

Надруковано: Слободяник, Ю. Б. Інвестиційна складова в ціні автопослуги [Текст] / Ю. Б. Слободяник // Матеріали IV Міжнародної науково-практичної конференції “Динаміка наукових досліджень” 2005”. Том 17. Економіка підприємства. – Дніпропетровськ : Наука і освіта, 2005. – С. 25-27.

Економічні науки

Економіка підприємства

**Слободяник Ю.Б.**

*Українська академія банківської справи, м. Суми*

## **ІНВЕСТИЦІЙНА СКЛАДОВА В ЦІНІ АВТОПОСЛУГИ**

У галузі пасажирського автотранспорту ще за часів адміністративно-планової економіки відбувалося централізоване державне ціноутворення. При цьому існувала планова збитковість тарифу на пасажирські автотранспортні перевезення, яка компенсувалася за рахунок перерозподілу прибутку від вантажних та таксомоторних перевезень. В ринкових умовах перед підприємствами пасажирського автотранспорту постала проблема нестачі фінансових ресурсів, а це – проблема оптимізації доходів, розробки власної політики ціноутворення, визначення тарифів на послуги.

Ціна автопослуги в умовах низької платоспроможності населення відіграє значну роль у виборі споживачем того або іншого транспортного оператора, а тому є впливовим фактором наявності недобросовісної конкуренції між перевізниками різних форм власності.

Внаслідок практично повного зносу існуючого рухомого складу підприємств пасажирського автотранспорту така стаття витрат як амортизаційні відрахування в структурі собівартості є незначною. Як наслідок – існуючі тарифи не передбачають інвестування в рухомий склад. Тому ми пропонуємо в розрахунок ціни автопослуги додати інвестиційну складову, що враховуватиме створення своєрідного фонду фінансування капітальних інвестицій (формула

1).

Отже, інвестиційна складова – це елемент ціни автопослуги, що вводиться до її структури з метою накопичення коштів на відтворення рухомого складу підприємств пасажирського автотранспорту.

$$C_{пас.-км} = C_{пас.-км} + C_{пас.-км} \cdot P_n + I + T_{пдв} + T_c, \quad (1)$$

де  $C_{пас.-км}$  – вартість 1 пас.-км, грн.;

$C_{пас.-км}$  – собівартість 1 пас.-км, грн.;

$P_n$  – норма рентабельності, %;

$I$  – інвестиційна складова, грн./1 пас.-км;

$T_{пдв}$  – податок на додану вартість, грн.;

$T_c$  – страховий збір, грн.

При цьому інвестиційна складова визначається за формулою (2).

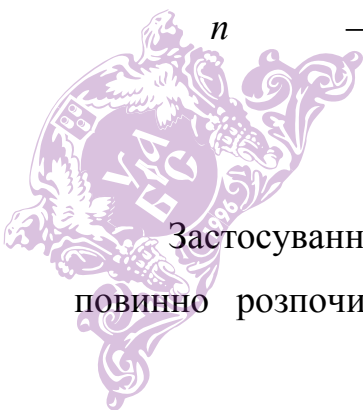
$$I = \frac{B_n}{K_{пас.-км} + K_{пас.-км} \cdot n}, \quad (2)$$

де  $B_n$  – кошти, що спрямовуються на придбання рухомого складу відповідно до затвердженого плану на розрахунковий період, грн.;

$K_{пас.-км}$  – кількість виконаних платних пасажиро-кілометрів в розрахунковому періоді, пас.-км;

$n$  – коефіцієнт, що визначає співвідношення кількості платних та безплатних пасажирів.

Застосування у розрахунку ціни автопослуги інвестиційної складової повинно розпочинатися складанням інвестиційного плану на відповідний



період, тобто визначенням виробничої потреби в транспортних засобах та необхідної суми коштів, яку планується направити на придбання рухомого складу.

Розрахунок зазначеної інвестиційної складової можна порівняти з амортизаційними витратами. Відмінність полягає в тому, що рухомий склад, на який необхідно нараховувати таку "амортизацію" поки що не придбаний. Вартість транспорту визначається за існуючими ринковими цінами.

Використання інвестиційної складової дозволяє залучити альтернативні зовнішні джерела фінансування капітальних витрат — кошти споживачів пасажирських автотранспортних послуг. Розрахунок зміни ціни автопослуги за умови застосування інвестиційної складової, для якого було використано фактичні дані по ВАТ "Сумське АТП-15927", показав, що ефектом від застосування інвестиційної складової є придбання підприємством протягом року двох автобусів для забезпечення експлуатаційних потреб на одному маршруті. При цьому збільшення ціни автопослуги для споживача є мінімальним (1,5 коп. за 1 пас.-км).

Таким чином, аргументи на користь використання інвестиційної складової при розрахунку ціни автопослуги полягають в наступному:

- з'являється можливість фінансування витрат на оновлення рухомого складу;
- простота розрахунку;
- контроль за цільовим використанням коштів, отриманих від її запровадження, є простою процедурою і не потребує додаткових витрат часу та складних розрахунків;
- розрахунок собівартості залишається незмінним;
- можливість безболісно відмовитися від застосування в разі потреби.

Зазначимо, що застосування такої інвестиційної складової доцільне лише на перехідному етапі для виходу з кризи та негайної стабілізації роботи автопідприємств. При нормальних умовах функціонування автотранспортних

підприємств необхідність включення інвестиційної складової в розрахунок ціни автопослуги відпаде у зв'язку з досягненням нормального рівня статті витрат на амортизацію.



Державний вищий навчальний заклад  
“УКРАЇНСЬКА АКАДЕМІЯ БАНКІВСЬКОЇ СПРАВИ  
НАЦІОНАЛЬНОГО БАНКУ УКРАЇНИ”

State Higher Educational Institution  
“UKRAINIAN ACADEMY OF BANKING  
OF THE NATIONAL BANK OF UKRAINE”