

УДК 657.4

Г.М. Давидов, проф., д-р. екон. наук, О.В. Шелковникова, канд. екон. наук,
І.Г. Давидов, канд. екон. наук

Кіровоградський національний технічний університет

Аудит тарифів на перевезення пасажирів у міському сполученні

У статті наведено результати аудиторського дослідження загальних зведених показників щодо формування собівартості та тарифу на перевезення пасажирів у міському сполученні, що узагальнені у вигляді зауважень. На основі проведеного аналітичного дослідження розроблено методику аудиту тарифів і доведено необхідність проведення суцільної аудиторської перевірки.

аудит, собівартість, тарифи, послуги, методика, перевезення пасажирів, підприємства-перевізники

Значна частина пасажирського автотранспорту загального користування відноситься до сфери діяльності, що з одного боку належить до приватної власності певних суб'єктів підприємництва, які керуються принципами ринкової економіки, а з іншого боку регулюється державою, шляхом затвердження місцевими органами влади економічно обґрунтованих тарифів на перевезення.

Проблема оптимального поєднання вільного підприємництва і державного регулювання створює суспільні протиріччя та суперечки, які призводять до страйкування або перевізників, або пасажирів. Недовіра громади до звітної та прогнозованої інформації щодо складу витрат підприємств-перевізників не дає можливості вирішити проблему повною мірою. Крім цього, представники влади та перевізників не знаходять спільної мови внаслідок неналежного або недостатнього інформаційного забезпечення процесу обґрунтування собівартості перевезень, що є основою для формування тарифів.

Вирішення питання недостовірності та неповноти інформації стосовно тарифів на перевезення можливо лише шляхом проведення незалежного аудиторського дослідження. Таке дослідження може проводитися за двома напрямками: виконання аналітичних процедур за зведеними показниками формування собівартості та тарифу на послуги пасажирського автотранспорту в розрізі перевізників; проведення суцільної перевірки фактичних і планових даних, що використовуються суб'єктами господарювання для розрахунку тарифів.

Необхідно відмітити, що в економічній літературі аудиту тарифів на перевезення пасажирів, майже не приділяється увага. Про це свідчить не тільки відсутність обґрунтованих методик перевірок даного об'єкта, а також взагалі не висвітлення даного напрямку аудиту як доцільного й актуального в теперішній час. Науковці, як правило, зайняті пошуком механізмів і методик формування тарифів [1, 2, 3], вважаючи їх не дієвими, що призводить до завищення або заниження плати за послуги. Натомість не враховується, що основна причина недієвості існуючої методики у її недотриманні взагалі або частково та не використанні суттєвих резервів зниження собівартості послуг.

Таким чином, метою статті є формування методики аудиторського дослідження тарифів на перевезення пасажирів і висвітлення результатів її застосування, що слугують основою для доведення необхідності або недоцільності виконання суцільної аудиторської перевірки.

Проведене вибіркоче дослідження показників формування планової собівартості та тарифу на послуги пасажирського автотранспорту у м. Кіровограді на 2009 рік дає можливість навести наступні зауваження.

По-перше, у більшості випадків відсутній єдиний підхід у розрахунках собівартості перевезень і, як наслідок, у розрахунках тарифів, що суперечить діючому законодавству, а саме Методичним рекомендаціям визначення рівня тарифів на послуги пасажирського автотранспорту загального користування від 25.06.2003 N 461 [4]. Методичні рекомендації розроблені з метою:

- забезпечення єдиного методичного підходу і порядку визначення рівня тарифів, їх прозорості і прогнозованості;
- створення рівних економічних умов для діяльності на ринку пасажирських транспортних послуг суб'єктів господарювання всіх форм власності;
- захисту прав споживачів пасажирських послуг – пасажирів та перевізників, які надають послуги з перевезень пасажирів на автобусних маршрутах загального користування.

По-друге, стаття витрат „заробітна плата”, що розраховується в копійках на 1км відстані перевезень, по різних перевізникам є суттєво відмінною. При цьому коливання складають від 35,33коп/км (12,5% в собівартості) (Перевізник 2) до 234,08коп/км (28% в собівартості) (Перевізник 4), тобто майже у сім разів (табл.1). Проте згідно Методичних рекомендацій №461 встановлено, що в Угоді по галузі автомобільного транспорту, укладеної між Міністерством транспорту України і профспілками працівників автомобільного транспорту України, наведені тарифні ставки і оклади робітників автомобільного транспорту на конкретний рік. Дія Угоди поширюється на працівників автомобільного транспорту [5], що працюють на умовах найму на підприємствах незалежно від форм власності та підпорядкування. Така ситуація, на нашу думку, значно завищує собівартість перевезень (приблизно на 18%). Виплати працівникам понад встановлені Угодами мають фінансуватися за рахунок прибутку підприємств-перевізників, як і відрахування до фондів соціального призначення.

Крім того, зарплата інших працівників визначена перевізниками на рівні 10% від оплати праці водіїв, як у прикладі Методичних рекомендацій. Але тож лише приклад, а згідно нормативних вимог заробітна плата інших категорій включається до статті "загальновиробничі витрати" та розраховується в процентному відношенні, яке фактично склалось у суб'єкта господарювання до зарплати водіїв.

По-третє, у ході перерахунку витрат за статтею „ремонт та технічне обслуговування” було встановлено, що деякі підприємства завищують кількість техобслуговувань. Наприклад, Перевізник 2 відносить на собівартість 1км 75,87коп., замість 35,10коп., що завищує собівартість на 0,6%. Аналогічні, але менш значні відхилення за вказаною статтею відбулися і по підприємствам Перевізник 4 та Перевізник 7. Також слід відмітити, що розрахунки ремонтних витрат можуть бути підтверджені повною мірою лише за умови підтвердження первинними документами фактичного річного пробігу в тис.км. за попередні звітні періоди за кожним авто.

По-четверте, норми амортизації, що використані підприємствами-перевізниками становлять 15%; 20%; 25% та 40% при прямолінійному методі нарахування, тобто відповідно термін експлуатації 6,6; 5; 4 та 2,5 років. Згідно Методичних рекомендацій №461, якщо суб'єкт господарювання визначив термін експлуатації нових автобусів 8 років, тоді річна норма амортизації при застосуванні прямолінійного методу складатиме 12% від первісної вартості. Крім того, в фактичних витратах суб'єктів господарювання з урахуванням стану зношеності рухомого складу частка цієї статті має складати 10-12%, а не в тричі більше. Коригування вказаних недоліків у нарахуванні амортизації дозволяє зменшити собівартість на 1,4%.

По-п'яте, у Методичних рекомендаціях №461 наводиться приклад розрахунку тарифу в якому загальновиробничі витрати складають 160% від заробітної плати водіїв. Більшість підприємств-перевізників м. Кіровограда, крім Перевізника 3 та Перевізника 6, сприйняли даний приклад як належне, застосувавши 160%, не врахувавши, що обсяг загальновиробничих витрати визначається на базі їх питомої ваги у витратах на перевезення по відношенню до фонду оплати праці водіїв. Співвідношення приймається таким, яке склалось у попередньому періоді. Тобто слід проаналізувати фактичні загальновиробничі витрати у фактичній собівартості 2007 року і на підставі їх частки визначити норматив 2008 року. Якщо прийняти рівень загальновиробничих витрат Перевізника 6 у розмірі 77% від заробітної плати водіїв, то собівартість перевезень зменшується в середньому на 15%.

Отже, загальне необґрунтоване завищення собівартості за наведеними зауваженнями складає 35% ($18\%+0,6\%+1,4\%+15\%$), у вартісному вимірі 154,06коп/км ($440,16\text{коп/км}\cdot 35\%$), а середня собівартість після перерахунку 286,1коп/км ($440,16\text{коп/км}-154,06\text{коп/км}$). Виходячи із цього тариф на одного пасажера замість 177коп., складає всього 115,05коп. (табл.2).

Таблиця 2 – Узагальнені результати перерахунку тарифу на перевезення пасажирів (середні дані на одну машину)

Показники	Дані перевізників	Дані аудиторів
середня собівартість, коп./км	440,16	286,10
транспортна робота, пкм/км	23,05	23,05
середня відстань поїздки, км	8,06	8,06
рентабельність, 15%	1,15	1,15
собівартість перевезення одного пасажера, коп.	153,91	100,04
тариф перевезення одного пасажера, коп	177,00	115,05

На правильність формування тарифу, як видно з табл.2 впливає транспортна робота та середня відстань поїздки одного пасажера, тому для достатнього обґрунтування тарифу вказані показники слід підтвердити документально. Так згідно Методичних рекомендацій №461, середня відстань поїздки 1 пасажера в містах встановлюється за даними обстеження пасажиропотоків. Зазначену інформацію має надати при обґрунтуванні тарифів кожне підприємство, що виконує розрахунок.

Таким чином, висвітлені результати виконання аналітичних процедур щодо порядку формування тарифу на перевезення пасажирів у міському сполученні, дають можливість зробити наступні висновки:

- по-перше, розроблена методика аналітичного дослідження узагальнених показників підприємств-перевізників дає змогу встановити основні етапи та процедури перевірки, а також склад аудиторських доказів на кожному етапі, що є запорукою повного виконання процедур;

- по-друге, результати проведеного дослідження, що характеризуються суттєвими відхиленнями, вказують на необхідність проведення суцільної перевірки фактичних і планових показників, що формують тариф, за кожним суб'єктом господарювання.

Подальші дослідження доцільно вести у напрямку розробки робочих документів і методики аудиторської перевірки порядку формування фактичної та планової собівартості послуг на перевезення пасажирів у міському сполученні.

Список літератури

1. Плікус І.Й., Слободяник Ю.Б. Механізм формування ціни на послуги пасажирського автотранспорту // Економіка: проблеми теорії та практики: Зб. наук. праць. – Вип. 184. – Т. 3. – Дніпропетровськ: ДНУ, 2003. – С. 588-594.
2. Гладковська О.О., Яремчук Ю.Л. Формування тарифів на перевезення пасажирів автомобільним транспортом у ринкових умовах. // Збірник наукових праць Національного університету водного господарства та природокористування: Економіка. – Вип. 4 (44). Ч. I. - Рівне. – 2008. – С.22-28.
3. Вербицкая В.И. Экономический кризис и пути усовершенствования взаимоотношений “государство - автотранспортные пассажирские предприятия”// Економіка транспортного комплексу: Збірник наукових праць. Вип.3.-Х.: - ХДАДТУ.- 2000. - С. 38-44.
4. Методичні рекомендації визначення рівня тарифів на послуги пасажирського автотранспорту загального користування від 25.06.2003р. №461 // <http://zakon.nau.ua>.
5. Угода між міністерством транспорту та зв'язку України і профспілкою працівників зв'язку України на 2006 -2009 роки // <http://www.stc.gov.ua/doccatalog/document>.

В статті приведені результати аудиторського дослідження общих сведенных показателей относительно формирования себестоимости и тарифа на перевозку пассажиров в городском соединении, которые обобщены в виде замечаний. На основе аналитического исследование разработано методику аудита тарифов и доказана необходимость проведения сплошной аудиторской проверки.

In the article the results of public accountant research of the general taken indexes are resulted in relation to forming of prime price and tariff on transportation of passengers in city connection, that are generalized as remarks. On the basis of the conducted analytical research the method of audit of tariffs is developed and the necessity of conducting of continuous public accountant verification is led to.

Одержано 18.03.09