	2165	5284	7362	8728	279	331	2021	7441	53577	1185	5536	7432	189
	2	744	1637	5736	6280	7857	324	385	1898	8668	48000	1111	5406	6534	194
	3	785	3321	6869	7480	9143	293	441	2123	8796	53499	1184	5755	7792	181
	4	1466	5579	8871	8946	9757	320	418	1764	8657	50185	1025	5486	10136	244
	5	871	7313	6411	8589	9625	302	368	1927	7722	50593	934	4710	8073	271
	6	1508	17998	10045	10686	9702	218	321	1943	7018	47209	726	3740	13271	298
	7	3543	13676	13422	14908	12900	339	549	2073	8758	58618	922	5475	21126	338
	8	3122	5848	8256	11962	11626	293	508	2351	7759	50094	764	4535	14775	303
	9	1415	4324	8032	9937	12555	389	302	1803	8808	56724	1101	5886	11701	296
	10	1111	5810	7564	8783	11583	405	351	1730	8320	51347	993	5779	9175	286
	11	856	5210	6485	7864	10213	376	314	1647	7814	52103	812	5694	9002	267
	12	1111	5445	8967	6543	8868	339	137	1375	7763	55212	1062	6192	8567	365
2009	1	501	1000	5346	4309	6231	190	181	1051	3538	51321	534	5117	5526	157
	2	384	823	6299	3604	5656	263	171	1289	4470	48230	571	4601	5539	146
	3	470	3287	770	4463	6867	263	238	1180	4556	57629	719	4862	6260	197
	4	1261	3574	7213	5852	7107	278	230	1106	4758	54490	565	3962	7587	412
	5	663	7410	5853	5533	6823	279	188	1246	4346	53565	445	3551	5913	418
	6	1664		9113	7721	8200	291	254	1344	4993		388	3437	9518	735

2009			1638 2								5601 4				
	7	3309	1157 9	1125 7	1006 7	8859	307	308	1461	5619	5910 7	450	3601	1156 6	990
	8	2939	2940	7476	9022	9382	290	359	1400	6396	5877 7	462	3746	7947	899
	9	1140	1944	5840	7080	8175	301	293	1399	5726	5738 0	631	3412	6069	616
	10	978	5131	4572	6180	8402	301	231	1319	7171	5440 6	921	3995	5561	625
	11	453	2656	4572	4711	6232	284	200	1319	5127	5500 4	740	3310	3786	373
	12	1524	3927	7253	6123	6705	353	260	997	5236	5642 5	1131	4258	5905	507
2010	1	665	846	3916	4327	4993	263	280	867	3777	5220 7	885	3368	4041	392
	2	857	927	4676	4342	5570	345	281	1004	4027	5036 8	1002	3810	4430	427
	3	1120	1837	6180	5234	6899	348	292	1377	5298	5992 9	1081	3913	6107	516
	4	1955	4586	7505	6265	7287	287	206	1192	4988	5560 9	937	3026	7269	650
	5	1265	5369	6979	6502	7327	309	218	1257	3665	6191 9	697	2261	5981	657
	6	2318	1675 4	1288 5	6755	7755	308	270	1210	4404	5827 4	701	2224	1027 3	1138
	7	4616	1015 4	1406 1	9764	9155	329	316	1052	5320	6057 3	843	2938	1122 8	1389
	8	4610	3475	1040 2	9320	9956	342	355	1235	5672	6370 8	897	3388	8830	1216
	9	1597	3637	8261	7421	8842	381	229	1306	6087	5914 6	855	3318	7934	804
	10	1168	4720	6862	5549	8275	323	264	1307	5475	5672 1	1070	3862	6194	568
	11	938	7400	7020	6010	7854	341	179	1322	5462	6368 7	1133	4051	6065	755
	12	2306	2644	9422	6245	8059	350	254	1332	6523	6120 1	1462	4733	7501	918

Результати визначення кількості наданих послуг на тисячу пасажирів наведені в табл . 2.14.

Таблиця 2.14 – Питома кількість послуг, що надається на вокзалі, в розрахунку на одну тисячу пасажирів, 2008–2010 рр.

Джерело: розроблено автором

Рік	Мі ся ць	Пр од аж у сп ец. ка сі	Ко ле кт ив ні зая вк и	По сл уг и бю ро за мо	Пос луг и дов ідк ово го бю	К а м ер и сх ов у	Кі мн ат и від по чи нк	За л очі ку ва нн я па	По сл уг и но сії в	Ба га жн е від діл ен ня	Пл ат ни й ту ал ет	VI Р- зал	За л під ви ще но го ко	Се рві с- це нт р	За л оф іці йн их де ле
-----	----------------	--	--	---	--	---	--	---	---------------------------------------	---	---------------------------------------	-----------------	--	----------------------------------	--

				вл ен ня	ро		у	са жи рів з діт ьм и					мф ор ту		га цій
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
2008	1	0,490	1,684	4,109	5,725	6, 787	0,217	0,257	1,572	5,786	41,66	0,921	4,305	5,78	0,147
	2	0,589	1,295	4,539	4,970	6, 217	0,256	0,305	1,502	6,859	37,98	0,879	4,278	5,17	0,154
	3	0,606	2,562	5,299	5,770	7, 053	0,226	0,340	1,638	6,785	41,27	0,913	4,440	6,01	0,140
	4	1,049	3,993	6,349	6,402	6, 983	0,229	0,299	1,262	6,196	35,92	0,734	3,926	7,25	0,175
	5	0,622	5,223	4,579	6,134	6, 874	0,216	0,263	1,376	5,515	36,13	0,667	3,364	5,77	0,194
	6	1,047	12, 491	6,971	7,416	6, 733	0,151	0,223	1,348	4,871	32,76	0,504	2,596	9,21	0,207
	7	2,430	9,381	9,206	10, 226	8, 848	0,233	0,377	1,422	6,007	40,21	0,632	3,755	14,49	0,232
	8	2,234	4,184	5,907	8,558	8, 318	0,210	0,363	1,682	5,551	35,84	0,547	3,245	10,57	0,217
	9	1,023	3,125	5,805	7,181	9, 073	0,281	0,218	1,303	6,366	40,99	0,796	4,254	8,46	0,214
	10	0,880	4,603	5,992	6,958	9, 176	0,321	0,278	1,371	6,591	40,68	0,787	4,578	7,27	0,227
	11	0,687	4,183	5,206	6,313	8, 199	0,302	0,252	1,322	6,273	41,83	0,652	4,571	7,23	0,214
	12	0,874	4,285	7,057	5,150	6, 979	0,267	0,108	1,082	6,110	43,45	0,836	4,873	6,74	0,287
	1	0,410	0,819	4,378	3,528	5, 102	0,156	0,148	0,861	2,897	42,03	0,437	4,190	4,53	0,129
	2	0,313	0,671	5,132	2,937	4, 608	0,214	0,139	1,050	3,642	39,30	0,465	3,749	4,51	0,119
	3	0,376	2,627	0,616	3,568	5, 489	0,210	0,190	0,943	3,642	46,07	0,575	3,886	5,00	0,157
	4	0,936	2,653	5,355	4,344	5, 276	0,206	0,171	0,821	3,532	40,45	0,419	2,941	5,63	0,306
	5	0,484	5,414	4,276	4,042	4, 985	0,204	0,137	0,910	3,175	39,13	0,325	2,594	4,32	0,305
	6	1,193	11, 749	6,536	5,538	5, 881	0,209	0,182	0,964	3,581	40,17	0,278	2,465	6,83	0,527
	7	2,323	8,128	7,902	7,067	6, 219	0,216	0,216	1,026	3,945	41,49	0,316	2,528	8,12	0,695
	8	2,092	2,093	5,323	6,423	6, 679	0,206	0,256	0,997	4,554	41,85	0,329	2,667	5,66	0,640
	9	0,836	1,425	4,281	5,190	5, 993	0,221	0,215	1,026	4,197	42,06	0,463	2,501	4,45	0,452
	10	0,775	4,066	3,623	4,898	6, 659	0,239	0,183	1,045	5,683	43,12	0,730	3,166	4,41	0,495

2009	11	0,383	2,248	3,870	3,988	5,276	0,240	0,169	1,117	4,340	46,56	0,626	2,802	3,21	0,316
	12	1,243	3,204	5,918	4,996	5,471	0,288	0,212	0,813	4,272	46,04	0,923	3,474	4,82	0,414
2010	1	0,559	0,712	3,294	3,639	4,199	0,221	0,235	0,729	3,177	43,91	0,744	2,833	3,40	0,330
	2	0,630	0,681	3,435	3,190	4,092	0,253	0,206	0,738	2,958	37,00	0,736	2,799	3,25	0,314
	3	0,880	1,443	4,854	4,111	5,419	0,273	0,229	1,082	4,161	47,07	0,849	3,073	4,80	0,405
	4	1,431	3,357	5,494	4,586	5,335	0,210	0,151	0,873	3,652	40,71	0,686	2,215	5,32	0,476
	5	0,942	4,000	5,199	4,844	5,459	0,230	0,162	0,936	2,730	46,13	0,519	1,684	4,46	0,489
	6	1,613	11,659	8,967	4,701	5,397	0,214	0,188	0,842	3,065	40,55	0,488	1,548	7,15	0,792
	7	3,204	7,047	9,758	6,776	6,354	0,228	0,219	0,730	3,692	42,04	0,585	2,039	7,79	0,964
	8	3,363	2,535	7,588	6,798	7,262	0,249	0,259	0,901	4,137	46,47	0,654	2,471	6,44	0,887
	9	1,164	2,651	6,022	5,409	6,445	0,278	0,167	0,952	4,437	43,11	0,623	2,419	5,78	0,586
	10	0,976	3,944	5,734	4,637	6,914	0,270	0,221	1,092	4,575	47,39	0,894	3,227	5,18	0,475
	11	0,750	5,913	5,610	4,803	6,276	0,272	0,143	1,056	4,365	50,89	0,902	3,237	4,85	0,603
	12	1,847	2,118	7,547	5,002	6,455	0,280	0,203	1,067	5,225	49,02	1,171	3,791	6,01	0,735

За результатами аналізу рядів динаміки, наведених у табл. 2.14, можна зробити такі висновки.

1. Продаж у спец. касі.

Ряд динаміки містить сильно виражену сезонну компоненту з постійною амплітудою коливань у часі. Ряд після виключення сезонної компоненти містить тренди. Поточна тенденція – зростання показника (рис. 2.21).

Рисунок 2.21 – Динаміка кількості послуги «Продаж у спец. касі» в розрахунку на одну тисячу пасажирів, послуг/тис. пас.

Джерело: розроблено автором

2. Колективні заявки.

Ряд динаміки містить сильно виражену сезонну компоненту з постійною амплітудою коливань у часі. Ряд після виключення сезонної компоненти має ознаки стаціонарного й не містить помітних тенденцій (рис. 2.22).

3. Послуги бюро замовлень.

Ряд динаміки містить слабо виражену сезонну компоненту з постійною амплітудою коливань у часі. Ряд після виключення сезонної компоненти містить слабо виражені тренди. Поточна тенденція – зростання показника (рис. 2.23).

4. Послуги довідкового бюро.

Ряд динаміки містить помітну сезонну компоненту з постійною амплітудою коливань у часі. Ряд після виключення сезонної компоненти містить тренди. У 2010 році формується тенденція до зростання (рис. 2.24).

Рисунок 2.22 – Динаміка кількості послуги «Колективні заявки» в розрахунку на одну тисячу пасажирів, послуг/тис. пас.
Джерело [розроблено автором]

Рисунок 2.23 – Динаміка кількості послуги «Послуги бюро замовлення» в розрахунку на одну тисячу пасажирів, послуг/тис. пас.
Джерело: розроблено автором

Рисунок 2.24 – Динаміка кількості послуги «Послуги довідкового бюро» в розрахунку на одну тисячу пасажирів, послуг/тис. пас.
Джерело: розроблено автором

5. Камери схову.

Ряд динаміки містить слабо виражену сезонну компоненту з постійною амплітудою коливань у часі, а після виключення сезонної компоненти містить добре помітні тренди. Поточна тенденція – зростання показника (рис. 2.25).

Рисунок 2.25 – Динаміка кількості послуги «Камери схову» в розрахунку на одну тисячу пасажирів, послуг/тис. пас.
Джерело: розроблено автором

6. Кімнати відпочинку.

Сезонна компонента ряду виражена слабо. Після її виключення ряд має ознаки стаціонарного й не містить помітних трендів (рис. 2.26).

Рисунок 2.26 – Динаміка кількості послуги «Кімнати відпочинку» в розрахунку на одну тисячу пасажирів, послуг/тис. пас.
Джерело: розроблено автором

7. Зал очікування пасажирів з дітьми.

Рисунок 2.27 – Динаміка кількості послуги «Зал очікування пасажирів з дітьми» в розрахунку на одну тисячу пасажирів, послуг/тис. пас.
Джерело: розроблено автором

У складі ряду динаміки відсутня сезонна складова. Ряд містить тенденцію до зменшення, яка у 2009 році змінилася тенденцією до стабілізації (рис. 2.27).

8. Послуги носіїв.

У складі ряду динаміки відсутня сезонна складова. Ряд містить тенденцію до зменшення, яка у 2009 році змінилася тенденцією до стабілізації (

рис. 2.28).

Рисунок 2.28 – Динаміка кількості послуги «Послуги носіїв» в розрахунку на одну тисячу пасажирів, послуг/тис. пас.

Джерело: розроблено автором

9. Багажне відділення.

Сезонна компонента ряду виражена слабо. Після її виключення ряд має ознаки тренда до зменшення зі стабілізацією у 2010 році (рис. 2.29).

10. Платний туалет.

Ряд динаміки містить помітну сезонну компоненту з постійною амплітудою коливань у часі. Після виключення сезонної компоненти ряд містить тренд, який відображає тенденцію до зростання показника (рис. 2.30).

11. VIP-зал.

Ряд динаміки містить слабо виражену сезонну компоненту з постійною амплітудою коливань у часі. Після виключення сезонної компоненти ряд містить два тренди (низхідний та висхідний). Поточна тенденція – зростання показника (рис. 2.31).

Рисунок 2.29 – Динаміка кількості послуги «Багажне відділення» в розрахунку на одну тисячу пасажирів, послуг/тис. пас.

Джерело: розроблено автором

Рисунок 2.30 – Динаміка кількості послуги «Платний туалет» в розрахунку на одну тисячу пасажирів, послуг/тис. пас.

Джерело: розроблено автором

Рисунок 2.31 – Динаміка кількості послуги «VIP-зал» в розрахунку на одну тисячу пасажирів, послуг/тис. пас.

Джерело: розроблено автором

12. Зал підвищеного комфорту.

Рисунок 2.32 – Динаміка кількості послуги «Зал підвищеного комфорту» в розрахунку на одну тисячу пасажирів, послуг/тис. пас.

Джерело: розроблено автором

Ряд динаміки містить помітну сезонну компоненту з постійною амплітудою коливань у часі. Після виключення сезонної компоненти ряд містить помітні тренди. Поточна тенденція – зростання показника (рис. 2.32).

13. Сервіс-центр.

Ряд динаміки містить помітну сезонну компоненту з постійною амплітудою коливань у часі. Після виключення сезонної компоненти ряд містить помітні тренди. Поточна тенденція – зростання показника (рис. 2.33).

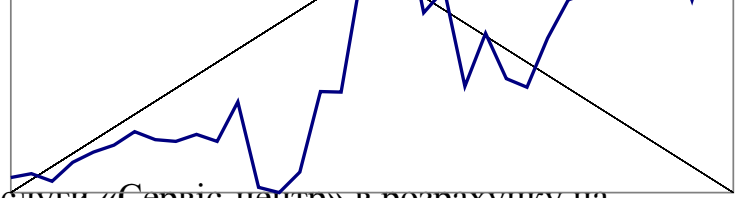


Рисунок 2.33 – Динаміка кількості послуги «Сервіс-центр» в розрахунку на одну тисячу пасажирів, послуг/тис. пас.

Джерело: розроблено автором

14. Зал офіційних делегацій.

Рисунок 2.34 – Динаміка кількості послуги «Зал офіційних делегацій» в розрахунку на одну тисячу пасажирів, послуг/тис. пас.

Джерело: розроблено автором

Ряд динаміки містить добре виражену сезонну компоненту з постійною амплітудою коливань у часі. Після виключення сезонної компоненти ряд містить сильний тренд, що відображає тенденцію до зростання (рис. 2.34).

2.3.4 Аналіз структури цін на додаткові послуги вокзалів на прикладі послуг сервіс-центрів

Для подальшого поглибленого дослідження ціноутворення на додаткові послуги вокзалів доцільно проаналізувати структури цін на додаткові послуги пасажиром. Аналіз проведено на прикладі послуг сервіс-центрів вокзалів.

Послуги сервіс-центрів включають:

1. Користування залом сервісних послуг.
2. Оформлення квитка.
3. Замовлення квитка.
4. Надання складних і письмових довідок.
5. Попередження по посадку пасажирів на проміжній станції, яка є пунктом початкового відправлення поїзда.
6. Замовлення (бронювання) одного місця в готелі.
7. Друкування паперів.
8. Ксерокопіювання 1 аркуша формату А4 (однобічний) однієї сторінки.
9. Сканування паперів.
10. Виклик таксі.
11. Приймання замовлення на виклик носія.
12. Прокат відеокaset та компактдисків у залі очікування підвищеного комфорту в Сервіс-центрі.
13. Користування телефаксом.
14. Користування телефоном.

У табл. 2.15, на рис. 2.35, 2.36 наведено аналіз структури цін на послугу «Оформлення квитка в сервісному центрі» на вокзалах. Під час розрахунку підприємства не враховують матеріальні витрати (Суми, Одеса), амортизацію необоротних активів (Суми, Одеса), інші прямі витрати – електроенергія, опалення, водопостачання та інші (Суми, Одеса, Дніпропетровськ), загальновиробничі й адміністративні витрати не розраховані в Луганську, Одесі. Прибуток планується від 3,7 % (Луганськ) до 390,0 % (Дніпропетровськ).

Таблиця 2.15 – Аналіз структури ціни послуги «Оформлення квитка в сервісному центрі», грн

Джерело: розроблено автором

Назва елемента витрат	Луганськ	Суми	Тернопіль	Одеса	Дніпропетровськ
Витрати на оплату праці	0,59	1,62	0,84	0,81	0,57
Нарахування на ФОП	0,23	0,62	0,33	0,25	0,22
Матеріальні витрати	0,12	-	0,14	-	0,13
Амортизація	0,13	-	0,41	-	-
Інші прямі витрати	8,62	-	1,31	-	0,10
Загальновиробничі й адміністративні витрати	-	1,10	0,22	-	0,69
Собівартість послуги	9,69	3,34	3,24	1,07	1,71
Прибуток	0,36	1,67	0,90	0,35	6,67
Ціна	10,05	5,01	4,14	1,43	8,38

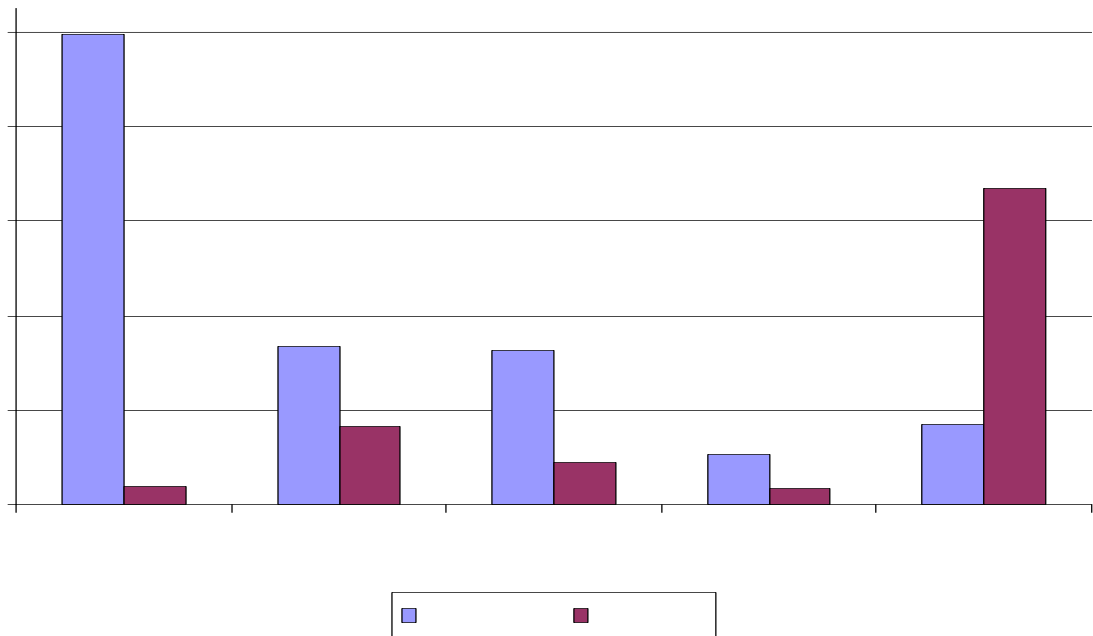


Рисунок 2.35 – Структура ціни на послугу «Оформлення квитка в сервісному центрі»
Джерело: розроблено автором

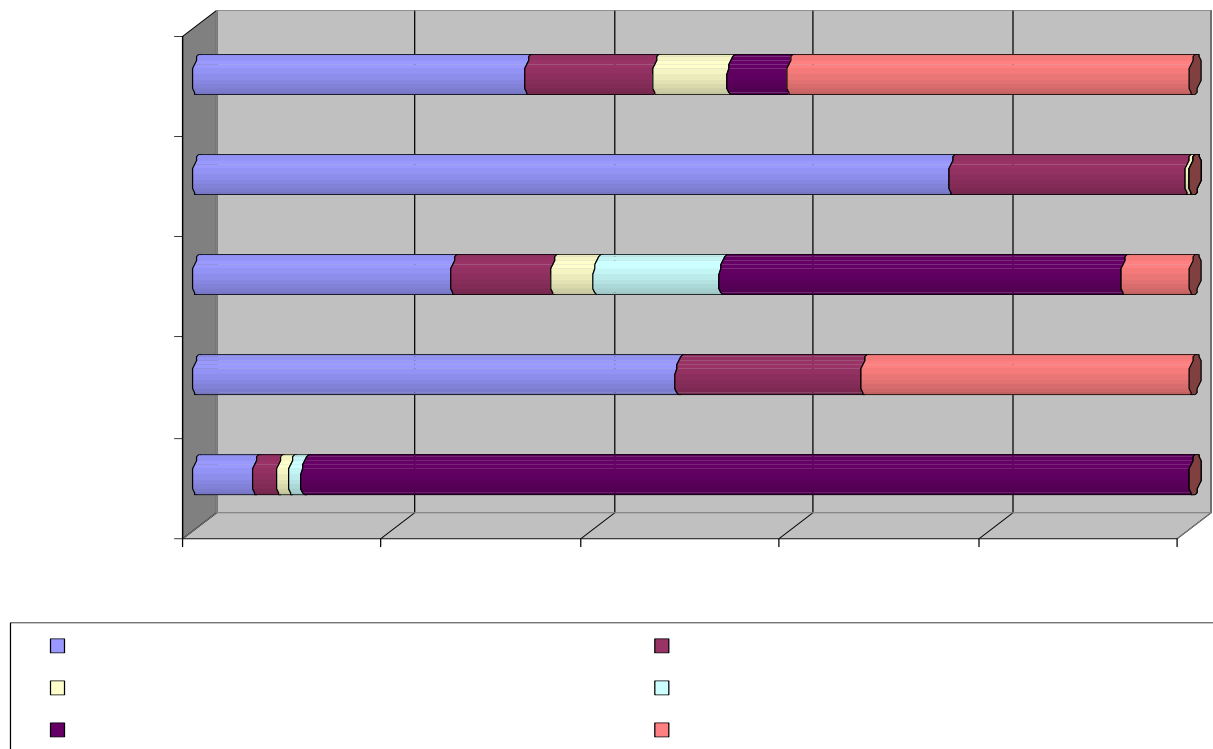


Рисунок 2.36 – Структура собівартості послуги
«Оформлення квитка в сервісному центрі»
Джерело: розроблено автором

У табл. 2.16 наведено аналіз структури цін на послугу «Замовлення (бронювання) одного місця в готелі в Сервіс-центрі» на вокзалах. Під час розрахунку собівартості послуги на вокзалі Луганськ враховані майже всі елементи прямих витрат, але до собівартості не включено загальновиробничі й адміністративні витрати вокзалу. Витрати на оплату праці максимально розраховані в калькуляції вокзалу Луганськ. Вокзали Харкова і Донецька взагалі не планують в собівартості матеріальні витрати й амортизацію необоротних активів. Інші прямі витрати – електроенергія, опалення, водопостачання та інші не розраховані в калькуляціях вокзалів Харкова, Луганська і Сімферополя. Загальновиробничі й адміністративні витрати також не розраховані в калькуляції вокзалу Донецьк. Найнижча собівартість розрахована в Донецьку (0,55 грн). Прибуток від надання послуги «Замовлення (бронювання) одного місця в готелі в Сервіс-центрі» планується від 30,9 % (Донецьк) до 95,2 % (Сімферополь).

Таблиця 2.16 – Аналіз структури ціни послуги «Замовлення (бронювання) одного місця в готелі в Сервіс-центрі», грн
Джерело: розроблено автором

Назва елемента витрат	Харків	Луганськ	Донецьк	Сімферополь
Витрати на оплату праці	0,49	1,05	0,39	0,36
Нарахування на ФОП	0,19	0,40	0,15	0,14
Матеріальні витрати	-	0,05	-	0,01
Амортизація	-	0,06	-	-
Інші прямі витрати	-	-	0,01	-
Загальновиробничі й адміністративні витрати	0,83	-	-	0,53
Собівартість послуги	1,51	1,56	0,55	1,04
Прибуток	0,57	0,47	0,17	0,99
Ціна	2,08	2,03	0,72	2,03

На рис. 2.37 графічно наведено співвідношення собівартості послуги й прибутку від надання однієї послуги на чотирьох вокзалах. На рис. 2.38 наочно наведено структуру собівартості послуги за елементами витрат.

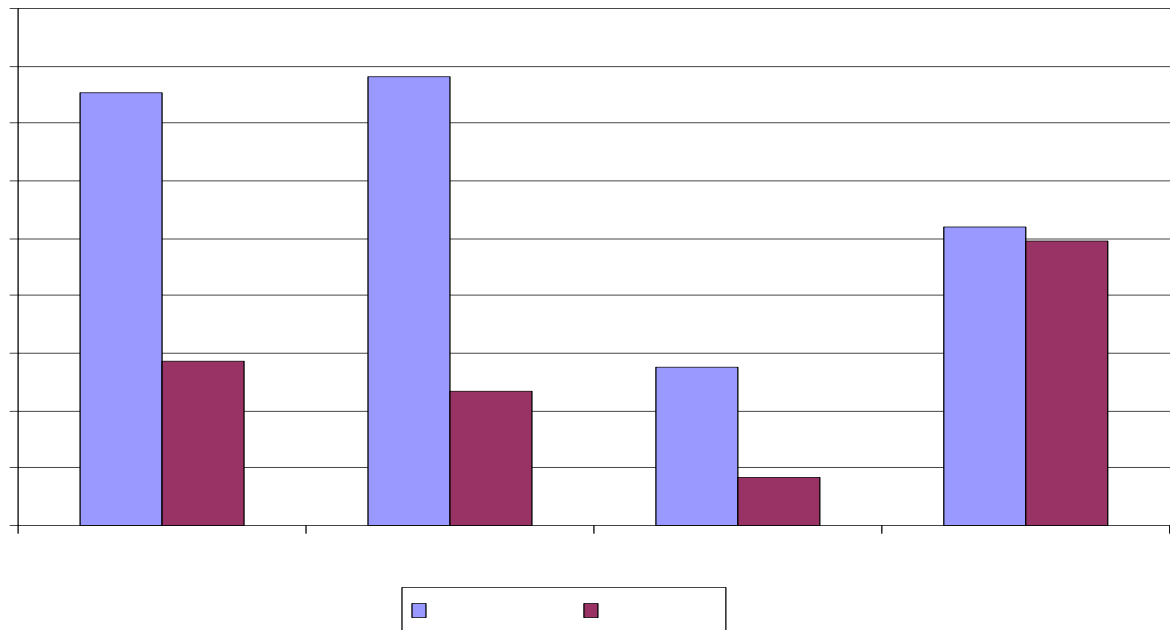


Рисунок 2.37 – Структура ціни на послугу «Замовлення (бронювання) одного місця в готелі в Сервіс-центрі»
Джерело: розроблено автором

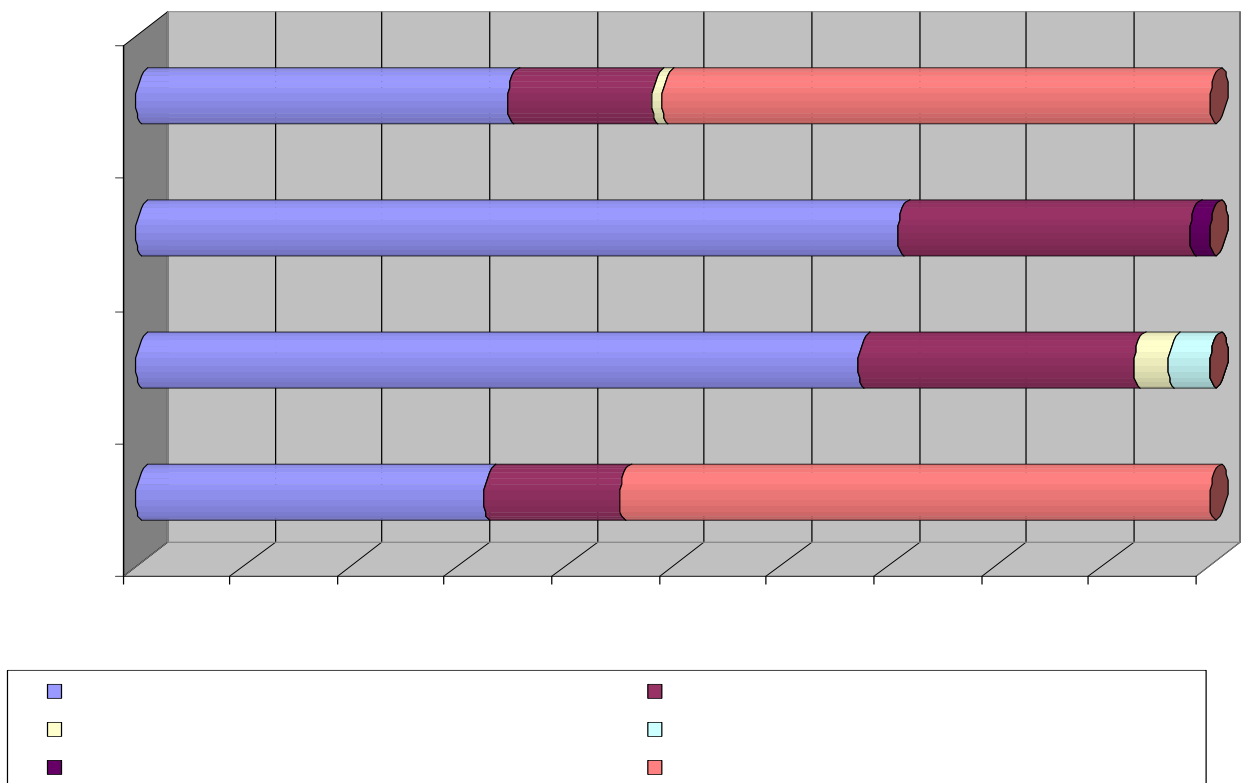


Рисунок 2.38 – Структура собівартості послуги
«Замовлення (бронювання) одного місця в готелі в Сервіс-центрі».
Джерело: розроблено автором

У табл. 2.17 надано детальний аналіз калькуляцій вартості послуги «Друкування паперів».

Таблиця 2.17 – Аналіз структури ціни послуги «Друкування паперів у Сервіс-центрі»,
грн

Джерело: розроблено автором

Назва елемента витрат	Харків	Тернопіль	Дніпропетровськ
Витрати на оплату праці	0,29	0,12	0,97
Нарахування на ФОП	0,11	0,05	0,37
Матеріальні витрати	-	0,32	-
Амортизація	-	0,002	-
Інші прямі витрати	-	0,03	0,01
Загальновиробничі й адміністративні витрати	0,49	0,03	1,17
Собівартість послуги	0,89	0,55	2,52
Прибуток	0,36	0,14	1,67
Ціна	1,25	0,69	4,19

Аналізуючи дані, наведені в табл. 2.12, можна зробити висновки про те, що підприємства не враховують матеріальні витрати, амортизацію (Харків, Дніпропетровськ); спостерігається велика різниця між витратами на оплату праці (0,12 грн у Тернополі та 0,97 грн у Дніпропетровську), сумою загальновиробничих і адміністративних витрат (0,03 грн у Тернополі та 1,17 грн у Дніпропетровську). Прибуток коливається від 25,5 % в Тернополі до 66,3 % у Дніпропетровську. На рис. 2.39, 2.40 графічно зображено співвідношення собівартості й прибутку за послугою «Друкування паперів» і структуру собівартості послуги.

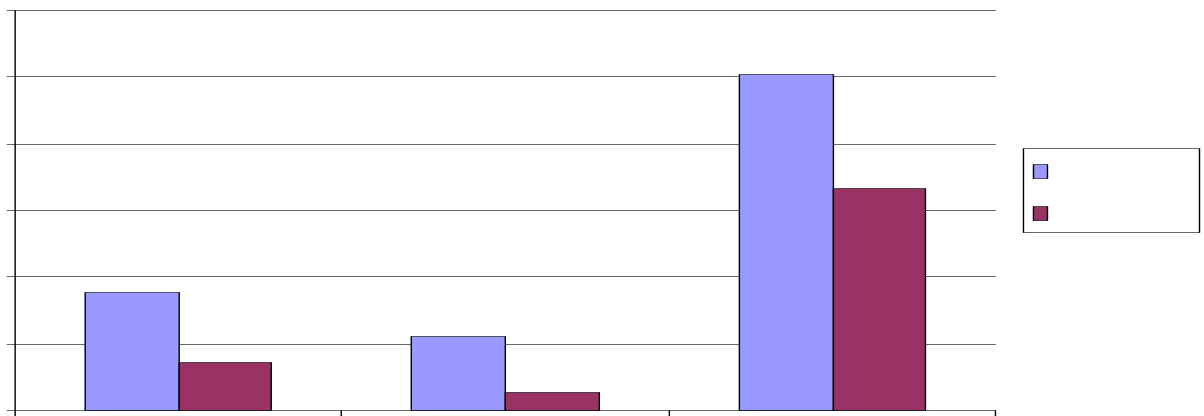


Рисунок 2.39 – Структура ціни на послугу «Друкування паперів»
Джерело: розроблено автором

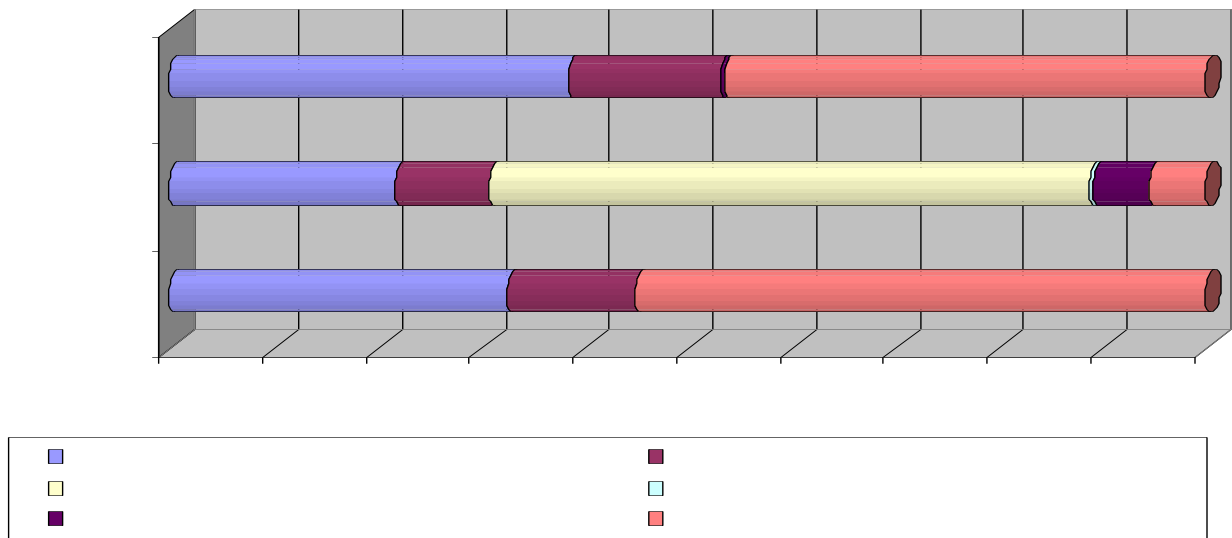


Рисунок 2.40 – Структура собівартості послуги «Друкування паперів»

Джерело: розроблено автором

Аналіз калькуляції вартості послуги «Ксерокопіювання 1 аркуша формату А4 (однобічний) в Сервіс-центрі» показав, що на вокзалі Харків відсутні матеріальні витрати. У калькуляціях вокзалів Харків і Дніпропетровськ не враховані амортизація та інші витрати (електроенергія). Найбільш повною калькуляцією є розрахунок вокзалу Луганськ, де враховано всі елементи витрат. Прибуток розраховується від 30,0 % в Луганську до 47,1 % в Дніпропетровську. Графічно дані наведені на рис. 2.41, 2.42.

Аналізуючи дані щодо структури собівартості послуги «Виклик таксі в Сервіс-центрі», можна зробити висновок, що в калькуляціях Харкова і Дніпропетровська не включено матеріальні витрати, амортизацію та інші прямі витрати. Слід відмітити значний рівень рентабельності послуги на вокзалі Дніпропетровськ – 122,7 %. У калькуляції послуги вокзалу Луганськ не включено загальновиробничі й адміністративні витрати вокзалу. Наочно структуру собівартості послуги на різних вокзалах наведено на рис. 2.43, 2.41.

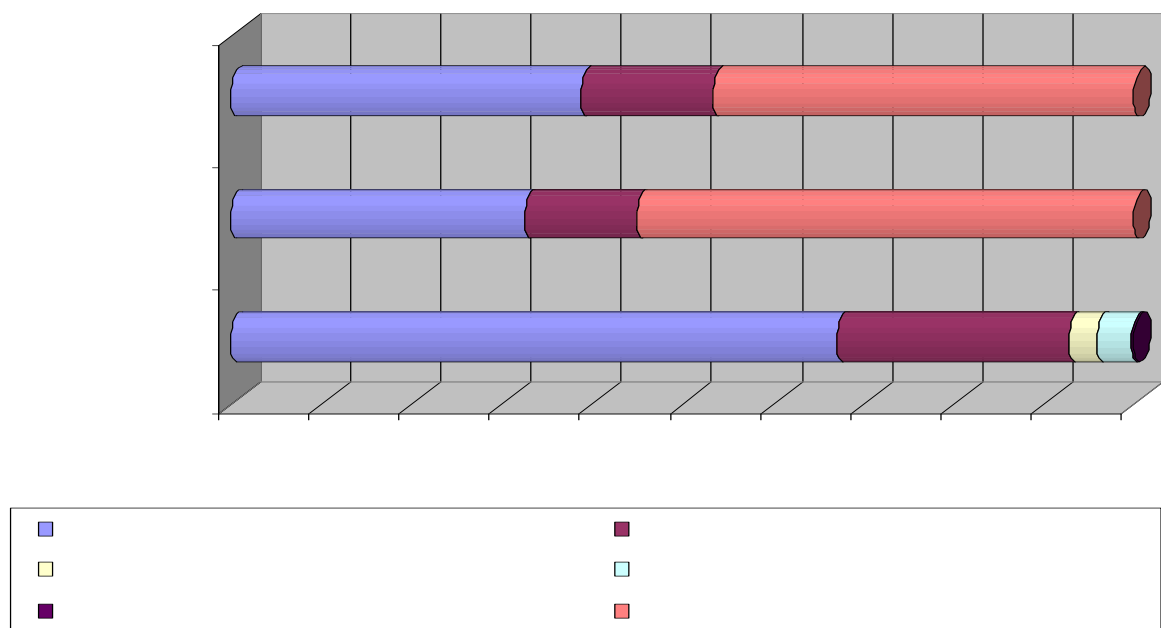


Рисунок 2.41 – Структура собівартості послуги «Виклик таксі в Сервіс-центрі»

Джерело: розроблено автором

В табл. 2.18 проаналізовано калькуляції на послугу «Надання складних і письмових довідок в Сервіс-центрі» вокзалів Харків, Івано-Франківськ та Дніпропетровськ. Достатньо повно сформовано собівартість послуги з точки зору елементів витрат. У калькуляції вокзалу Дніпропетровськ розрахунковий прибуток складає 66,7 %.

Таблиця 2.18 – Аналіз структури ціни послуги «Надання складних і письмових довідок в Сервіс-центрі», грн
Джерело: розроблено автором

Назва елемента витрат	Харків	Івано-Франківськ	Дніпропетровськ
Витрати на оплату праці	0,43	1,00	0,97
Нарахування на ФОП	0,17	0,38	0,37
Матеріальні витрати	-	-	-
Амортизація	-	-	-
Інші прямі витрати	-	0,01	-
Загальновиробничі і адміністративні витрати	0,74	0,07	1,17
Собівартість послуги	1,34	1,46	2,51
Прибуток	0,40	0,26	1,68
Ціна	1,74	1,72	4,19

На рис. 2.42, 2.43 графічно зображено дані табл. 2.18 щодо структури ціни на послугу «Надання складних і письмових довідок у Сервіс-центрі».

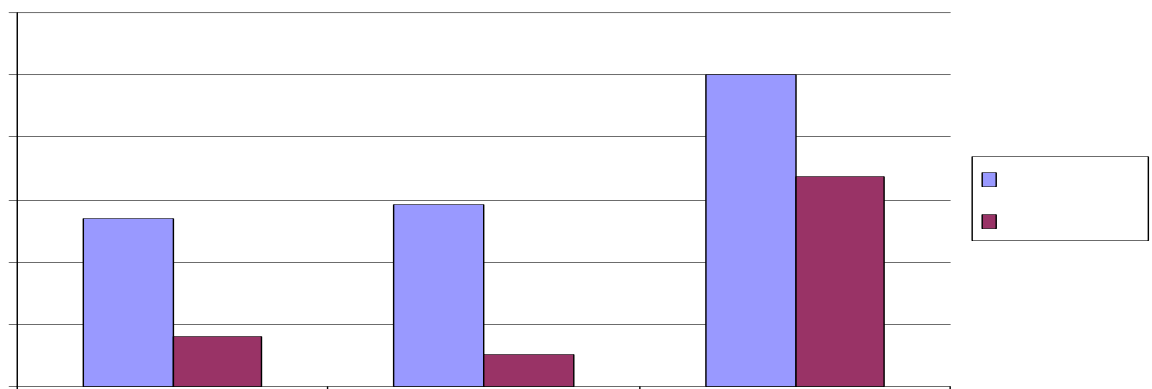


Рисунок 2.42 – Структура ціни на послугу «Надання складних і письмових довідок в Сервіс-центрі»

Джерело: розроблено автором

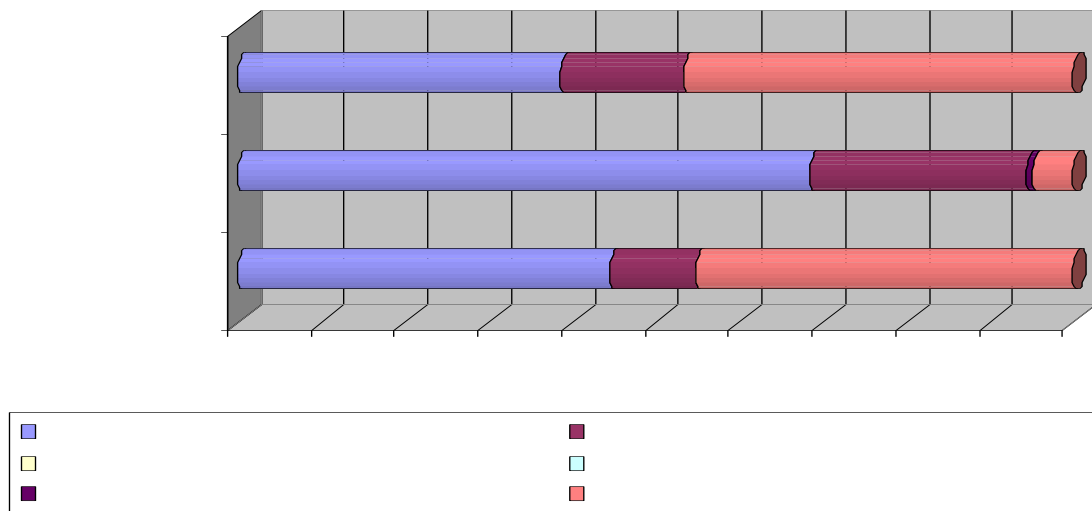


Рисунок 2.43 – Структура собівартості послуги «Надання складних і письмових довідок у Сервіс-центрі»
Джерело: розроблено автором

У калькуляціях вартості послуги «Користування залом сервісних послуг» (табл. 2.19) найбільш повними є розрахунки вокзалів Одеса і Донецьк, але в цих калькуляціях не враховані загальновиробничі й адміністративні витрати. В ціні на послугу вокзалу Одеса прибуток складає 346,4 % від собівартості послуги. У розрахунках вокзалу Харків не включені значні матеріальні витрати на надання послуги та амортизація приміщень сервіс-центру.

Таблиця 2.19 – Аналіз структури ціни послуги «Користування залом сервісних послуг», грн

Джерело: розроблено автором

Назва елемента витрат	Харків	Одеса	Донецьк
Витрати на оплату праці	0,32	0,69	1,65
Нарахування на ФОП	0,12	0,27	0,64
Матеріальні витрати	-	0,07	0,03
Амортизація	-	0,03	1,99
Інші прямі витрати	2,02	0,06	0,36
Загальновиробничі й адміністративні витрати	0,68	-	-
Собівартість послуги	3,14	1,12	4,67
Прибуток	1,03	3,88	3,73
Ціна	4,17	5,00	8,40

Рис. 2.44, 2.45 містять графічне вираження аналізу структури послуги «Користування залом сервісних послуг».

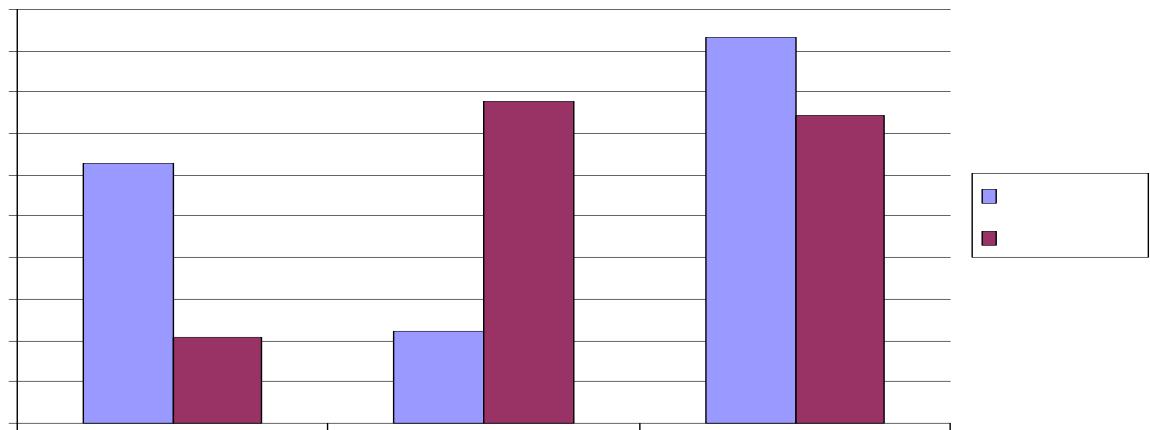


Рисунок 2.44 – Структура ціни на послугу «Користування залом сервісних послуг»
Джерел: розроблено автором

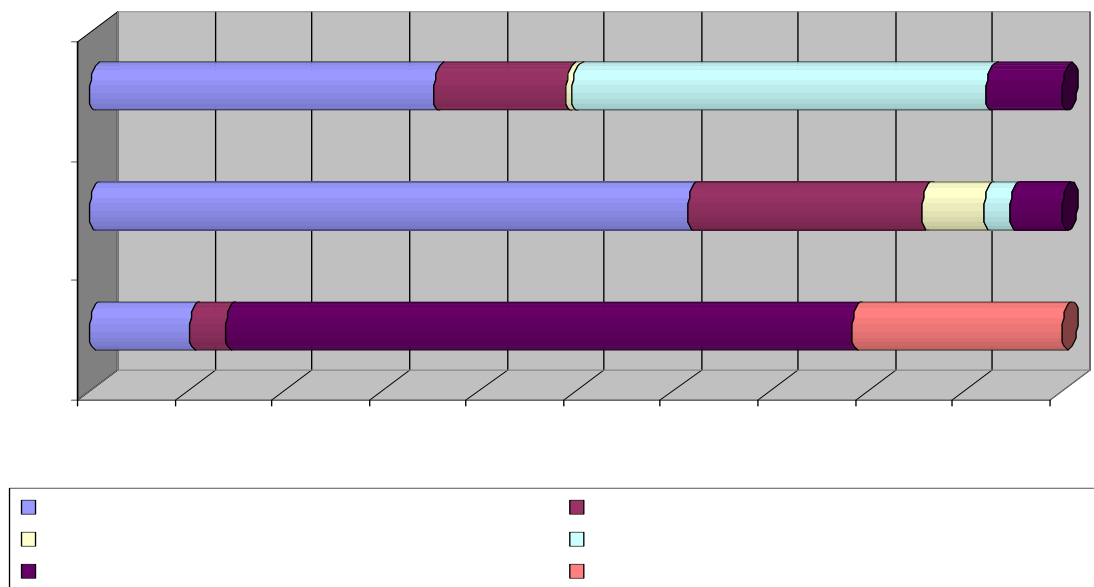


Рисунок 2.45 – Структура собівартості послуги «Користування залом сервісних послуг»
Джерело: розроблено автором

Порівняльний аналіз калькуляцій вартості послуги «Користування телефоном у Сервіс-центрі» (табл. 2.20) дає можливість зробити висновки, що вокзали використовують різні підходи до розрахунку витрат на оплату праці; на вокзалі Луганськ не включені до собівартості загальновиробничі й адміністративні витрати підприємства. У калькуляцію вокзалу Дніпропетровськ не включено матеріальні витрати та амортизацію. Рівень рентабельності досить значний – 29,8 % на вокзалі Луганськ та 48,6 % на вокзалі Дніпропетровськ.

Таблиця 2.20 – Аналіз структури ціни послуги «Користування телефоном у Сервіс-центрі»,
грн

Джерело: розроблено автором

Назва елемента витрат	Луганськ	Дніпропетровськ
Витрати на оплату праці	1,05	0,97
Нарахування на ФОП	0,41	0,37
Матеріальні витрати	0,11	-
Амортизація	0,01	-

Інші прямі витрати	-	0,02
Загальновиробничі й адміністративні витрати	-	1,17
Собівартість послуги	1,58	2,53
Прибуток	0,47	1,23
Ціна	2,05	3,76

Графічно структуру собівартості послуги «Користування телефоном у Сервіс-центрі» вокзалів Луганськ і Дніпропетровськ наведено на рис. 2.46, 2.47.

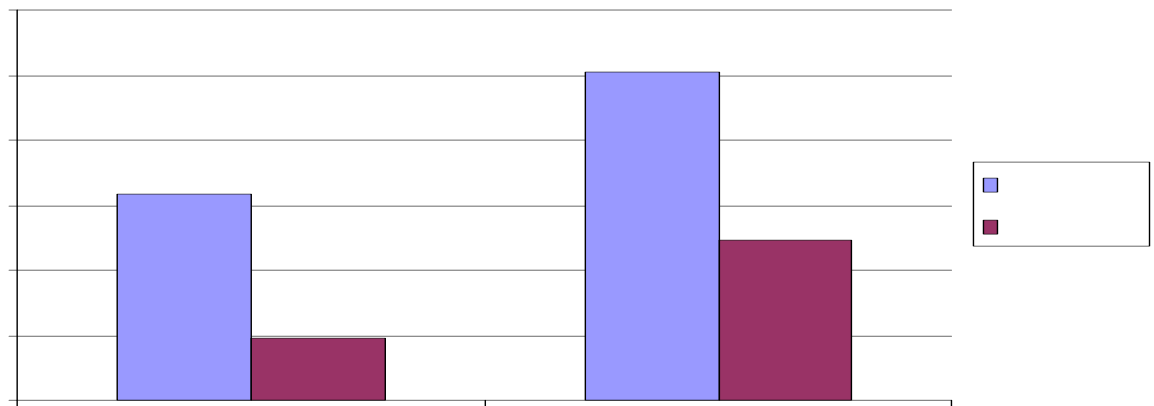


Рисунок 2.46 – Структура ціни на послугу «Користування телефоном у Сервіс-центрі»

Джерело: розроблено автором

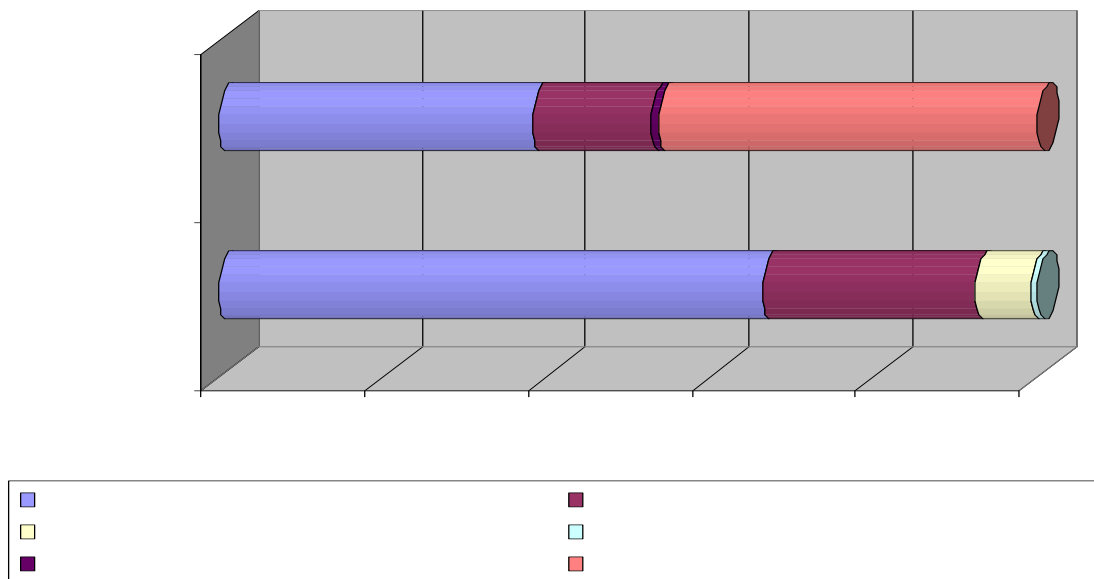


Рисунок 2.47 – Структура собівартості послуги «Користування телефоном у Сервіс-центрі»

Джерело: розроблено автором

Для аналізу найбільш типових помилок, які припускають економісти пасажирських вокзалів під час складання калькуляцій на додаткові послуги, було досліджено близько 600 калькуляцій усіх залізниць України.

Дослідження показали:

1. Калькуляції не мають ідентичного оформлення й затверджуються різними інстанціями.

2. На калькуляціях не вказано термін їх дії та можливість зміни ціни на послугу в разі наростання інфляції.

3. Відсутня науково обґрунтована методика визначення ціни послуги, що впливає з різних підходів до складання калькуляцій.

4. Для складання ціни на послугу одна частина економістів калькулює витрати на одну послугу, друга – на календарний місяць, який, до речі, не завжди є середньорічним.

5. Під час визначення ціни на послугу не враховують усіх елементів витрат, часто відсутня амортизація.

6. До складу прямих витрат економісти не відносять частину амортизаційних відрахувань від вартості приміщення вокзалу, у якому надається послуга, що призводить до спотворення її ціни.

7. Потребує зміни розподіл загальновиробничих витрат пропорційно фонду оплати праці, оскільки це призводить до різкого перекосу цін на додаткові послуги. Як приклад можна навести калькулювання ціни на послуги автостоянки біля вокзалу, на яку припадає малий фонд оплати праці й відповідно мала величина загальновиробничих витрат. Урешті-решт ціна на цю послугу за досить високої рентабельності у 2–3 рази нижче за ринкову.

8. Вартість енергетичних витрат за окремою послугою, які легко можна розрахувати за нормативом або визначити за допомогою лічильників, не завжди включаються до виробничої собівартості.

9. Потребує зміни віднесення на прямі витрати опалення приміщення, у якому надається послуга. Для цього також необхідно внести зміни в методику складання калькуляцій.

10. Під час розрахунку виробничої собівартості послуги не включаються багато чинників, які повинні бути віднесені на прямі витрати.

11. Потребують зміни принципи розподілу загальновиробничих витрат на перевезення та додаткові послуги.

12. Не всі економісти включають до повної собівартості послуги адміністративні, інші операційні витрати та витрати на збут.

13. Потребують зміни принципи розподілу адміністративних, інших операційних витрат та витрат на збут відповідно на перевезення та додаткові послуги.

14. Розрахунки повної собівартості послуги повинні виконуватися на підставі річних витрат та кількості наданих послуг.

15. Для остаточного визначення ціни на послугу слід враховувати платоспроможність населення та ринкову ціну ідентичних послуг, що надаються іншими юридичними особами.

Основні типові помилки під час складання калькуляцій вартості додаткових послуг, що надаються пасажиром на вокзалі, на прикладі сервіс-центрів вокзалів наведені в табл. 2.

Таблиця 2.21 – Основні типові помилки під час складання калькуляцій вартості послуг, що надаються пасажиром у Центрі фірмового транспортного обслуговування пасажирів (Сервіс-центри)

Джерело: розроблено автором

Типові помилки	Найменування послуг											
	Замовлення (бронювання) одного місця у готелі	Друкування паперів	Ксеркування 1 аркуша формату А-4 (однобічний) однієї сторінки	Оформлення квитка	Виклик таксі	Надання складних і письмових довідок	Користування залом сервісних послуг	Користування телефаксом	Користування телефоном	Приймання замовлень на виклик носія	Попередження про посадку пасажирів на проміжній станції, яка є пунктом початкового відправлення	Інші послуги *

											ня поїз да	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Загальні зауваження												
1. Використання різних назв однієї послуги	-	-	+	+	-	-	-	-	-	-	-	+
2. Використання різних назв документа	-	+	+	+	+	+	+	-	-	+	+	+
3. Відхилення від стандартів побудови в оформленні калькуляцій	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
4. Використання даних за добу, за місяць, а не за рік	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
5. Відсутність вимірників послуги	-	+	-	-	-	+	+	-	+	-	-	+
6. Не визначено термін дії калькуляції	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
7. Не визначено можливість зміни ціни на послуги	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
8. Відсутність єдиного порядку узгодження, затвердження калькуляції	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
9. Не вказані джерела вихідних даних для складання калькуляції	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
10. Не наведена ринкова ціна на послугу з метою порівняння	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+

Продовження табл. 2.21

12. Не враховані послуги сторонніх організацій												
13. Не віднесені податки, які включаються до собівартості (наприклад, комунальний податок, плата за землю)	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
14. Не включені загальновиробничі витрати	+	-	-	+	-	-	+	+	+	-	-	-
15. Наводиться тільки відсоток загальновиробничих витрат без посилання на відповідний розрахунок	+	+	+	+	+	+	-	-	-	+	+	+
16. Відсоток загальновиробничих витрат є явно перебільшеним внаслідок неправильного ділення витрат на прямі й загальновиробничі або розподілу між перевезеннями і додатковими послугами	+	+	+	+	+	+	-	-	-	+	+	+

Закінчення табл. 2.21

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Зауваження щодо остаточного формування ціни на послугу												
1. Не включені адміністративні витрати	+	+	+	+	+	+	-	-	-	+	+	+
2. Наводиться тільки відсоток адміністративних витрат без посилання на відповідний розрахунок	+	+	-	-	-	+	+	+	+	-	-	-
3. Відсоток адміністративних витрат є явно перебільшеним внаслідок неправильного ділення витрат на адміністративні й загальновиробничі або розподілу між перевезеннями й додатковими послугами	+	+	-	-	-	+	+	+	+	-	-	-
4. Спотворена ціна на послугу, тому що адміністративні витрати включені після розрахунку рентабельності	+	-	-	-	-	+	+	+	+	-	-	-

5. Не врахована частина витрат на збут	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
6. Не врахована частина інших операційних витрат	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
7. Розраховується ПДВ на загальну вартість послуг за період, а не на одну послугу	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8. При складанні калькуляції допущені математичні помилки	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9. При округленні ціни однієї послуги не коригується новий відсоток рентабельності	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
10. При округленні ціни однієї послуги не коригується новий ПДВ	-	-	-	+	-	-	-	-	-	+	+
* Примітки:											
Inші послуги в Центрі фірмового транспортного обслуговування пасажирів (Сервіс-центри):											
1. Прокат відеокaset та компакт-дисків у залі очікування підвищеного комфорту											
2. Сканування паперів											
3. Замовлення квитка											

2.4 Аналіз принципів ціноутворення на додаткові послуги вокзалів

На сучасному етапі функціонування залізничного транспорту актуальною стала проблема забезпечення ефективності залізничної галузі на ринку транспортних послуг. У зв'язку з цим необхідним стало впровадження у 2008 році Номенклатури витрат з основних видів економічної діяльності залізничного транспорту України, яка забезпечує єдині методологічні засади організації і ведення бухгалтерського обліку та складання фінансової звітності відповідно до Закону України від 16.07.1999 № 996-XIV «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні», з урахуванням вимог Директиви ЄЕС № 91/440 щодо структурного розподілу витрат з надання транспортних послуг та витрат на утримання інфраструктури залізничного транспорту та пункту 5 Концепції Державної програми реформування залізничного транспорту, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 27.12.2006 № 651-р, щодо розмежування в системі залізничного транспорту природно-монопольного і конкурентного секторів, створення умов для демонополізації окремих сфер діяльності галузі та розвитку конкуренції, забезпечення доступності інфраструктури залізниць для користувачів.

Склад витрат підприємства, який визначається відповідно до Положення (стандарту) бухгалтерського обліку 16 «Витрати», можна відобразити за схемою «Витрати підприємства» (рис. 2.48). Групування витрат в розрізі видів діяльності (вантажні перевезення, пасажирські перевезення у внутрішньодержавному (крім приміського й регіонального) та міжнародному сполученнях, у приміському й регіональному сполученнях) і по господарствах виконується відповідно до способів їхнього формування.

Під час планування та обліку витрат за видами робіт повинно бути забезпечене групування їх за такими елементами:

- витрати на оплату праці;
- матеріальні витрати;
- відрахування на соціальні заходи;
- амортизація;
- інші операційні витрати.

Для досягнення цих цілей планування та облік витрат повинні здійснюватися за єдиною Номенклатурою витрат, що являє собою обґрунтовану класифікацію і систематизований перелік витрат. Як при плануванні, так і в обліку, віднесення витрат до тієї чи іншої групи повинно виконуватися відповідно до Номенклатури витрат.

У ринкових умовах транспортні послуги можуть надавати підприємства різної форми власності. Крім цього, для здійснення перевезень у міжнародному сполученні, тобто на території Європейських країн, та отримання підрозділами залізничного транспорту України ліцензій, які дають право надавати послуги в міжнародному сполученні, необхідно забезпечити сумісність нормальної роботи залізниць країни і Європейських залізниць.

Рада Європейського Співтовариства розробила ряд вимог до організації роботи залізниць, які здійснюють перевезення територією країн, що увійшли до Співтовариства. Ці вимоги викладені в Директивах Ради Європейського співтовариства (далі – Директива).

Директива № 91/440/ЄЕС ставить перед залізницями завдання щодо відокремлення функцій управління залізничними перевезеннями від управління інфраструктурою залізниць, створення умов вільного доступу до залізничної мережі держав-членів Європейського співтовариства, які провадять діяльність, пов'язану з міжнародними комбінованими перевезеннями вантажів. Для створення такої структури залізниць, яка була б зорієнтована на отримання позитивного фінансового результату та мала максимальну гнучкість в умовах ринкового середовища, необхідно здійснити перехід від переважно функціонально-територіального принципу організації діяльності залізничного транспорту України до функціонального принципу, спираючись на її класифікацію за окремими видами діяльності.

Рисунок 2.48 – Витрати підприємства
Джерело: [128] з доробкою автора

У Положенні (стандарті) бухгалтерського обліку № 3 «Звіт про фінансові результати» зазначено, що основна діяльність – це операції, пов’язані з виробництвом або реалізацією продукції (товарів, робіт, послуг), що є головною метою створення підприємства і забезпечують основну частку його доходу.

Відповідно до національного класифікатора видів економічної діяльності України (наказ Держспоживстандарт України від 26.12.2005 № 375) (далі КВЕД) діяльність залізничного транспорту (код 60.1) включає такі підкласи:

- діяльність пасажирського залізничного транспорту (код 60.10.1);
- діяльність вантажного залізничного транспорту (код 60.10.2);
- функціонування інфраструктури залізничного транспорту (код 63.21.1).

Відповідно до Закону України «Про залізничний транспорт», а також галузевих нормативних документів (Статут залізниці, Правила перевезень вантажів залізничним транспортом загального користування, Правила перевезень пасажирів і багажу залізничним транспортом загального користування, Збірник тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом України) залізниці України повинні гарантувати безпеку руху, збереження вантажів і рухомого складу, екологічну безпеку, своєчасне перевезення пасажирів і доставку багажу, якісне обслуговування пасажирів на вокзалах, у поїздах, тобто повинні забезпечити безпосередньо здійснення перевізного процесу і надання додаткових послуг, пов’язаних з якісним транспортним обслуговуванням.

Виходячи з вищевикладеного, діяльність залізничного транспорту, що є основним видом економічної діяльності, включає роботи, які забезпечують вантажні й пасажирські перевезення, а також перевезення багажу. При цьому структурними підрозділами залізничного транспорту здійснюється допоміжна діяльність, до якої належать всі види послуг, що сприяють здійсненню технологічного процесу перевезень і підвищенню якості обслуговування клієнтури й пасажирів.

Постановою Кабінету Міністрів України від 16.02.98 № 173 «Про перелік робіт (послуг), що належать до основної діяльності залізничного транспорту та порядок розподілу доходних надходжень від основної діяльності залізничного транспорту» визначено, що основна діяльність залізничного транспорту є складовою загальної господарської діяльності йі означає діяльність усіх взаємопов’язаних підприємств та структурних підрозділів галузі, спрямовану на виконання єдиного перевізного процесу.

Основна діяльність залізниць – діяльність усіх взаємопов’язаних відокремлених підрозділів, що входять до складу залізниць, спрямована на виконання й обслуговування єдиного перевізного процесу, тобто експлуатаційна (перевізна) та підсобно-допоміжна діяльність, пов’язана з обслуговуванням експлуатаційної діяльності.

Експлуатаційна діяльність – діяльність відокремлених підрозділів, безпосередньо пов’язана з перевезенням пасажирів, вантажів, вантажобагажу, пошти тощо.

Підсобно-допоміжна діяльність – діяльність відокремлених підрозділів, пов’язана з виконанням ряду допоміжних операцій та організацією виробництв, продукція (послуги) яких використовується переважно для потреб експлуатаційної діяльності залізниць.

Джерелом покриття витрат, пов’язаних з основною діяльністю залізничного транспорту, є доходи від перевезень, оплачені клієнтами на підставі затверджених тарифів з пасажирських та вантажних перевезень.

До витрат допоміжної діяльності залізничного транспорту належать витрати, що виникають у ході здійснення такої діяльності й пов’язані з підвищенням якості обслуговування пасажирів, клієнтури відповідно до чинних Правил і умов перевезень пасажирів та вантажів.

Джерелом покриття витрат з допоміжної діяльності є, як правило, додатково одержані доходи від наданих додаткових послуг, оплачені на підставі затверджених ставок додаткових зборів і договірних тарифів на послуги. Допоміжна діяльність, на відміну від основної, здійснюється конкретним структурним підрозділом незалежно від загального технологічного процесу перевезень.

Кожний вид економічної діяльності на залізничному транспорті України має свої особливості, пов’язані зі структурою управління, особливостями фінансування, формуванням

доходів, ціноутворенням, які впливають на організацію обліку, планування й калькулювання собівартості.

У міру розвитку структурної реформи залізничного транспорту в Україні й виділення видів діяльності, додаткових у порівнянні з існуючими, будуть відбуватися зміни в способах формування витрат.

Структурні підрозділи, у тому числі управління залізниць, для планування та обліку витрат використовують статті прямих виробничих витрат за наявності в них відповідних видів робіт (видів обслуговування технічних засобів).

Якщо прямі витрати структурного підрозділу пов'язані з одним видом діяльності (видом перевезень), то й загальновиробничі та адміністративні витрати зазначеного підрозділу повністю належать до цього ж виду діяльності (вид перевезень). У разі виконання тим самим структурним підрозділом робіт, пов'язаних з основними та допоміжними видами економічної діяльності, частки прямих витрат за місцями виникнення витрат, що належать до основного та інших видів діяльності, визначаються:

а) пропорційно обсягам робіт (продукції, послуг), наприклад, пропорційно кВт-годинам електроенергії для потреб залізниць та для нетранспортних споживачів;

б) за відсутності або неможливості використання єдиного вимірника, що характеризує обсяг робіт (продукції, послуг) – пропорційно годинам роботи персоналу або (і) матеріальним витратам з основних та інших видів діяльності.

Розподіл загальновиробничих і адміністративних витрат між видами економічної діяльності викладено в п. 2.4 Номенклатури витрат.

Планування, облік витрат і калькулювання собівартості продукції за іншими видами економічної діяльності залізничного транспорту здійснюється відповідно до галузевих нормативних документів.

Розглянемо методику розподілу прямих витрат допоміжного виробництва за видами перевезень та сполучень.

Перелік господарств та робіт, які є допоміжною діяльністю залізничного транспорту, викладено в п. 2.2.2 Номенклатури витрат.

Структурні підрозділи залізниць виконують надзвичайно широкий спектр робіт (послуг), що стосуються допоміжного виду економічної діяльності.

Склад продукції (робіт, послуг) допоміжної діяльності різноманітний і включає:

- 1) виробництво запчастин, інструментів, малоцінних та швидкозношуваних предметів, інших матеріальних цінностей;
- 2) вироблення тепла, постачання та передача електроенергії;
- 3) надання додаткових послуг пасажирськими та вантажними станціями;
- 4) промислове виробництво;
- 5) сільське господарство;
- 6) лісозахисні насадження;
- 7) торгівля, громадське харчування;
- 8) утримання автотранспорту тощо.

Зараз на залізничному транспорті відсутня методика, яка б регламентувала складання калькуляцій на додаткові послуги, що надаються пасажиром на вокзалах. Є кілька принципів, за якими відбувається розподіл загальновиробничих витрат (рис. 2.51), адміністративних витрат на рівні структурного підрозділу (рис. 2.50), адміністративних витрат на рівні залізниці (рис. 2.49). За цими принципами вказані витрати розподіляються між послугами пропорційно фонду оплати праці, який нарахований за кожною окремою послугою.

Розподіл прямих витрат регламентовано технологічним процесом роботи структурного підрозділу, номенклатурою витрат та обліковою політикою Укрзалізниці.

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

Фонд заробітної плати окремих категорій працівників економісти визначають не за нормативами, або штатним розписом, а за результатами хронометражу, який у кожному структурному підрозділі різний. Якщо послуги надає одна особа, яка одночасно не має іншої роботи, використовують дані хронометражу й таким чином переносять на витрати тільки частину заробітної плати працівника. Це стосується квиткових касирів, що працюють у сервіс-центрах, на малих станціях, або зупиночних пунктах.

Витрати на матеріали за окремими послугами розраховують лише інколи. Взагалі економісти розподіляють витрати на матеріали за окремими послугами як загальновиробничі витрати. Витрати на опалення та водоспоживання і водовідведення розподіляються на окремі послуги як загальновиробничі.

Деякі економісти розподіляють опалення на окремі послуги як прямі витрати, але при цьому як вимірник використовують квадратні метри площі, а не об'єм приміщення.

Дуже часто економісти під час складання калькуляції прямі витрати за кожною позицією відносять на одну послугу, що суперечить правилам складання калькуляцій і призводить до значної похибки. Розрахунки по калькуляціях ведуться на один календарний місяць (рис. 2.52).

Витрати на утримання адміністрації Укрзалізниці відносяться повністю на перевезення. І хоча ця сума мала стосовно загальних витрат залізничного транспорту, цей принцип побудови калькуляцій на додаткові послуги не є правильним (рис. 2.53).

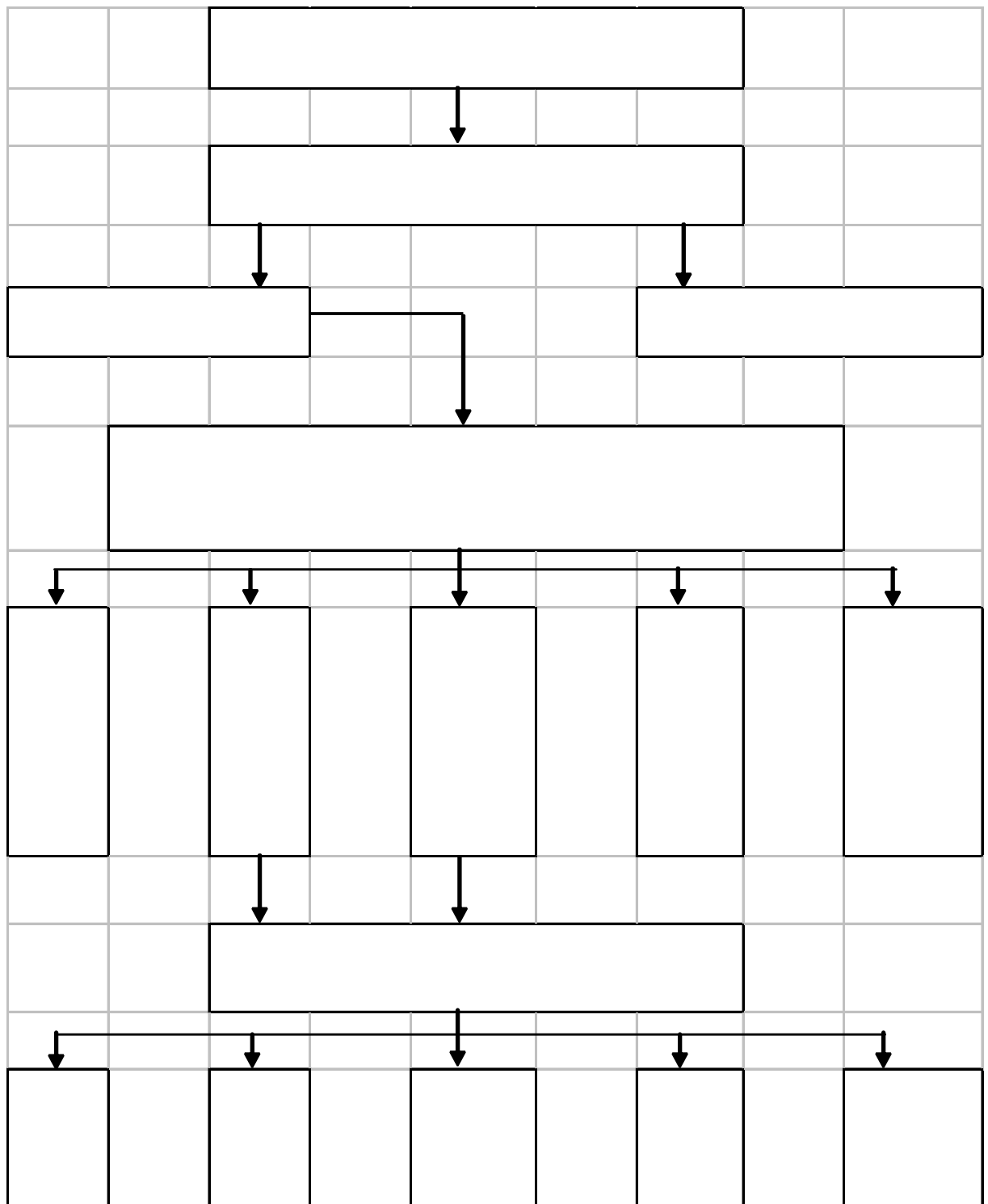


Рисунок 2.49 – Існуючий принцип розподілу адміністративних, інших операційних витрат та витрат на збут залізниці
Джерело: розроблено автором

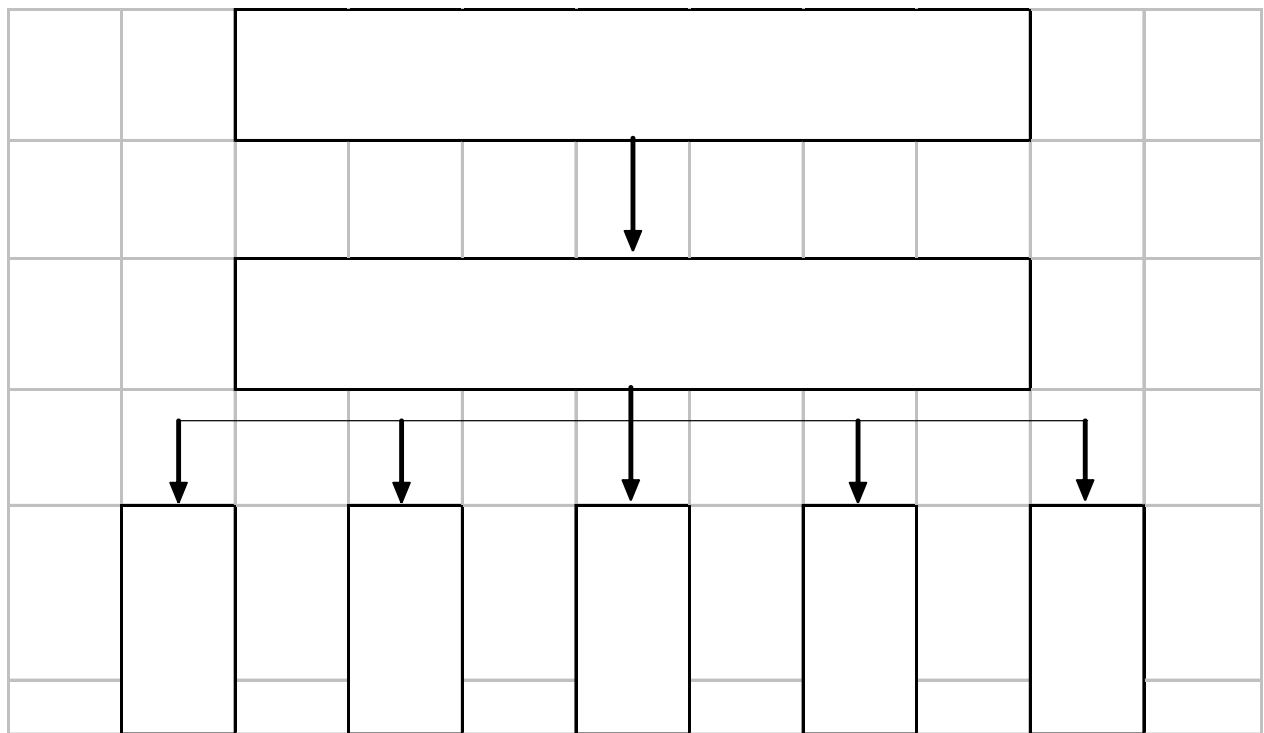


Рисунок 2.50 – Існуючий принцип розподілу адміністративних витрат
структурного підрозділу

Джерело: розроблено автором

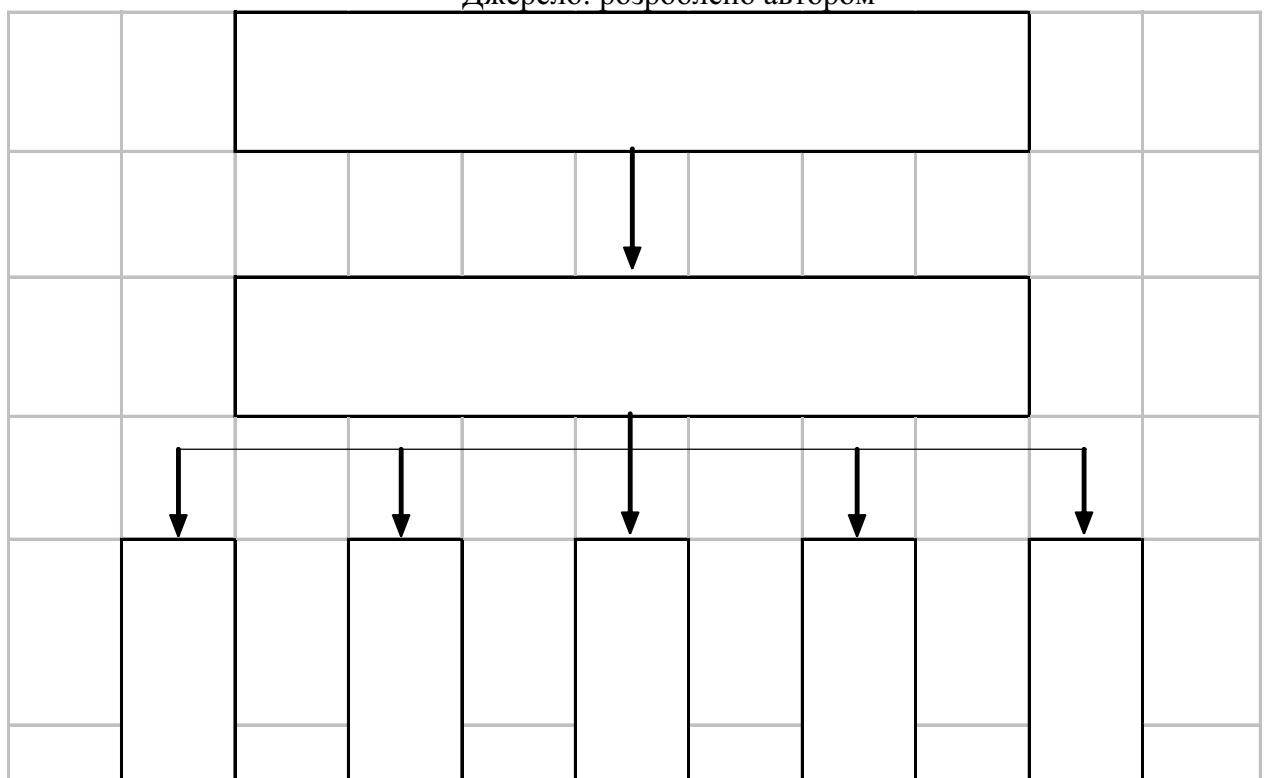


Рисунок 2.51 – Існуючий принцип розподілу загальновиробничих витрат
структурного підрозділу

Джерело: розроблено автором

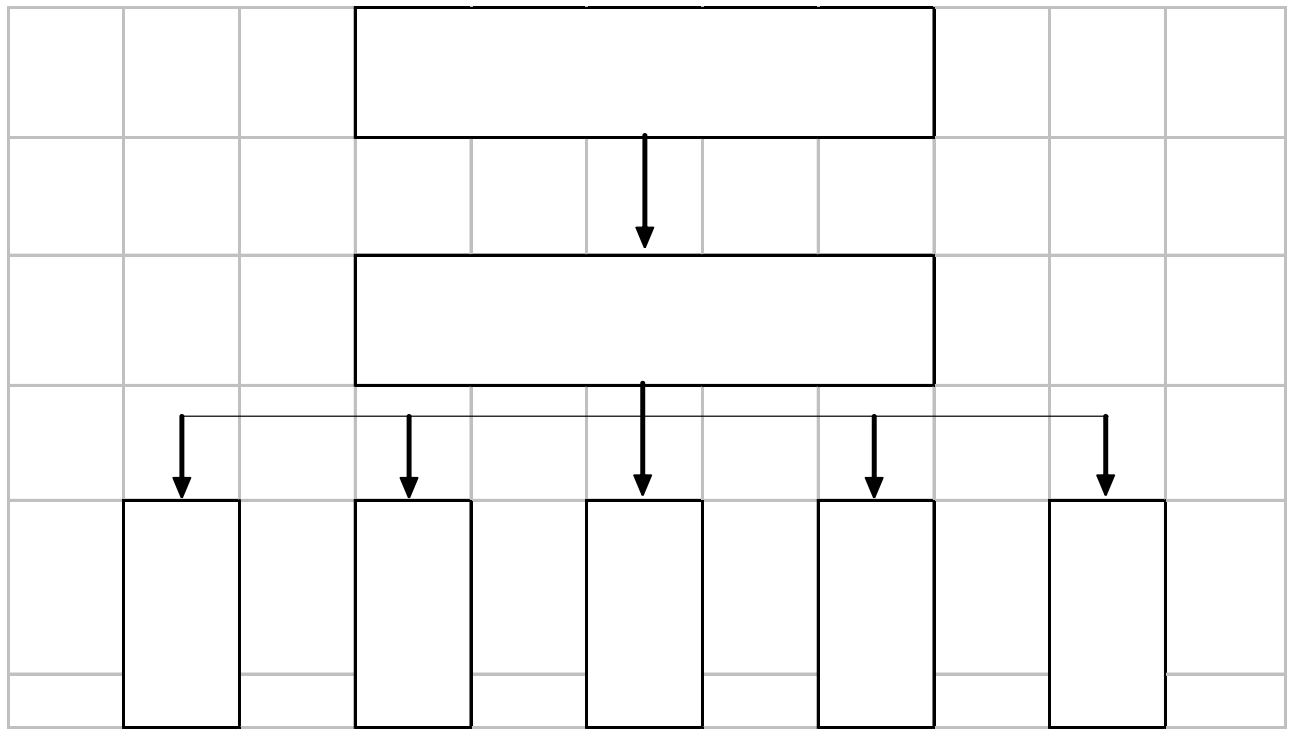


Рисунок 2.52 – Принцип розрахунку прямих витрат
під час калькулювання ціни послуги
Джерело: розроблено автором

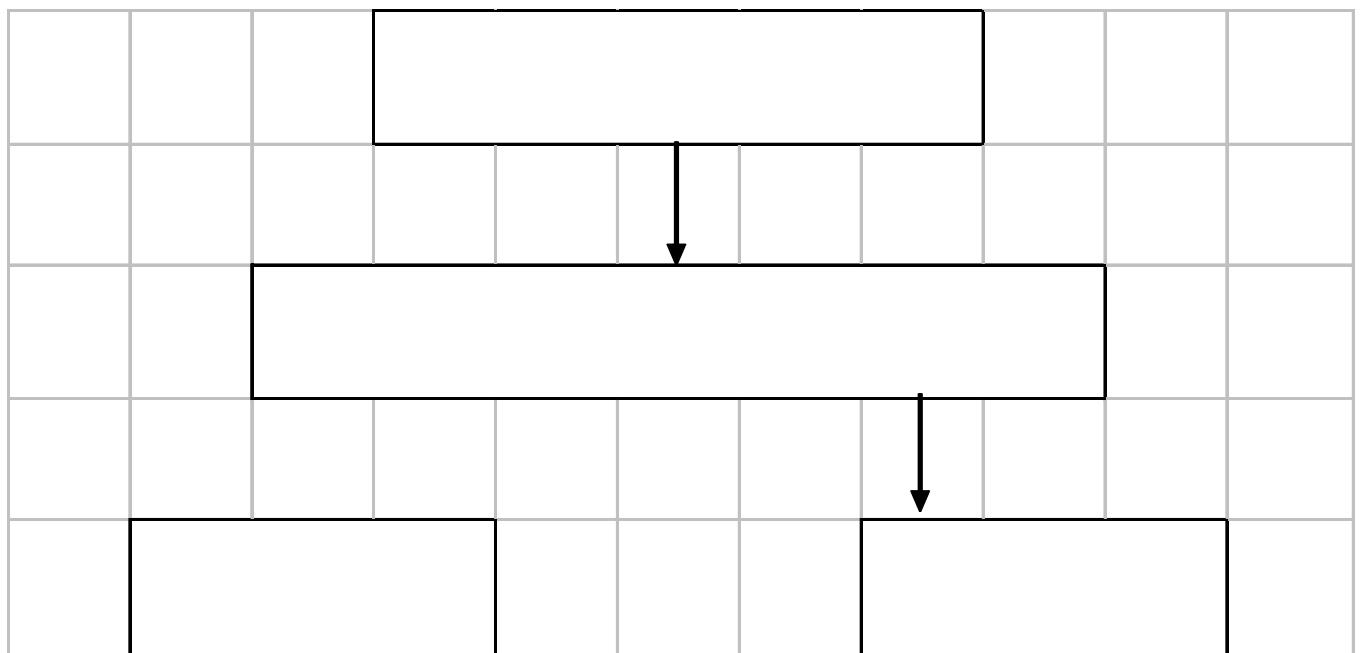


Рисунок 2.53 – Принцип розподілу витрат на утримання адміністрації Укрзалізниці
Джерело: розроблено автором
Висновки до розділу 2

Проаналізувавши динаміку розвитку пасажирського залізничного транспорту України, дослідивши ціни на додаткові послуги вокзалів та існуючі принципи ціноутворення, можна зробити такі висновки:

1. Пасажирські перевезення залізничного транспорту в Україні є збитковими. Але частково ці збитки погашаються за рахунок прибутків від надання пасажирам необхідного спектру додаткових послуг. Так, у 2010 році підсобно-допоміжна діяльність пасажирського господарства принесла прибутків на суму 388,0 млн грн.

2. Доходи від надання послуг на вокзалі залежать від кількості відправлених пасажирів та змінюються протягом року в розрахунку на одного пасажирів. Ряд динаміки питомих доходів від послуг, що надаються на вокзалах, в розрахунку на одного пасажирів, які характеризують інтенсивність надання відповідних послуг, має чітко виражену сезонність з періодом 12 місяців. «Відчищений» від сезонних коливань ряд динаміки має ознаки стаціонарного, що свідчить про відсутність виражених тенденцій до зростання або зменшення питомих (на одного пасажирів) доходів від додаткових послуг, що надаються на вокзалах (у порівнянних цінах).

3. Зараз на залізничному транспорті відсутня методика та наукові принципи, які б регламентували побудову калькуляцій на додаткові послуги вокзалів. Існуючі принципи складання калькуляцій не дозволяють визначити реальну собівартість послуги й суттєво спотворюють прибуток, який нараховується як різниця між заздалегідь встановленою ціною та собівартістю.

РОЗДІЛ 3

ВИЗНАЧЕННЯ ЦІН НА ДОДАТКОВІ ПОСЛУГИ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВОКЗАЛІВ

3.1 Альтернативні методи ціноутворення

У ринковій економіці собівартість і ціна є найважливішими економічними категоріями. Вони великою мірою визначають рішення економічних та соціальних проблем на рівні як підприємства, так і всього народного господарства. Їх величина визначає прибуток і рентабельність роботи будь-якого підприємства і його життєздатність на ринку.

Актуальним для української економіки є пошук нових методів зростання конкурентоспроможності. Для цього необхідно боротися за зниження витрат, і особливу увагу слід приділити ціноутворенню.

Першочергово необхідно виконати ретельний аналіз внутрішніх і зовнішніх факторів, що впливають на цінову політику підприємства. До внутрішніх факторів, які зазвичай враховуються, належать такі: маркетингові цілі компанії, стратегія маркетингового комплексу, витрати виробництва і організація діяльності. Зовнішні фактори ціноутворення включають стан ринку й попиту, державне регулювання цін, канали розподілу, споживачів, конкуренцію й інші елементи зовнішнього середовища підприємства. Відповідний аналіз надасть змогу визначити цінову стратегію підприємства. Наступним етапом можна виділити вибір моделі й конкретного методу розрахунку ціни. У практиці ціноутворення використовують різноманітні методи визначення вихідної ціни на товари (роботи, послуги), які можна об'єднати у три базові моделі, відповідно до факторів, що визначають цінову політику підприємства:

- 1) модель ціноутворення, що базується на витратах виробництва;
- 2) модель ціноутворення, що базується на попиті;
- 3) модель ціноутворення, що базується на конкуренції.

Кожна модель містить конкретні методи ціноутворення.

До витратної моделі можна віднести такі методи: метод надбавок; метод забезпечення цільового прибутку на інвестований капітал.

Метод надбавок полягає в тому, що ціну товару визначають додаванням до витрат на його виробництво і збут певної надбавки.

Метод забезпечення цільового прибутку на інвестований капітал полягає в прагненні підприємства встановити таку ціну, яка дасть йому змогу покрити всі витрати й отримати заплановану норму прибутку на інвестований капітал.

До моделі, що базується на ринковому попиті на товар, належить метод максимізації поточного прибутку; проведення аукціону.

Основою методу максимізації поточного прибутку є закон попиту, згідно з яким зниження ціни на товар збільшує попит на нього (обсяг його збуту), і навпаки, підприємство хоче знайти таку точку ціни на кривій попиту, яка забезпечить максимальний прибуток у найближчій перспективі.

Метод проведення аукціону полягає в отриманні споживачами права змагатися між собою за змогу купівлі якогось унікального товару (найчастіше це предмети антикваріату, твори мистецтва тощо). Ціну визначає попит на товар, сила бажання придбати його.

До конкурентної моделі ціноутворення належить метод ціноутворення на основі рівня поточних цін; метод визначення ціни за рівнем конкурентоспроможності товару; метод встановлення ціни на підставі торгів.

Метод ціноутворення на основі рівня поточних цін широко застосовують на ринках з олігополістичною конкуренцією металу, паперу, мінеральних добрив тощо, де коливання цін на однорідні товари незначні. У такій ситуації підприємства орієнтуються передусім не на власні витрати чи попит, а на ціни конкурентів.

Метод визначення ціни за рівнем конкурентоспроможності товару використовується, наприклад, тоді, коли фірма розробила новий товар з певними технічними та економічними параметрами, кращими чи гіршими за аналогічні параметри товару свого основного ринкового конкурента; тоді вона може встановлювати ціну з урахуванням інтегрального показника конкурентоспроможності.

Метод встановлення ціни на підставі торгів – покупець (замовник) оголошує конкурс на виробництво складного товару із заздалегідь визначеними параметрами, масштабну науково-дослідну розробку, будівництво певного об'єкта тощо.

Підприємства корегують свої ціни залежно від відмінностей у характеристиках споживачів і ситуації, що постійно змінюється, тому відбувається встановлення цін зі знижками і заліками, а саме: встановлення ціни з урахуванням психології споживачів, ціни для стимулювання збуту, диференціація за географічним принципом та встановлення дискримінаційних цін для різних споживачів товарів.

Отже, будь-яка цінова модель, щоб залишатися актуальною й ефективною, повинна переглядатися та змінюватися в разі удосконалення чи створення нової продукції, зміни конкурентного середовища, стадії життєвого циклу товару, зміни витрат виробництва. Практика свідчить про те, що цінові стратегії можуть містити ряд стратегічних помилок: надмірна орієнтація на витрати, ціни не достатньо адаптовані до зміни ринкових умов (запізнювання чи тимчасове випередження в орієнтації цін на ринкові зміни), ціна розглядається окремо від інших елементів маркетингу, відсутність варіацій ціни залежно від різних складових частин, характеристик товару і сегментів ринку.

За ринкових умов господарювання можуть застосовуватися різноманітні методи ціноутворення:

1. Розрахунок ціни за методом «середні витрати плюс прибуток» є найпростішим і широко застосовуваним.
2. Розрахунок ціни на підставі цільового (фіксованого) прибутку вважається різновидом методики визначення ціни на основі середніх витрат (собівартості). Особливість його полягає в тім, що ціну поставлено в жорстку залежність від загального розміру прибутку, який підприємство передбачає одержати від продажу певної кількості продукції.
3. Установлення ціни на засадах суб'єктивної цінності товару здійснюється з урахуванням потенційного (реально виявленого) попиту.
4. Метод ціноутворення «за рівнем поточних цін» («за рівнем конкуренції») полягає в тім, що ціну розглядають та встановлюють як функцію цін на аналогічну продукцію в конкурентів. Залежно від особливостей продукції й типу ринку (монополія, олігополія) цей метод ціноутворення має різні модифікації (установлення ціни на рівні поточної ринкової ціни або трохи нижче за неї; установлення ціни на конкретний виріб з урахуванням цін на

аналогічну продукцію та співвідношення параметрів цих виробів).

5. Установлення ціни на підставі результатів закритих торгів є різновидом методу «за рівнем поточних цін» і застосовується з метою одержання замовлення на виготовлення певної продукції (торг за вигідний контракт).

6. Метод ціноутворення «за рівнем попиту» передбачає встановлення ціни за допомогою пробного продажу товару в різних сегментах ринку. При цьому враховуються умови продажу, кон'юнктура ринку, супутні послуги. За використання цього методу в різних місцях (сегментах) ринку ціни на однакові товари можуть бути різними.

7. Метод установлення ціни за місцем походження товару полягає в тому, що товар передається транспортній організації за умови «франко-вагон»; після цього всі права на товар і відповідальність за нього переходять до покупця (замовника).

8. Метод установлення єдиної ціни із включенням у неї витрат на доставку означає відповідні дії підприємства (організації) для включення в ціну фіксованої суми транспортних витрат незалежно від віддаленості покупця (клієнта).

9. Метод встановлення зональних цін полягає в тому, що підприємство (фірма) виокремлює кілька зон, у межах яких встановлюються єдині ціни залежно від рівня транспортних витрат.

10. Метод установлення ціни стосовно базисного пункту характеризується тим, що продавець (фірма) вибирає конкретний район (місто, область) за базисний і збирає з усіх замовників (клієнтів) транспортні витрати в сумі, що дорівнює вартості поставки з цього району (міста, області) незалежно від того, звідки насправді здійснюється відвантаження товару.

11. Метод встановлення цін із прийняттям на себе витрат на поставку означає, що підприємство (організація) частково чи повністю бере на себе фактичні витрати на доставку товару з метою стимулювання надходження замовлень від покупців (клієнтів).

12. За встановлення цін зі знижками підприємство-продавець змінює свою вихідну ціну та встановлює певну знижку, ураховуючи дострокову оплату рахунків, закупівлю великого обсягу продукції або позасезонну її закупівлю тощо. Це дає змогу підприємству підтримувати більш стабільний рівень виробництва протягом року.

Вибір методу ціноутворення та встановлення відповідно до нього певного рівня ціни є початковим етапом розробки цінової стратегії і тактики підприємства (організації).

Надалі ціни постійно коригуються підприємством і державою, згідно з мінливою кон'юнктурою ринку та необхідними уточненнями заздалегідь розробленої стратегії ціноутворення стосовно різних видів продукції.

Ринкове ціноутворення як формування цін на ринку під впливом попиту й пропозицій функціонує в сучасних умовах не в чистому вигляді, а в поєднанні з державним регулюванням цін. Це діяльність держави, спрямована на встановлення й збереження такого рівня цін, який би забезпечував рентабельну діяльність суб'єктів господарювання, паритет цін різних галузей народного господарства, реальність заробітної плати, стійкість валюти й інші економічні параметри в державі.

Державне регулювання цін – це не разовий акт встановлення рівня цін, їх динаміки і співвідношення, а комплекс заходів щодо активізації всіх ціноутворюючих факторів.

Згідно із Законом України «Про ціни і ціноутворення» (ст. 8) «Державне регулювання цін і тарифів здійснюється шляхом встановлення:

- державних фіксованих цін (тарифів);
- граничних рівнів цін (тарифів) або граничних відхилень від державних фіксованих цін і тарифів.

У разі надмірного зростання цін, раніше виведених з-під контролю за рішенням Кабінету Міністрів України, виконавчих комітетів обласних і міських (міст республіканського підпорядкування) рад, допускається тимчасове повернення до державного регулювання цін і тарифів».

3.2 Принципи визначення цін на додаткові послуги в умовах реформування галузі

Найближчим часом на залізничному транспорті відбудеться структурна реформа, яка передбачає створення на базі пасажирського господарства окремих державних акціонерних компаній з перевезення пасажирів у дальньому та приміському сполученні без права утворення юридичної особи. Ці компанії будуть працювати в умовах госпрозрахунку і не будуть субсидуватися за рахунок вантажних перевезень, оскільки це є основна вимога Директиви ЄС 91/440.

Для нормального функціонування пасажирських компаній треба поступово частково або повністю ліквідувати їх збитковість. Одним з варіантів підвищення рентабельності пасажирських перевезень є правильне визначення тарифів та цін. Тому під час розробки нового теоретико-методологічного підходу до визначення цін на додаткові послуги, що надаються пасажиром на вокзалах, було закладено такі принципи:

1. Усі витрати залізничного транспорту повинні бути чітко поділені за технологічним процесом або прямим розрахунком на перевезення та підсобно-допоміжну діяльність (рис. 3.1).

Новий розподіл витрат між перевезеннями та підсобно-допоміжною діяльністю потребує внесення змін до чинної номенклатури витрат. Наприклад, витрати на утримання Об'єднаного дорожнього бюро з розподілу місць на пасажирські поїзди, амортизаційні відрахування від вартості вокзалу та інше слід віднести на підсобно-допоміжну діяльність.

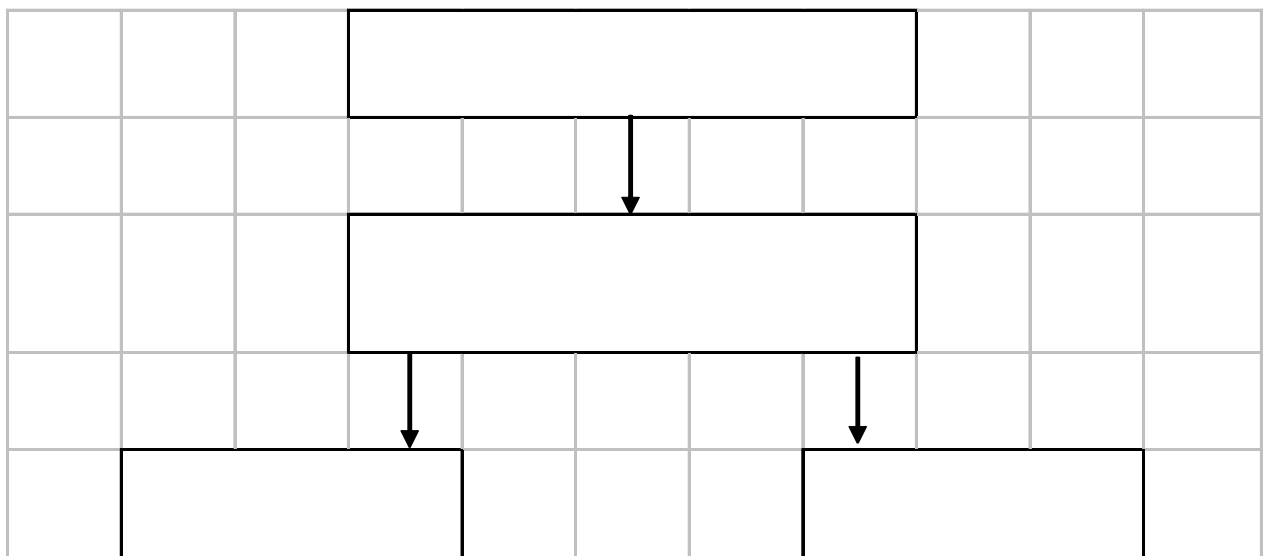


Рисунок 3.1 – Принцип 1. Розподіл витрат залізничного транспорту за видами діяльності

Джерело: розроблено автором

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

3. Розраховані за принципом 2 адміністративні витрати на утримання апарату управління розподіляються пропорційно виробничій собівартості по кожній послугі (рис. 3.2).

4. Адміністративні витрати структурного підрозділу слід розподіляти пропорційно виробничій собівартості по кожній послугі (рис. 3.3).

5. Загальновиробничі нерозподілені витрати слід розподіляти пропорційно прямим витратам по кожній послугі (рис. 3.4).

6. Ціна на додаткові послуги має включати такі складові (рис. 3.5):

- 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.

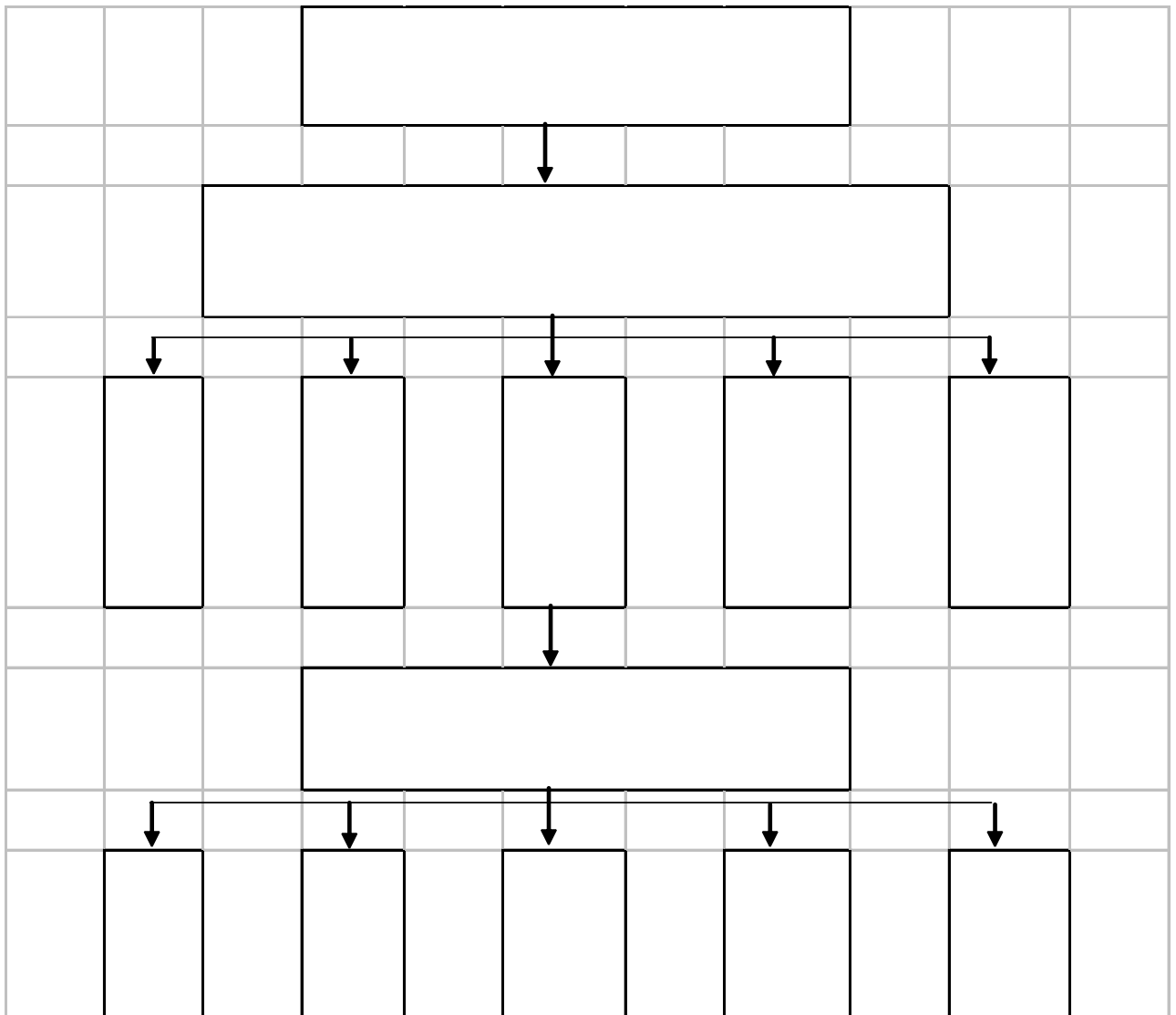


Рисунок 3.2 – Принцип 3. Розподіл адміністративних витрат на утримання апарату управління пасажирської служби на окремі послуги
Джерело: розроблено автором

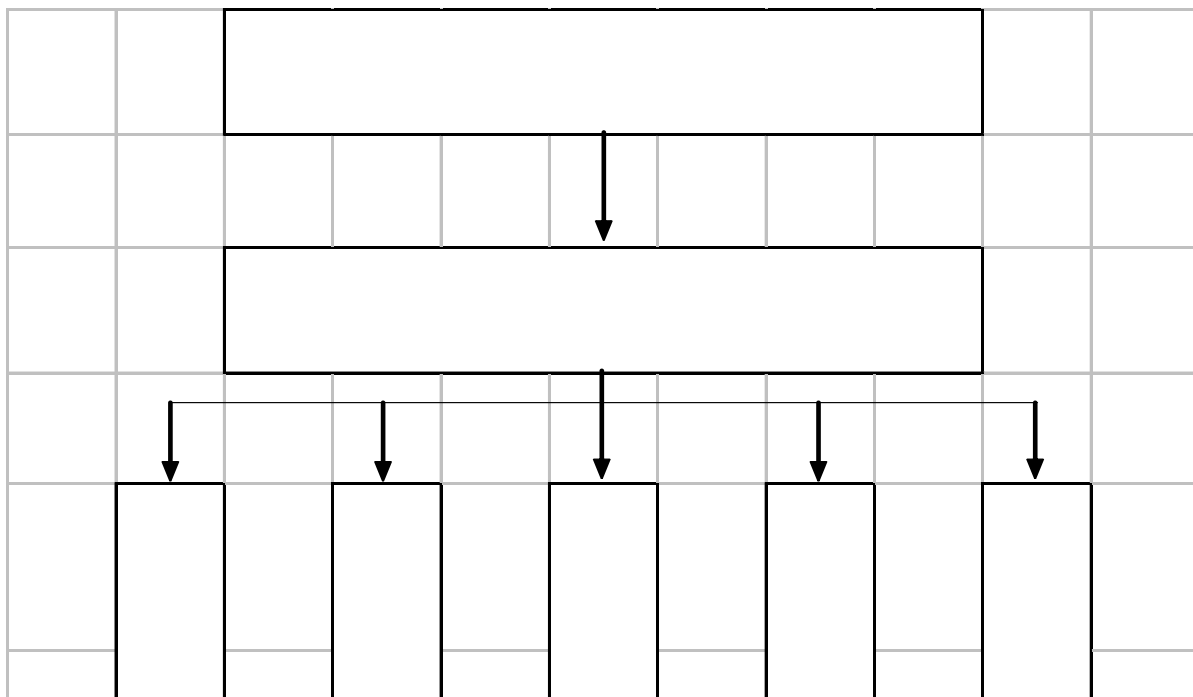


Рисунок 3.3 – Принцип 4. Розподіл адміністративних витрат підрозділу
Джерело: розроблено автором

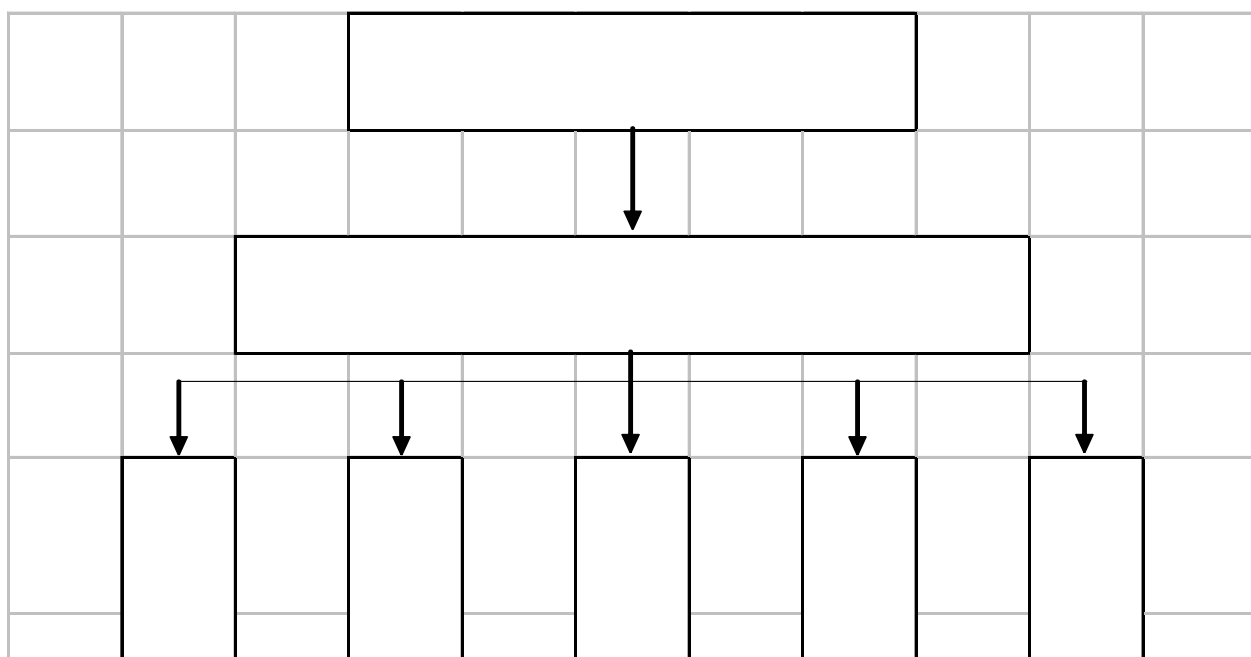


Рисунок 3.4 – Принцип 5. Розподіл загальновиробничих нерозподілених витрат
на окремі послуги
Джерело: розроблено автором

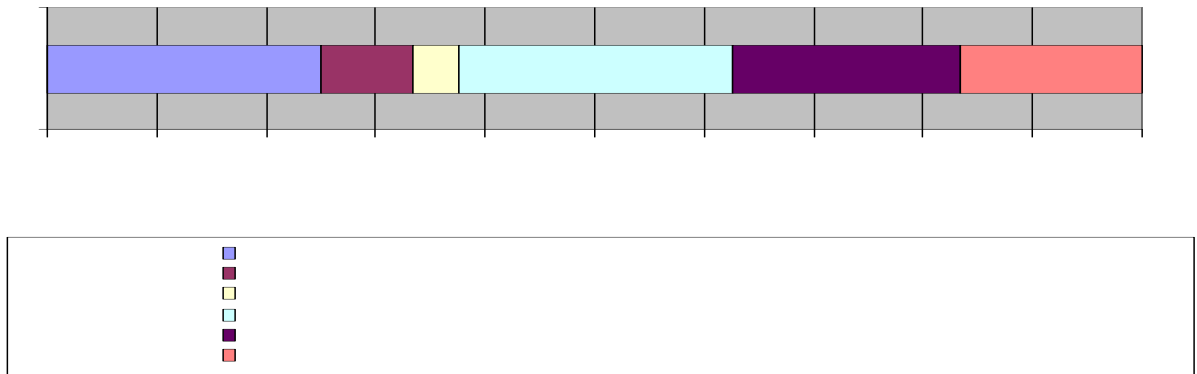


Рисунок 3.5 – Принцип 6. Структура ціни на додаткові послуги
(значення складових ціни послуги подано умовно)

Джерело: розроблено автором

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

8. Величину витрат на матеріали за кожною статтею калькуляції та окремою послугою слід розраховувати за відомчими нормативами, які повинні 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 (рис. 3.6).

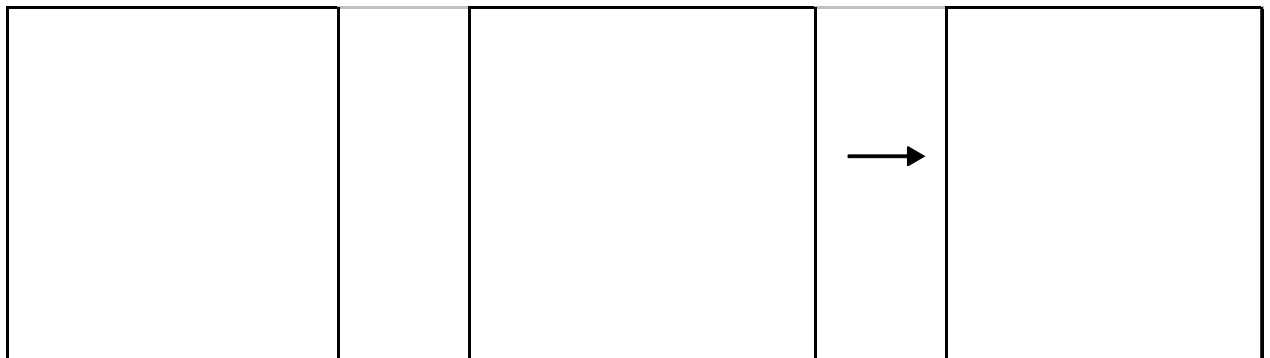


Рисунок 3.6 – Принцип 8. Визначення величини витрат на матеріали під час розрахунку ціни на додаткові послуги

Джерело: розроблено автором

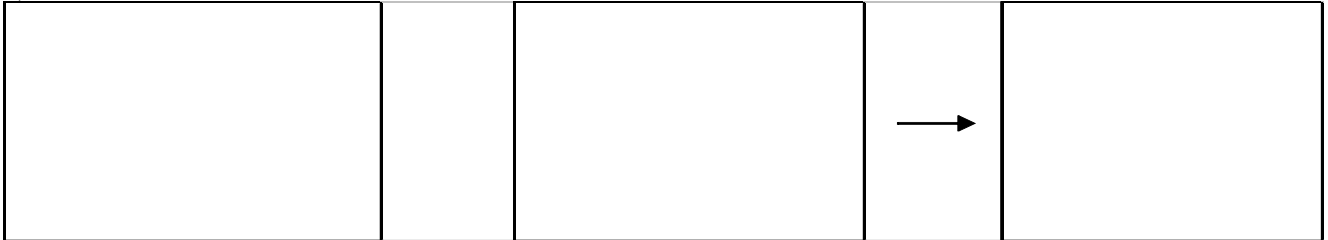
9. Величина фонду оплати праці для розрахунку прямих та адміністративних витрат повинна визначатися на підставі типового штатного розпису, посадових окладів, годинних тарифних ставок та усіх видів додаткових виплат за останній місяць з урахуванням зростання заробітної плати згідно з політикою Укрзалізниці (рис. 3.7).

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 (рис. 3.7).

а)



б)



а – визначення витрат на оплату праці в розрахунку ціни на додаткові послуги;

б – визначення бази для нарахування амортизації

Рисунок 3.7 – Принципи 9 і 10

Джерело: розроблено автором

11. Величина інших прямих витрат визначається за нормативами або на підставі облікових даних за попередній рік з урахуванням прогнозного зростання цін (рис. 3.8).

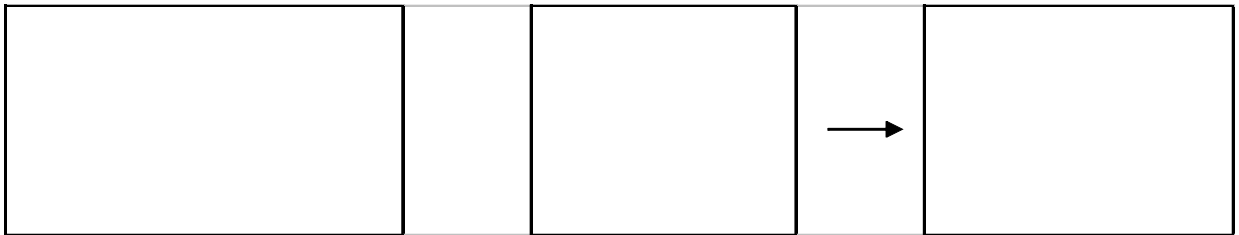


Рисунок 3.8 – Принцип 11. Визначення розрахункової величини інших прямих витрат у розрахунку ціни на додаткові послуги

Джерело: розроблено автором

12. Для максимального наближення калькуляційної ціни послуги до реальної середньої ринкової ціни запропоновано новий принцип формування прямих витрат, які складаються з двох частин (рис. 3.9):

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.

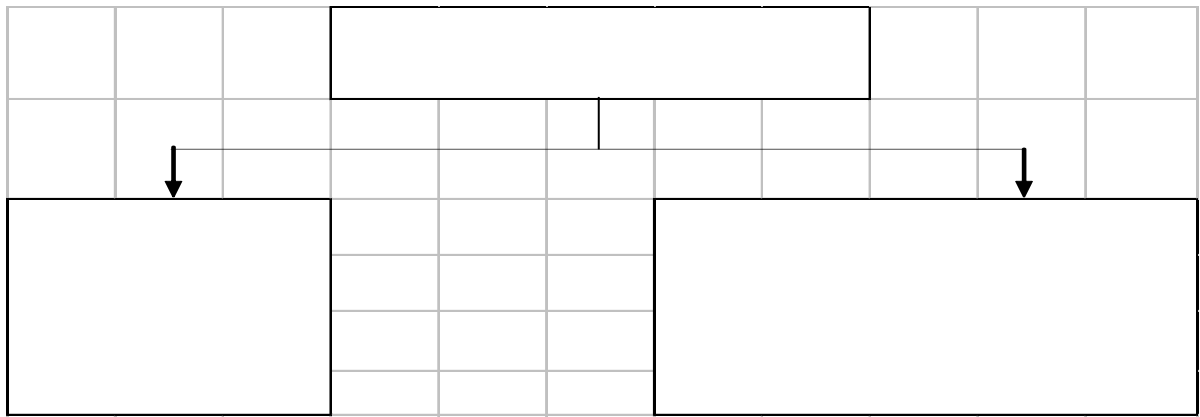


Рисунок 3.9 – Принцип 12. Формування прямих витрат
Джерело: розроблено автором

13. Виробнича собівартість складається з прямих витрат за принципом 12 і загальновиробничих нерозподілених витрат, які за новою методикою складають значно меншу частину, ніж раніш.

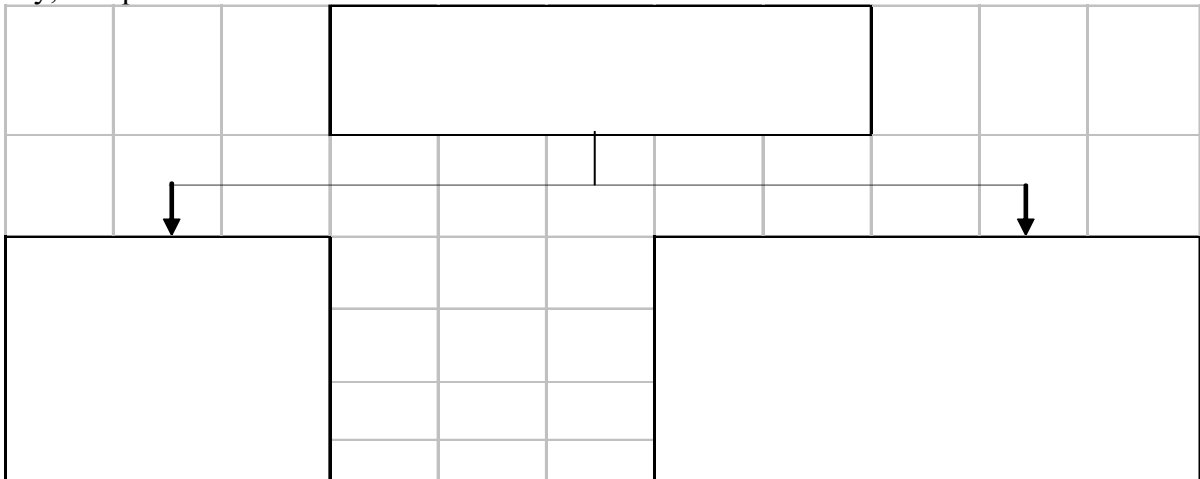


Рисунок 3.10 – Принцип 13. Структура виробничої собівартості
Джерело: розроблено автором

У свою чергу загальновиробничі нерозподілені витрати – це витрати, для яких не можна або не доцільно визначити критерій віднесення їх на конкретні послуги (рис. 3.10).

3.3 Теоретико-методологічний підхід до визначення цін на додаткові послуги залізничних вокзалів

Мета розробки теоретико-методологічного підходу:

- 1.Розробка єдиного методологічного 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 зростання цін на прогностичний період.
- 4.Максимальне віднесення матеріальних витрат, витрат на оплату праці, відрахувань на соціальні заходи, амортизації та деяких інших операційних витрат напямучу на конкретну послугу.
- 5.Розробка методології розподілу загальновиробничих, адміністративних витрат структурного підрозділу, а також адміністративних витрат на утримання апарату управління пасажирської служби на окремі послуги.

6. Вибір критеріїв розподілу витрат (див. п. 5) на окремі центри витрат та на послуги, що надаються в них.

Сутність підходу. Визначення цін на додаткові послуги, що надаються пасажиром та клієнтам залізниць на вокзалах, відбувається шляхом складання калькуляцій. Правила складання калькуляцій передбачають такі елементи та складові:

1. Прямі витрати (матеріальні витрати, витрати на оплату праці, відрахування на соціальні заходи, амортизаційні відрахування, інші витрати).
2. Загальновиробничі нерозподілені витрати.
3. Адміністративні витрати структурного підрозділу.
4. Адміністративні витрати на утримання апарату управління пасажирської служби.
5. Розрахунковий прибуток.
6. Податок на додану вартість.

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

Прямі витрати (рис. 3.11) необхідно розраховувати на підставі нормативних розрахунків матеріалів, амортизації, водопостачання, опалення, енергопостачання та освітлення. Витрати на оплату праці слід також розраховувати за нормативами, а за їх відсутності – за типовим штатним розписом залізниці з урахуванням усіх доплат, премій та інше. Інші прямі витрати можна розраховувати на підставі звітних даних структурного підрозділу з урахуванням їх зростання на прогнозний період.

До складу виробничої собівартості слід включати також загальновиробничі нерозподілені витрати структурного підрозділу за формою 10 зал з урахуванням прогнозного зростання, які напряму не відносяться на послугу і підлягають розподілу пропорційно прямим витратам. Перед розподілом цієї суми з неї слід виключити витрати на водопостачання, опалення, енергопостачання і освітлення, амортизацію та інші витрати, що були віднесені напряму на послуги.

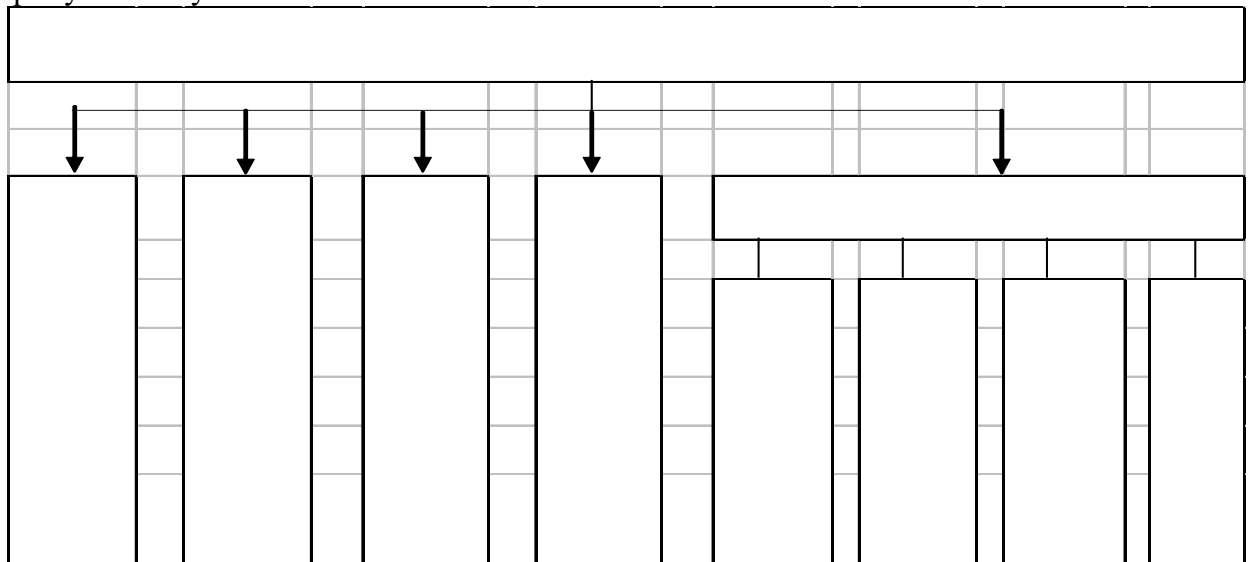


Рисунок 3.11 – Структура прямих витрат
Джерело: розроблено автором

Звичайно в практиці напряму на послугу відносяться витрати на освітлення, опалення і водопостачання тільки за наявності лічильників у окремих приміщеннях, де надається ця послуга. Решта витрат на енергоносії для потреб загальновиробничих приміщень розподіляється між послугами пропорційно за обраним критерієм. Раніше ці витрати включали до складу загальновиробничих витрат і розподілялися пропорційно фонду оплати праці. У

даному підході запропонована інша база. Визначення прямих витрат за нормативами, а не за звітними даними бухгалтерії структурного підрозділу є не тільки правильним, але й дає змогу точніше розрахувати ціну послуги.

Матеріальні витрати (рис. 3.12) включають матеріали (для виконання послуги), паливо (для автомобілів), куповані комплектуючі вироби, напівфабрикати, матеріали для прибирання приміщень та інші.

Матеріали умовно можна поділити на дві групи:

—матеріали, що використовують безпосередньо під час надання послуги (бланки, пральний порошок тощо);

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

Складність віднесення вартості матеріалів на окремі послуги полягає в тому, що спочатку їх слід розподілити по окремих центрах витрат, де надаються в одному приміщенні одночасно кілька послуг, а потім окремо по кожній послугі. По кожному центру витрат матеріали визначаються за нормативом, а між окремими послугами – за іншим принципом. Наприклад, під час надання послуг у багажному відділенні вартість матеріалів, що пов’язана з обслуговуванням приміщень, розподіляється на окремі послуги пропорційно площі приміщення, на якій виконується конкретна послуга.

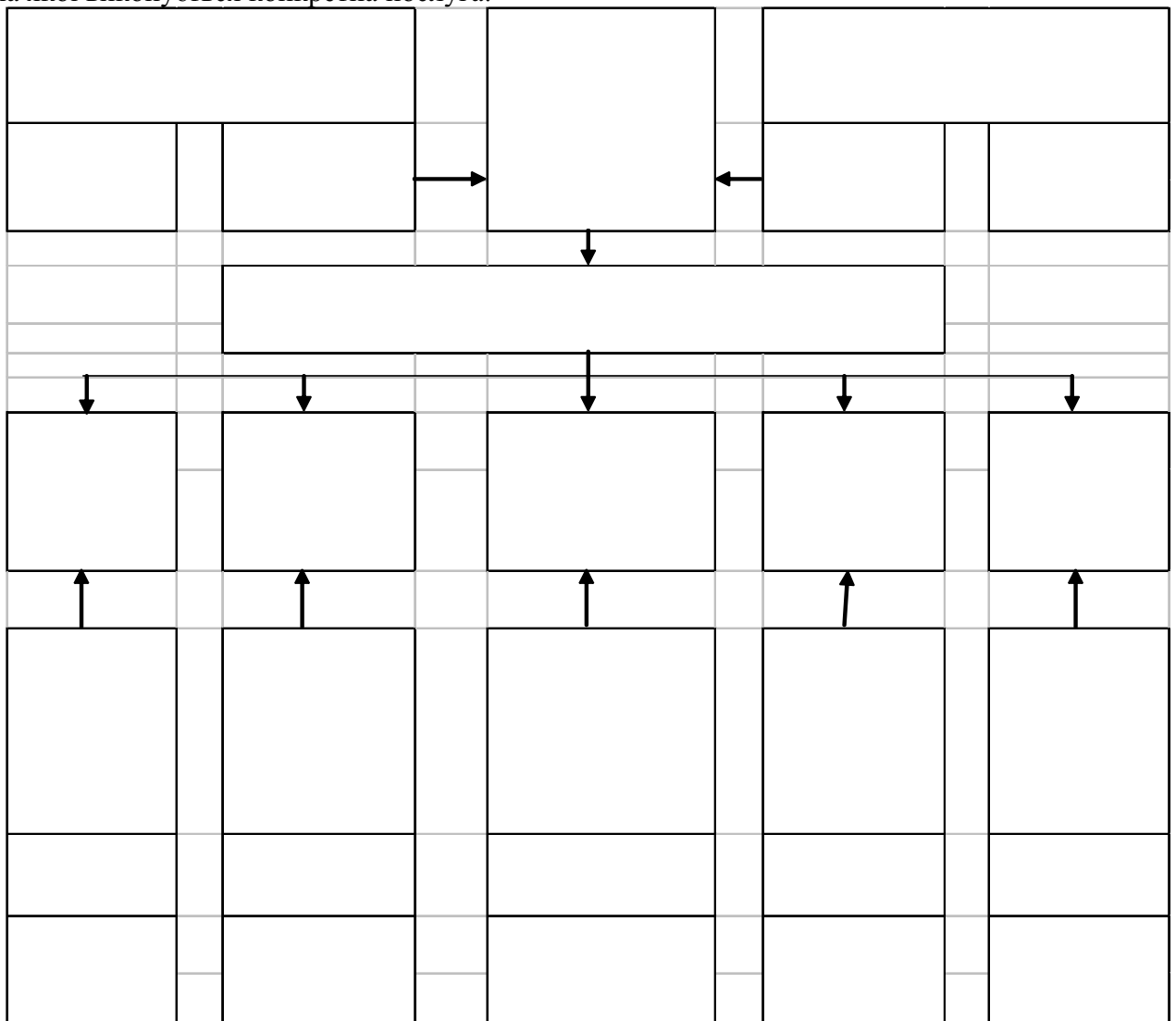


Рисунок 3.12 – Схема визначення матеріальних витрат

Джерело: розроблено автором

Витрати на оплату праці слід розраховувати за існуючими нормативами або типовим штатним розписом залізниці та посадовими окладами, годинними тарифними ставками з

урахуванням усіх видів доплат і премій. При складанні калькуляції необхідно враховувати прогнозований коефіцієнт зростання заробітної плати.

Згідно з принципом 13 заробітна плата працівників структурного підрозділу (вокзалу) розподіляється на три групи (рис. 3.13):

- до першої групи належать витрати на оплату праці робітників, що напяму займаються наданням послуги;

- до другої групи належать витрати на оплату праці робітників, що обслуговують приміщення, яку можна визначити за нормативами та розподілити на окремі послуги пропорційно площі приміщень або іншій базі;

- до третьої групи належать витрати на оплату праці загальновиробничого персоналу, за винятком того, що увійшов до другої групи.

Сума витрат на оплату праці за усіма трьома групами 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 слід визначати витрати праці на одну послугу, бо в такому разі не увесь фонд оплати праці робітників буде віднесено на послугу.

Відрахування на соціальні заходи включають єдиний внесок на загальнообов'язкове державне соціальне страхування, визначений згідно із Законом України «Про збір та облік єдиного внеску на загальнообов'язкове державне соціальне страхування» №2464-VI від 08.07.2010 р., який набрав чинності 01.01.2011 р. Розрахунок цих витрат не є складним, оскільки виконується у повній відповідності до чинного законодавства. Нарахування виконуються на величину фонду оплати праці по конкретній послугі.

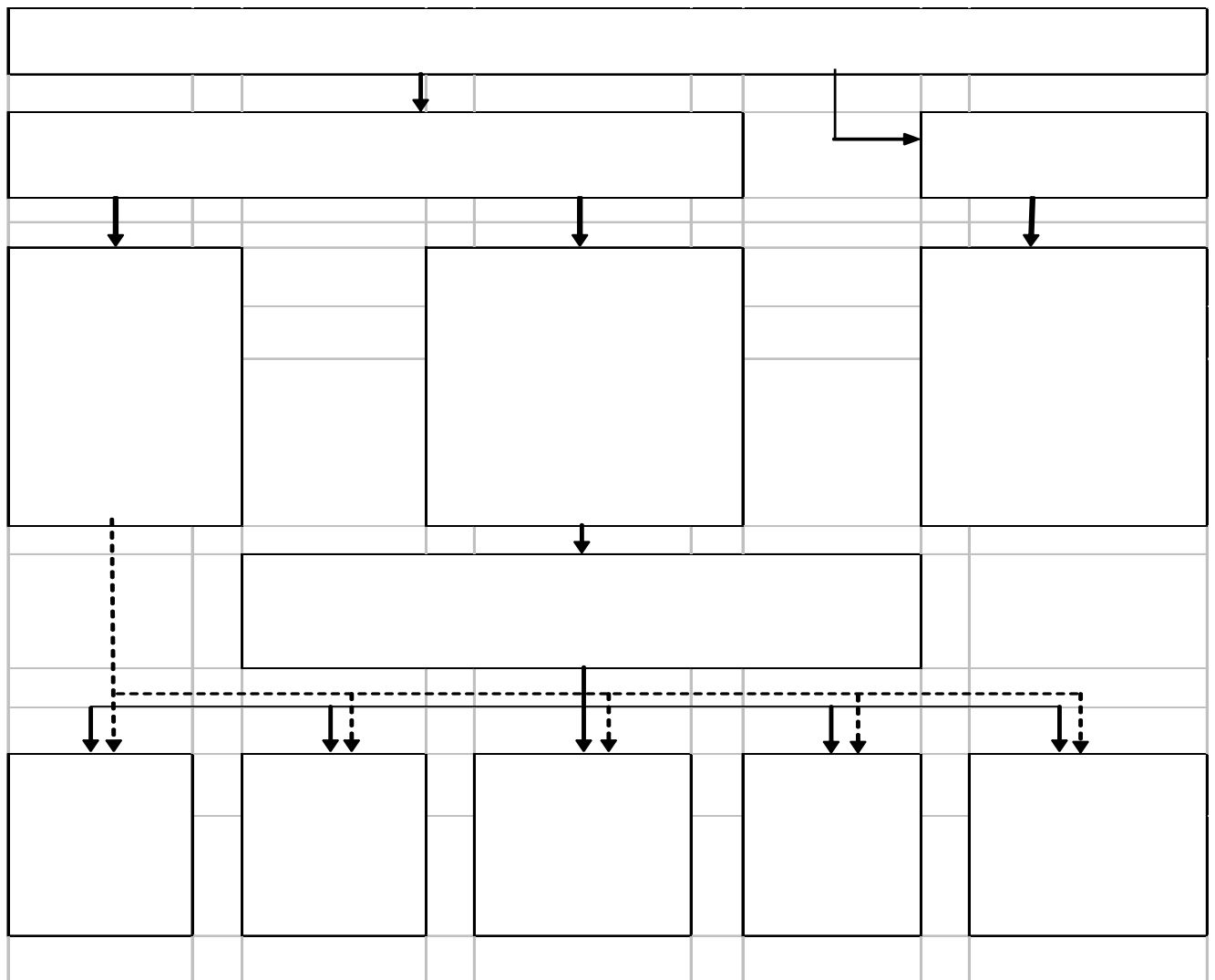


Рисунок 3.13 – Розподіл оплати праці на прямі й загальновиробничі нерозподілені витрати
Джерело: розроблено автором

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, виконувалося за принципом 12 двома шляхами:

—амортизаційні відрахування на вартість устаткування, інструменту, технологічного оснащення, транспортних засобів, передатних пристроїв, що задіяні безпосередньо під час надання послуги, відносяться на пряму до витрат 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.

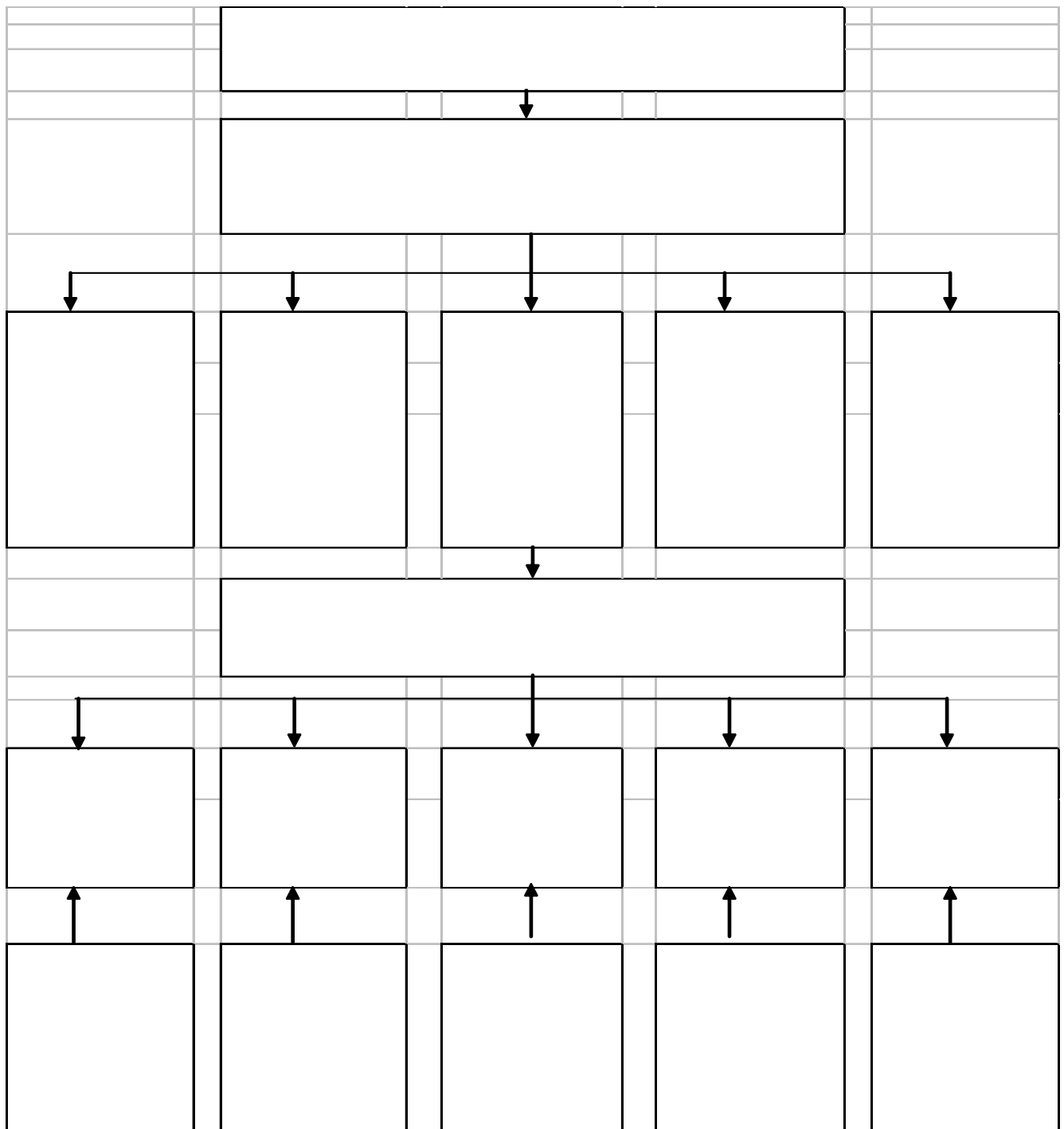


Рисунок 3.14 – Схема віднесення амортизаційних відрахувань на окремі послуги

Джерело: розроблено автором

Наприклад, раніше 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. У результаті на дану послугу пропорційно фонду оплати праці було віднесено амортизаційних відрахувань дуже мало, у 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, які наведено на рис. 3.14.

Для розподілу амортизаційних відрахувань на окремі центри витрат слід побудувати допоміжну табл. 3.1.

Таблиця 3.1 – Допоміжна таблиця для розподілу амортизаційних відрахувань приміщень вокзалу по центрах витрат

де (3.1)

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 й оформлення. Послуги, що віднесені до групи «Інші», окремо не виділені, оскільки надаються в інших центрах витрат (див. табл. 3.1).

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

- за освітлення приміщень;
- за силову електроенергію;
- за опалення приміщень;
- за технологічне паропостачання (для прання);
- за водопостачання та водовідведення.

Розрахунок витрат на енергоспоживання виконується на підставі розрахунків, виконаних за нормативами технічними службами вокзалу, та ціни енергоресурсів (табл. 3.2).

Таблиця 3.2 – Принцип розрахунку витрат на енергоспоживання

Найменування енергоресурсу	База для розрахунку	Нормативне значення обсягів споживання	Ціна енергоресурсу	Витрати на споживання енергоресурсу	Примітка
Електроенергія для цілей освітлення	Кількість світильників				Відноситься напряму
Силова електроенергія	Силові струмоприймачі				Відноситься напряму
Опалення	Площа приміщення та його оформлення і				Відноситься напряму

	призначення				
Технологічне паропостачання	Технологічні паро приймачі				Відноситься напряму
Водоспоживання та водовідведення для санітарно-гігієнічних цілей	Кількість робітників				Відноситься напряму
Технологічне водопостачання	Паспорти устаткування				Відноситься напряму
Водоспоживання та водовідведення для прибирання приміщень	Площа приміщень				Відноситься напряму

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, наприклад, що стосуються боротьби з гризунами, комахами та інше.

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

Складним є віднесення нових загальновиробничих нерозподілених витрат на окремі послуги. Для цього необхідно розрахувати коефіцієнт відношення їх до величини прямих витрат за формулою (3.2):

$$, \quad (3.2)$$

де – загальновиробничі витрати звітного періоду за даними бухгалтерського обліку;

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

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

Після цього можна визначати величину загальновиробничих нерозподілених витрат за формулою (3.3).

$$, \quad (3.3)$$

де – величина загальновиробничих нерозподілених витрат, що відносяться на окрему послугу;

– прямі витрати конкретної послуги.

Для розрахунку величини () 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 (рис. 3.15).

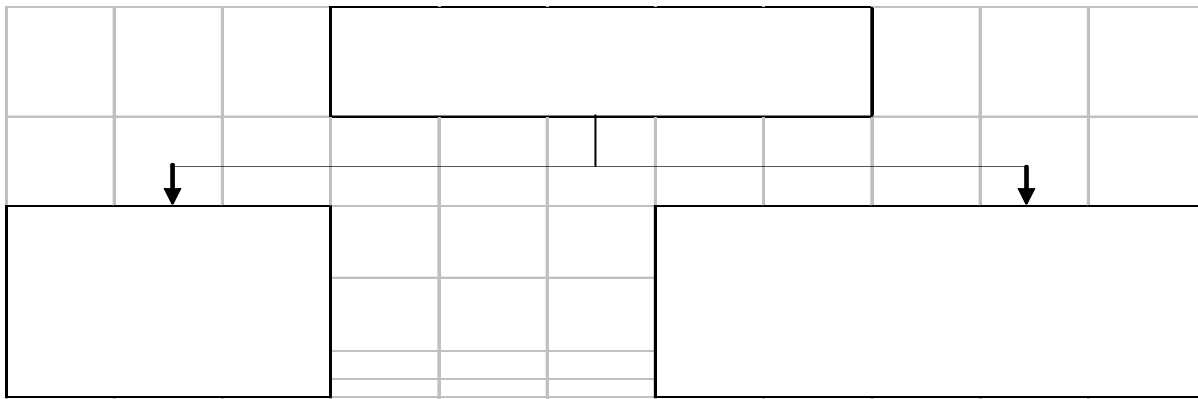


Рисунок 3.15 – Формування виробничої собівартості послуги
Джерело: розроблено автором

Віднесення адміністративних витрат структурного підрозділу, адміністративних витрат на утримання апарату управління пасажирської служби виконується за допомогою коефіцієнта, який розраховується за формулою (3.4):

$$K = \frac{A}{B} \quad (3.4)$$

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

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

C – виробнича собівартість усіх послуг, що надаються пасажирським господарством залізниці у звітному періоді, за даними бухгалтерії і принципом 3.

Частка вказаних витрат, що буде віднесена на конкретну послугу, визначається за формулою (3.5):

$$D = \frac{C \cdot K}{E} \quad (3.5)$$

де D – накладні витрати на виробничу собівартість послуги;

E – коефіцієнт накладних витрат;

F – виробнича собівартість послуги.

Рисунок 3.16 – Формування повної собівартості послуги
Джерело: розроблено автором

Формування вартості конкретних послуг. Вартість послуги складається з повної собівартості, прибутку з рентабельністю 30–70 % та податку на додану вартість згідно з чинним законодавством (рис. 3.17).

Рисунок 3.17 – Формування вартості послуги з ПДВ
Джерело: розроблено автором

Рентабельність 30–70 % запропонована умовно для того, щоб не викликати нарікання контролюючих органів.

Визначення ціни однієї послуги виконується за формулою (3.6):

$$C_{\text{одн}} = \frac{C_{\text{посл}}}{K_{\text{посл}}}, \quad (3.6)$$

де

- ціна однієї послуги;
- вартість конкретної послуги з ПДВ;
- прогнозна кількість послуг, що надається за середній місяць року.

Вартість послуги з ПДВ розраховується на середній місяць року шляхом поділу річних витрат на 12 місяців. Так само розраховується середньомісячна кількість послуг.

Після цього розрахункову ціну за калькуляцією слід порівняти із середньою ринковою ціною аналогічної послуги, або із середньою, прийнятою на залізниці. Якщо відхилення в той чи інший бік складає більш ніж 20–30 %, то розрахункову ціну послуги необхідно коригувати шляхом зміни величини прибутку. Після встановлення остаточної ціни в калькуляції слід перерахувати величину рентабельності.

3.4 Вплив зовнішніх факторів на формування цін на додаткові послуги вокзалів

Як зазначалось, підприємство – це відкрита система, і його розвиток залежить від зовнішнього середовища (його також називають загальним оточенням, середовищем непрямого впливу або сукупністю неконтрольованих факторів).

Так, Дж. Белл доводить, що зовнішнє середовище організації містить такі елементи, як споживачі, конкуренти, урядові установи, постачальники, фінансові організації та джерела трудових ресурсів, релевантні (тобто значущі) відносно операцій організації [166]. Однак такий підхід не розрізняє різних шарів зовнішнього середовища. Зовнішнє середовище, або середовище непрямого впливу, діє не безпосередньо на кожну окрему організацію, а на всі одразу. Це не означає, що їхній вплив менший за вплив факторів безпосереднього оточення. Ф. Котлер вважає, що зовнішнє середовище (макросередовище) складається з шести основних факторів: демографічних, економічних, природних, науково-технічних, політичних і факторів культурного середовища [82].

Фактори зовнішнього середовища найчастіше класифікують за групами, наведеними на рис. 3.18 [167]:

Рисунок 3.18 – Фактори зовнішнього середовища, які впливають на підприємство

Джерело: [167] з доробкою автора

Однак процеси, які відбуваються в зовнішньому середовищі, дуже складні, взаємопов'язані та містять багато суперечностей, внаслідок цього, всі ці процеси треба уважно та системно вивчати.

Інший підхід до переліку компонентів зовнішнього середовища пропонує О. С. Віханський [26], який додає до вищезгаданих правове та міжнародне середовище.

Існує досить великий перелік класифікацій складових зовнішнього середовища. Далі наведено основні напрямки та фактори, за якими в найбільшому обсязі можуть здійснюватися аналіз та прогнозування основних тенденцій у макросередовищі, оскільки констатацією ситуації, що склалася, не можна обмежуватися. Фактори зовнішнього середовища мають між собою певний зв'язок, який полягає в рівні сили, з якою зміна одного фактора діє на інші складові. Треба виявити основні тенденції, взаємовплив цих факторів і побудувати тренди їхнього

розвитку.

Загальний стан зовнішнього середовища може бути визначеним за допомогою таких груп чинників:

1. Стан економіки та ринків (економічні фактори):

–характер економіки та економічних процесів (у тому числі інфляція або дефляція);

–система оподаткування та якість «економічного законодавства» (у тому числі можливості вивезення прибутків);

–масштаби економічної підтримки окремих галузей (підприємств);

–загальна кон'юнктура національного ринку;

–розміри та темпи зростання чи зменшення ринку (взагалі);

–розміри та темпи зростання сегментів відповідно до інтересів підприємства;

–стан фондового ринку;

–інвестиційні процеси;

–ставки банківського процента;

–система ціноутворення та рівень централізовано регульованих цін;

–вартість землі.

2. Діяльність уряду (політико-інституційні фактори):

–стабільність уряду;

–державна політика приватизації/націоналізації;

–державний контроль і регулювання діяльності підприємств (узагалі);

–рівень протекціонізму (взагалі);

–зростання/зменшення значення уряду як замовника;

–міждержавні угоди з іншими урядами;

–рішення уряду щодо підтримки окремих галузей підприємств (пріоритети);

–вимоги забезпечення рівня зайнятості;

–державна політика щодо забезпечення ресурсами окремих галузей і підприємств;

–рівень корупції державних структур;

–рівень економічної свободи держави (згідно з міжнародними оцінками).

3. Структурні тенденції:

–структура галузей національної економіки;

–виникнення нових галузей;

–згортання діяльності «застарілих» галузей;

–вплив міжнародного розподілу праці на діяльність окремих галузей і підприємств (у тому числі вплив антимонопольного законодавства);

–зміни оптимальних розмірів підприємств.

4. Науково-технічні тенденції:

–«технологічні прориви» (де саме);

–скорочення або продовження «життєвого циклу» технологій;

–питома вага наукоємних виробництв і продукції;

–вимоги до науково-технічного рівня виробництва, що забезпечує конкурентоспроможність;

–вимоги до кваліфікації кадрів високотехнологічних виробництв;

–вимоги до науково-технічного рівня конкурентоспроможної продукції.

5. Природно-екологічна складова:

–природно-кліматичні умови;

–територіальне розміщення корисних копалин і природних ресурсів;

–розміщення великих промислових і сільськогосподарських центрів;

–законодавство з економічних питань (можливість змін і обмеження, що ними зумовлені);

–стан екологічного середовища та його вплив на виробництво.

6. Тенденції ресурсного забезпечення:

–структура і наявність національних ресурсів;

–імпорт/експорт;

–рівень дефіцитності ресурсів, що споживаються наявними підприємствами

;

–доступність ресурсів (ціни та витрати на перевезення).

7. Демографічні тенденції:

–кількість потенційних споживачів (структура населення, зміни в окремих групах та в їх доходах);

–наявна та потенційна кількість робочої сили;

–кваліфікаційні характеристики робочої сили (якість робочої сили).

8. Соціально-культурна складова:

–сприяння/недовіра до приватного бізнесу;

–відносини «підприємство — громадські організації»;

–«економічний націоналізм», ставлення до іноземців;

–профспілкова активність і вплив профспілок на формування громадської думки.

9. Несподіванки стратегічного характеру і можливі горизонти стратегічного планування (основний перелік та часові оцінки).

10. Міжнародне середовище (по окремих країнах):

–структура господарства країни;

–характер розподілу доходів;

–середній рівень заробітної платні;

–вартість транспортних послуг;

–інфляція та ставки банківського процента;

–обмінний курс валюти відносно країни-партнера;

–рівень ВВП;

–рівень податків.

Існують також інші фактори, які не мають суто економічної природи, однак їх варто було б урахувати:

–кількість і густота населення;

–професіональний рівень і рівень грамотності;

- якість і кількість природних ресурсів;
- рівень технології;
- особливості конкурентної боротьби.

Усі окремі складові зовнішнього середовища взаємопов'язані, тобто зміни однієї (наприклад, політичної чи економічної) призводять до значних змін в інших (наприклад, у соціально-демографічній чи правовій). Це відображає складність зовнішнього середовища. Як зазначалося, найбільш доцільним підходом до вивчення загального зовнішнього середовища є системний підхід, який дає змогу відслідковувати не лише зміни в межах окремих складових, а й їхній взаємний, перехресний вплив.

Потреба найефективнішого використання зв'язків з оточенням спонукала до ряду досліджень у напрямку сутності, структури й механізмів функціонування зовнішнього середовища, яке безпосередньо впливає на результати діяльності підприємства.

Найбільш поширеною й відомою є модель «галузевої конкуренції» М. Портера [166], де зовнішнє середовище ототожнюється з галуззю (галуззями), у якій функціонує підприємство.

Практика процвітаючих підприємств доводить, що використання галузевої моделі конкуренції М. Портера дає змогу дещо обмежити перелік факторів для аналізу. Згідно з цією моделлю головними елементами зовнішнього середовища, що впливають на діяльність підприємства, є: споживачі, постачальники, товари-замінники, конкуренти та фірми, які потенційно можуть увійти й почати діяти у цій галузі.

В основі функціонування підприємств у ринковій економіці лежить ідея задоволення потреб. Потреби є передумовою купівлі. Купівля дає змогу відшкодувати витрати на виробництво проданого товару та отримати певний прибуток для продовження виробництва, а отже, для існування підприємства. Існує досить великий перелік досліджень щодо класифікації потреб [71]. Дослідженням потреб займаються маркетингові організації. Великого значення при цьому набуває платоспроможний попит, тому що лише за наявності грошей у споживача можливі всі ринкові операції.

Споживачі відіграють подвійну роль у впливі на стан галузі. З одного боку, вони визначають необхідність існування галузі, а з іншого – задають «конкурентні показники» для підприємств: рівень цін та якості продукції.

За результатами досліджень Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна [67] нерівномірність пасажирських перевезень у часі значно впливає на кількість додаткових послуг вокзалу і, відповідно, на доходи від підсобно-допоміжної діяльності вокзалів, вимагає створення значних трудових, матеріальних та фінансових ресурсів. Посилення нерівномірності пасажирських перевезень викликає потребу в додатковому інвестуванні капіталу та призводить до підвищення витрат. З метою пом'якшення негативного впливу нерівномірності пасажирських перевезень у часі на господарську діяльність залізничного транспорту необхідно впроваджувати заходи, спрямовані на зменшення вказаної нерівномірності, у тому числі, за рахунок гнучкої політики ціноутворення.

Відомо, що попит на товари та послуги пов'язаний з їх ціною зворотною залежністю. Тому для зменшення попиту в періоди пікових перевезень необхідно підвищувати плату за надані додаткові послуги, а для його стимулювання в періодах спаду перевезень вартість додаткових послуг необхідно зменшувати.

Таким чином, коефіцієнти до цін, які підвищують їх рівень, необхідно використовувати у періодах, коли інтенсивність роботи залізничного транспорту з перевезення пасажирів вища за середню, а коефіцієнти, що зменшують рівень цін, – у періодах з меншою інтенсивністю пасажирських перевезень. За показник, що характеризує інтенсивність надання додаткових послуг, доцільно використовувати дохід на одного пасажирів. Такими чином, напрямок зміни цін задається індексами, які визначаються за формулою (3.7):

$$I_i = \frac{D_i}{D_{\text{ср}}} \quad (3.7)$$

де I_i – індекс доходів на одного пасажирів за добу в i -му календарному періоді, разів;

- доходи на одного пасажирів у i -му календарному періоді, тис. грн;
- тривалість i -го календарного періоду, діб;
- загальна сума доходів на одного пасажирів за рік, тис. грн;
- тривалість року, діб.

Якщо в i -му календарному періоді індекс I_i буде більший одиниці, до цін слід застосовувати підвищувальний коефіцієнт, а якщо I_i менше одиниці – слід використовувати знижувальний коефіцієнт. При цьому чим більше I_i відрізняється від одиниці, тим більшою мірою необхідно коригувати ціни.

Оскільки диференціація цін за періодами упродовж року не ставить за мету отримання додаткового доходу, розрахунковий дохід з урахуванням застосування коефіцієнтів повинен дорівнювати доходу від надання додаткових послуг, який буде отриманий без їх застосування. Ця умова виконується якщо середньозважений за доходами коефіцієнт до цін буде дорівнювати одиниці, тобто:

$$\sum_{i=1}^n I_i \cdot D_i = D_{\text{ср}} \quad (3.8)$$

- де I_i – коефіцієнт до цін у i -му календарному періоді, разів;
- доходи від надання послуг у i -му календарному періоді, тис. грн;
- ;
- загальні доходи від надання послуг, тис. грн;
 - кількість календарних періодів, що виділяються упродовж року.

При цьому необхідно, щоб коефіцієнти до цін перебували у певному інтервалі. Верхня межа цього інтервалу нормується, а нижня – визначається на основі обмеження (3.9). Очевидно, що найбільше значення коефіцієнта до цін, яке дорівнює верхній межі інтервалу, встановлюється в періоді за найбільшим значенням індексу добового доходу на одного пасажирів I_i . Відповідно, найменше значення коефіцієнта до цін, яке дорівнює нижній межі

інтервалу, встановлюється в періоді за найменшим значенням індексу добового доходу на одного пасажера.

Система коефіцієнтів до тарифів буде задовольняти вказані вище умови, якщо визначати їх за формулою (3.9):

$$(3.9)$$

- де
- найменше значення індексу добового доходу на одного пасажера, разів;
 - найбільше значення індексу добового доходу на одного пасажера, разів;
 - нижня границя інтервалу коефіцієнтів до цін, разів;
 - верхня границя інтервалу коефіцієнтів до цін, разів¹.

При цьому верхня межа інтервалу коефіцієнтів до цін встановлюється як норматив, а нижня межа визначається з рівняння (яке впливає з обмеження (3.9)):

$$(3.10)$$

- де
- кількість періодів зі знижувальними коефіцієнтами до цін;
 - доходи від надання послуг у i -му календарному періоді, тис. грн;
 - невідомий параметр – нижня межа інтервалу коефіцієнтів до цін, разів;
 - кількість періодів з коефіцієнтами до цін, що підвищують їх рівень;
 - доходи від надання послуг у j -му календарному періоді, тис. грн;
 - коефіцієнт до цін у j -му календарному періоді, разів.

При цьому .

У межах прикладу розраховані коефіцієнти до цін, що враховують коливання кількості відправлених пасажирів упродовж року. За періоди, за якими диференціюються ціни, прийнято місяці року. Розрахунки виконано за даними 2010 року. У прикладі як вагові коефіцієнти використовується дохід від надання послуг у розрахунку на одного відправленого пасажера. Показники визначаються за формулами (3.7) – (3.10). Результати розрахунку зведено до табл. 3.3.

Таблиця 3.3 – Розрахунок коефіцієнтів диференціації цін за періодами року

Місяць року	Кількість діб	Дохід на одного пасажера, грн.	Індекс доходу на одного пасажера, разів	Коефіцієнт до цін, разів	Питома вага періоду у доході, частка	Гр. 4 * Гр. 5
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

За результатами досліджень Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту із застосуванням методу експертних оцінок встановлено значення верхньої границі інтервалу коефіцієнтів до цін, що рекомендується – 1,25.

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

Під час визначення коефіцієнтів до тарифів у табл. 3.3 їх верхня межа встановлена на рівні 1,25. За результатом розв'язання рівняння (3.10) нижня межа визначена на рівні 0,68. Рівняння (3.10) має вигляд:

Корінь наведеного рівняння визначається методом послідовних ітерацій і дорівнює 0,68, що відповідає нижній межі коефіцієнтів до тарифів.

З табл. 3.3 видно, що коефіцієнти до цін коливаються в заданих межах, їх динаміка відповідає зміні індексів добового доходу на одного пасажера, що відображено на графіку (рис. 3.19).

Рисунок 3.19 – Коефіцієнти диференціації цін за періодами року
Джерело: розроблено автором

3.5 Економічна оцінка доцільності впровадження нового теоретико-методологічного підходу до ціноутворення на додаткові послуги вокзалів (на прикладі послуг Сервіс-центру)

Підсобно-допоміжна діяльність суттєво впливає на загальні показники роботи пасажирського господарства Укрзалізниці. Правильне визначення цін на послуги, що надаються пасажиром від усіх видів підсобно-допоміжної діяльності, приводить до зниження збитковості пасажирських перевезень.

Для розрахунку цін на додаткові послуги, що надаються пасажиром на вокзалах, використовувати існуючий метод складання калькуляцій не доцільно. Під час використання цього методу розрахункова повна собівартість послуги суттєво відрізняється від реальної, що потребує нарахування прибутку з великим рівнем рентабельності. Для розрахунку цін на додаткові послуги пасажирського господарства слід використовувати метод розподілу накладних та загальновиробничих витрат пропорційно відповідно прямим витратам, або виробничій собівартості.

Визначення цін на додаткові послуги, що надаються пасажиром та клієнтам залізниць на вокзалах, відбувається шляхом складання калькуляцій. Правила складання калькуляцій передбачають такі елементи:

- прямі витрати (матеріальні витрати, витрати на оплату праці, відрахування на соціальні заходи, амортизаційні відрахування, інші витрати);
- загальновиробничі нерозподілені витрати;
- адміністративні витрати структурного підрозділу;
- адміністративні, інші операційні витрати, витрати на збут залізниці;
- розрахунковий прибуток (у літературі інколи називають націнка);
- податок на додану вартість.

Загальна ціна однієї послуги повинна порівнюватися із середньою ринковою ціною послуги та коригуватися в той чи інший бік залежно від соціальної політики Укрзалізниці, платоспроможності населення та попиту на цю послугу.

Методика передбачає максимальне віднесення матеріальних витрат, витрат на оплату праці, відрахувань на соціальні заходи, амортизації та деяких інших операційних витрат напряму на конкретну послугу; алгоритм розподілу загальновиробничих, адміністративних витрат структурного підрозділу, а також адміністративних, інших операційних витрат та витрат на збут залізниці на окремі послуги; вибір критеріїв розподілу витрат на окремі центри витрат та на послуги, що надаються в них.

Складання стандартної калькуляції за новою методикою здійснено на прикладі послуг Сервіс-центру вокзалу Дніпропетровськ.

Послуги, що надаються на вокзалі в Сервіс-центрі:

- 1) індивідуальне обслуговування пасажирів при прийманні заявки та оформленні проїзного документа;
- 2) передавання факсимільних повідомлень;
- 3) надання письмової довідки (в межах України);
- 4) надання письмової довідки (у міжнародному сполученні);
- 5) ксерокопіювання документів (формат А4 односторонній);
- 6) ксерокопіювання документів (формат А4 двосторонній);
- 7) ксерокопіювання документів (формат А3 односторонній);
- 8) ксерокопіювання документів (формат А3 двосторонній);
- 9) бронювання місця у готелі міста;
- 10) користування міським телефоном;
- 11) підзарядка мобільного телефону на прохання клієнта;
- 12) замовлення таксі;
- 13) комп'ютерні послуги (користування Інтернетом);

- 14) комп'ютерні послуги (користування комп'ютером);
- 15) комп'ютерні послуги (набір та друкування);
- 16) доставка у Сервіс-центр продуктів харчування;
- 17) комісійний збір.

Прогнозний індекс інфляції – 9,5 % річних.

Для правильного розподілу витрат центру витрат (Сервіс-центру) між послугами, що в ньому надаються, необхідно послуги привести за допомогою коефіцієнтів до приведеної кількості. У Сервіс-центрі такі коефіцієнти розраховані на підставі нормативів часу, що витрачається під час надання тієї чи іншої послуги.

Таблиця 3.4 – Визначення кількості приведених послуг

Найменування послуги	К прив.	Кількість послуг (план)	Кількість приведених послуг	Питома вага, відсотки
Індивідуальне обслуговування пасажирів	1,00	9047	9047,00	70,88
Факс	2,00	2	4,00	0,03
Складна довідка в межах України	1,00	12	12,00	0,09
Складна довідка за межі України	2,00	16	32,00	0,25
Ксерокс однобічний А4	0,08	269	21,52	0,17
Ксерокс двобічний А4	0,14	71	9,94	0,08
Ксерокс однобічний А3	0,14	15	2,10	0,02
Ксерокс двобічний А3	0,20	15	3,00	0,02
Бронювання готелю	1,00	1	1,00	0,01
Користування міським телефоном	0,40	12	4,80	0,04
Підзарядка мобільного телефону	0,60	1	0,60	0,00
Замовлення таксі	0,60	1	0,60	0,00
Комп'ютерні послуги (Інтернет)	1,00	1	1,00	0,01
Комп'ютерні послуги (користування комп'ютером)	1,00	1	1,00	0,01
Комп'ютерні послуги (набір та друк)	2,00	1	2,00	0,02
Доставка продуктів харчування	1,40	2	2,80	0,02
Комісійний збір	0,40	9047	3618,80	28,35
Разом			12764,16	100,00

Розрахунок витрат за елементом «Матеріальні витрати».

Матеріальні витрати Сервіс-центру складаються з витрат на:

- матеріали, які безпосередньо використовуються під час надання послуг (індивідуальне обслуговування пасажирів – буклет, ксерокс, комп'ютер, факс – папір для ксероксу і факсу, довідки пасажирів – папір для записів);
- матеріали, які додатково витрачаються в Сервіс-центрі (канцтовари тощо);
- матеріали, які використовуються для прибирання приміщення Сервіс-центру;
- формений і спеціальний одяг.

Список матеріалів і малоцінних швидкозношуваних предметів, які використовуються в Сервіс-центрі, визначається за даними минулих років. Обсяг використання на наступний рік обчислюється за даними минулих періодів з урахуванням прогнозного зростання кількості послуг, що надаються в Сервіс-центрі. Обсяг за місяць визначається діленням річного прогнозного обсягу використання матеріалів на 12 місяців. Сума середньомісячних витрат на матеріали визначається як добуток запланованого місячного обсягу використання певного виду матеріалів на очікувану ціну за одиницю матеріалів.

Середня ціна за одиницю матеріальних ресурсів визначається як середня між трьома ринковими цінами або як ціна, за якою відбувається централізоване постачання матеріалів. Очікувана ціна визначається як середня ціна, помножена на індекс інфляції, який очікується в наступному році.

Таблиця 3.5 – Матеріали, які безпосередньо використовуються під час надання послуг

Найменування	Ціна 1, грн	Ціна 2, грн	Ціна 3, грн	Середня ціна, грн	Очікувана ціна, грн
Буклети, шт.	-	-	-	0,80	0,88
Папір для ксероксу А4, упак.	12,52	18	14,92	15,15	16,59
Папір для ксероксу А3, упак.	-	-	-	30,00	32,85
Папір для факсу, упак.	3,08	4,75	4,55	4,13	4,52
Папір для записів, упак.	-	-	-	3,60	3,94

Таблиця 3.6 – Матеріали, які додатково витрачаються в Сервіс-центрі

Найменування	Ціна 1, грн	Ціна 2, грн	Ціна 3, грн	Середня ціна, грн	Очікувана ціна, грн	Обсяг за рік	Обсяг за місяць	Сума витрат, грн
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Буклети, шт.	-	-	-	0,80	0,88	6353	529,42	463,77
Плакати, шт.	4,29	-	-	6,38	6,99	35	2,92	20,38
Папір газетний, упак.	-	4,80	4,10	4,40	4,81	5	0,42	2,01
Бейджі, шт.	0,35	-	-	1,66	1,82	2	0,17	0,30
Клей, шт.	1,20	0,40	0,37	0,37	0,41	10	0,83	0,34
Коректор, шт.	-	2,00	1,82	1,67	1,83	10	0,83	1,53
Газета, шт.	1,25	-	-	0,60	0,66	6800	566,67	372,30
Книга канц., шт.	-	2,10	1,34	1,56	1,71	14	1,17	2,00
Пакети для сміття, п.	-	-	-	4,23	4,63	2	0,17	0,77
Мило, шт.	3,23	-	-	3,45	3,78	4	0,33	1,26
Скотч, шт.	-	4,20	3,30	3,58	3,92	7	0,58	2,28

Закінчення табл. 3.6

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Касова стрічка, упак.	0,27	-	-	0,93	1,02	124	10,33	10,52
Скріпки, упак.	0,04	0,8	0,35	0,47	0,52	8	0,67	0,35
Файли, шт.	0,27	0,10	0,08	0,07	0,08	155	12,92	1,04
Папка, шт.	0,19	0,35	0,34	0,32	0,35	16	1,33	0,47
Ручка, шт.	0,10	1,00	0,53	0,57	0,63	29	2,42	1,52
Олівець, шт.	0,24	0,25	0,14	0,16	0,18	12	1,00	0,18
Скоби, упак.	2,22	0,50	0,35	0,36	0,40	6	0,50	0,20
Стиплер, шт.	5,33	4,00	3,05	3,09	3,38	3	0,25	0,85
Фарба, шт.	-	9,15	6,57	7,02	7,68	3	0,25	1,92
Журнал КОРО, шт.	11,6	-	-	8,33	9,12	2	0,17	1,52
Дискети, упак.	-	16,5	11,6	13,25	14,51	6	0,50	7,25
Маркер, шт..	6,06	-	-	1,18	1,29	4	0,33	0,43
Сегрегатор, шт.	5,67	7,50	6,12	6,56	7,18	2	0,17	1,20
Книга канц. 2, шт.	-	8,35	6,98	7,00	7,67	1	0,08	0,64
Блокнот, шт.	-	-	-	3,29	3,60	3	0,25	0,90
Календар, шт.	-	-	-	5,62	6,15	2	0,17	1,03
Абетка, шт.	-	-	-	17,53	19,20	3	0,25	4,80
Миючий засіб, шт.	-	-	-	2,60	2,85	2	0,17	0,47

Щоденник, шт.	-	-	-	38,77	42,45	2	0,17	7,08
Формений одяг, шт.	-	-	-	534,6	585,39	3,5	0,29	170,74
Разом	1080,02 грн							

Таблиця 3.7 – Матеріали для прибирання приміщень, закріплених за прибиральниками, які в тому числі обслуговують приміщення Сервіс-центру

Найменування	Ціна 1	Ціна 2	Ціна 3	Середн я ціна, грн	Очікуван а ціна, грн	Обся г за рік	Обсяг за місяць	Сума, витрат, грн
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Рукавички, шт.	1,80	2,90	2,07	2,26	2,47	207	17,25	42,63
Рідина для стекла, шт.	4,50	7,80	7,90	6,73	7,37	30	2,50	18,43
Рідина для посуду, шт.	2,60	3,10	3,26	2,99	3,27	27	2,25	7,36
Засіб для чищення, шт.	2,10	2,05	2,78	2,31	2,53	54	4,50	11,38
Мило рідке, шт .	-	-	-	2,42	2,65	63	5,25	13,91
Папір туалетний, шт.	-	-	-	0,28	0,31	3810	317,50	97,35
Пакети для сміття 1, пачка	-	-	-	0,24	0,26	5400	450,00	118,26
Пакети для сміття 2, пачка	-	-	-	4,44	4,86	60	5,00	24,31
Рушник паперовий, шт.	-	-	-	0,10	0,11	36	3,00	0,33

Закінчення табл. 3.7

[illegible]

Таблиця 3.8 – Малоцінні та швидкозношувані предмети на прибирання приміщень, закріплених за прибиральниками

Найменування	Ціна 1	Ціна 2	Ціна 3	Середн я ціна, грн	Очікуван а ціна, грн	Обсяг за рік	Обсяг за місяць	Сума витра т, грн
Куртка бавовняна утеплена, шт.	-	-	-	39,24	42,97	4	0,33	14,32
Костюм комплект, шт.	-	-	-	54,45	59,62	4	0,33	19,87
Халат, шт.	-	-	-	16,5	18,07	8	0,67	12,05
Чоботи утеплені, шт.	-	-	-	43,78	47,94	4	0,33	15,98
Відро, шт.	-	-	-	7,9	8,65	8	0,67	5,77
Щітка для миття вікон, шт.	-	-	-	82	89,79	8	0,67	59,86
Віник пластмас., шт.	-	-	-	11,25	12,32	8	0,67	8,21
Відро емальоване, шт.	-	-	-	24,16	26,46	8	0,67	17,64
Швабра, шт.	-	-	-	34,25	37,50	8	0,67	25,00
Разом	178,70 грн							

Загальна сума матеріальних витрат на прибирання приміщень, закріплених за прибиральниками, які в тому числі обслуговують приміщення Сервіс-центру, складають:

$$1633,95 \text{ грн} + 178,70 \text{ грн} = 1812,66 \text{ грн}$$

У табл. 3.9 наведено розрахунок витрат на матеріали, які безпосередньо витрачаються під час надання послуг у Сервіс-центрі з використанням даних, наведених у табл. 3.4.

Таблиця 3.9 - Розрахунок витрат на матеріали, які безпосередньо витрачаються при наданні послуг в Сервіс-центрі

Найменування послуги	Назва матеріалу	Норма витрачання на одну послугу	Очікувана ціна, грн	Обсяг послуг	Витрати за місяць, грн
Індивідуальне обслуговування пасажирів	Буклети	1,000	0,88	9047	7925,17
Факс	Папір для факсу	0,016	4,52	2	0,14
Складна довідка в межах України	Папір для записів	0,020	3,94	12	0,95
Складна довідка за межі України	Папір для записів	0,020	3,94	16	1,26
Ксерокс однобічний А4	Папір для ксероксу	0,002	16,59	269	8,92
Ксерокс двобічний А4	Папір для ксероксу	0,002	16,59	71	2,36
Ксерокс однобічний А3	Папір для ксероксу	0,002	32,85	15	0,99
Ксерокс двобічний А3	Папір для ксероксу	0,002	32,85	15	0,99
Комп'ютерні послуги (набір та друк)	Папір для ксероксу	0,002	16,59	1	0,03

Разом	7940,81 грн
-------	-------------

Розподіл витрат на матеріали, які додатково витрачаються в Сервіс-центрі, на кожну послугу відбувається пропорційно питомій вазі кожної послуги в загальному обсязі послуг Сервіс-центру з урахуванням коефіцієнта приведення (див. табл. 3.4).

Розрахунок розподілу витрат на матеріали, які додатково витрачаються в Сервіс-центрі, наведено в табл. 3.10.

Оскільки на деякі послуги припадає незначна сума витрат на матеріали, які додатково витрачаються в Сервіс-центрі, необхідно провести корегування розподілу витрат на матеріали (табл. 3.11).

Таблиця 3.10 – Розподіл витрат на матеріали, які додатково витрачаються, між послугами

Найменування послуги	Кількість приведених послуг	Питома вага, відсотки	Витрати на матеріали, грн
Індивідуальне обслуговування пасажирів	9047,00	70,88	765,50
Факс	4,00	0,03	0,34
Складна довідка в межах України	12,00	0,09	1,02
Складна довідка за межі України	32,00	0,25	2,71
Ксерокс однобічний А4	21,52	0,17	1,82
Ксерокс двобічний А4	9,94	0,08	0,84
Ксерокс однобічний А3	2,10	0,02	0,18
Ксерокс двобічний А3	3,00	0,02	0,25
Бронювання готелю	1,00	0,01	0,08
Користування міським телефоном	4,80	0,04	0,41
Підзарядка мобільного телефону	0,60	0,00	0,05
Замовлення таксі	0,60	0,00	0,05
Комп'ютерні послуги (Інтернет)	1,00	0,01	0,08
Комп'ютерні послуги (користування комп'ютером)	1,00	0,01	0,08
Комп'ютерні послуги (набір та друк)	2,00	0,02	0,17
Доставка продуктів харчування	2,80	0,02	0,24
Комісійний збір	3618,80	28,35	306,20
Разом	12764,16	100,00	1080,02

Таблиця 3.11 – Корегування розподілу витрат на матеріали, які додатково витрачаються в Сервіс-центрі

Найменування послуги	Кількість приведених послуг	Питома вага, відсотки	Витрати на матеріали, грн
Індивідуальне обслуговування пасажирів	9047,00	71,11	768,01
Складна довідка в межах України	12,00	0,09	1,02
Складна довідка за межі України	32,00	0,25	2,72
Бронювання готелю	1,00	0,01	0,08
Користування міським телефоном	4,80	0,04	0,41
Комп'ютерні послуги (Інтернет)	1,00	0,01	0,08
Комп'ютерні послуги (користування комп'ютером)	1,00	0,01	0,08

Комп'ютерні послуги (набір та друк)	2,00	0,02	0,17
Доставка продуктів харчування	2,80	0,02	0,24
Комісійний збір	3618,80	28,44	307,20
Разом	12722,40	100,00	1080,02

Матеріальні витрати на прибирання приміщень, закріплених за бригадою прибиральників, розподіляються пропорційно площі цих приміщень.

Таблиця 3.12 – Розподіл матеріальних витрат на прибирання між приміщеннями, закріпленими за бригадою прибиральників

Найменування приміщень	Площа, м ²	Питома вага, відсотки	Розподіл витрат, грн
Вихід на привокзальну площу (захід)	132,5	3,44	62,38
Вихід на привокзальну площу (схід)	128,3	3,33	60,40
Вхід в тунель	223,6	5,81	105,26
Тунель	573,4	14,89	269,94
Виходи з тунелю на платформи	305,6	7,94	143,87
Сходи на 1 поверх (захід)	38,1	0,99	17,94
Сходи на 1 поверх (схід)	39,4	1,02	18,55
Вестибюль приміських кас	249,8	6,49	117,60
Хол камер схову	36,2	0,94	17,04
VIP-зал	261,5	6,79	123,11
Прохід до VIP-залу	14,8	0,38	6,97
Туалет VIP-залу	24,5	0,64	11,53
Сервіс-центр № 2	41,6	1,08	19,58
Платний зал	512,6	13,31	241,32
Вестибюль	403,6	10,48	190,00
Безплатний зал	513,6	13,34	241,79
Сервіс-центр № 1	41,8	1,09	19,68
Кімната чергової по КВ підв.комфортн.	13,9	0,36	6,54
Приміщення чергового помічника начальника вокзалу	38,8	1,01	18,27
Хол добових кас	256,8	6,67	120,89
Разом	3850,4	100,00	1812,66

Загальна сума матеріальних витрат на прибирання приміщень Сервіс-центру складає після відповідного розподілу (див. табл. 3.12):

$$19,58 + 19,68 = 39,26 \text{ грн/місяць}$$

Потім визначена сума матеріальних витрат, яка припадає на центр витрат (Сервіс-центр), розподіляється між послугами пропорційно питомій вазі кожної послуги з урахуванням коефіцієнтів приведення (табл. 3.13).

Таблиця 3.13 - Розподіл матеріальних витрат на прибирання приміщення Сервіс-центру між послугами

Найменування послуги	Кількість приведених послуг	Питома вага, відсотки	Розподіл витрат, грн
Індивідуальне обслуговування пасажирів	9047,00	70,88	27,83

Факс	4,00	0,03	0,01
Складна довідка в межах України	12,00	0,09	0,04
Складна довідка за межі України	32,00	0,25	0,10
Ксерокс односторонній А4	21,52	0,17	0,07
Ксерокс двосторонній А4	9,94	0,08	0,03
Ксерокс односторонній А3	2,10	0,02	0,01
Ксерокс двосторонній А3	3,00	0,02	0,01
Бронювання готелю	1,00	0,01	0,00
Користування міським телефоном	4,80	0,04	0,01
Підзарядка мобільного телефону	0,60	0,00	0,00
Замовлення таксі	0,60	0,00	0,00
Комп'ютерні послуги (Інтернет)	1,00	0,01	0,00
Комп'ютерні послуги (користування комп'ютером)	1,00	0,01	0,00
Комп'ютерні послуги (набір та друк)	2,00	0,02	0,01
Доставка продуктів харчування	2,80	0,02	0,01
Комісійний збір	3618,80	28,35	11,13
Разом	12764,16	100,00	39,26

Оскільки на деякі послуги припадає незначна сума витрат на матеріали, які витрачаються для прибирання в Сервіс-центрі, необхідно провести корегування розподілу витрат на матеріали (табл. 3.14).

Таблиця 3.14 – Корегування розподілу матеріальних витрат на прибирання приміщення Сервіс-центру

Найменування послуги	Кількість приведених послуг	Питома вага, відсотки	Витрати на матеріали, грн
Індивідуальне обслуговування пасажирів	9047,00	71,13	27,92
Складна довідка в межах України	12,00	0,09	0,04
Складна довідка за межі України	32,00	0,25	0,10
Користування міським телефоном	4,80	0,04	0,01
Комп'ютерні послуги (набір та друк)	2,00	0,02	0,01
Доставка продуктів харчування	2,80	0,02	0,01
Комісійний збір	3618,80	28,45	11,17
Разом	12719,40	100,00	39,26

Розрахунок витрат за елементом «Витрати на оплату праці».

Витрати на оплату праці складаються:

- з фонду оплати праці працівників Сервіс-центру, безпосередньо зайнятих наданням послуг;
- з фонду оплати праці прибиральників, зайнятих обслуговуванням приміщень Сервіс-центру.

Кількість працівників, зайнятих наданням послуг в Сервіс-центрі й обслуговуванням приміщення Сервіс-центру, планується з урахуванням відповідних нормативів чисельності працівників або на підставі штатних розписів, затверджених на поточний період.

Під час визначення планового розміру фонду оплати праці враховується коефіцієнт прогнозного зростання заробітної плати – 15 %–ве підвищення з 2-го кварталу року.

У табл. 3.15 і 3.16 наведено розрахунки фонду оплати праці працівників Сервіс-центру та прибиральників, зайнятих обслуговуванням приміщення Сервіс-центру.

У Сервіс-центрі працює 7 чоловік: 5 касирів, 1 адміністратор, 1 агент.

Таблиця 3.15 – Розрахунок фонду оплати праці працівників Сервіс-центру

Показник	Сума, грн	Кількість місяців	Всього, грн
Фонд оплати праці за січень (факт.)	7768,57	1	7768,57
Фонд оплати праці за лютий (факт.)	8411,38	1	8411,38
Фонд оплати праці за березень (план)	8863,80	1	8863,80
Разом за 3 місяці			25043,75
Фонд оплати праці за квітень-грудень (план з урахуванням 15 %-го підвищення)	10193,37	9	91740,33
Фонд оплати праці річний	-	-	116784,08
Середньомісячний фонд оплати праці	-	-	9732,01

Приміщення Сервіс-центру обслуговує бригада прибиральників у кількості 8 чол. Загальна площа прибирання – 3 850,4 м². Площа приміщень Сервіс-центру – 83,4 м².

Таблиця 3.16 – Розрахунок фонду оплати праці прибиральників

Показник	Сума, грн	Місяці	Сума, грн
Фонд оплати праці за січень (факт.)	5643,69	1	5643,69
Фонд оплати праці за лютий (факт.)	7553,10	1	7553,10
Фонд оплати праці за березень (план.)	6064,30	1	6064,30
Разом за 3 місяці			19261,09
Фонд оплати праці за квітень-грудень (план з урахуванням 15 %-го підвищення)	6973,95	9	62765,51
Фонд оплати праці річний	-	-	82026,60
Середньомісячний фонд оплати праці	-	-	6835,55

Розподіл витрат на оплату праці працівників Сервіс-центру, які безпосередньо зайняті наданням послуг, проводиться пропорційно питомій вазі кожної послуги в загальному запланованому обсязі надання послуг з урахуванням коефіцієнтів приведення (табл. 3.17).

Таблиця 3.17 – Розподіл середньомісячного фонду оплати праці працівників Сервіс-центру, безпосередньо зайнятих наданням послуг

Найменування послуги	Кількість приведених послуг	Питома вага, відсотки	Розподіл фонду оплати праці середньомісячного, грн
Індивідуальне обслуговування пасажирів	9047,00	70,88	6897,87
Факс	4,00	0,03	3,05
Складна довідка в межах України	12,00	0,09	9,15
Складна довідка за межі України	32,00	0,25	24,40
Ксерокс однобічний А4	21,52	0,17	16,41
Ксерокс двобічний А4	9,94	0,08	7,58
Ксерокс однобічний А3	2,10	0,02	1,60
Ксерокс двобічний А3	3,00	0,02	2,29
Бронювання готелю	1,00	0,01	0,76

Користування міським телефоном	4,80	0,04	3,66
Підзарядка мобільного телефону	0,60	0,00	0,46
Замовлення таксі	0,60	0,00	0,46
Комп'ютерні послуги (Інтернет)	1,00	0,01	0,76
Комп'ютерні послуги (користування комп'ютером)	1,00	0,01	0,76
Комп'ютерні послуги (набір та друк)	2,00	0,02	1,52
Доставка продуктів харчування	2,80	0,02	2,13
Комісійний збір	3618,80	28,35	2759,15
Разом	12764,16	100,00	9732,01

Розподіл витрат на оплату праці прибиральників, зайнятих обслуговуванням приміщення Сервіс-центру, проводиться за два етапи:

- 1) фонд оплати праці розподіляється пропорційно площі прибирання (табл. 3.18);
- 2) фонд оплати праці прибиральників, який припадає на приміщення Сервіс-центру, розподіляється між послугами пропорційно питомій вазі кожної послуги в загальному запланованому обсязі надання послуг з урахуванням коефіцієнта приведення (табл. 3.19).

Таблиця 3.18 – Розподіл фонду оплати праці прибиральників пропорційно площі прибирання

Найменування приміщень	Площа, м ²	Питома вага, відсотки	Розподіл фонду оплати праці, грн
Вихід на привокзальну площу (захід)	132,5	3,44	235,22
Вихід на привокзальну площу (схід)	128,3	3,33	227,77
Вхід в тунель	223,6	5,81	396,95
Тунель	573,4	14,89	1017,95
Виходи з тунелю на платформи	305,6	7,94	542,53
Сходи на 1 поверх (захід)	38,1	0,99	67,64
Сходи на 1 поверх (схід)	39,4	1,02	69,95
Вестибюль приміських кас	249,8	6,49	443,47
Хол камер схову	36,2	0,94	64,27
VIP-зал	261,5	6,79	464,24
Прохід до VIP-залу	14,8	0,38	26,27
Туалет VIP-залу	24,5	0,64	43,49
Сервіс-центр № 2	41,6	1,08	73,85
Платний зал	512,6	13,31	910,01
Вестибюль	403,6	10,48	716,50
Безплатний зал	513,6	13,34	911,79
Сервіс-центр № 1	41,8	1,09	74,21
Кімната чергової по КВ підв. комфортн.	13,9	0,36	24,68
Приміщення черг. помічн. нач. вокзалу	38,8	1,01	68,88
Хол добових кас	256,8	6,67	455,89
Разом	3850,4	100,00	6835,55

Загальна сума витрат на оплату праці прибиральників, яка припадає на приміщення Сервіс-центру, складає:

$$73,85 \text{ грн} + 74,21 \text{ грн} = 148,06 \text{ грн/місяць.}$$

Таблиця 3.19 – Розподіл фонду оплати праці прибиральників, який припадає на приміщення Сервіс-центру, між послугами

Найменування послуги	Кількість приведених послуг	Питома вага, відсотки	Розподіл фонду оплати праці між послугами, грн
Індивідуальне обслуговування пасажирів	9047,00	70,88	104,94
Факс	4,00	0,03	0,05
Складна довідка в межах України	12,00	0,09	0,14
Складна довідка за межі України	32,00	0,25	0,37
Ксерокс однобічний А4	21,52	0,17	0,25
Ксерокс двобічний А4	9,94	0,08	0,12
Ксерокс однобічний А3	2,10	0,02	0,02
Ксерокс двобічний А3	3,00	0,02	0,03
Бронювання готелю	1,00	0,01	0,01
Користування міським телефоном	4,80	0,04	0,06
Підзарядка мобільного телефону	0,60	0,00	0,01
Замовлення таксі	0,60	0,00	0,01
Комп'ютерні послуги (Інтернет)	1,00	0,01	0,01
Комп'ютерні послуги (користування комп'ютером)	1,00	0,01	0,01
Комп'ютерні послуги (набір та друк)	2,00	0,02	0,02
Доставка продуктів харчування	2,80	0,02	0,03
Комісійний збір	3618,80	28,35	41,98
Разом	12764,16	100,00	148,06

Оскільки на деякі послуги припадає незначна сума витрат на оплату праці прибиральників, зайнятих обслуговуванням приміщення Сервіс-центру, необхідно провести корегування розподілу витрат на оплату праці (табл. 3.20).

Таблиця 3.20 – Корегування розподілу фонду оплати праці прибиральників між послугами

Найменування послуги	Кількість приведених послуг	Питома вага, відсотки	Розподіл фонду оплати праці між послугами, грн
Індивідуальне обслуговування пасажирів	9047,00	99,47	147,28
Факс	4,00	0,04	0,07
Складна довідка в межах України	12,00	0,13	0,20
Складна довідка за межі України	32,00	0,35	0,52
Разом	9095,00	100,00	148,06

Розрахунок витрат за елементом «Відрахування на соціальні заходи» здійснюється на підставі діючих ставок в загальній сумі 37,51 % від нарахованого фонду оплати праці.

Розрахунок витрат за елементом «Амортизація».

Амортизація приміщення центру витрат – Сервіс-центру, у якому надаються послуги, визначається пропорційно частці загальної площі Сервіс-центру в площі структурного підрозділу – вокзалу з урахуванням коефіцієнтів, які відображають висоту приміщення та його призначення й оформлення (табл. 3.21).

Таблиця 3.21 - Розподіл амортизації між приміщеннями вокзалу

Найменування приміщення	Площ а, м2	Висот а, м	Коеф. висот	Коеф. оформ	Приве- дена	Питома вага,	Розподі л
----------------------------	---------------	---------------	----------------	----------------	----------------	-----------------	--------------

			и	л.	площа	відсотк и	витрат, грн
1	2	3	4	5	6	7	8
Приміщення, що не використовуються (1-25)	354,2	3,6	1,6	0,8	443,5	2,00	117,21
Вбудована ТП (26-32)	238,1	2,8	1,2	0,8	231,9	1,04	61,28
Підсобні приміщення (склади, енергодільниця, буд.група та ін.)	587,2	3	1,3	0,8	612,7	2,76	161,93
Приміщення в центр. частині будівлі (платні туалети, камери схову, підсобні)	332,4	2,4	1,0	1,0	346,9	1,56	91,67
Вихід на привокзальну площу (захід)	132,5	2,6	1,1	1,0	149,8	0,67	39,58
Вихід на привокзальну площу (схід)	128,3	2,6	1,1	1,0	145,0	0,65	38,33
Вхід в тунель	223,6	2,3	1,0	1,0	223,6	1,01	59,09
Тунель	573,4	3,1	1,3	0,8	618,3	2,78	163,40
Виходи з тунелю на платформи	305,6	2,5	1,1	0,8	265,7	1,20	70,23
Сходи на перший поверх (захід)	38,1	6	2,6	0,8	79,5	0,36	21,01
Сходи на перший поверх (схід)	39,4	6	2,6	0,8	82,2	0,37	21,73
Вестибуль приміських кас	249,8	2,4	1,0	1,0	260,7	1,17	68,89
Хол камер схову	36,2	2,4	1,0	1,0	37,8	0,17	9,98
Приміські каси (без холу)	242,5	2,4	1,0	1,0	253,0	1,14	66,87
Підсобні приміщення між приміськими касами та слюсарною майстернею	400,5	2,3	1,0	0,8	320,4	1,44	84,68
Слюсарна майстерня	381,2	3,6	1,6	0,8	477,3	2,15	126,15
Приміщення ОДБ	280	3,6	1,6	1,0	438,3	1,97	115,82
VIP-зал	261,5	9	3,9	1,2	1227,9	5,52	324,51
Прохід до VIP-залу	14,8	3,6	1,6	1,2	27,8	0,13	7,35
Туалет VIP-залу	24,5	3,6	1,6	1,2	46,0	0,21	12,16
Сервіс-центр № 2	41,6	3,6	1,6	1,2	78,1	0,35	20,65
Платний зал	512,6	9	3,9	1,2	2407,0	10,83	636,12
Вестибюль	403,6	19,5	8,5	1,2	4106,2	18,48	1085,18
Безплатний зал	513,4	9	3,9	1,2	2410,7	10,85	637,11

Закінчення табл. 3.21

1	2	3	4	5	6	7	8
Сервіс-центр № 1	13,9	3,6	1,6	1,2	26,1	0,12	6,90
Кімната чергового по КВ підвищ. комфортності	13,9	3,6	1,6	1,2	26,1	0,12	6,90
	38,8	3,6	1,6	1,2	72,9	0,33	19,26

Приміщення чергового помічника вокзалу							
Хол добових кас	256,8	15	6,5	1,2	2009,7	9,04	531,13
Медпункт	61,7	3,6	1,6	1,0	96,6	0,43	25,52
Приміщення механіків "Експрес"	46,7	3,6	1,6	1,0	73,1	0,33	19,32
"Експрес-Банк", "Укртелеком", дитячий зал, довідки	217,5	3,6	1,6	1,0	340,4	1,53	89,97
Приміщення між добовими касами та безплатним залом	310,2	4,4	1,9	1,0	593,4	2,67	156,83
Добові каси	139,2	3,6	1,6	1,0	217,9	0,98	57,58
Службові приміщення, дитяча кімната міліції, терком, червоний куток та ін.	1108,4	3,6	1,6	0,8	1387,9	6,24	366,80
Кімнати відпочинку, побутові приміщення прибиральниць	340,5	3,3	1,4	1,2	586,3	2,64	154,93
Кімнати відпочинку, довідка 009, побутові приміщення	409,2	3,3	1,4	1,2	704,5	3,17	186,19
Приміщення ревізорів, художників, архів	424,1	3,3	1,4	1,0	608,5	2,74	160,81
Приміщення відділу вокзалів, бюро приватизації	118,7	3,7	1,6	1,0	191,0	0,86	50,46
Разом по будівлі вокзалу	9814,6	-	-	-	22224,8	100,00	5873,56

Загальна сума амортизації приміщення Сервіс-центру – 27,55 грн/місяць.

Розподіл витрат на амортизацію приміщення Сервіс-центру між послугами проводиться пропорційно питомій вазі кожної послуги в загальному запланованому обсязі надання послуг з урахуванням коефіцієнта приведення (табл. 3.22).

Таблиця 3.22 – Розподіл витрат на амортизацію приміщення Сервіс-центру між послугами

Найменування послуги	Кількість приведених послуг	Питома вага, відсотки	Розподіл амортизації, грн
1	2	3	4
Індивідуальне обслуговування пасажирів	9047,00	70,88	19,53
Факс	4,00	0,03	0,01
Складна довідка в межах України	12,00	0,09	0,03
Складна довідка за межі України	32,00	0,25	0,07

Закінчення табл. 3.22

1	2	3	4
Ксерокс однобічний А4	21,52	0,17	0,05
Ксерокс двобічний А4	9,94	0,08	0,02
Ксерокс однобічний А3	2,10	0,02	0,00
Ксерокс двобічний А3	3,00	0,02	0,01

Бронювання готелю	1,00	0,01	0,00
Користування міським телефоном	4,80	0,04	0,01
Підзарядка мобільного телефону	0,60	0,00	0,00
Замовлення таксі	0,60	0,00	0,00
Комп'ютерні послуги (Інтернет)	1,00	0,01	0,00
Комп'ютерні послуги (користування комп'ютером)	1,00	0,01	0,00
Комп'ютерні послуги (набір та друк)	2,00	0,02	0,00
Доставка продуктів харчування	2,80	0,02	0,01
Комісійний збір	3618,80	28,35	7,81
Разом	12764,16	100,00	27,55

Оскільки на деякі послуги припадає незначна сума витрат на амортизацію приміщення Сервіс-центру, необхідно провести корегування розподілу витрат на амортизацію приміщення (табл. 3.23).

Таблиця 3.23 – Корегування розподілу витрат на амортизацію приміщення Сервіс-центру

Найменування послуги	Кількість приведених послуг	Питома вага, відсотки	Розподіл амортизації, грн
Індивідуальне обслуговування пасажирів	9047,00	71,18	19,61
Складна довідка в межах України	12,00	0,09	0,03
Складна довідка за межі України	32,00	0,25	0,07
Комісійний збір	3618,80	28,47	7,84
Разом	12709,80	100,00	27,55

Витрати на амортизацію устаткування та меблів Сервіс-центру за даними бухгалтерського обліку становлять 1154,13 грн/місяць. Після проведення переоцінки витрати на амортизацію приміщень та устаткування, меблів можуть зрости.

Загальну суму витрат на амортизацію устаткування та меблів слід розподілити між послугами пропорційно питомій вазі кожної послуги в загальному запланованому обсягу надання послуг у Сервіс-центрі. Такий розподіл наведено в табл. 3.24.

Таблиця 3.24 - Розподіл витрат на амортизацію устаткування та меблів Сервіс-центру між послугами

Найменування послуги	Кількість приведених послуг	Питома вага, відсотки	Розподіл амортизації, грн
Індивідуальне обслуговування пасажирів	9047,00	70,88	818,03
Факс	4,00	0,03	0,36
Складна довідка в межах України	12,00	0,09	1,09
Складна довідка за межі України	32,00	0,25	2,89
Ксерокс однобічний А4	21,52	0,17	1,95
Ксерокс двобічний А4	9,94	0,08	0,90
Ксерокс однобічний А3	2,10	0,02	0,19
Ксерокс двобічний А3	3,00	0,02	0,27
Бронювання готелю	1,00	0,01	0,09
Користування міським телефоном	4,80	0,04	0,43
Підзарядка мобільного телефону	0,60	0,00	0,05
Замовлення таксі	0,60	0,00	0,05
Комп'ютерні послуги (Інтернет)	1,00	0,01	0,09

Таблиця 3.26 – Розрахунок споживання електроенергії устаткуванням, що використовується безпосередньо при наданні послуг в Сервіс-центрі

Послуги	Приєднані потужності	Потуж- ність, кВт	Кількість годин роботи за добу		Добова потреба, кВт		Місячна потреба, кВт	
			Зима	Літ о	Зима	Літ о	Зима	Літо
Ксерокопіювання	1 ксерокс · 1,2кВт	1,2	2	2	2,4	2,4	73,2	73,2
Продаж квитка	2 комп'ютера · 200Вт	0,4	8	12	3,2	4,8	97,6	146,4
	1 комп'ютер · 200Вт	0,2	12	12	2,4	2,4	73,2	73,2
Разом							244	292,8
За рік							3220,8	
Середньомісячне							268,40	

Витрати на електроенергію, яка споживається безпосередньо під час надання послуги в Сервіс-центрі, розподіляються пропорційно питомій вазі кожної послуги, яка надається з використанням певного устаткування (табл. 3.27).

Сума таких витрат складає: $268,40 \text{ кВт} \cdot 0,31 \text{ грн/кВт} = 83,20 \text{ грн/місяць}$.

Таблиця 3.27 – Розподіл витрат на електроенергію, яка споживається безпосередньо при наданні послуги

Найменування послуги	Питома вага, відсотки	Витрати електроенергії кВт в місяць	Витрати на електроенергію, грн
Ксерокопіювання:			
формат А4 односторонній	53,69	39,30	12,18
формат А4 двосторонній	28,34	20,75	6,43
формат А3 односторонній	5,99	4,38	1,36
формат А3 двосторонній	11,98	8,77	2,72
Разом	100,00	73,20	22,69
Індивідуальне обслуговування пасажирів	71,43	139,43	43,22
Комісійний збір	28,57	55,77	17,29
Разом	100,00	195,20	60,51
Ітого		268,40	83,20
Підзарядка мобільного телефону		0,05	0,02

Споживання електроенергії іншим устаткуванням Сервіс-центру, а також споживання електроенергії для освітлення становить 830,82 кВт/місяць.

Сума витрат на електроенергію для освітлення та роботи іншого устаткування Сервіс-центру складає: $830,82 \text{ кВт} \cdot 0,31 \text{ грн} = 257,55 \text{ грн/місяць}$.

Розподіл таких витрат виконується пропорційно питомій вазі кожної послуги в загальному запланованому обсязі надання послуг в Сервіс-центрі з урахуванням коефіцієнта приведення (табл. 3.28).

Таблиця 3.28 – Розподіл витрат на електроенергію, яка споживається для освітлення та роботи іншого устаткування в Сервіс-центрі

Кількість	Питома	Витрати	Витрати на
-----------	--------	---------	------------

Найменування послуги	приведени х послуг	вага, відсотк и	електроенерг ії кВт за місяць	електроенергі ю, грн
1	2	3	4	5
Індивідуальне обслуговування пасажирів	9047,00	70,88	588,87	182,55
Факс	4,00	0,03	0,26	0,08
Складна довідка в межах України	12,00	0,09	0,78	0,24

Закінчення табл. 3.28

1	2	3	4	5
Складна довідка за межі України	32,00	0,25	2,08	0,65
Ксерокс однобічний А4	21,52	0,17	1,40	0,43
Ксерокс двобічний А4	9,94	0,08	0,65	0,20
Ксерокс однобічний А3	2,10	0,02	0,14	0,04
Ксерокс двобічний А3	3,00	0,02	0,20	0,06
Бронювання готелю	1,00	0,01	0,07	0,02
Користування міським телефоном	4,80	0,04	0,31	0,10
Підзарядка мобільного телефону	0,60	0,00	0,04	0,01
Замовлення таксі	0,60	0,00	0,04	0,01
Комп'ютерні послуги (Інтернет)	1,00	0,01	0,07	0,02
Комп'ютерні послуги (користування комп'ютером)	1,00	0,01	0,07	0,02
Комп'ютерні послуги (набір та друк)	2,00	0,02	0,13	0,04
Доставка продуктів харчування	2,80	0,02	0,18	0,06
Комісійний збір	3618,80	28,35	235,55	73,02
Разом	12764,16	100,00	830,82	257,55

Оскільки на деякі послуги припадає незначна сума витрат на електроенергію, необхідно провести корегування розподілу витрат (табл. 3.29).

Таблиця 3.29 – Корегування розподілу витрат на електроенергію, яка споживається для цілей освітлення та роботи іншого устаткування Сервіс-центру

Найменування послуги	Кількість приведени х послуг	Питома вага, відсотк и	Витрати електроенерг ії, кВт за місяць	Витрати на електроенергі ю, грн
Індивідуальне обслуговування пасажирів	9047,00	71,08	590,56	183,07
Факс	4,00	0,03	0,26	0,08
Складна довідка в межах України	12,00	0,09	0,78	0,24
Складна довідка за межі України	32,00	0,25	2,09	0,65
Бронювання готелю	1,00	0,01	0,07	0,02
Користування міським телефоном	4,80	0,04	0,31	0,10
Підзарядка мобільного телефону	0,60	0,00	0,04	0,01
Замовлення таксі	0,60	0,00	0,04	0,01
Комп'ютерні послуги (Інтернет)	1,00	0,01	0,07	0,02
	1,00	0,01	0,07	0,02

Комп'ютерні послуги (користування комп'ютером)				
Комп'ютерні послуги (набір та друк)	2,00	0,02	0,13	0,04
Доставка продуктів харчування	2,80	0,02	0,18	0,06
Комісійний збір	3618,80	28,43	236,22	73,23
Разом	12727,60	100,00	830,82	257,55

Розрахунок витрат на опалення

Витрати на опалення приміщення Сервіс-центру визначаються як добуток повних теплових втрат і вартості 1 Гкал (табл. 3.30). Повні теплові втрати в приміщеннях Сервіс-центру вокзалу розраховували інженери технічного відділу вокзалу, виходячи чинних нормативів.

Вартість 1 Гкал визначена з урахуванням прогнозного зростання ціни (індексу інфляції) і складає 100,38 грн / 1 Гкал.

Таблиця 3.30 – Тепловтрати в приміщеннях Сервіс-центру вокзалу

Найменування приміщення	Повні теплові витрати, Гкал/місяць	Витрати, грн
Сервіс-центр № 1	2,39	219,09
Сервіс-центр № 2	2,24	205,34
Разом	4,63	464,75

Витрати на опалення розподіляються між послугами пропорційно питомій вазі кожної послуги в загальному запланованому обсязі надання послуг у Сервіс-центрі з урахуванням коефіцієнта приведення (табл. 3.31).

Таблиця 3.31 – Розподіл витрат на опалення приміщення Сервіс-центру між послугами

Найменування послуги	Кількість приведених послуг	Питома вага, відсотки	Витрати розподілені, грн
1	2	3	4
Індивідуальне обслуговування пасажирів	9047,00	70,88	329,41
Факс	4,00	0,03	0,15
Складна довідка в межах України	12,00	0,09	0,44
Складна довідка за межі України	32,00	0,25	1,17
Ксерокс односторонній А4	21,52	0,17	0,78
Ксерокс двосторонній А4	9,94	0,08	0,36
Ксерокс односторонній А3	2,10	0,02	0,08
Ксерокс двосторонній А3	3,00	0,02	0,11
Бронювання готелю	1,00	0,01	0,04
Користування міським телефоном	4,80	0,04	0,17
Підзарядка мобільного телефону	0,60	0,00	0,02
Замовлення таксі	0,60	0,00	0,02
Комп'ютерні послуги (Інтернет)	1,00	0,01	0,04

Закінчення табл. 3.31

1	2	3	4
Комп'ютерні послуги (користування комп'ютером)	1,00	0,01	0,04

Комп'ютерні послуги (набур та друк)	2,00	0,02	0,07
Доставка продуктів харчування	2,80	0,02	0,10
Комісійний збір	3618,80	28,35	131,76
Разом	12764,16	100,00	464,75

Розрахунок витрат на водоспоживання та водовідведення

Витрати на водоспоживання визначаються як добуток нормативних обсягів водоспоживання за місяць на прогнозну ціну за 1 м³ холодної води. Витрати на водовідведення визначаються як добуток нормативних обсягів водовідведення за місяць на прогнозну ціну за 1 м³ стоків. Розрахунки нормативних обсягів водоспоживання та водовідведення здійснюються інженерами технічного відділу вокзалу, виходячи з чинних нормативів на 1 працюючого та на 1 м² площі прибирання (табл. 3.32).

Таблиця 3.32 – Розрахунок витрат на водоспоживання та водовідведення

Показник	Обсяг, м ³	Вартість 1 м ³ , грн	Витрати за місяць, грн
Водоспоживання	5,89	2,373	13,98
Водовідведення	5,80	1,451	8,41
Разом	-	-	22,39

Витрати на водоспоживання і водовідведення розподіляються між послугами пропорційно питомій вазі кожної послуги в загальному запланованому обсязі надання послуг в Сервіс-центрі з урахуванням коефіцієнтів приведення (табл. 3.33).

Таблиця 3.33 – Розподіл витрат на водоспоживання і водовідведення в приміщенні Сервіс-центру між послугами

Найменування послуги	Кількість приведених послуг	Питома вага, відсотки	Розподіл витрат, грн
1	2	3	4
Індивідуальне обслуговування пасажирів	9047,00	70,88	15,87
Факс	4,00	0,03	0,01
Складна довідка в межах України	12,00	0,09	0,02

Закінчення табл. 3.33

1	2	3	4
Складна довідка за межі України	32,00	0,25	0,06
Ксерокс односторонній А4	21,52	0,17	0,04
Ксерокс двосторонній А4	9,94	0,08	0,02
Ксерокс односторонній А3	2,10	0,02	0,00
Ксерокс двосторонній А3	3,00	0,02	0,01
Бронювання готелю	1,00	0,01	0,00
Користування міським телефоном	4,80	0,04	0,01
Підзарядка мобільного телефону	0,60	0,00	0,00
Замовлення таксі	0,60	0,00	0,00
Комп'ютерні послуги (Інтернет)	1,00	0,01	0,00
Комп'ютерні послуги (користування комп'ютером)	1,00	0,01	0,00
Комп'ютерні послуги (набір та друк)	2,00	0,02	0,00
Доставка продуктів харчування	2,80	0,02	0,00
Комісійний збір	3618,80	28,35	6,35
Разом	12764,16	100,00	22,39

Розрахунок інших витрат Сервіс-центру

Інші витрати Сервіс-центру складаються з витрат на технічне обслуговування принтеру, ксероксу та комунального податку (табл. 3.34). Витрати на техобслуговування визначаються виходячи із запланованих обсягів виконання робіт та прогнозних цін на одиницю роботи з урахуванням індексу інфляції. Витрати на комунальний податок визначаються за штатним розписом працівників Сервіс-центру та чинними ставками податку.

Таблиця 3.34 – Визначення інших витрат Сервіс-центру

Витрати	Обсяг середньомісячний	Вартість виконання робіт, грн	Сума витрат, грн
Технічне обслуговування принтеру	1	75,00	75,00
Технічне обслуговування ксероксу	1	95,00	95,00
Комунальний податок			11,90
Разом			181,90

Розподіл інших витрат між послугами здійснюється пропорційно питомій вазі кожної послуги в загальному запланованому обсязі надання послуг в Сервіс-центрі з урахуванням коефіцієнта приведення (табл. 3.35).

Таблиця 3.35 – Розподіл інших витрат між послугами Сервіс-центру

Найменування послуги	Кількість приведених послуг	Питома вага, відсотки	Інші витрати, грн
Індивідуальне обслуговування пасажирів	9047,00	70,88	128,93
Факс	4,00	0,03	0,06
Складна довідка в межах України	12,00	0,09	0,17
Складна довідка за межі України	32,00	0,25	0,46
Ксерокс односторонній А4	21,52	0,17	0,31
Ксерокс двосторонній А4	9,94	0,08	0,14
Ксерокс односторонній А3	2,10	0,02	0,03
Ксерокс двосторонній А3	3,00	0,02	0,04
Бронювання готелю	1,00	0,01	0,01
Користування міським телефоном	4,80	0,04	0,07
Підзарядка мобільного телефону	0,60	0,00	0,01
Замовлення таксі	0,60	0,00	0,01
Комп'ютерні послуги (Інтернет)	1,00	0,01	0,01
Комп'ютерні послуги (користування комп'ютером)	1,00	0,01	0,01
Комп'ютерні послуги (набір та друк)	2,00	0,02	0,03
Доставка продуктів харчування	2,80	0,02	0,04
Комісійний збір	3618,80	28,35	51,57
Разом	12764,16	100,00	181,90

Для послуги «Комп'ютерні послуги (Інтернет)» визначається вартість 1 години Інтернету згідно з калькуляцією ІСЦ залізниці, яка складає 4,05 грн.

Розрахунок загальновиробничих нерозподілених і адміністративних витрат

Визначення суми загальновиробничих нерозподілених витрат, що включаються до виробничої собівартості кожної послуги, розподіляється на такі етапи:

1) визначаються витрати, які при попередньому розрахунку прямих витрат на кожну послугу були віднесені прямо;

2) із суми фактичних загальновиробничих витрат підсобно-допоміжної діяльності структурного підрозділу за звітний період (форма 10 зал) вилучається визначена сума загальновиробничих витрат розподілених, які при попередньому розрахунку були віднесені до прямих витрат;

3) розраховується коефіцієнт, за яким загальновиробничі витрати нерозподілені відносяться до складу виробничої собівартості послуг:

(3.11)

Вихідні дані для визначення відсотка загальновиробничих нерозподілених витрат наведені в табл. 3.36.

Таблиця 3.36 – Визначення загальновиробничих витрат
(за формою 10 зал), тис. грн

Найменування витрат за статтями	№ рядка	Витрат и всього	У тому числі		Витрати з ПДД	
			з перевер- зень	з ПДД	розпо- - ділен і	нерозпо- -ділені
1	2	3	4	5	6	7
Утримання загальновироб. персоналу	500	1073,4	611,6	461,8	190,0	271,8
Підготовка кадрів	501	53,5	20,8	32,7		32,7
Витрати на відрядження виробничого персоналу	502	2,1	2,1	0,0		0,0
Знижка вартості форменого одягу	503					
Обслуговування працюючих	504					
Витрати, пов'язані з технікою безпеки	505	23,7	19,4	4,3	0,8	3,5
Інші витрати, пов'язані з охороною праці	506	14,3	9,9	4,4	4,4	
Охорона навколишнього середовища	507					
Винахідництво і раціоналізація	508	16,2	15,3	0,9		0,9
Дослідні і випробувальні роботи	509					
Обслуговування виробничих будівель і споруд	510	58,0	28,4	29,6	29,6	
Обслуговування службових і службово-технічних вагонів	511					
Утримання резервного рухомого складу	512					
Утримання внутрішнього транспорту	513	89,6	12,9	76,7		76,7
Утримання об'єктів, що виробляють теплову енергію	514					
Витрати, пов'язані з роботою та утриманням обладнання	515					
Утримання воєнізованої, пожежної та сторожової охорони	516	20,7	20,7	0,0	0,0	
Поточний ремонт основних засобів	517					

Капітальний ремонт основних засобів	518					
Позаплановий ремонт локомотивів	519					
Витрати з оплати рахунків за направлення по регулюванню неочищених піввагонів і цистерн	520					
Витрати, зумовлені транспортними подіями	521					

Закінчення табл. 3.36

1	2	3	4	5	6	7
Інші витрати, зумовлені порушенням Правил технічної експлуатації залізниць України	522					
Нестачі в межах норм природного убутку	523					
Списання швидкозношуваних предметів	524					
Амортизація	525	1068,0	768,3	299,7	299,7	
Водопостачання	526	86,8	86,8	0,0	0,0	
Обов'язкове та інші види страхування	527	0,4	0,4	0,0		0,0
Податки і збори	528	18,5	6,4	12,1	12,1	
Інші витрати	529	640,5	529,7	110,8	55,4	55,4
Всього витрат		3165,7	2132,7	1033,0	592,0	441,0

Згідно з формою 10 зал прямі витрати підсобно-допоміжної діяльності складають 4610,5 тис. грн. Відсоток загальновиробничих нерозподілених витрат становить:

Адміністративні витрати вокзалу, розподілені на підсобно-допоміжну діяльність, складають 224,20 тис. грн. Відсоток адміністративних витрат становить:

На підставі наведених вище розрахунків складаємо калькуляції цін на послуги Сервіс-центру, які наведено в дод. Б.

У результаті проведених розрахунків на прикладі послуг Сервіс-центру вокзалу Дніпропетровськ можна 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 новим підходом включаються безпосередньо до собівартості послуг шляхом проведення додаткових спеціальних розрахунків. За рахунок максимально повного розподілу загальновиробничих витрат значна їх частка включається до собівартості послуг напямую. 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.

Далі наведено порівняльний аналіз структури собівартості деяких послуг вокзалу та рентабельності послуг з урахуванням запропонованих принципів визначення й розподілу прямих, загальновиробничих і адміністративних витрат вокзалу.

На рис. 3.20 наведено аналіз собівартості послуги «Індивідуальне обслуговування пасажирів при прийманні заявки та оформленні проїзного документа».

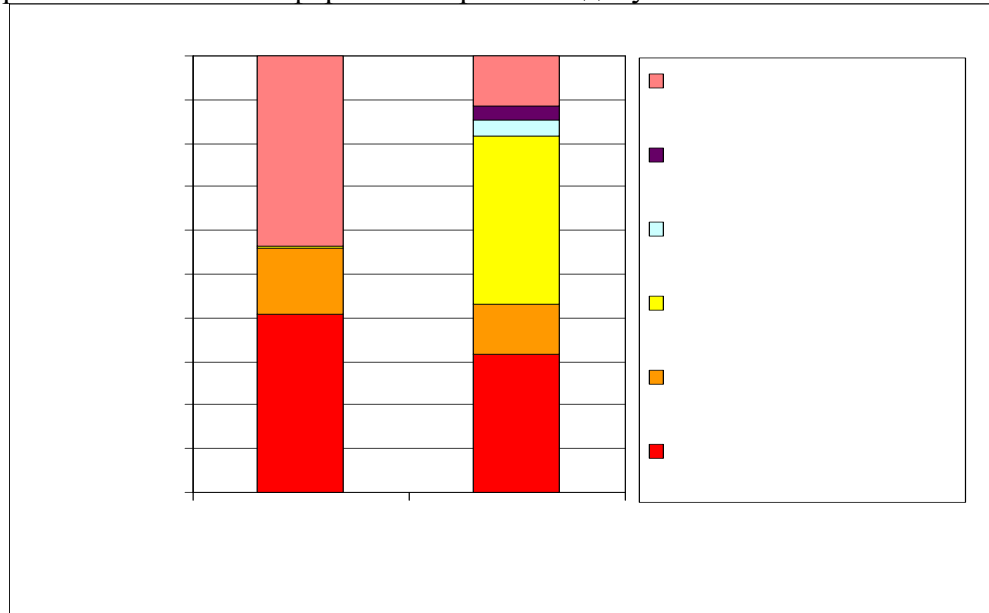


Рисунок 3.20 – Послуга «Індивідуальне обслуговування пасажирів при прийманні заявки та оформленні проїзного документа»
Джерело: розроблено автором

Структура собівартості послуги «Індивідуальне обслуговування пасажирів при прийманні заявки та оформленні проїзного документа» значно змінилась (рис. 3.20): до собівартості включені матеріальні витрати; визначені витрати на оплату праці за новим підходом, відсоток яких знижується; за рахунок перерозподілу загальновиробничих і адміністративних витрат вокзалу зменшили їх питому вагу. До собівартості послуги включено амортизацію необоротних активів, які використовуються під час надання послуги.

На рис. 3.21 наведено структуру собівартості послуги «Передавання факсимільних повідомлень».

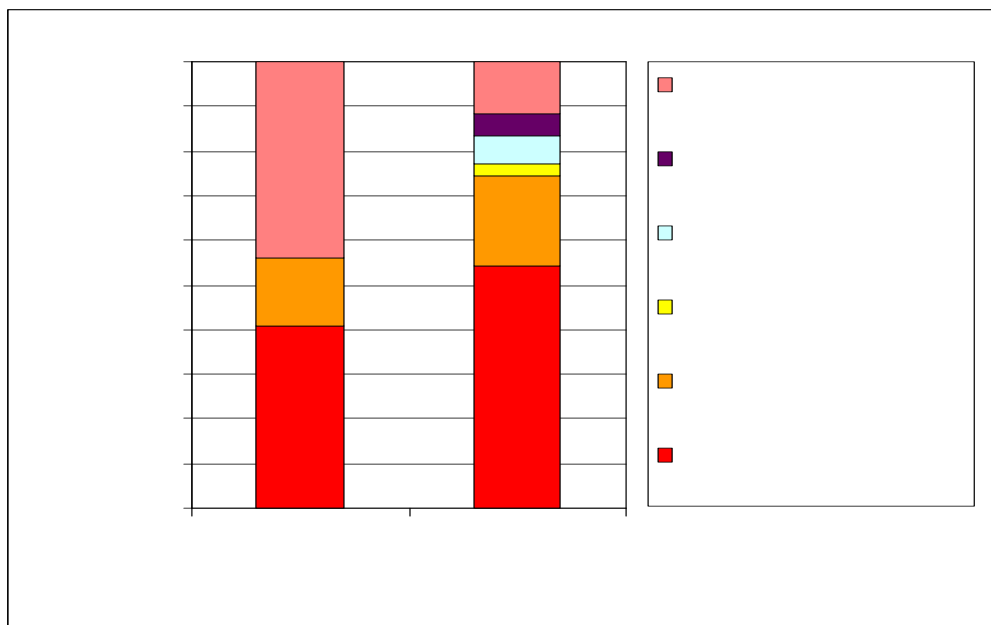


Рисунок 3.22 – Послуга «Передавання факсимільних повідомлень»
Джерело: розроблено автором

Запропонований підхід до розрахунку витрат, які можуть бути включені до собівартості послуг, дозволяє визначити суму матеріальних витрат, амортизації та інших витрат, які повинні бути складовою частиною собівартості послуги «Передавання факсимільних повідомлень» (рис. 3.22). Витрати на оплату праці збільшують питому вагу в структурі собівартості. А загальновиробничі й адміністративні витрати перебувають на припустимому рівні.

На рис. 3.23 наведено порівняння структури собівартості послуги «Надання письмової довідки (в межах України)», розрахованої за існуючими принципами та запропонованими автором.

На рис. 3.24 наочно зображено структуру собівартості послуги «Надання письмової довідки (у міжнародному сполученні)», визначену за новими принципами.

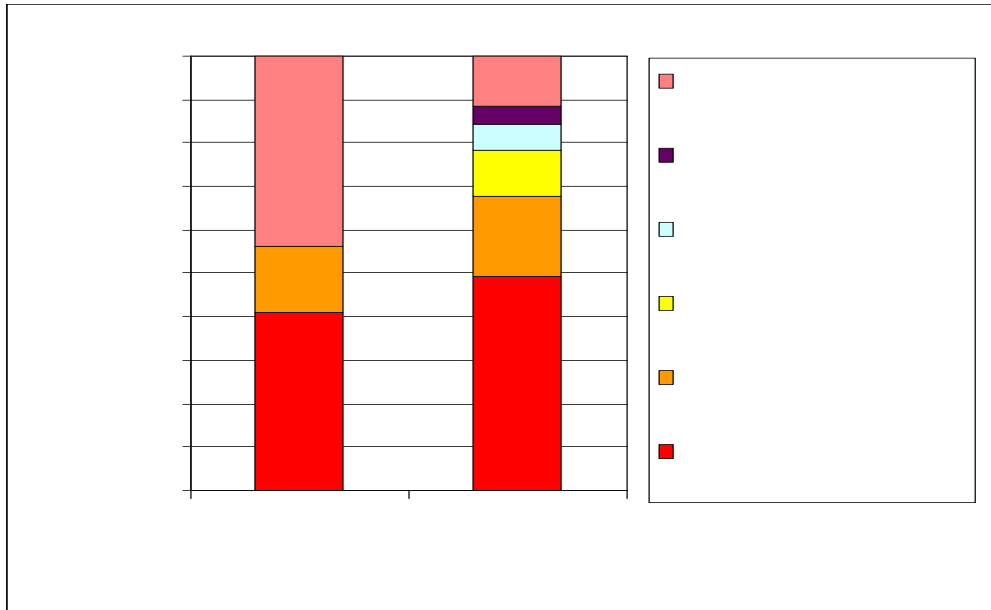


Рисунок 3.23 – Послуга «Надання письмової довідки (в межах України)»
Джерело: розроблено автором

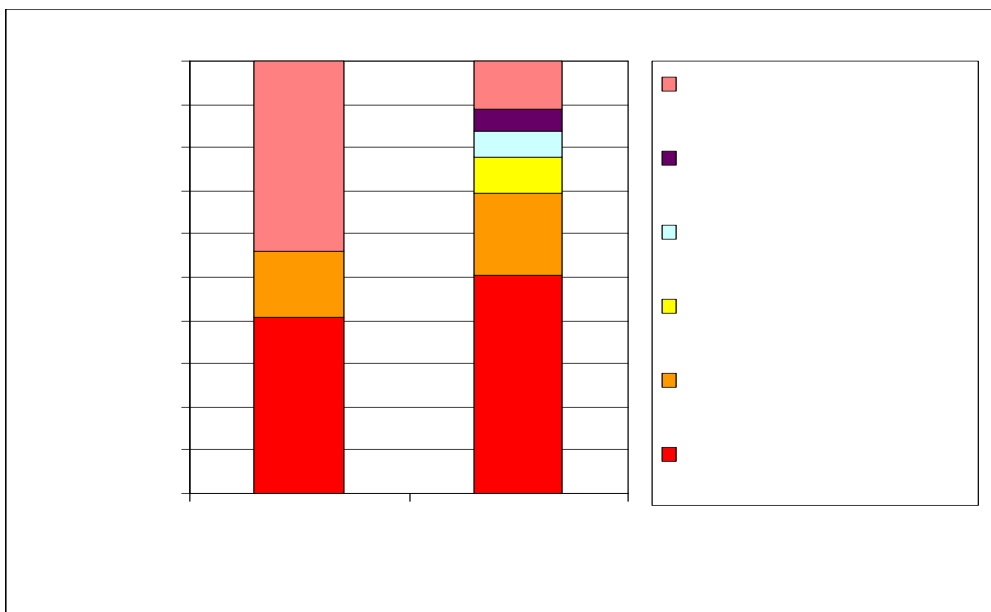


Рисунок 3.24 – Послуга «Надання письмової довідки (у міжнародному сполученні)»
Джерело: розроблено автором

Структура собівартості послуги (рис. 3.24) після розрахунку за запропонованими принципами включає матеріальні витрати, амортизацію та інші прямі витрати. Витрати на

оплату праці збільшили питому вагу. Але відсоток загальновиробничих і адміністративних витрат значно знижено: в існуючих калькуляціях він складає майже 55 %.

Аналіз собівартості послуг ксерокопіювання наведено на рис. 3.25 – 3.28.

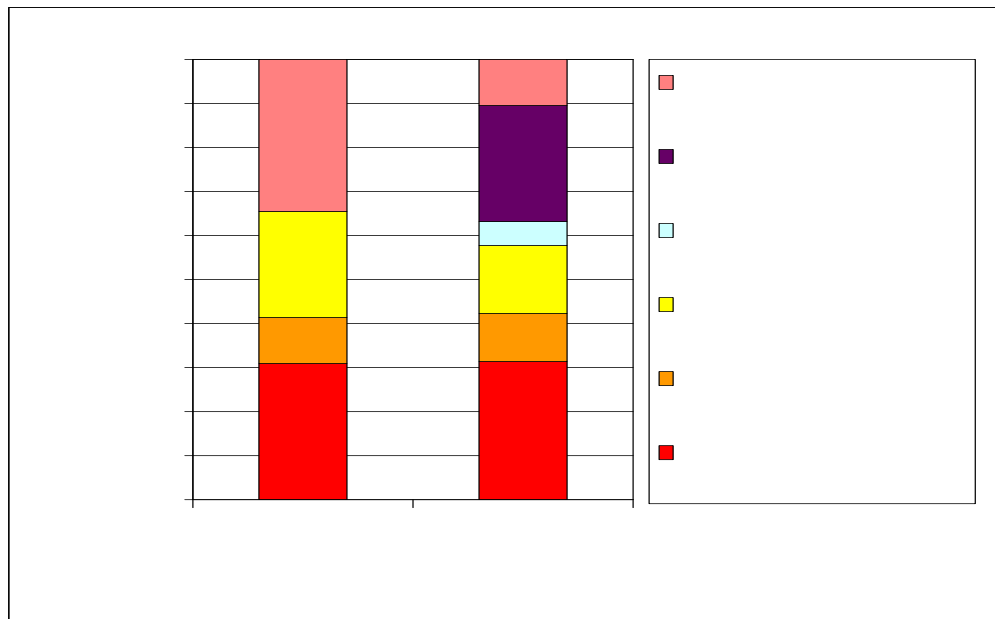


Рисунок 3.25 – Послуга «Ксерокопіювання документів (формат А4 одnobічний)»
Джерело: розроблено автором

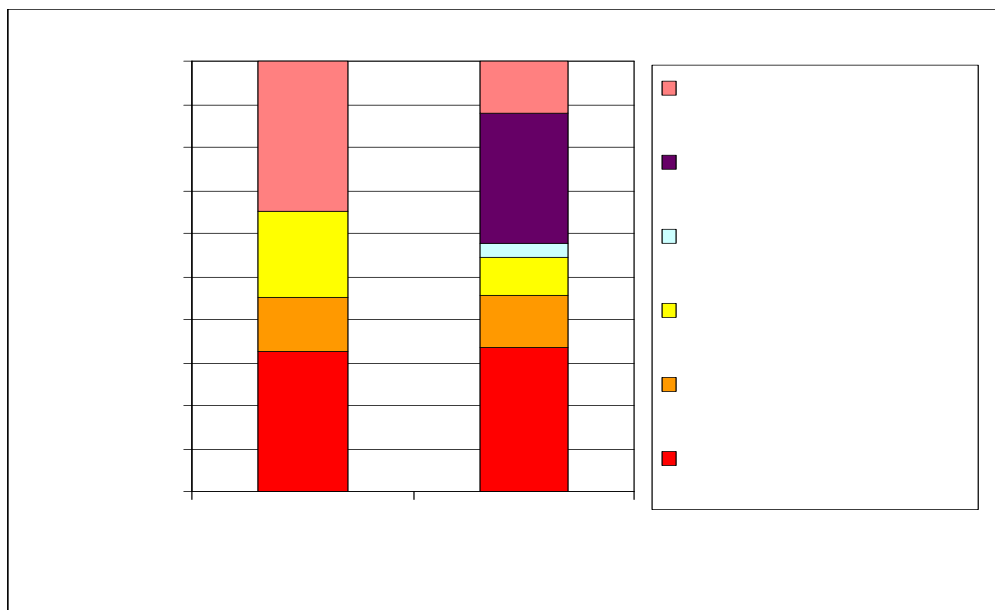


Рисунок 3.26 – Послуга «Ксерокопіювання документів (формат А4 двобічний)»
Джерело: розроблено автором

Після розрахунку собівартості послуг ксерокопіювання її структура вирівнюється: питома вага загальновиробничих і адміністративних витрат сягає обґрунтованого і припустимого рівня; до собівартості включено інші прямі витрати – витрати на електроенергію, водопостачання, опалення та інші.

В існуючих калькуляціях «Бронювання місця у готелі міста» не включені матеріальні витрати, амортизація необоротних активів та інші прямі витрати.

Аналізуючи структуру собівартості послуги «Користування міським телефоном», можна зробити висновки про те, що, незважаючи на збільшення питомої ваги витрат на оплату праці,

за рахунок перерозподілу накладних витрат на користь інших прямих витрат структура собівартості набуває нового вигляду.

Такого самого результату досягнуто під час розрахунку собівартості послуг «Підзарядка мобільного телефону на прохання клієнта» (рис. 3.27) та «Замовлення таксі» (рис. 3.28).

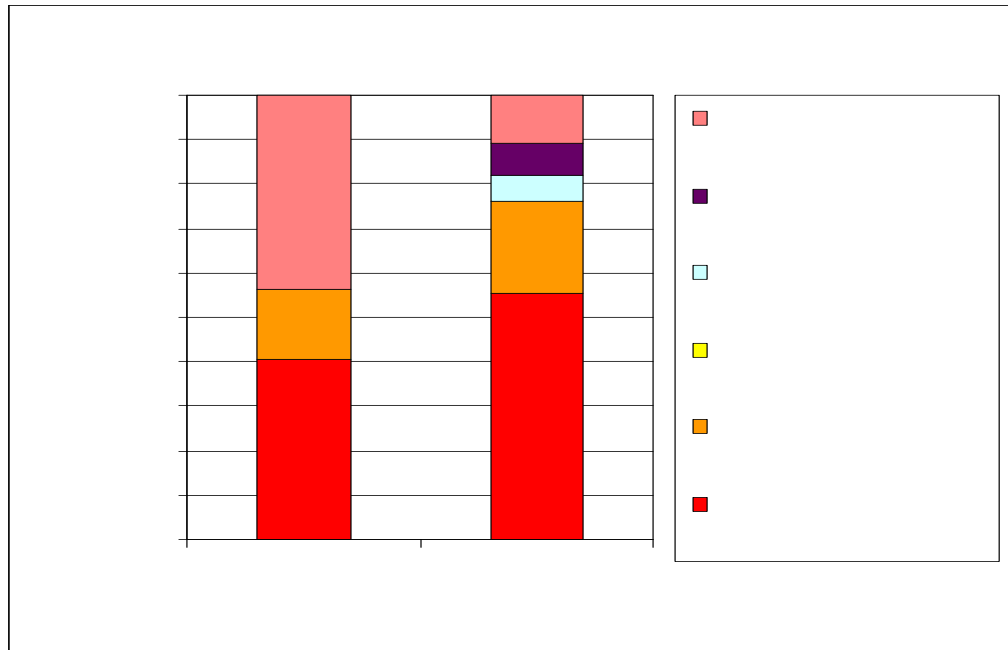


Рисунок 3.27 – Послуга «Підзарядка мобільного телефону на прохання клієнта»
Джерело: розроблено автором

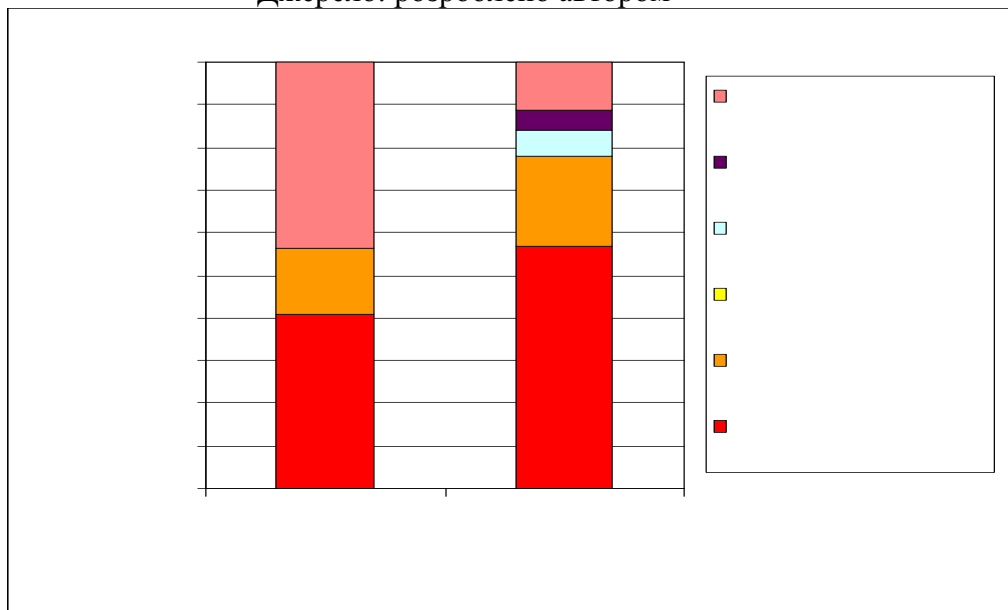


Рисунок 3.28 – Послуга «Замовлення таксі»
Джерело: розроблено автором

Одним із завдань, поставлених під час розробки нового теоретико-методологічного підходу до ціноутворення на додаткові послуги вокзалів, стало зменшення розрахункового рівня рентабельності надання послуг, оскільки її необґрунтовано високий рівень та значні коливання (від 10 до 390 % за окремими послугами) викликало значні нарікання з боку контролюючих державних органів.

Розрахункова рентабельність послуги «Індивідуальне обслуговування пасажирів при прийманні заявки та оформленні проїзного документа» за умови збереження ціни зменшилась на 155,06 %. На рис. 3.29 наведено діаграму зміни рівня рентабельності інших послуг вокзалу

Дніпропетровськ, які надаються в Сервіс-центрі.

Рисунок 3.29 – Зміна рентабельності послуг Сервіс-центру вокзалу
Дніпропетровськ після розрахунку ціни за новим підходом
Джерело: розроблено автором

Так, виконаний розрахунок ціни послуг дозволив зменшити рентабельність послуг, у деяких випадках майже на 50 %. У той же час в результаті обґрунтованого розрахунку витрат на оплату праці та включення до собівартості всіх елементів витрат ми отримали збільшення рівня рентабельності за деякими послугами, наприклад «Надання письмової довідки в межах України».

Висновки до розділу 3

На підставі проведених в третьому розділі досліджень можна зробити такі висновки:

1. Для розрахунку цін на додаткові послуги пасажирського господарства запропоновано метод розподілу накладних та загальновиробничих витрат пропорційно виробничій собівартості.
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.
3. Запропонований теоретико-методологічний підхід є підґрунтям для єдиного методологічного підходу до визначення цін на додаткові послуги, що надаються пасажиром на вокзалах, який дозволяє уніфікувати порядок складання калькуляцій на послуги вокзалів.
4. Впровадження нових принципів та підходів дозволить:
 - правильно визначати величину прямих витрат за нормативами з урахуванням зростання цін на прогностичний період;
 - максимально відносити матеріальні витрати, витрати на оплату праці, відрахування на соціальні заходи, амортизаційні відрахування та деякі інші витрати на пряму на конкретну послугу;
 - розробити стандартний підхід для складання калькуляцій на додаткові послуги, що надаються пасажиром на вокзалі.

5. Для встановлення цін на додаткові послуги, що надаються на вокзалах, необхідно враховувати зовнішні фактори, які впливають на підприємство, зокрема зростаючий у літній період попит на перевезення шляхом розрахунку коефіцієнтів сезонності.

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 загальновиrobничих 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, внаслідок чого 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 призводить 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 прогностичний 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 періоди 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 ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. А. Томпсон-мл. Стратегический менеджмент. Концепции и ситуации для анали за : пер с англ. / А. Томпсон-мл, А. Стрикленд. – 12-е изд. – М. : Изд. дом «Вильяме», 2002. – 982 с.
2. Аксьонов І. М. Створення економічного механізму управління пасажирським комплексом залізничного транспорту України : автореф. дис. ... д-ра екон. наук / І. М. Аксьонов. – К. : Ранковий світ, 2008. – 34 с.
3. Аналіз роботи залізниць України по пасажирських перевезеннях та підсобно-допоміжної діяльності пасажирського господарства за 2005–2006 рр. – К. : Укрзалізниця.
4. Аналіз роботи залізниць України по пасажирських перевезеннях та підсобно-допоміжної діяльності пасажирського господарства за 2006–2007 рр. – К. : Укрзалізниця.
5. Аналіз роботи залізниць України по пасажирських перевезеннях та підсобно-допоміжної діяльності пасажирського господарства за 2007–2008 рр. – К. : Укрзалізниця.
6. Аналіз роботи залізниць України по пасажирських перевезеннях та підсобно-допоміжної діяльності пасажирського господарства за 2008–2009 рр. – К. : Укрзалізниця.
7. Аналіз роботи залізниць України по пасажирських перевезеннях та підсобно-допоміжної діяльності пасажирського господарства за 2009–2010 рр. – К. : Укрзалізниця.
8. Аникин А. В. Юность науки: Жизнь и идеи мыслителей-экономистов до Маркса / А. В. Аникин. – 4-е изд. – М. : Политиздат, 1985. – 367 с.
9. Ашманов С. А. Введение в математическую экономику / С. А. Ашманов. – М. : Наука, 1984. – 296 с.
10. Багриновский К. А. Модели и методы прогнозирования и долгосрочного планирования : учебное пособие /К. А. Багриновский, В. А. Рубцов. – М.: РУДН, 1992. – 78 с.
11. Бараш Ю. С. Аналіз методики визначення витрат на пасажирські перевезення у дальньому сполученні / Ю. С. Бараш, М. П. Сначов // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д., 2008. – Вип. 25. – С. 215–218.
12. Бараш Ю. С. Реструктуризація залізничного транспорту України в умовах ринку : дис. ...д-ра екон. наук : 08. 00. 04. / Ю. С. Бараш.– Х. : УкрДАЗТ, 2007. – 30 с.
13. Бараш Ю. С., Карась О. О. Принципи побудови організаційної структури управління пасажирським господарством на різних етапах структурної реформи Укрзалізниці / Ю. С. Бараш, О. О. Карась // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2007. – Вип. 15. – С. 225–232.
14. Бараш Ю. 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.

15. Бараш Ю. 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.

16. Бараш Ю. 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.

17. Бережная Е. В. Математические методы моделирования экономических систем: учебное пособие / Е. В. Бережная, В. И. Березной. – М. : Финансы и статистика, 2001. – 368 с.

18. Берндт Эрнст Роберт. Практика эконометрики: Классика и современность / Эрнст Роберт Берндт ; пер. с англ. под ред. С. А. Айвазяна. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2005. – 863 с.

19. Бешелев С. Д. Математико-статистические методы экспертных оценок. / С. Д. Бешелев, Ф. Г. Гурвич. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Статистика, 1980. – 263 с.

20. Богомоллова Н. І. Організаційно-економічні умови та принципи прискорення залізничних перевезень : автореф. дис. ... д-ра екон. наук / Н. І. Богомоллова. – К. : ДЕТУТ, 2010. – 36 с.

21. Борисевич В. И. Прогнозирование и планирование экономики : учебное пособие / В. И. Борисевич, Г. А. Кандаурова – М., 2001. – 380 с.

22. Бородкіна Н. О. Маркетинг : навчальний посібник / Н. О. Бородкіна. – К. : Кондор, 2007. – 362 с.

23. Брагинский С. В. Политическая экономия: дискуссионные проблемы, пути обновления / С. В. Брагинский, Я. А. Певзнер. – М. : Мысль, 1991. – 299 с.

24. Бригхем Ю. Финансовый менеджмент : Полный курс : в 2 т. / Ю. Бригхем, Л. Гапенски ; пер. с англ. под ред. Ковалева В. В. – СПб. : Экономическая школа, 19997. - Т.1. – 497 с.

25. Винокуров В. А. Организация стратегического управления на предприятии / В. А. Винокуров. – М. : Центр экономики и маркетинга, 1996. – 160 с.

26. Виханский О. С. Стратегическое управление / О. С. Виханский. – М. : Изд-во Моск. ун-та, 1995. – 296 с.

27. Внутрішній економічний механізм підприємства : навчальний посібник / В. М. Гончаров, Н. В. Касьянова, Н. В. Вецепура, Д. В. Солоха та ін. – Донецьк : СПД Купріянов В. С., 2007. – 284 с.

28. Гальперин В. М. Микроэкономика : в 2 т. / В. М. Гальперин, С. М. Игнатьев, В. И. Моргунов ; под общ. ред. В. М. Гальперина. – СПб. : Экономическая школа, 2002. – Т. 1.–349 с., Т. 2.– 503 с.

29. Герасименко С. С. Статистика : підручник для вузів / С. С. Герасименко, А. В. Головач, А. М. Єріна та ін. ; за ред. С. С. Герасименко. – К.: КНЕУ, 2000. – 468 с.

30. Гизатуллина В. Г. Производственный учет затрат в организациях Белорусской железной дороги / В. Г. Гизатуллина, О. В. Липатова, Т. С. Дмитриева. – Гомель : БелГУТ, 2010. – 201 с.
31. Гизатуллина В. Г. Управление затратами на железнодорожном транспорте: монография / В. Г. Гизатуллина, О. В. Липатова. – Гомель : БелГУТ, 2008. – 352 с.
32. Гірченко Т. Д. Маркетинг : навчальний посібник / Т. Д. Гірченко, О. В. Дубовик. – К. : «Фірма „ІНКОС”», Центр навч. літ-ри, 2007. – 255 с.
33. Гненний О. М. Оцінка ефективності інвестиційних проектів на залізничному транспорті в умовах невизначеності і ризиків : автореф. дис. ... канд. екон. наук / О. М. Гненний. – Х. : Дніпропетр. нац. ун-т заліз. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2004. – 21 с.
34. Гойхман І. М. Статистика залізничного транспорту. Частина 3 : Експлуатаційна статистика залізничного транспорту : навчальний посібник / І. М. Гойхман. – К. : Кондор, 2010. – 346 с.
35. Громова О.В. Підвищення економічної ефективності залізничних пасажирських перевезень в сучасних умовах: Дис... канд. екон. наук: 08.07.04 / Українська держ. академія залізничного транспорту. - Х., 2002. - 174арк..
36. Голов С. Ф. Управлінський облік : підручник / С. Ф. Голов. – 3-тє вид. – К. : Лібра, 2006. – 704 с.
37. Гончаренко В. П. К вопросу о Государственной программе и особенностях реформирования железнодорожного транспорта Украины / В. П. Гончаренко // Залізничний трансп. України. – 2007. – № 5 (64). – С. 10-13.
38. Гош А. Объективные основы ценообразования в постсоциалистической Украине / А. Гош // Экономика Украины. – 2001. – № 1. – С. 52–57.
39. Гудков О. М. Організаційно-економічний розвиток пасажирського комплексу залізничного транспорту України на основі системного підходу : автореф. дис. ... канд. екон. наук / О. М. Гудков. – Х.: Укр. держ. акад. залізн. трансп., 2009. – 21. с.
40. Гудков О. М. Класифікація пасажирських залізничних перевезень за видами сполучення / О. М. Гудков // Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень залізничного транспорту : тези доп. науково-практ. конф. (м. Львів, 15-18 вересня 2009 р.). – К. : ДАТУ, 2009. – С. 68–69.
41. Гудков О. М. Польський досвід організації і фінансування приміських пасажирських залізничних перевезень / О. М. Гудков // Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень залізничного транспорту : тези доп. науково-практ. конф. (м. Львів, 15-18 вересня 2009 р.). – К. : ДАТУ, 2009. – С. 69–71.
42. Гудков О. М. Порівняльний аналіз систем страхування пасажирів залізничного та авіаційного транспорту / О. М. Гудков, В. В.Христофор // Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень залізничного транспорту : тези доп. науково-практ. конф. (м. Донецьк, 20–22 вересня 2011 р.). – К. : ДАТУ, 2011. – С. 96–98.

43. Гудков О. М. Правові та фінансові аспекти забезпечення пасажирів залізничним транспортом / О. М. Гудков // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте : материалы 5-й Междунар. научно-практ. конф. (г. Яремча, 24-26 ноября 2010 г.). – Д. : ЭКУЖТ, 2010. – С. 164–165.

44. Гудков О. М. Удосконалення системи інформаційного забезпечення управління пасажирськими залізничними перевезеннями / О. М. Гудков // Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем: Техніка, технологія, економіка і управління : тези доп. четвертої науково-практ. конф. Сер. Економіка і управління. – К. : ДЕТУТ, 2008. – С. 76–78.

45. Гудков О. М. Узагальнена програма організаційно-економічного розвитку пасажирського комплексу залізничного транспорту / О. М. Гудков // Зб. наук. пр. Держ. економіко-технолог. ун-ту. Сер. Економіка і управління. – К. : ДЕТУТ, 2010. – Вип. 15. – С. 71–76.

46. Гудкова В. П. Методичні прийоми інформаційного забезпечення управління пасажирськими залізничними перевезеннями / В. П. Гудкова, О. М. Гудков // Зб. наук. пр. Держ. економіко-технолог. ун-ту. Сер. Економіка і управління. – К.: ДЕТУТ, 2007. – Вип. 10. – С. 70–78.

47. Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010–2015 роки, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1390 // Офіційний вісн. України. – 2009 – № 101.

48. Дикань В. Л. Повышение эффективности функционирования естественных монополий в условиях рынка (по материалам железнодорожного транспорта) : монография / В. Л. Дикань, М. І. Данько, О. В. Шраменко. – Х. : УкрДАЗТ, 2010. – 168 с.

49. Дикань В. Л. Регулювання економічної діяльності підприємств залізничної галузі / В. Л. Дикань, Н. В. Чебанова // Вісн. економіки транспорту і промисловості : зб. наук. пр. – Х. : УкрДАЗТ, 2009 – № 25. – С 11–20.

50. Дикань В. Л. Удосконалення організаційної структури залізничного комплексу України в сучасних умовах : монографія / В. Л. Дикань, М. В. Кондратюк – Х. : УкрДАЗТ, 2010. – 190 с.

51. Дикань В. Л. Удосконалення організаційної структури залізничного комплексу України в сучасних умовах : монографія / В. Л. Дикань, М. І. Данько, М. В. Кондратюк. – Х. : УкрДАЗТ, 2010. – 190 с.

52. Дикань В. Л. Обґрунтування критеріїв оцінки монополізації залізничного транспорту з урахуванням його специфіки / В. Л. Дикань, О. І. Зоріна // Вісн. Харків. нац. ун-ту ім. В. Н. Каразіна № 840. Економічна сер. Стратегія і динаміка відтворення основних фондів : тенденції, аспекти моделі економічного розвитку. – Х., 2009. – Вип. 70. – С. 18–21.

53. Дикань В. Л. Роль інвестиційно-інноваційного потенціалу підприємств у прискоренні інтеграції вітчизняної транспортної системи до

загальноєвропейської / В. Л. Дикань, Л. Л. Калініченко // Вісн. економіки транспорту і промисловості : зб. наук. пр. – Х. : УкрДАЗТ, 2008. – № 23.

54. Дикань В. Л. Механізм створення залізнично-транспортно-промислової групи в сучасних умовах розвитку залізничного транспорту

України / В. Л. Дикань, М. В. Кондратюк // Вісн. економіки транспорту і промисловості : зб. наук. пр. – Х. : УкрДАЗТ, 2009. – № 26. – С 13–18.

55. Дикань В. Л. Ефективність роботи транспортної системи України в умовах глобалізації економічних систем / В. Л. Дикань, М. В. Корінь // Вісн. економіки транспорту і промисловості : зб. наук. пр. – Х. : УкрДАЗТ, 2011 – № 33. – С 13–19.

56. Дикань В. Л. Проблеми підвищення виробничого потенціалу підприємств залізничного транспорту/ В. Л. Дикань, С. П. Міщенко // Вісн. економіки транспорту і промисловості : зб. наук. пр. – Х. : УкрДАЗТ, 2008 – № 24.

57. Дикань В. Л. Регулювання економічної діяльності підприємств залізничної галузі / В. Л. Дикань, Н. В. Чебанова // Вісн. економіки транспорту і промисловості : зб. наук. пр. – Х. : УкрДАЗТ, 2009. – № 25. – С 11–20.

58. Дикань В. Л. Економічний аналіз ефективності діяльності залізниці : навчальний посібник / В. Л. Дикань, А. С. Козинець, Т. Я. Чупир. – Х. : ПП Вид-во «Нове слово», 2004. – 164 с.

59. Довідник основних показників роботи залізниць України (1999–2009 роки) / під кер. Н. В. Котіль. – К. : Мін-во транспорту та зв'язку України, Укрзалізниця, 2010. – 42 с.

60. Друри К. Учет затрат методом стандарт-кост / К. Друри ; пер с англ. под ред. Н. Д. Эриашвили. – М.: Аудит ЮНИТИ, 1998. – 783 с.

61. Ейтутіс Г. Д. Стратегія реформування залізниць України на основі регіоналізації транспортного обслуговування : автореф. дис. ... д-ра екон. наук / Г. Д. Ейтутіс. – К. : Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2008. – 38 с.

62. Економічна енциклопедія : у 3 т. / редкол.: С. В. Мочерний (відп. ред.) та ін. – К. : Видавничий центр «Академія», 2002. – Т. 2. – 952 с.

63. Економічна енциклопедія: у 3 т. / редкол.: С. В. Мочерний (відп. ред.) та ін. – К. : Видавничий центр «Академія», 2002. – Т. 1. – 864 с.

64. Журавель А. И. Себестоимость железнодорожных перевозок / А. И. Журавель. – СПб. : Ника-Центр, 2000. – 89 с.

65. Закон України «Про залізничний транспорт» : Закон України від 4 липня 1996 р. №274/96-ВР.

66. Звіт про виконання платних послуг на вокзалі Дніпропетровськ за 2005 – 2010 роки.

67. Звіт про науково-дослідну роботу «Розробка методики з визначення рентабельності пасажирських поїздів у дальньому сполученні», номер державної реєстрації 0106U002255 / Дніпропетр. нац. ун-т залізн. транспорт. ім. акад. В. Лазаряна, 2006.

68. Звіт про науково-дослідну роботу «Розробка методики про порядок ціноутворення на додаткові (нерегульовані державою) послуги, що надаються пасажиром на вокзалах та в поїздах», номер державної реєстрації 0106U002256 / Дніпропетр. нац. ун-т залізн. транспорт. ім. акад. В. Лазаряна, 2006

69. Звіт про науково-дослідну роботу «Розробка порядку визначення ефективності курсування пасажирських поїздів», номер державної реєстрації

0111U007615 / Дніпропетр. нац. ун-т залізн. транспорт. ім. акад. В. Лазаряна, 2010.

70. Звіт про науково-дослідну роботу «Розробка принципів переходу на вертикальну форму управління галузевими господарствами залізниць», номер державної реєстрації 0110U006292 / Дніпропетр. нац. ун-т залізн. транспорт. ім. акад. В. Лазаряна, 2010.

71. Здравомыслов А. Г. Потребности. Интересы. Ценности / А. Г. Здравомыслов. – М. : Политиздат, 1986. – 223 с.

72. Издержки железнодорожной перевозки : учебник / под ред. Е. В. Михальцева. – М. : Транспорт, 1927. – 518 с.

73. Іванікіна І. Управлінський облік: стисло і доступно / І. Іванікіна. – Х. : Фактор, 2007. – 320 с.

74. Ілляшенко С. М. Маркетингова товарна політика : підручник / С. М. Ілляшенко. – Суми : ВТД «Університетська книга», 2005. – 234 с.

75. Казанцев С. В. Теоретические модели цен (критический анализ буржуазных концепций) / С. В. Казанцев. – Новосибирск : Наука, 1987. – 225 с.

76. Калькулирование себестоимости пассажирских перевозок по видам сообщений / под ред. А. П. Абрамов. – М. : Интекст, 1990. – 300 с.

77. Калькуляция и анализ себестоимости железнодорожных перевозок : учебник для вузов / В. Н. Орлов, А. С. Чудов. – М.: Транспорт, 1967. – 288 с.

78. Колесникова Н. М. Методолого-практичні основи ціноутворення на залізничному транспорті України : автореф. дис. ... д-ра екон. наук: 08.00.04 / Н. М. Колесникова. – К. : Держ. економіко-технолог. ун-т транспорту, 2008. – 35 с.

79. Колесникова Н. М. Теорія адаптивно-гармонізаційного механізму ціноутворення на залізничному транспорті / Н. М. Колесникова. – Х. : КУЕТТ, 2007. – 349 с.

80. Комарова В. В. Ценообразование на транспорте / В. В. Комарова, О. Б. Кадурова. – Хабаровск, 2006. – 133 с.

81. Костенко О. П. Розробка економіко-математичної моделі оптимального вибору методу ціноутворення з використанням табличного процесору «MS EXCEL» / О. П. Костенко, О. А. Докучаєв, Т. О. Адєєва // Держава та регіони. Сер. Економіка та підприємництво. – 2009. – № 2. – С. 102–108.

82. Котлер Ф. Основы маркетинга / Ф. Котлер – М. : Прогресс, 1990. – С. 152 – 176.

83. Котлер Ф. Основы маркетинга : пер. с англ. / Ф. Котлер, Г. Армстронг, Дж. Сондерс, В. Вонг. – 2-е евр. изд. – К. ; М. ; СПб. : Издат. дом «Вильямс», 1998. – 1056 с.

84. Кривопішін О. М. Удосконалення економічного механізму управління у сфері приміських пасажирських перевезень у період реформування залізничного транспорту України / О. М. Кривопішін, Г. Д. Ейтутіс // Залізничний трансп. України. – 2008. – № 1, – С. 69–73.

85. Кулаєв Ю. Ф. Економіка залізничного транспорту : навчальний посібник / Ю. Ф. Кулаєв. – Ніжин : Аспект-Поліграф, 2006. – 232 с.

86. Липсиц И. В. Коммерческое ценообразование : учебник / И. В. Липсиц. – М. : Изд-во БЕК, 1999. – 368 с.
87. Липчук В. В. Маркетинг : основи теорії та практики : навчальний посібник / В. В. Липчук, А. П. Дудяк, С. Я. Бугіль. – Л. : Новий світ – 2000 ; Магнолія плюс, 2003. – 288 с.
88. Лошенко І. Р. Маркетингова цінова політика : навчальний посібник / І. Р. Лошенко, А. М. Гуменюк, Ю. Б. Чаплінський. – К. : Дактор, КНТ, 2008. – 184 с.
89. М. В. Андреева. Формування собівартості пасажирських залізничних перевезень далекого сполучення в тарифних цілях : автореф. дис. ... канд. техн. наук : 08.07.04 / М. В. Андреева. – Х., 2002. – 16 с.
90. Майбурд Е. М. Введение в историю экономической мысли. От пророков до профессоров / Е. М. Майбурд. – М. : Дело, Вита – Пресс, 1996. – 544 с.
91. Макаренко М. В., Гойхман та ін. Теорія статистики : навчальний посібник / М. В. Макаренко, І. М. Гойхман та ін. – К. : Кондор, 2010. – 236 с.
92. Макаренко М. В. Основи управління економічними процесами на залізничному транспорті України / М. В. Макаренко. – К. : КУЕТТ, 2003. – 476 с.
93. Макаренко М. В. Методологічні засади економіко-статистичного аналізу роботи залізничного транспорту / М. В. Макаренко, І. М. Гойхман // Економіст. – 2007. – №6. – С 32–35.
94. Макаренко М. В. Транспортний сектор економіки: тенденції та проблеми розвитку / М. В. Макаренко, Ю. М. Цвєтов // Економіст. – 2007 – № 6. – С. 24–27.
95. Методи розрахунку собівартості перевезень : навч. посіб. для вузів / В. І. Пасічник. – К. : Основа, 2005. – С. 119–152.
96. Методичні рекомендації з планування, обліку і калькулювання собівартості продукції (робіт, послуг) сільськогосподарських підприємств : наказ Міністерства аграрної політики України від 18.05.2001 р. № 132.
97. Методичні рекомендації з планування, обліку і калькулювання собівартості робіт (послуг) на підприємствах і в організаціях житлово-комунального господарства : наказ Держбуду України від 06.03.2002 р. № 47.
98. Методичні рекомендації з формування складу витрат та порядку їх планування в торговельній діяльності, затверджені наказом Міністерства економіки та з питань європейської інтеграції України від 22.05.2002р. № 145 та інші.
99. Методичні рекомендації з формування собівартості будівельно-монтажних робіт : наказ Державного комітету України з будівництва та архітектури від 16.02.2004 р. № 30.
100. Методичні рекомендації з формування собівартості перевезень (робіт, послуг) на транспорті, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 5.02.2001р. № 65.
101. Методичні рекомендації з формування собівартості продукції (робіт, послуг) у промисловості : наказ Міністерства промислової політики України від

02.02. 2001 р. № 47.

102. Методичні рекомендації з формування собівартості проектних робіт з урахуванням вимог положень (стандартів) бухгалтерського обліку : наказ Державного комітету будівництва, архітектури та житлової політики України від 29.03.2002 р. № 64.

103. Методичні рекомендації по застосуванню регістрів бухгалтерського обліку : наказ Міністерства фінансів України від 29.12.2000 р. № 356.

104. Мирошниченко О. Ф. Комплексная система маркетинговых исследований рынка пассажирских перевозок дальнего следования / О. Ф. Мирошниченко, В. А. Милевская, С. С. Пастухов // Экономика железных дорог. – 2008. – № 3. – С. 41–58.

105. Михальцев Е. В. Себестоимость железнодорожных перевозок / Е. В. Михальцев. – СПб. : Ника-Центр, 2003. – 245 с.

106. Мишанин В. В. Совершенствование расчетов себестоимости железнодорожных пассажирских перевозок : автореф. дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05. / В. В. Мишанин. – Новосибирск, 1999. – 30 с.

107. Н. А. Лихо. Напрямки удосконалення визначення собівартості пасажирських перевезень залізничним транспортом / Н. А. Лихо // Зб. наук. пр. студентів та магістрів / УкрДАЗТ. – Х., 2007. – Вип. 83. – С. 185–191.

108. Н. М. Колесникова. Об'єктивна необхідність удосконалення методики визначення собівартості пасажирських залізничних перевезень / Н. М. Колесникова // Зб. наук. пр. УкрДАЗТ. – Х., 2004. – Вып. 60. – С. 26–29.

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

110. Новации SNCF в сфере пассажирских перевозок // Залізничний трансп. України. – 1999. – № 4, – С. 22–23.

111. Номенклатура витрат з основних видів економічної діяльності залізничного транспорту України : офіційно-практичне видання / Міністерство транспорту та зв'язку України, Укрзалізниця. – К. : Вид-во ТОВ «Інпрес», 2008. – 414 с.

112. О. Позднякова. Концептуальні підходи до визначення нормативної собівартості пасажирських залізничних перевезень / О. Позднякова // Зб. наук. пр. Київ. ун-ту економіки і технологій трансп. Сер. Економіка і управління. – К. : КУЕТТ, 2005. – Вип. 7. – С. 170–173.

113. 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.

114. 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.

115. П'ятигорець Г. С. Методика визначення цін на додаткові послуги, що надаються пасажиром на вокзалах і в поїздах / Г. С. П'ятигорець // Матеріали Міжнародної научно-практ. конф. «Проблеми економіки и управления на железнодорожном транспорте». – К.: КУЭТТ, 2006. – С. 201–202.

116. 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. 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. 40. – С. 253–258.

117. 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.

118. П'ятигорець Г. С. Обґрунтування вибору методів ціноутворення на додаткові послуги залізничного транспорту, що надаються пасажиром на вокзалах / Г. С. П'ятигорець // Тези доп. 8-ї Міжнародної наук. конф. «Проблеми економіки транспорту». – Д.: ДНУЗТ, 2009. – С. 63.

119. 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 науково-практ. конф. «Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень на залізничному транспорті». – К.: ДАЗТУ, 2011. – С. 114–115.

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

121. 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.

122. 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.

123. П'ятигорець Г. С. Удосконалення ціноутворення на додаткові послуги підприємств залізничного транспорту / Г. С. П'ятигорець // Матеріали Другої Міжнародної научно-практ. конф. «Проблеми економіки и управления на железнодорожном транспорте». – К.: КУЭТТ, 2007. – Т. 2. – С. 81–82.

124. 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.

125. Петти В., Смит А., Риккардо Д., Кейнс Дж., Фридмен М. Классики экономической мысли. Сочинения / В. Пети, А. Смит, Д. Риккардо, Дж. Кейнс, М. Фридмен – М. : ЭКСМО-Пресс, 2000. – 896 с.

126. Поликарпов А. А. Статистика железнодорожного транспорта : учебник / А. А. Поликарпов, А. А. Вовк; под ред. А. А. Поликарпова, А. А. Вовка. – М. : Маршрут, 2004. – 510 с.

127. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 1 «Загальні вимоги до фінансової звітності» : наказ Міністерства фінансів України від 31.03.1999 р. № 87.

128. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 16 «Витрати» : наказ Міністерства фінансів України від 31.12.1999 р. № 318.

129. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 2 «Баланс» : наказ Міністерства фінансів України від 31.03.1999 р. № 87.

130. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 3 «Звіт про фінансові результати» : наказ Міністерства фінансів України від 31.03.1999 р. № 87.

131. Про бухгалтерський облік і фінансову звітність в Україні : Закон України від 16.01.1999 року № 996-XIV // Відомості Верховної Ради України.–1999 . – № 40. – ст. 365.

132. Про оподаткування прибутку підприємств : Закон України від 28.12.1994 р. № 335/94-РВ // Відомості Верховної Ради України. – 1995. - № 4. – ст. 28.

133. Про податок на додану вартість : Закон України від 03.04.1997 року №168/97 - ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1997. – № 21. – ст. 156.

134. Про схвалення Стратегії розвитку залізничного транспорту України на період до 2020 р. [Електрон. ресурс]: розпорядження Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1555-р. – Режим доступу: <http://www.rbc.ua/ukr/top/show/kabmin-rassmotrit-transportnuyu-strategiyu-ukrainy-do-2020-20102010123200>.

135. Ревуцька О. Є. Регулювання ціноутворення на залізничному транспорті України : автореф. дис. ... канд. екон. наук / О. Є. Ревуцька. – К. : Державний економіко-технологічний університет транспорту, 2010. – 23 с.

136. Ру Д. Управління : пер. з фр. / Д. Ру, Д. Сульє. – К. : Основи, 1995. – 442 с.

137. Самсонкін В. М. Моніторинг стану пасажирського комплексу залізничного транспорту / В. М. Самсонкін, О. М. Гудков // Зб. наук. пр. Держ. економіко-технолог. ун-ту. Сер. Економіка і управління. – К. : ДЕТУТ, 2008. – Вип. 11. – С. 131–140.

138. Самсонкін В. М. Основи реорганізації пасажирського комплексу залізничного транспорту / В. М. Самсонкін, О. М. Гудков // Економіка транспорту і промисловості. – Х. : УкрДАЗТ, 2009. – Вип. 25. – С.78–81.

139. Самсонкін В. М. Парадигма розвитку пасажирського комплексу залізничного транспорту / В. М. Самсонкін, О. М. Гудков // Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень залізничного транспорту : тези доп. науково-практ. конф. (м. Сімферополь, 8-9 жовтня 2008 р.). – К : ДАТУ, 2008. – С. 73–74.

140. Себестоимость железнодорожных перевозок: учебник для вузов / А. М. Шульга, Н. Г. Смехова. – М. : Транспорт, 1985. – 280 с.
141. Себестоимость железнодорожных перевозок: учебник для вузов / под ред. Н. Г. Смеховой. – М. : Маршрут, 2003. – 494 с.
142. Себестоимость перевозочных операций на железных дорогах: учебник / под ред. Е. В. Михальцева. – М. : Транспорт, 1928. – 600 с.
143. Силаев Н. И. Экономика предприятий подсобно-вспомогательной деятельности железных дорог / Н. И. Силаев, В. Ф. Прядко, С. А. Артемьев, Л. И. Сайко. – М. : Транспорт, 1986. – 271 с.
144. Сич Є. М. Пасажирський комплекс залізничного транспорту: розвиток і ефективність : монографія / Є. М. Сич, В. П. Гудкова. – К. : Аспект-Поліграф, 2004. – 248 с.
145. Сич Є. М. Пасажирський комплекс залізничного транспорту: розвиток і ефективність / Є. М. Сич, В. П. Гудкова. – К.: Аспект-Поліграф, 2004 . – 248 с.
146. Совершенствование пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте / А. А. Колесов и др. – М. : Транспорт, 1990. – 150 с.
147. Статистика железнодорожного транспорта : учеб. для вузов ж.-д. трансп. / Т. И. Козлов, Е. П. Леонова, А. А. Поликарпов и др. ; под. ред. Т. И. Козлова, А. А. Поликарпова. – М. : Транспорт, 1981. – 431 с.
148. Статистичний щорічник України за 2009 р. – К. : Держкомстат України, 2010.
149. Теория прогнозирования и принятия решений. / под ред. С .А. Саркисяна. – М. : Высшая шк., 1977. – 350 с.
150. Теорія і практика маркетингу в Україні : монографія / А. Ф. Павленко, А. В. Войчак, В. Я. Кардаш, В. П. Пилипчук та ін. ; за наук. ред . д-ра екон. наук, проф., акад. АПН України А. Ф. Павленка. – К. : КНЕУ, 2005. – 584 с.
151. Терешина Р. П. Экономика железнодорожного транспорта : учеб. для вузов ж. -д. трансп. / Н. П. Терешина, В. Г. Галабурда, М. Ф. Трихунков и др. ; под ред. Н. П. Терешиной, Б. М. Лapidуса, М. Ф. Трихункова. – М. : УМЦ ЖДТ , 2006. – 801с.
152. Фатхутдинов Р. А. Управление конкурентоспособностью организации : учебное пособие / Р. А. Фатхутдинов – М. : Изд-во Эксмо, 2004. – 544 с.
153. Ферстер Э. Методы корреляционно-регрессионного анализа / Э. Ферстер, Б. Ренц ; пер. с нем. В М. Ивановой. – М. : Финансы и статистика , 1983 – 302 с.
154. Фінансовий менеджмент : навч.-метод. посіб. для самостійного вивчення дисципліни. – К. : КНЕУ, 2001. – 296 с.
155. Фінансово-економічні показники за 2008-2009 р. по Укрзалізниці та по залізницях України. – К. : Укрзалізниця, 2010.
156. Хан Д. Планирование и контроль : концепція контроллинга: пер. с нем. / Д. Хан ; под ред. и с предисл. А. А. Турчака, Л. Г. Головачова, М. Л. Лукашевича. – М.: Финансы и статистика, 1997. – 800 с.

157. Холлендер М. Непараметрические методы статистики. / М. Холлендер, Д. Вульф ; пер. с англ. Д. С. Шмерлинга ; под. ред. Ю. П. Адлера, Ю. Н. Тюрина и Д. С. Шмерлинга. – М. : Финансы и статистика, 1983. – 518 с.
158. Цацулин А. Н. Цена и ценообразование в системе маркетинга : учебное пособие / А. Н. Цацулин. – Изд. 2-е. – М. : Информационно-издательский дом «Филинь», 1998. – 448 с.
159. Цветов Ю. М. Залізничний транспорт України на порозі реформування / Ю. М. Цветов, М. В. Макаренко, А. Д. Лашко та ін. – К. : ДЕДУТ, 2008. – 189 с.
160. Цены и ценообразование в рыночной экономике. Часть 1. Микроэкономика (теория цены) : учебник / под ред. В. М. Гальперина, В. Е. Есипова. – 2-е изд., перераб. и доп. – СПб. : Изд-во СПбГУЭФ, 1997. – 271 с.
161. А. И. Журавель Влияние новых видов тяги на не зависящие от движения расходы и себестоимость железнодорожных перевозок : автореф. дис. ... канд. экон. наук / А. И. Журавель. – М., 1957. – 17 с.
162. Экономика железнодорожного транспорта : учеб. для вузов ж.-д. трансп. / И. В. Белов, Н. П. Терешина, В. Г. Галабурда и др. ; под ред. Н. П. Терешиной, Б. М. Лapidуса. М. Ф. Трихункова. – М.: УМК МПС России, 2001. – 600 с.
163. Экономика железнодорожного транспорта : учебник для вузов / И. В. Белов, В. Г. Галабурда, В. Ф. Данилин и др. ; под. ред. И. В. Белова. – М. : Транспорт, 1989. – 351 с.
164. Юхновський І. Р. Транспортний комплекс України. Залізничний транспорт: Проблеми та перспективи / І. Р. Юхновський, Г. Б. Лебеда, Т. І. Попова ; за ред. І. Р. Юхновського. – К. : ФАДА ЛТД, 2006. – 288 с.
165. Ядгаров Я. С. История экономических учений : учебник для вузов / Я. С. Ядгаров. – 2-е изд. – М.: ИНФРА-М, 1998. – 288 с.
166. Generald D. Bell. Organization and the External Environment. – 1997, in McGuire, op.cit.
167. <http://www.mtu.gov.ua> / Міністерства інфраструктури України.
168. <http://www.ukrstat.gov.ua> / Офіційний веб-сайт Державної служби статистики України.

Додаток А**Перелік послуг, що надаються пасажиром на вокзалах
(за центрами витрат)****Група 1. Квитково-касове обслуговування**

1. Резервування місць та оформлення проїзних документів для організованих груп пасажирів
2. Замовлення квитка по телефону
3. Доставка проїзного документа до місця проживання, роботи, відпочинку
4. Доставка проїзного документа в приміщенні вокзалу
5. Оформлення проїзних документів у міжнародному сполученні
6. Продаж квитка з комісійним збором у напрямку "туди"
7. Продаж квитка на зворотній шлях
8. Повернення плати за один невикористаний квиток
9. Продаж квитка за межами залізничної станції
10. Продаж квитка у пункті відправлення з пункту пересадки
11. Переоформлення на поїзд, що відправляється раніше
12. Компостування транзитному пасажиру одного квитка

Група 2. Переробка багажу та вантажобагажу пасажирів та підприємств (багажне відділення)

1. В'їзд автотранспорту для отримання (здачі) вантажу на територію багажного відділення
2. Користування багажним візком
3. Завантаження та розвантаження вантажобагажу на машину або з машини на прохання клієнта
4. Навантаження в вагон або вивантаження з вагону одного місця вантажобагажу вагою більш 165 кг
5. Завантаження та розвантаження вантажобагажу вагою 1 місця від 165 до 300 кг у випадку нез'явлення відправника (одержувача) у багажному відділенні
6. Зберігання великогабаритних речей, в тому числі тих, які не відносяться до ручної поклажі
7. Зберігання прибулого багажу (вантажобагажу) та попереднє зберігання багажу (вантажобагажу)
8. Зберігання багажу та вантажобагажу понад встановлений термін
9. Попереднє приймання багажу та вантажобагажу від пасажирів більш ніж за добу
10. Повідомлення про зміну реквізитів відправника (одержувача) у випадку допущення помилки з боку відправника (одержувача) у багажнім відділенні
11. Надання однієї телеграми у випадках вини клієнта за неправильно вказану адресу або прізвище отримувача багажу або вантажобагажу
12. Повідомлення одержувача про прибуття на його адресу багажу чи вантажобагажу телефоном
13. Повідомлення одержувача про прибуття на його адресу багажу чи вантажобагажу поштою, телеграфом
14. Нанесення відправницького маркування на багаж або вантажобагаж

15. Надання та заповнення бланку-заявки відправникові багажу
16. Перевірка ваги багажу та вантажобагажу
17. Окантування багажу
18. Надання складних та письмових довідок по питанням міжнародних перевезень в багажнім відділенні
19. Платна довідка в багажнім відділенні

Група 3. Довідково-інформаційне обслуговування

1. Надання складних усних довідок на прохання пасажирів
2. Оголошення по вокзальному гучномовцю інформації на прохання пасажирів
3. Надання письмових довідок на прохання пасажирів
4. Оформлення попередження про посадку пасажирів на станції, розташованій за маршрутом прямування поїзда, відмінній від вказаної в квитку
5. Реалізація розкладу руху поїздів на вокзалі

Група 4. Платні послуги у сфері обслуговування пасажирів

Підгрупа 4.1. Перевезення ручної поклажі

1. Доставка багажу до місця проживання автомобілем вокзалу
2. Перенесення носієм одного місця ручної поклажі або багажу

Підгрупа 4.2. Послуги в камері схову

1. Зберігання ручної поклажі в стаціонарній камері схову
2. Зберігання ручної поклажі в автоматичній камері схову
3. Відкриття на прохання пасажирів коміртки автоматичної камери схову
4. Перевірка ваги багажу та вантажобагажу у приміщенні камери схову

Підгрупа 4.3. Житлово-комунальні послуги для транзитних пасажирів

1. Проживання пасажирів в кімнаті матері і дитини
2. Користування пасажирів дитячою кімнатою в кімнаті матері і дитини
3. Приймання замовлення від пасажирів про надання місця в кімнаті матері та дитини
4. Проживання в кімнаті відпочинку
5. Проживання в кімнаті відпочинку підвищеної комфортності
6. Проживання в кімнаті відпочинку "Люкс"
7. Користування душем для пасажирів, які не проживають (проживають) в кімнатах відпочинку
8. Надання постільних приналежностей (рушник) в кімнатах відпочинку
9. Надання постільних приналежностей (простирадло) в кімнатах відпочинку
10. Зберігання ручної поклажі в кімнаті відпочинку
11. Користування праскою в кімнатах відпочинку за 1 годину
12. Користування електроплитою в кімнатах відпочинку
13. Користування чайником в кімнатах відпочинку
14. Користування холодильником в кімнатах відпочинку
15. Користування телефоном в кімнатах відпочинку
16. Користування телевізором в кімнатах відпочинку
17. Користування залом очікування (в т.ч. підвищеної комфортності)
18. Користування залом очікування пасажирів без проїзних документів
19. Користування VIP залом
20. Прасування 1 речі для пасажирів, відпочиваючих в залах очікування

Підгрупа 4.4. Послуги в Центрі фірмового транспортного обслуговування пасажирів (Сервіс-центрі)

- 15.Замовлення (бронювання) одного місця у готелі в Сервіс-центрі
- 16.Друкування паперів в Сервіс-центрі
- 17.Ксерокопіювання 1 аркуша формату А4 (однобічний) однієї сторінки в Сервіс-центрі
- 18.Оформлення квитка в Сервіс-центрі
- 19.Виклик таксі в Сервіс-центрі
- 20.Приймання замовлення на виклик носія в Сервіс-центрі
- 21.Надання складних і письмових довідок в Сервіс-центрі
- 22.Користування залом сервісних послуг
- 23.Прокат відеокaset та компакт дисків у залі очікування підвищеного комфорту у Сервіс-центрі
- 24.Сканування паперів в Сервіс-центрі
- 25.Попередження по посадку пасажирів на проміжній станції, яка є пунктом початкового відправлення поїзда, в Сервіс-центрі
- 26.Користування телефаксом в Сервіс-центрі
- 27.Користування телефоном в Сервіс-центрі
- 28.Замовлення квитка в Сервіс-центрі

Підгрупа 4.5. Платні туалети

1. Користування платним туалетом на вокзалі
2. Користування душем на вокзалі
3. Користування праскою на вокзалі
4. Чищення одягу та взуття для пасажирів на вокзалі
5. Пришивання гудзиків або надання голки та ниток
6. Користування феном або локоном
7. Перевірка ваги пасажирів на його прохання

Підгрупа 4.6. Громадське харчування

Підгрупа 4.7. Обслуговування державних осіб та офіційних делегацій

1. Користування конференц-залом
2. Замовлення на конференц-зал

Підгрупа 4.8. Інші послуги на вокзалі

1. Перебування транспортних засобів на території платної стоянки на вокзалі
2. Ламінування документів
3. Копіювально-розмножувальні роботи на вокзалі
4. Надання у прокат періодичних друкованих видань, книг, журналів та інше
5. Підзарядка мобільного телефону
6. Користування телефоном на вокзалі
7. Передача інформації по факсу на вокзалі
8. Замовлення таксі на вокзалі
9. Одна гра на діючому макеті залізниці
- 10.Користування комп'ютером без доступу до мережі Інтернет (1 година)
- 11.Запис інформації на диск CD-ROM (без вартості носія) за кожні 50MB
- 12.Користування ігровим більярдом
- 13.Складання телеграми про забуті проїзні документи у проводжаючих без вартості телеграфних послуг

Додаток Б
Калькуляції цін на послуги Сервіс-центру

Таблиця Б.1

Калькуляція ціни на послугу

"Індивідуальне обслуговування пасажирів при прийманні заявки та оформленні проїзного документа" в Сервіс-Центрі

Назва складового елементу ціни послуги	Сума, грн.
1. Прямі витрати:	
- матеріальні витрати	8721,60
- витрати на оплату праці	7045,15
- відрахування на соціальні заходи	2642,64
- амортизація	837,64
- інші прямі витрати:	
- електроенергія	226,29
- опалення	329,41
- водопостачання і водовідведення	15,87
- інші	128,93
Разом прямих витрат	19947,53
Загальновиробничі витрати нерозподілені (8,5%)	1695,54
2. Виробнича собівартість	21643,07
3. Накладні витрати (4,0%)	865,72
4. Повна собівартість	22508,79
5. Прибуток з плановою рентабельністю (50%)	11254,40
6. Вартість без ПДВ	33763,19
7. ПДВ (20%)	6752,64
8. Вартість з ПДВ	40515,83
9. Кількість послуг	9047
10. Ціна однієї послуги з ПДВ (розрахункова)	4,48
11. Середня ринкова ціна на послугу	-
12. Прийнята ціна однієї послуги з ПДВ для розрахунку з клієнтами в тому числі ПДВ	10,00
13. Перерахунок рентабельності, %	234,94

Таблиця Б.2
Калькуляція ціни на послугу
"Передавання факсимільних повідомлень"
в Сервіс-Центрі

Назва складового елементу ціни послуги	Сума, грн.
1. Прямі витрати:	
- матеріальні витрати	0,14
- витрати на оплату праці	3,12
- відрахування на соціальні заходи	1,17
- амортизація	0,36
- інші прямі витрати:	
- електроенергія	0,08
- опалення	0,15
- водопостачання і водовідведення	0,01
- інші	0,06
Разом прямі витрати	5,09
Загальновиробничі витрати нерозподілені (8,5%)	0,43
2. Виробнича собівартість	5,52
3. Накладні витрати (4,0%)	0,22
4. Повна собівартість	5,74
5. Прибуток з плановою рентабельністю (50%)	2,87
6. Вартість без ПДВ	8,61
7. ПДВ (20%)	1,72
8. Вартість з ПДВ	10,33
9. Кількість послуг	2
10. Ціна однієї послуги з ПДВ (розрахункова)	5,17
11. Середня ринкова ціна на послугу	-
12. Прийнята ціна однієї послуги з ПДВ для розрахунку з клієнтами в тому числі ПДВ	5,00
13. Перерахунок рентабельності, %	50,97

Таблиця Б.3

Калькуляція ціни на послугу

"Надання письмової довідки (в межах України)"

в Сервіс-Центрі

Назва складового елементу ціни послуги	Сума, грн.
1. Прямі витрати:	
- матеріальні витрати	2,01
- витрати на оплату праці	9,35
- відрахування на соціальні заходи	3,51
- амортизація	1,12
- інші прямі витрати:	
- електроенергія	0,24
- опалення	0,44
- водопостачання і водовідведення	0,02
- інші	0,17
Разом прямі витрати	16,68
Загальновиробничі витрати нерозподілені (8,5%)	1,43
2. Виробнича собівартість	18,11
3. Накладні витрати (4,0%)	0,72
4. Повна собівартість	18,83
5. Прибуток з плановою рентабельністю (50%)	9,42
6. Вартість без ПДВ	28,25
7. ПДВ (20%)	5,65
8. Вартість з ПДВ	34,17
9. Кількість послуг	12
10. Ціна однієї послуги з ПДВ (розрахункова)	2,85
11. Середня ринкова ціна на послугу	-
12. Прийнята ціна однієї послуги з ПДВ для розрахунку з клієнтами в тому числі ПДВ	3,00
13. Перерахунок рентабельності, %	65,65

Таблиця Б.4

Калькуляція ціни на послугу

"Надання письмової довідки (у міжнародному сполученні)"
в Сервіс-Центрі

Назва складового елементу ціни послуги	Сума, грн.
1. Прямі витрати:	
- матеріальні витрати	4,08
- витрати на оплату праці	24,92
- відрахування на соціальні заходи	9,35
- амортизація	2,96
- інші прямі витрати:	
- електроенергія	0,65
- опалення	1,17
- водопостачання і водовідведення	0,06
- інші	0,46
Разом прямі витрати	43,65
Загальновиробничі витрати нерозподілені (8,5%)	3,71
2. Виробнича собівартість	47,36
3. Накладні витрати (4,0%)	1,89
4. Повна собівартість	49,25
5. Прибуток з плановою рентабельністю (50%)	24,63
6. Вартість без ПДВ	73,88
7. ПДВ (20%)	14,78
8. Вартість з ПДВ	88,66
9. Кількість послуг	16
10. Ціна однієї послуги з ПДВ (розрахункова)	5,54
11. Середня ринкова ціна на послугу	-
12. Прийнята ціна однієї послуги з ПДВ для розрахунку з клієнтами в тому числі ПДВ	6,00
13. Перерахунок рентабельності, %	68,92

Таблиця Б.5

Калькуляція ціни на послугу

"Ксерокопіювання документів (формат А4 односторонній)"
в Сервіс-Центрі

Назва складового елементу ціни послуги	Сума, грн.
1. Прямі витрати:	
- матеріальні витрати	8,92
- витрати на оплату праці	16,41
- відрахування на соціальні заходи	6,15
- амортизація	1,95
- інші прямі витрати:	
- електроенергія	12,18
- опалення	0,78
- водопостачання і водовідведення	0,04
- інші	0,31
Разом прямі витрати	46,74
Загальновиробничі витрати нерозподілені (8,5%)	3,97
2. Виробнича собівартість	50,71
3. Накладні витрати (4,0%)	2,03
4. Повна собівартість	52,74
5. Прибуток з плановою рентабельністю (50%)	26,37
6. Вартість без ПДВ	79,11
7. ПДВ (20%)	15,82
8. Вартість з ПДВ	94,93
9. Кількість послуг	269
10. Ціна однієї послуги з ПДВ (розрахункова)	0,35
11. Середня ринкова ціна на послугу	-
12. Прийнята ціна однієї послуги з ПДВ для розрахунку з клієнтами в тому числі ПДВ	0,40
13. Перерахунок рентабельності, %	69,98

Таблиця Б.6

Калькуляція ціни на послугу

"Ксерокопіювання документів (формат А4 двобічний)"
в Сервіс-Центрі

Назва складового елементу ціни послуги	Сума, грн.
1. Прямі витрати:	
- матеріальні витрати	2,36
- витрати на оплату праці	7,58
- відрахування на соціальні заходи	2,84
- амортизація	0,90
- інші прямі витрати:	
- електроенергія	6,43
- опалення	0,36
- водопостачання і водовідведення	0,02
- інші	0,14
Разом прямі витрати	20,63
Загальновиробничі витрати нерозподілені (8,5%)	1,75
2. Виробнича собівартість	22,38
3. Накладні витрати (4,0%)	0,90
4. Повна собівартість	23,28
5. Прибуток з плановою рентабельністю (50%)	11,64
6. Вартість без ПДВ	34,92
7. ПДВ (20%)	6,98
8. Вартість з ПДВ	41,90
9. Кількість послуг	71
10. Ціна однієї послуги з ПДВ (розрахункова)	0,59
11. Середня ринкова ціна на послугу	-
12. Прийнята ціна однієї послуги з ПДВ для розрахунку з клієнтами в тому числі ПДВ	0,60
13. Перерахунок рентабельності, %	56,25

Таблиця Б.7

Калькуляція ціни на послугу

"Ксерокопіювання документів (формат А3 односторонній)"
в Сервіс-Центрі

Назва складового елементу ціни послуги	Сума, грн.
1. Прямі витрати:	
- матеріальні витрати	0,99
- витрати на оплату праці	1,60
- відрахування на соціальні заходи	0,60
- амортизація	0,19
- інші прямі витрати:	
- електроенергія	1,36
- опалення	0,08
- водопостачання і водовідведення	-
- інші	0,03
Разом прямі витрати	4,85
Загальновиробничі витрати нерозподілені (8,5%)	0,41
2. Виробнича собівартість	5,26
3. Накладні витрати (4,0%)	0,21
4. Повна собівартість	5,47
5. Прибуток з плановою рентабельністю (50%)	2,74
6. Вартість без ПДВ	8,21
7. ПДВ (20%)	1,64
8. Вартість з ПДВ	9,85
9. Кількість послуг	15
10. Ціна однієї послуги з ПДВ (розрахункова)	0,66
11. Середня ринкова ціна на послугу	-
12. Прийнята ціна однієї послуги з ПДВ для розрахунку з клієнтами в тому числі ПДВ	0,60
13. Перерахунок рентабельності, %	36,10

Таблиця Б.8

Калькуляція ціни на послугу

"Ксерокопіювання документів (формат А3 двобічний)"
в Сервіс-Центрі

Назва складового елементу ціни послуги	Сума, грн.
1. Прямі витрати:	
- матеріальні витрати	0,99
- витрати на оплату праці	2,29
- відрахування на соціальні заходи	0,86
- амортизація	0,27
- інші прямі витрати:	
- електроенергія	2,72
- опалення	0,11
- водопостачання і водовідведення	0,01
- інші	0,04
Разом прямі витрати	7,29
Загальновиробничі витрати нерозподілені (8,5%)	0,62
2. Виробнича собівартість	7,90
3. Накладні витрати (4,0%)	0,32
4. Повна собівартість	8,21
5. Прибуток з плановою рентабельністю (50%)	4,11
6. Вартість без ПДВ	12,32
7. ПДВ (20%)	2,46
8. Вартість з ПДВ	14,78
9. Кількість послуг	15
10. Ціна однієї послуги з ПДВ (розрахункова)	0,99
11. Середня ринкова ціна на послугу	-
12. Прийнята ціна однієї послуги з ПДВ для розрахунку з клієнтами в тому числі ПДВ	0,90
13. Перерахунок рентабельності, %	37,01

Таблиця Б.9

Калькуляція ціни на послугу

"Бронювання місця у готелі міста"

в Сервіс-Центрі

Назва складового елементу ціни послуги	Сума, грн.
1. Прямі витрати:	
- матеріальні витрати	0,08
- витрати на оплату праці	0,76
- відрахування на соціальні заходи	0,29
- амортизація	0,09
- інші прямі витрати:	
- електроенергія	0,02
- опалення	0,04
- водопостачання і водовідведення	0,00
- інші	0,01
Разом прямі витрати	1,29
Загальновиробничі витрати нерозподілені (8,5%)	0,11
2. Виробнича собівартість	1,40
3. Накладні витрати (4,0%)	0,06
4. Повна собівартість	1,46
5. Прибуток з плановою рентабельністю (50%)	0,73
6. Вартість без ПДВ	2,19
7. ПДВ (20%)	0,44
8. Вартість з ПДВ	2,63
9. Кількість послуг	1
10. Ціна однієї послуги з ПДВ (розрахункова)	2,63
11. Середня ринкова ціна на послугу	-
12. Прийнята ціна однієї послуги з ПДВ для розрахунку з клієнтами в тому числі ПДВ	3,00
13. Перерахунок рентабельності, %	78,57

Таблиця Б.10

Калькуляція ціни на послугу

"Користування міським телефоном"

в Сервіс-Центрі

Назва складового елементу ціни послуги	Сума, грн.
1. Прямі витрати:	
- матеріальні витрати	0,42
- витрати на оплату праці	3,66
- відрахування на соціальні заходи	1,37
- амортизація	0,43
- інші прямі витрати:	
- електроенергія	0,10
- опалення	0,17
- водопостачання і водовідведення	0,01
- інші	0,07
Разом прямі витрати	6,23
Загальновиробничі витрати нерозподілені (8,5%)	0,53
2. Виробнича собівартість	6,76
3. Накладні витрати (4,0%)	0,27
4. Повна собівартість	7,03
5. Прибуток з плановою рентабельністю (50%)	3,52
6. Вартість без ПДВ	10,55
7. ПДВ (20%)	2,11
8. Вартість з ПДВ	12,66
9. Кількість послуг	12
10. Ціна однієї послуги з ПДВ (розрахункова)	1,06
11. Середня ринкова ціна на послугу	-
12. Прийнята ціна однієї послуги з ПДВ для розрахунку з клієнтами в тому числі ПДВ	1,00
13. Перерахунок рентабельності, %	42,21

Таблиця Б.11

Калькуляція ціни на послугу

"Підзарядка мобільного телефону на прохання клієнта"
в Сервіс-Центрі

Назва складового елементу ціни послуги	Сума, грн.
1. Прямі витрати:	
- матеріальні витрати	0,00
- витрати на оплату праці	0,46
- відрахування на соціальні заходи	0,17
- амортизація	0,05
- інші прямі витрати:	
- електроенергія	0,03
- опалення	0,02
- водопостачання і водовідведення	0,00
- інші	0,01
Разом прямі витрати	0,72
Загальновиробничі витрати нерозподілені (8,5%)	0,06
2. Виробнича собівартість	0,78
3. Накладні витрати (4,0%)	0,03
4. Повна собівартість	0,81
5. Прибуток з плановою рентабельністю (50%)	0,41
6. Вартість без ПДВ	1,22
7. ПДВ (20%)	0,24
8. Вартість з ПДВ	1,46
9. Кількість послуг	1
10. Ціна однієї послуги з ПДВ (розрахункова)	1,46
11. Середня ринкова ціна на послугу	-
12. Прийнята ціна однієї послуги з ПДВ для розрахунку з клієнтами в тому числі ПДВ	2,00
13. Перерахунок рентабельності, %	113,68

Таблиця Б.12

Калькуляція ціни на послугу

"Замовлення таксі"

в Сервіс-Центрі

Назва складового елементу ціни послуги	Сума, грн.
1. Прямі витрати:	
- матеріальні витрати	0,00
- витрати на оплату праці	0,46
- відрахування на соціальні заходи	0,17
- амортизація	0,05
- інші прямі витрати:	
- електроенергія	0,01
- опалення	0,02
- водопостачання і водовідведення	0,00
- інші	0,01
Разом прямі витрати	0,72
Загальновиробничі витрати нерозподілені (8,5%)	0,06
2. Виробнича собівартість	0,78
3. Накладні витрати (4,0%)	0,03
4. Повна собівартість	0,81
5. Прибуток з плановою рентабельністю (50%)	0,41
6. Вартість без ПДВ	1,22
7. ПДВ (20%)	0,25
8. Вартість з ПДВ	1,47
9. Кількість послуг	1
10. Ціна однієї послуги з ПДВ (розрахункова)	1,47
11. Середня ринкова ціна на послугу	-
12. Прийнята ціна однієї послуги з ПДВ для розрахунку з клієнтами в тому числі ПДВ	2,00
13. Перерахунок рентабельності, %	105,76

Таблиця Б.13

Калькуляція ціни на послугу

"Комп'ютерні послуги (користування Інтернетом)"
в Сервіс-Центрі

Назва складового елементу ціни послуги	Сума, грн.
1. Прямі витрати:	
- матеріальні витрати	0,08
- витрати на оплату праці	0,76
- відрахування на соціальні заходи	0,29
- амортизація	0,09
- інші прямі витрати:	
- електроенергія	0,02
- опалення	0,04
- водопостачання і водовідведення	0,00
- інші	0,01
Разом прямі витрати	1,29
Загальновиробничі витрати нерозподілені (8,5%)	0,11
2. Виробнича собівартість	1,40
3. Накладні витрати (4,0%)	0,06
4. Повна собівартість	1,46
5. Прибуток з плановою рентабельністю (50%)	0,73
- Вартість 1 години Інтернет згідно калькуляції ІСЦ залізниці	4,05
6. Вартість без ПДВ	6,24
7. ПДВ (20%)	1,25
8. Вартість з ПДВ	7,49
9. Кількість послуг	1
10. Ціна однієї послуги з ПДВ (розрахункова)	7,50
11. Середня ринкова ціна на послугу	-
12. Прийнята ціна однієї послуги з ПДВ для розрахунку з клієнтами в тому числі ПДВ	9,00
13. Перерахунок рентабельності, %	122,50

Таблиця Б.14

Калькуляція ціни на послугу

"Комп'ютерні послуги (користування комп'ютером)"
в Сервіс-Центрі

Назва складового елементу ціни послуги	Сума, грн.
1. Прямі витрати:	
- матеріальні витрати	0,08
- витрати на оплату праці	0,76
- відрахування на соціальні заходи	0,29
- амортизація	0,09
- інші прямі витрати:	
- електроенергія	0,02
- опалення	0,04
- водопостачання і водовідведення	0,00
- інші	0,01
Разом прямі витрати	1,29
Загальновиробничі витрати нерозподілені (8,5%)	0,11
2. Виробнича собівартість	1,40
3. Накладні витрати (4,0%)	0,06
4. Повна собівартість	1,46
5. Прибуток з плановою рентабельністю (50%)	0,73
6. Вартість без ПДВ	2,19
7. ПДВ (20%)	0,44
8. Вартість з ПДВ	2,63
9. Кількість послуг	1
10. Ціна однієї послуги з ПДВ (розрахункова)	2,63
11. Середня ринкова ціна на послугу	-
12. Прийнята ціна однієї послуги з ПДВ для розрахунку з клієнтами в тому числі ПДВ	3,00
13. Перерахунок рентабельності, %	71,23

Таблиця Б.15

Калькуляція ціни на послугу
"Комп'ютерні послуги (набір та друкування)"
в Сервіс-Центрі

Назва складового елементу ціни послуги	Сума, грн.
1. Прямі витрати:	
- матеріальні витрати	0,21
- витрати на оплату праці	1,52
- відрахування на соціальні заходи	0,57
- амортизація	0,18
- інші прямі витрати:	
- електроенергія	0,04
- опалення	0,07
- водопостачання і водовідведення	0,00
- інші	0,03
Разом прямі витрати	2,63
Загальновиробничі витрати нерозподілені (8,5%)	0,23
2. Виробнича собівартість	2,86
3. Накладні витрати (4,0%)	0,11
4. Повна собівартість	2,97
5. Прибуток з плановою рентабельністю (50%)	1,49
6. Вартість без ПДВ	4,46
7. ПДВ (20%)	0,89
8. Вартість з ПДВ	5,35
9. Кількість послуг	1
10. Ціна однієї послуги з ПДВ (розрахункова)	5,35
11. Середня ринкова ціна на послугу	-
12. Прийнята ціна однієї послуги з ПДВ для розрахунку з клієнтами в тому числі ПДВ	5,50
13. Перерахунок рентабельності, %	54,32

Таблиця Б.16

Калькуляція ціни на послугу

"Доставка у Сервіс-Центр продуктів харчування"
в Сервіс-Центрі

Назва складового елементу ціни послуги	Сума, грн.
1. Прямі витрати:	
- матеріальні витрати	0,25
- витрати на оплату праці	2,13
- відрахування на соціальні заходи	0,80
- амортизація	0,25
- інші прямі витрати:	
- електроенергія	0,06
- опалення	0,10
- водопостачання і водовідведення	0,00
- інші	0,04
Разом прямі витрати	3,63
Загальновиробничі витрати нерозподілені (8,5%)	0,31
2. Виробнича собівартість	3,94
3. Накладні витрати (4,0%)	0,16
4. Повна собівартість	4,10
5. Прибуток з плановою рентабельністю (50%)	2,05
6. Вартість без ПДВ	6,15
7. ПДВ (20%)	1,23
8. Вартість з ПДВ	7,38
9. Кількість послуг	2
10. Ціна однієї послуги з ПДВ (розрахункова)	3,69
11. Середня ринкова ціна на послугу	-
12. Прийнята ціна однієї послуги з ПДВ для розрахунку з клієнтами в тому числі ПДВ	4,00
13. Перерахунок рентабельності, %	63,13

АКТ
впровадження результатів кандидатської дисертаційної роботи
П'ятигорець Ганни Сергіївни
«Удосконалення ціноутворення на додаткові послуги залізничних вокзалів»

м. Дніпропетровськ

01 листопада 2011 року

Основні розроблені у процесі дослідження теоретичні і методичні положення дисертаційної роботи П'ятигорець Ганни Сергіївни на тему «Удосконалення ціноутворення на додаткові послуги залізничних вокзалів» використовуються у діяльності Державного підприємства «Придніпровська залізниця», а саме:

1. Впроваджено методику ціноутворення на додаткові послуги, що надаються пасажиром на вокзалах, яка дозволяє наблизити повну собівартість послуги до реальної, знизити їх необґрунтовану рентабельність і тим самим ліквідувати штрафні санкції контролюючих органів. Методика використовується на залізничних вокзалах ДП «Придніпровська залізниця» при плануванні цін на додаткові послуги і затвердженні калькуляцій.

2. Розроблено стандартизовану форму для складання калькуляцій на додаткові послуги, що надаються пасажиром на вокзалі.

Заступник начальника
ДП «Придніпровська залізниця»
з економічних питань

О. Ф. Мазнев
01 листопада 2011 р.



Додаток Г

ЗАТВЕРДЖУЮ

Ректор Дніпропетровського
національного університету
залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна

О. М. Пшінько

«01 листопада» 2011 р.

АКТ

про впровадження основних положень та результатів кандидатської
дисертаційної роботи П'ятигорець Ганни Сергіївни
«Удосконалення ціноутворення на додаткові послуги залізничних вокзалів»
у навчальному процесі Дніпропетровського національного університету
залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна

м. Дніпропетровськ

01 листопада 2011 року

Дисертаційне дослідження П'ятигорець Ганни Сергіївни направлено на
вирішення важливого наукового завдання, а саме: удосконалення теоретико-
методичного підходу до визначення цін на додаткові послуги залізничного
транспорту, що надаються пасажиром на вокзалах.

Основні теоретичні і методичні положення дисертаційної роботи
здобувача П'ятигорець Г.С. використовуються в навчальному процесі
Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна при підготовці бакалаврів та магістрів за
спеціальністю 6.030601 «Менеджмент організацій та адміністрування»
(дисципліна «Економіка транспорту»).

Перший проректор університету,
професор, д.т.н.

Б.С. Боднар

Проректор з наукової роботи,
професор, д.т.н.

С.В. Мямлін

Завідуючий кафедрою «Економіка
і менеджмент», доцент, к.е.н.

М.В. Гненний