

СТРУКТУРА ВИТРАТ У ТАРИФАХ НА ПАСАЖИРСЬКІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ У ВНУТРІШНЬОМУ СПОЛУЧЕННІ

В статті досліджена структура витрат у тарифах на пасажирські перевезення у внутрішньому сполученні. Ключові слова: витрати, тарифи, пасажирські перевезення.

В статье исследована структура затрат у тарифах на пассажирские перевозки во внутреннем сообщении. Ключевые слова: расходы, тарифы, пассажирские перевозки.

In the article the structure of costs in tariffs for passenger transportation in domestic traffic. Keywords: charges, tariffs, passenger transportations.

Постановка проблеми.

Згідно з Законом України «Про залізничний транспорт» від 4 липня 1996 року встановлення тарифів на залізничні перевезення у межах України (за винятком приміських залізничних перевезень) здійснюється на підставі державної бюджетної, цінової та тарифної політики у порядку, що визначає Кабінет Міністрів України.

Під тарифною політикою розуміють мистецтво правильного встановлення того граничного (критичного) тарифу, який дає максимум господарських досягнень у вигляді збільшення прибутковості транспортного підприємства при одночасному зростанні обсягу перевезень [2].

Аналіз основних джерел.

Проблемами тарифної політики займалися вчені-економісти такі як В.Л. Белозеров, Є.М. Сич, М.В. Гненний, В.П. Гудкова, О.М. Гненний та ін [1-3]. В.Л. Белозеров у своїй дисертації запропонував визначати базовий тариф, використовуючи ринкові методи ціноутворення. Під оптимальною стратегією економічного управління він розуміє розрахунок такого вектора цін (тарифів) на транспортні послуги по перевезенню пасажирів, який з урахуванням сформованої динаміки співвідношення попиту та пропозиції здатний залучити пасажиропотік, який забезпечить максимальний прибуток.

Мета статті.

У своїй статті автор намагається дослідити розподіл витрат та методи встановлення тарифів на пасажирські перевезення у внутрішньому сполученні.

Викладення основного матеріалу.

На залізницях України застосовуються загальний пасажирський, приміський та багажний тарифи.

Тарифи на перевезення пасажирів у внутрішньому сполученні повинні бути диференційовані у залежності від типу вагону (загальний, плацкартний, купейний, люкс, 3-й клас, 2-й клас, 1-й клас), категорії поїзда за швидкістю (пасажирський, швидкий, прискорений, швидкісний), рівнем якості послуг (фірмовий та звичайний поїзд). Таким чином, видами послуг з тарифної

точки зору є послуги з перевезення пасажирів у внутрішньому сполученні у вагонах певного типу та поїзді певної категорії.

Відповідно до діючої термінології виділений базовий тариф, включає два компоненти - квиток і плацкарту.

Плацкарта належить залізниці формування пасажирського поїзда (власниці вагонів) та компенсує витрати з утримання, ремонту та експлуатації пасажирських вагонів та формування пасажирських поїздів.

Квиток розподіляється між залізницями – учасниками перевізного процесу пропорційно відстані поїздки у їх межах та компенсує витрати, пов'язані з рухом поїздів та утриманням інфраструктури залізниць.

Витрати з перевезень за плацкартною та квитковою частинами можуть бути виражені як сума добутків величин пасажирообігу за видами послуг та розрахункової собівартості відповідних видів послуг.

Формально вказані співвідношення можуть бути виражені формулами [3]:

$$\sum_{i=1}^n C_{pl,i} \cdot \sum HL_{U,i} \cdot 10^{-3} = E_{pl}, \quad (1)$$

$$\sum_{i=1}^n C_{kv,i} \cdot \sum HL_{A,i} \cdot 10^{-3} = E_{kv}, \quad (2)$$

де $\sum HL_{U,i}$ – пасажирообіг, виконаний у базовому періоді у внутрішньому сполученні у вагонах певного типу та поїздах певної категорії (пасажирообіг певного виду послуг) у поїздах (вагонах) формування Укрзалізниці, пас-км;

$C_{pl,i}$ - розрахункова собівартість одиниці перевезень у частині плацкарти за перевезеннями у вагонах певного типу та поїздах певної категорії (розрахункова собівартість плацкарти певного виду послуг), коп./10пас-км;

$\sum HL_{A,i}$ – загальний пасажирообіг, виконаний у базовому періоді у внутрішньому сполученні у вагонах певного типу та поїздах певної категорії (пасажирообіг певного виду послуг) незалежно від власника вагонів, пас-км;

$C_{kv,i}$ - розрахункова собівартість одиниці перевезень у квитковій частині за перевезеннями у вагонах певного типу та поїздах певної категорії (розрахункова собівартість квитка певного виду послуг), коп./10пас-км;

E_{pl} - фактичні витрати з пасажирських перевезень у внутрішньому сполученні у частині плацкарти, грн;

E_{kv} - фактичні витрати з пасажирських перевезень у внутрішньому сполученні у частині квитка, грн.

Визначення витрат з перевезень пасажирів у внутрішньому сполученні виконується на базі Калькуляції собівартості пасажирських перевезень за видами сполучень та Калькуляції собівартості перевезень пасажирів та багажу. За даними калькуляції встановлюється витрати з пасажирських перевезень у внутрішньому сполученні з розподілом на плацкартну та квиткову частини. Витрати визначаються за розділами та підрозділами Калькуляції собівартості пасажирських перевезень за видами сполучень. У межах підрозділів визначаються прямі витрати, що відносяться на плацкартну та квиткову частини, пропорційно до яких у подальшому розподіляються загальні витрати підрозділу.

Калькулювання витрат виконується у наступному порядку [3]:

1. Із загальної суми витрат за кожним підрозділом Калькуляції собівартості пасажирських перевезень за видами сполучень віднімаються витрати за цим підрозділом з багажних перевезень (дані Калькуляції собівартості перевезень пасажирів та багажу) та витрати за цим підрозділом з перевезень у приміському сполученні (дані Калькуляції собівартості пасажирських перевезень за видами сполучень). Залишок відповідає витратам відповідного підрозділу з перевезень у місцевому, прямому та міжнародному сполученнях.

2. За статтями та групами статей Номенклатури витрат з основних видів економічної діяльності залізничного транспорту України кожного підрозділу Калькуляції собівартості пасажирських перевезень за видами сполучень визначаються витрати, що відносяться на плацкартну та квиткову частини витрат за видами сполучень. Це дозволяє за строками "сума раніше розподілених витрат за підрозділом" визначити загальні розподілені витрати відповідного підрозділу, які віднесені на плацкартну та квиткову частини витрат за видами сполучень. Ці витрати слугують базою розподілу для загальної суми витрат підрозділу, що визначається за першим пунктом. Таким чином, витрати, які прямо не розподіляються між квитковою та плацкартною частинами, у тому числі загально виробничі, адміністративні витрати, та витрати на збут, розподіляються пропорційно раніше розподіленим витратам.

3. Витрати за плацкартною та квитковою частинами за видами сполучень за розділами Калькуляції собівартості пасажирських перевезень за видами сполучень визначаються як сума відповідних витрат за підрозділами.

4. Загальні витрати за плацкартною та квитковою частинами за видами сполучень розраховуються як сума відповідних витрат за розділами Калькуляції собівартості пасажирських перевезень за видами сполучень. Витрати з прямого та місцевого сполученні об'єднуються у витрати внутрішнього (крім приміського) сполучення.

До плацкартної частини відносяться витрати з:

- маневрової роботи на станціях;
- екіпірування пасажирських вагонів;
- формування та обороту поїздів;

- обслуговування вагонів у пасажирських поїздах;
- технічне обслуговування та поточний ремонт пасажирських вагонів;
- деповський та капітальний ремонт пасажирських вагонів;
- амортизаційні відрахування пасажирських вагонів;
- відповідна частка загально виробничих, адміністративних витрат та витрат на збут.

До квиткової частини відносяться витрати з:

- продажу проїзних документів;
- прийом та відправлення поїздів на інших станціях;
- обслуговування та поточний ремонт будівель, споруд, обладнання і інвентарю пасажирського господарства;
- робота локомотивів у пасажирському русі;
- технічне обслуговування локомотивів, зайнятих у пасажирському русі;
- ремонт локомотивів, зайнятих у пасажирському русі;
- амортизаційні відрахування локомотивів, зайнятих у пасажирському русі;
- аналогічні витрати за моторвагонним рухомим складом, який зайнятий у дальньому сполученні;
- частина витрат колійного господарства, господарств електропостачання, сигналізації та зв'язку, будівельно-монтажних робіт та цивільних споруд з утримання, технічного обслуговування, ремонту залізничної інфраструктури та її амортизації, що припадає на пасажирські перевезення у внутрішньому сполученні;
- частина витрат господарства матеріально-технічного забезпечення, дирекцій залізничних перевезень та управлінь залізниць, що припадає на пасажирські перевезення у внутрішньому сполученні;
- відповідна частка загально виробничих, адміністративних витрат та витрат на збут.

Витрати за економічними елементами за видами сполучень розподіляються на плацкартну та квиткову частини у такому ж порядку, що й загальна сума витрат з перевезень пасажирів. За сумарними витратами за економічними елементами у плацкартній та квитковій частинах та загальними витратами за цими частинами визначається структура плацкарти та квитка за економічними елементами витрат.

Розподіл витрат з перевезень пасажирів у внутрішньому сполученні за операціями перевізного процесу виконується після розподілу цих витрат на плацкартну та квиткову частини. Розподіл проводиться за підрозділами та розділами Калькуляції собівартості пасажирських перевезень за видами сполучень.

Витрати за операціями перевізного процесу за плацкартною та квитковою частинами визначається як підсумок витрат за розділами

Калькуляції. За вказаними витратами визначаються питомі ваги витрат з початково-кінцевої операції у витратах плацкартної та квиткової частин.

Структура тарифів за складовими (інфраструктурна, вагонна, локомотивна та вокзальна) відповідає структурі витрат з перевезень пасажирів за вказаними складовими. При цьому у складі витрат, що відносяться до плацкарти, виділяються вагонна та інфраструктурна складові, а у складі витрат, віднесених до квиткової частини – локомотивна, інфраструктурна та вокзальна складові.

До вагонної складової відносяться витрати, які пов'язані з утриманням та експлуатацією пасажирських вагонів; до локомотивної – витрати, що пов'язані з утриманням та експлуатацією поїзних локомотивів, що експлуатуються у пасажирському русі; до вокзальної – витрати, пов'язані з утриманням та експлуатацією пасажирських вокзалів; до інфраструктурної – витрати, пов'язані з організацією руху поїздів, забезпечення безпеки руху, утриманням колії, контактної мережі, постійних пристроїв, систем сигналізації та зв'язку тощо.

Висновки.

Розподіл витрат з перевезень пасажирів у внутрішньому сполученні за складовими виконується після розподілу цих витрат на плацкартну та квиткову частини. Розподіл проводиться за підрозділами та розділами Калькуляції. Порядок розподілу аналогічний.

Після розподілу витрат за складовими визначається їх питома вага у складі плацкартної та квиткової частин. Визначення складових у складі проїзних плат виконується шляхом розподілу плацкарти та квитка за вказаними питомими вагами складових.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Сич Є.М., Гудкова В.П. Пасажирський комплекс залізничного транспорту: розвиток і ефективність: Монографія. [Текст] – К.: «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2004. – 248 с.
2. Белозеров В.Л. Формирование экономического механизма управления пассажирскими перевозками на железных дорогах России (проблемы и методы решения): Автореф. дис. д-ра. экон. наук: 08.00.05/МИИТ. – М., 1998. – 51 с.
3. Гненний М.В., Гненний О.М. Методи встановлення тарифів на пасажирські перевезення у внутрішньому сполученні [Текст] // Проблеми економіки и управления на железнодорожном транспорте: Тезисы доклада V Междунар. науч.- практ. конф. – Д.: ДИИТ, 2010. – С. 12-14.