Курсовая работа

Смоленский гуманитарный университет

Тема: «Цены и ценообразование на услуги ООО «АТП-52»»

Выполнил:

Проверил:

2010 г.

Содержание:

1. Введение………………………………………………………………4
2. Понятие цены, роль цены в предпринимательской деятельности…………………………………………………………..6
3. Технико-экономическая характеристика преприятия, классификация цен на его услуги……………………………………………………...8
4. Методы расчета и конкретные расчеты цен на продукцию и услуги предприятия…………………………………………………………...11
5. Выводы и предложения………………………………………………26
6. Список используемой литературы…………………………………………………………….30
7. **Введение.**

Цена определяет структуру и объем производства, движение материальных потоков, распределение товарной массы и, наконец, уровень жизни общества. Успех коммерческого предприятия определяют следующие составляющие: научно обоснованная ценовая стратегия; разумная ценовая тактика и правильная методика установления цен. Цена и ценовая политика для предприятия – второй после товара существенный элемент маркетинговой деятельности. Именно поэтому разработке ценовой стратегии и цен должно уделяться самое пристальное внимание со стороны руководства любого предприятия, желающего наиболее эффективно и долговременно развивать свою деятельность на рынке, так как любой ложный или недостаточно продуманный шаг немедленно отражается на динамике продаж и рентабельности. Принятие решения в области цен сопряжено с необходимостью учитывать многочисленные факторы.

Вопросы ценообразования достаточно глубоко разработаны в отечественной литературе по экономике организации, маркетингу, предпринимательству, например: «Экономика предприятия» под ред. проф. В.Я.Горфинкеля, проф. В.А.Швандара, «Экономика предприятия (фирмы)» под ред. проф. О.И. Волкова и доцента О.В. Девяткина, «Ценообразование» под редакцией проф. И.К. Салимжанова и др.

В качестве объекта для исследования процессов формирования цены на продукт предприятия я выбрал фирму, группа компаний «Транс Авто», конкретно - ООО «АТП-52». Целью данной работы является подробное рассмотрение процессов ценообразования на российских предприятиях. Среди задач можно выделить следующие: изучить научную литературу по вопросам ценообразования, рассмотреть основные модели ценообразования, применяемые в российской экономической практике, проанализировать процесс затратного ценообразования на примере конкретного предприятия, выявить связь между ценообразованием и эффективностью деятельности данного предприятия.

1. **Понятие цены, роль цены в предпринимательской деятельности.**

Цена и ценообразование являются центральными элементами рыночной экономики. Цены обслуживают весь оборот по приобретению и реализации товаров.

Цена является конечным показателем, характеризующим товар, она в равной степени учитывает интересы всех участников процесса товарообмена - производителей и потребителей.

Ценообразование представляет собой процесс формирования цен на товары и услуги. Традиционно выделяются две противоположные модели ценообразования: рыночное ценообразование и централизованное (государственное)ценообразование.  
  
 В условиях командного ценообразования установление цены является прерогативной сферы производства. Цены устанавливаются исходя из затрат на производство товара или услуги. Часто это делается даже до начала процесса производства, на плановой основе с непосредственным участием государственных органов. В результате рынок не играет существенной роли в ценообразовании. Он просто фиксирует спрос на уровне заранее заданного размера цен, не влияя на их дальнейшее изменение.  
  
 Процесс формирования цен в условиях рыночного ценообразования происходит в сфере реализации продукции. Именно здесь сталкиваются спрос на продукцию или услугу, предложение, полезность предлагаемого товара, целесообразность его приобретения, качество и конкурентоспособность. Произведенный в сфере производства товар или цена на него проходят непосредственную проверку рынка, где формируется окончательная цена товара или услуги.  
  
 Принципиальное отличие рыночного ценообразования заключается в том, что цены устанавливаются здесь в соответствии со спросом и предложением самим собственником или производителем товара. Государственные органы могут регулировать цены только на ограниченный круг товаров. Прерогативой государства становится установление «правил игры», общих и подходов к ценообразованию. Перечень товаров, реализуемых по государственным ценам, определяется законодательством. Государственное регулирование цен допускается на продукцию предприятий-монополистов, на товаров и услуги, определяющие масштаб цен в экономике и социальную защищенность отдельных групп населения.

Цены играют важную роль не только в экономике в целом, но и в предпринимательской деятельности отдельных предприятий, т.к. от их уровня зависят конечные результаты их деятельности, в том числе прибыль и рентабельность. Цены выступают основным фактором в решении таких вопросов, как определение рынков сбыта продукции, целесообразности производства товаров или услуги, расчета издержек производства, определения объемов инвестиций.

1. **Технико-экономическая характеристика преприятия, классификация цен на его услуги.**

Предприятие ООО «АТП-52» входит в состав холдинга «K.A.G.», владеющего группой предприятий «Транс Авто», который осуществляет комплексные поставки землеройной, строительной, дорожно-строительной, коммунальной, автомобильной, прицепной, карьерной, тракторной, автокрановой и прочей специальной техники крупнейших мировых производителей, а также производителей России, Республики Беларусь, Украины. Также осуществляется гарантийное и постгарантийное обслуживание техники, лизинг, аренда.

ООО «Автотранспортное предприятие № 52» обеспечивает транспортную поддержку деятельности фирм, входящих в Группу предприятий «Транс Авто». ООО «АТП № 52» решает все вопросы, связанные с перевозками сотрудников, грузов и материалов, производит доставку техники заказчикам, междугородные и международные перевозки. Автомобильный парк «АТП №52» насчитывает 50 единиц подвижного состава (таблица 1).

*Табл. 1*

Структура автопарка ООО "АТП-52"

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование | Количество, шт. | Удельный вес в доходе |
| Автокран КС-35628 | 3 | 30% |
| Автопоезд МАЗ (машина+прицеп) | 8 | 20% |
| Бортовой МАЗ | 2 | 5% |
| Газель | 10 | 10% |
| Легковой автомобиль | 21 | 22% |
| Микроавтобус | 2 | 3% |
| Самосвал | 2 | 5% |
| Трактор | 2 | 5% |
| **ИТОГО** | **50** | **100%** |

Специалисты «АТП № 52» осуществляют перегон автомобильной техники любых видов из городов Российской Федерации и ближнего зарубежья. Одним из самых крупных сторонних клиентов «АТП № 52» является Государственный Русский музей. По договору «АТП № 52» обеспечивает автотранспортные перевозки музея, обслуживает официальные делегации и иностранных гостей. Другими клиентами ООО «АТП- 52» являются предприятия ООО «ВАД», «Дорожник-92» и др.

В холдинговой компании всегда остро стоит вопрос о рентабельности его подразделений. Возможна ситуация, когда содержание предприятия в холдинге оказывается экономически невыгодным из-за низкой эффективности его деятельности, высоких цен на услуги по сравнению с предложениями сторонних организаций. Поэтому, для определения рентабельности предприятия холдинга вопросы ценообразования разработаны достаточно глубоко и полно. Идет сравнение рыночных показателей с предложением, возникающим внутри холдинга, анализ, оптимизация расходов.

Цена – денежное выражение стоимости товара. Она выполняет различные функции: учетную, стимулирующую и распределительную. В учетной функции цены отражаются общественно необходимые затраты труда на производство и реализацию продукции, оцениваются затраты результаты производства. Стимулирующая функция используется для развития ресурсосбережения, повышения эффективности производства, улучшения качества продукции, внедрения новых технологий и т. д. Распределительная функция предусматривает учет в цене акциза на отдельные группы и виды товаров, налога на добавленную стоимость и других форм централизованного чистого дохода, поступающего в бюджет государства, региона и т. д.

Цены могут быть классифицированы по разным экономическим признакам.

а) Классификация цен по степени регулируемости:

- Свободные;

- Регулируемы;

- Фиксированые;

б) Классификация цен по характеру обслуживаемого оборота:

- Оптовые цены на продукцию промышлености;

- Цены на строительную продукцию;

- Закупочные цены;

- Тарифы грузового и пассажирского транспорта;

- Розничные цены;

- Тарифы на платные услуги, оказываемы населению.

- Цены, обслуживающие внешнеторговый оборот.

в) другие классификации цен:

- Аукционна цена;

- Биржевая цена;

- Договорная( контрактная) цена;

- Единицы (пояснительные) цены;

- Региональные (местные) цены;

В зависимости от иных классификационных признаков могут выделяться конкуретные, олигополистические и монопольные цены, цены спроса и цены предложения, справочные, номинальные и т.д.

В нашем случае применяються цены: Розничные, так как идет сбыт населению, свободные, так как не регулируються государством, и цены проникновения на рынок – цены устанавливаються в зависимости от значения цен конкурента.

**4) Методы расчета и конкретные расчеты цен на продукцию и услуги предприятия.**

Рассмотрим процесс ценообразования на примере расчета стоимости нормочаса автокрана КС-35628 на базе автомобиля МАЗ-5334. Основным заказчиком на работы крана является предприятие ООО «Северная Высота», входящее в состав холдинга, которое осуществляет доставку, монтаж и эксплуатацию башенных кранов на строительных площадках Санкт-Петербурга.

Для руководства ООО «АТП - 52» важно, чтобы эта стоимость была не выше средне городских предложений, т.к. по правилам деятельности внутри холдинга, установленным его президентом, предприятия группы не должны прибегать к услугам сторонних организаций, если предложение внутри группы будет не хуже.

Стоимость одного часа работы крана грузоподъемностью 30-36 тонн на базе МАЗ-5334 складывается из нескольких позиций:

* переменные (прямые) расходы,
* накладные (косвенные) постоянные расходы,
* накладные (общехозяйственные) расходы,
* прибыль.

Переменные (прямые) расходы представляют собой затраты, возникающие при текущей эксплуатации крана и которые зависят от объема работы. Сюда входит заработная плата водителя, расходы на топливо, ремонт, запчасти, ГСМ. Накладные (косвенные) постоянные расходы также непосредственно связаны с содержанием автокрана, но не зависят от выработки часов. Это амортизация, страхование, сертификация персонала, ТО, транспортный налог. Накладные (общехозяйственные) расходы представляют собой постоянные затраты на функционирование предприятия, не зависящие от количества и объема работы техники. Это офисные расходы, арендная плата, заработная плата АУП и слесарей и др. Норма рентабельности, установленная в рамках холдинга составляет 10%.

### 

### 4.1. Переменные (прямые) расходы

1) Заработная плата водителю

Для установления приемлемой заработной платы водителю автокрана был проведен мониторинг и анализ нескольких предприятий Санкт- Петербурга с целью выявления среднего размера заработной платы. Были проанализированы такие предприятия, как: Управление Механизации-6, УМ-67, УМ-262. Данные предприятие являются профильными и занимаются предоставлением в аренду строительной техники, прежде всего кранов. В результате опроса был выявлен средний размер месячной оплаты труда без дополнительных выплат водителя-оператора автокрана грузоподъемностью 30-36 тонн, который составил **25792** рубля. Это значение и было принято в качестве заработной платы водителю автокрана в АТП-52.

2) Затраты на топливо

Основным видом топлива, используемого для подобной техники, является дизельное топливо. Руководящим документом № Р3112194-0366-03 МинТранса РФ установлено следующее значение расхода топлива для автокрана КС-35628 на базе автомобиля МАЗ-5334: базовая норма - 33,0 л\100км, а при работе крановой установки - 6,0 л\час.

Специальные и специализированные автомобили с установленным на них оборудованием подразделяются на две группы:

- автомобили, выполняющие работы в период стоянки (пожарные, автокраны, автоцистерны, компрессорные, бурильные установки и т.п.);

- автомобили, выполняющие ремонтные, строительные и другие работы в процессе передвижения (автовышки, кабелеукладчики, бетоносмесители и т.п.).

Нормативный расход топлива для спецавтомобилей, выполняющих основную работу в период стоянки, определяется следующим образом:

Qн = (0,01 \* Hsc \* S + Нт \* Т) x (1 + 0,01 \* D), литры

где:

Hsc - индивидуальная норма расхода топлива на пробег спецавтомобиля, л/100 км;

S - пробег спецавтомобиля к месту работы и обратно, км;

Нт - норма расхода топлива на работу специального оборудования, л/час или литры на выполняемую операцию (заполнение цистерны и т.п.);

Т - время работы оборудования, час. или количество выполненных операций;

D - суммарная относительная надбавка или снижение к норме, в процентах (при работе оборудования применяются только надбавки на работу в зимнее время и в горных местностях). В нашем случае расчет производится для ноября месяца, когда действует надбавка в размере 10%. Эмпирическим путем вычислено, что средний пробег автокрана в смену составляет примерно 100км.

В нашем случае расход топлива составляет:

Qн=(0,01 \* 33,0 \* 100 + 6,0 \* 6) \* (1 + 0,01 \* 10%) = 75,9 литров в смену.

В случае работы крана в течение 22 дней в месяц расход топлива составит 1823,8 литра. АТП-52 пользуется услугами ПТК, которая предоставляет дизельное топливо по цене 15,6 руб. за литр (диз. топливо летнее). В итоге, затраты на топливо в месяц составляют:

1823,8\*15,6 = **28451,28 рублей.**

3) Затраты на техническое обслуживание, ремонт, ГСМ

В данном случае в расчет принимается только стоимость запчастей и материалов, необходимых для проведения ремонта. Трудозатраты здесь не учитываются, т.к. проходят отдельной позицией «Заработная плата АУП и слесарей».

В регулярном обслуживании и ремонте нуждается как шасси, так и крановая установка. Нормы пробега для шасси МАЗ-5334: до ТО1- 5000км, до ТО2- 10000км.

В рамках ТО-1 проводится регулировка и проверка основных узлов и агрегатов. При необходимости производится замена мелких запчастей, на которые уходит около 2000 руб., что известно из опыта. Таким образом, большая часть стоимости ТО1 складывается из оплаты труда слесарей, которая учтена отдельной статьей.

ТО-2 предполагает замену масла двигателя, мостов, агрегатов, замену ремней, а также мелких запчастей, как то: лампочки, реле и т.д. Затраты на ТО-2 представлены в таблице 2:

*Табл. 2*

Затраты на тех. обслуживание-2

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Наименование материала | Количество | Цена, руб. | Стоимость, руб. |
| Масло моторное | 35 л | 120 | 4200 |
| Масло мостов и агрегатов | 10 л | 120 | 1200 |
| Ремень генератора | 2 | 300 | 600 |
| Ремень компрессора | 2 | 300 | 600 |
| Прочие запчасти | - | - | 2000 |
|  |  | **ИТОГО** | **8600** |

Всего ТО-1 и ТО-2 потребуют затрат в размере 8600+2000 = 10600 руб. Как известно, средний пробег за смену составляет 100км, следовательно, в месяц – 2200км. Значит, комплекс ТО-1+ТО-2 будет производиться раз в 4,5 месяца. Таким образом, месячные отчисления на ремонт, запчасти и ГСМ для шасси составят: 10600/4,5 = **2355руб.**

Для крановой установки существуют специальные нормы технического обслуживания, затраты на которое представлены в таблице 3.

*Табл. 3*

Затраты на тех. обслуживание крана

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование работы | Необходимые материалы | Количество | Цена, руб. | Стоимость, руб. |
| ТО-1- каждые 250ч | смазка | 2кг | 90 | 180 |
| ТО-2 - каждые 500ч | смазка | 2кг | 90 | 180 |
| ТО-3 - каждые 1000ч | масло гидросистемы | 200л | 110 | 22000 |
|  | рукав высокого давления | 10 | 815 | 8150 |
| ТО-4 - каждые 3000ч | трос | 1 | 100000 | 100000 |

То есть за цикл в 3000 часов затраты на ремонт и обслуживание крановой установки составят:

180\*12+180\*6+(22000+8150)\*3+100000 = 193690 руб.

Учитывая среднемесячную норму часов, равную 132 часа, получаем, что цикл проходит за 22,7 месяца, значит, среднемесячные отчисления на ремонт и обслуживание крановой установки составляют: 193690/22,7 = **8532руб.**

Кроме плановых ТО существуют расходы на текущий ремонт (запчасти). Данные статьи расходов рассчитываются на основе наработанной практики и для техники этого вида составляют около 10% от первоначальной стоимости в первые три года эксплуатации. Первоначальная стоимость автокрана КС-35628 на базе автомобиля МАЗ-5334 составляет 3500000 руб., отсюда:

3500000\*0,1/36 = 9722 руб. в месяц.

Итого, затраты на ремонт, запчасти и ГСМ составят: 2355+8532**+**9722 = **20609 руб.**

### 

### 4.2. Накладные (косвенные) постоянные расходы

1. Амортизация

В нашем случае амортизация представляет собой не постепенное списание стоимости основных фондов, а ежемесячные выплаты по договору лизинга, объектом которого является автокран.

ООО «АТП-52» приобрело автокран стоимостью 3500000 руб. в лизинг с авансовым платежом в 20% от стоимости крана сроком на 36 месяцев, выплаты производятся аннуитетными платежами. График выплат представлен в таблице 1 в приложениях.

При этом средства для выплаты авансового платежа в размере 735000 рублей фирма взяла в кредит у руководства холдинга на 3 года под 11% годовых. Значит, ежемесячные выплаты по кредиту составляют: 735000\*0,11/12+735000/36 = 27154,16 руб.

Суммарные амортизационные отчисления в месяц составляют:

105447,51+27154,16 = **132601,67 руб**.

2) Страхование

Автокраны являются высоко рисковыми объектами страхования, т.к. их часто угоняют. Ставка КАСКО варьируется в диапазоне 4-6% от первоначальной стоимости техники в зависимости от оснащенности машины противоугонными системами, системой спутниковой навигации и другими устройствами, позволяющими снизить вероятность угона. В нашем случае страховая компания установила тариф КАСКО на уровне 4,8%. Получаем ежемесячный расход на страхование равный 3500000\*0,048/12 = **14000 руб**.

1. Сертификация персонала

Необходимым условием получения фирмой разрешения на эксплуатацию специальной техники является наличие разрешения ГосГорТехНадзора на проведение работ. Для получения такого разрешения необходимо выполнение нескольких условий:

* + сертификация самой техники, прохождение регулярных технических осмотров;
  + наличие разрешения на управление автокраном у крановщика;
  + наличие у руководителя работ удостоверения, дающего право на руководство работой автокрана;
  + наличие сертификатов у обслуживающего персонала, занимающегося проверкой и наладкой техники.

Затраты на прохождение технического осмотра будут описаны далее. Выполнение остальных трёх условий предполагает обучение персонала, ежегодную сдачу экзаменов, аттестацию. То есть для эксплуатации 1 автокрана предприятию необходимо оплатить обучение и аттестацию 1 крановщика, 1 руководителя работ и, кроме того, для обслуживания трёх имеющихся кранов обучаются 2 слесаря. Соответствующие расходы составляют примерно 24000 руб. в год или **2000 руб**. в месяц в расчете на 1 кран.

1. Годовой технический осмотр

Прохождение ежегодного техосмотра является первостепенным условием для законной эксплуатации автокрана. Причем шасси и крановая установка проходят проверку отдельно. Частота прохождения ТО зависит от возраста автомобиля: новая техника – 1 раз в три года, техника старше 3 лет – раз в год. ТО крана состоит в ежегодных испытаниях на максимальный вес, которые проводятся на одной из сертифицированных технических станций РосТехНадзора. Стоимости данных операций приведены в таблице 4:

*Табл. 4*

Расходы на ТО

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование операции | Платеж | Сумма, руб. |
| ТО шасси МАЗ-5334 | Услуги тех. станции | 2000 |
| Платеж в ГИБДД | 350 |
| ТО крановой установки | Услуги тех. станции | 10000 |

В таком случае ежемесячные расходы на прохождение тех. Осмотра составляют: (2000+350)/36+10000/12 = **374 руб.**

1. Транспортный налог

В соответствии с главой 28 «Транспортный налог» НК РФ налогоплательщиками транспортного налога признаются лица, на которых в соответствии с законодательством РФ зарегистрированы транспортные средства, признаваемые объектом налогообложения.

Налоговые ставки на территории Санкт-Петербурга установлены статьей 2 Закона Санкт-Петербурга «О транспортном налоге» в редакции Закона Санкт-Петербурга от 28.11.2005 №  600-85. Транспортный налог на автокран вычисляется по ставкам для грузовых автомобилей, соответственно мощности двигателя. Мощность двигателя МАЗ-5334 составляет 240 лошадиных сил, ставка при такой мощности равна 55 руб./л.с. Получаем:

240\*55/12 = **1100 руб./месяц.**

### 

### 4.3. Накладные (общехозяйственные) постоянные расходы

1. Аренда помещений, земельного участка, коммунальные платежи

Как уже говорилось ранее, для холдинга большое значение имеет определение рентабельности его подразделений. Однако показатели деятельности могут быть искажены в результате того, что фирма не учитывает в своих расходах какую-либо плату за землю, т.к. реально ей не приходится ее арендовать или покупать, поскольку земля уже куплена холдингом. В целях избежания таких искажений, руководством холдинга была введена система самоокупаемости его подразделений, в рамках которой между основным фондовладельцем холдинга и его подразделением заключается договор аренды земли и помещений по средним рыночным ставкам. Эти ставки увеличены в соответствии с потреблением АТП электроэнергии и воды. В результате, подразделение холдинга оказывается практически в равных условиях со сторонними конкурентами. Структура земельных владений ООО «АТП-52» и арендная плата представлены в таблице 5:

*Табл. 5*

Арендная плата

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Наименование статьи | Площадь, м2 | Ставка, руб./м2 | Сумма, руб. |
| Аренда офиса | 70 | 80 | 5600 |
| Стоянка | 1000 | 60 | 60000 |
| Ремонтная зона | 100 | 80 | 8000 |
| **ИТОГО** | **1170** |  | **73600** |

Таким образом, ежемесячная арендная плата составляет 61900 руб. Чтобы определить, какую часть этой суммы следует списать в расходах по содержанию автокрана, в ООО «АТП-52» применяют коэффициент, основанный на удельном весе этого крана в доходе предприятия. В нашем случае этот коэффициент равен 0,1 (см. таблица1):

73600\*0,1 = **7360 руб./мес.**

1. Прочие расходы АТП

Под прочими расходами АТП понимаются такие статьи, которые заранее спланировать практически невозможно. Это могут быть расходы, связанные с оценкой ущерба при ДТП, оценкой остаточной стоимости машины при списании, командировки сотрудников. Также сюда входят затраты на получение и продление лицензии на пассажирские перевозки. Расчетов по данной статье не производится, и ее размер берется из прошлого опыта и составляет примерно 3000 руб. в месяц, значит на автокран, с учетом его удельного веса в доходе приходится **300 руб**. в месяц.

1. Заработная плата АУП и слесарей

Заработная плата руководства предприятия и слесарей ремзоны учитывается отдельной статьей, так как ее размер не зависит напрямую от количества техники и объема выполняемых работ. Структура персонала предприятия ООО «АТП-52» и расчет месячного фонда заработной платы представлены в таблице 6:

*Табл. 6*

Структура персонала предприятия

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Должность | Количество сотрудников, чел. | Месячный оклад, руб. |
| Директор | 1 | 62560 |
| Зам. директора | 1 | 29880 |
| диспетчер | 1 | 24620 |
| бухгалтер | 1 | 31200 |
| экономист | 1 | 30540 |
| механик | 1 | 28900 |
| второй механик | 1 | 23800 |
| слесарь | 4 | 21450 |
| **ИТОГО** | **10** | **317300** |

Полученная сумма распределяется аналогично с другими постоянными расходами, т.е. в соответствии с удельным весом дохода от машины в валовом доходе фирмы. Получаем: 317300\*0,1 = **31730 руб.**

1. Единый налог:

До 2003 года ООО «АТП-52» платило налоги по классической системе, т.е. выплачивало НДС, ЕСН, налог на имущество, что было одной из причин его убыточности. Задолженность внутри холдинга составляла 12 000 000 руб. В числе антикризисных мер было принято решение о переводе предприятия на упрощенную схему налогообложения, что позволило достичь безубыточности и начать погашение долга перед холдингом. Упрощенная система налогообложения индивидуальными предпринимателями применяется наряду с общей системой налогообложения. Переход к упрощенной системе налогообложения или возврат к общему режиму налогообложения осуществляется индивидуальными предпринимателями добровольно в порядке, предусмотренном Налоговым Кодексом (Глава 26.2).

Применение упрощенной системы налогообложения индивидуальными предпринимателями предусматривает замену уплаты следующих налогов уплатой единого налога:

* налога на доходы физических лиц (в отношении доходов, полученных от осуществления предпринимательской деятельности),
* налога на добавленную стоимость,
* налога на имущество (в отношении имущества, используемого для осуществления предпринимательской деятельности);
* единого социального налога с доходов, полученных от предпринимательской деятельности, а также выплат и иных вознаграждений, начисляемых ими в пользу физических лиц.

Предприниматель может самостоятельно выбрать налоговую ставку единого налога исходя из налогооблагаемой базы. С доходов устанавливается налоговая ставка 6 процентов, с доходов, уменьшенных на величину расходов, - 15 процентов.

Руководство ООО «АТП-52» выбрало ставку единого налога в размере 15% от суммы доходов, уменьшенных на величину расходов. Годовой доход составляет 15 000 000 руб., расход – 9 600 000 руб. Отсюда вычислим ежемесячные отчисления по единому налогу в расчете на один автокран:

(15000000-9600000)/12\*0,15\*0,1 = **6750 руб.**

1. Питание

В составе холдинга существует столовая для работников подразделений, обеспечивающая их недорогим питанием. Каждый месяц составляется список работников, которые питались в столовой. Была проведена калькуляция средней нормы питания сотрудника, и в соответствии с этими расчетами АТП производит доплаты этим сотрудникам, суммарный размер которых обычно составляет 6300 рублей. 10% от этой суммы приходится на постоянные расходы, входящие в себестоимость работы автокрана: 6300\*0,1 = **630 руб. в месяц**.

1. Офисные расходы

Работа любого предприятия сопряжена с офисными расходами, т.к. делопроизводство требует расхода бумаги, канцелярских принадлежностей, чернил для оргтехники и т.д. Каждый день выписывается около 70 путевых листов, товаротранспортных накладных, ведомости выдачи талонов на топливо, ведутся журналы проверки транспортных средств, предрейсовых мед. осмотров водителей и др. Как и другие сложно структурируемые статьи расходов, которые сложно проследить детально, размер офисных расходов определяется, исходя из прошлого опыта, и в ООО «АТП-52» фиксирован в размере **250 рублей** в месяц в расчете на один автокран.

1. Банковское обслуживание

# Расчеты с поставщиками и клиентами ООО «АТП-52» производит с помощью услуг банка, который берет некоторый процент за каждый перевод. Кроме того, проводятся операции микро кредитования, которые представляют собой списание долгов предприятия под залог надежного краткосрочного дебета. Такие расходы планируются в размере 14000 руб. в месяц. На долю автокрана приходится: 14000\*0,1 = **1400 руб.**

### 

### 4.4. Итог по себестоимости

В результате проведенных расчетов мы можем определить суммарную себестоимость эксплуатации крана за месяц при условии заработной платы водителю 25792 рубля, пробеге 100 км в день и 6 часов работы крановой установки. При этих допущениях получаем следующие результаты:

*Табл. 7*

Себестоимость

|  |  |
| --- | --- |
| **Переменные(прямые расходы):** | **74852,28** |
| Заработная плата водителя | 25792 |
| Затраты на топливо | 28451,28 |
| Затраты на ремонт, запчасти и ГСМ | 20609 |
| **Накладные(косвенные) постоянные:** | **150075,7** |
| Амортизация | 132601,7 |
| Страхование | 14000 |
| Сертификация ремонта автомобилей | 2000 |
| Годовой технический осмотр | 374 |
| Транспортный налог | 1100 |
| **Накладные (общехозяйственные) расходы** | **48400** |
| Аренда помещений, земельного участка | 7360 |
| Прочие расходы АТП | 300 |
| Заработная плата АУП и слесарей | 31730 |
| ЕСН с зарплаты | 6750 |
| Питание | 630 |
| Офисные расходы | 230 |
| Банковское обслуживание | 1400 |
| **ИТОГО** | 273328 |

### 

### 4.5. Рентабельность

### Руководством холдинга установлена норма рентабельности для его предприятий в размере 10% для внутренних контрактов, что является достойным показателем для предприятий данной сферы. Прибыль составляет 273328\*0,1 = 27332,8 руб. в месяц.

### 4.6. Расчет тарифа

### На последнем этапе воспользуемся формулой: тариф=(себестоимость+прибыль)/месячная норма часов.

### Месячная норма часов для автокрана КС-35628 на базе автомобиля МАЗ-5334 принята на ООО «АТП-52» в размере 152 часа в месяц. В итоге получаем: (273328+27332,8)/152 = 1980 руб. за час работы автокрана. Учитывая тот факт, что в среднем по городу аренда аналогичного автокрана стоит примерно 2000 рублей в час, считаю работу ООО «АТП-52» эффективной.

1. **Выводы и предложения.**

В результате проведенного анализа и изучения научной литературы можно сделать следующие выводы:

Для отечественных компаний актуальна задача овладения грамотными методами затратного ценообразования в сочетании с жестким управлением этими затратами. И здесь отечественным экономистам вполне можно воспользоваться опытом зарубежных фирм, в практике которых затратное ценообразование применяется пока довольно широко. На первый взгляд для стран с развитыми рыночными механизмами подобная ситуация удивительна, так как с точки зрения современной экономической теории такой подход к обоснованию цен совершенно неприемлем, так как не обеспечивает учет условий формирования спроса и экономической ценности товара (цена определяется исходя из заданного объема продаж, хотя этот объем в силу законов спроса сам зависит от цены); опирается на бухгалтерские, а не экономические (полные) затраты и использует как основу определения цен средние переменные, а не предельные затраты. Но затратное ценообразование продолжает широко использоваться, и для этого есть следующие веские причины. Во-первых, затратное ценообразование опирается на реально доступные данные - всю информацию, необходимую для установления цен по такой методике, можно получить внутри самой фирмы на основе бухгалтерской отчетности и докумен­тов, регламентирующих величину наценок. Не нужны никакие исследования рынка или опросы покупателей. Поэтому реше­ния о ценах можно принимать быстро. Во-вторых, не всегда у фирмы есть специалисты и менеджеры, ко­торые владеют более совершенными методами ценообразова­ния. В-третьих, затратное ценообразование часто воспринимается менеджерами фирм как наиболее обоснованное и справедливое. Формирование цен на основе затрат уходит корнями в глубокую древность, так что это традиция; освя­щенная веками коммерции. Более того, в основе затратного ценообразования лежит вполне разумная для повседневного мышления идея о том, что «честный производитель» должен иметь возможность возместить свои затраты и получить нор­мальную прибыль в вознаграждение за его усилия.

### Ценообразование на ООО «АТП-52» на данном этапе разработано в правильном направлении, применяется затратный метод, в результате чего, установлена цена, обеспечивающая постоянный спрос на услуги фирмы при установленной рентабельности в 10%. Целесообразно организовать постоянный динамический пересчет себестоимости, проводить ежемесячный анализ затратных позиций для последующего нормативного планирования.

# **Список использованной литературы**

1. "ГРАЖДАНСКИЙ КОДЕКС РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ" от 30.11.1994 N 51-ФЗ (принят ГД ФС РФ 21.10.1994), (ред. от 26.06.2007).
2. НК РФ, часть вторая, Раздел VIII.1., глава 26.2. Упрощенная система налогообложения.
3. НК РФ, часть вторая, Раздел IX, глава 28, Транспортный налог.
4. Нормы расходов топлив и смазочных материалов на автомобильном транспорте, Руководящий документ Р3112194-0366-03 – Министерство транспорта РФ, Департамент автомобильного транспорта – Утвержден первым заместителем министра транспорта РФ А.Н.Насоновым 29 апреля 2003года.
5. «Экономика предприятия» Под ред. проф. В.Я.Горфинкеля, проф. В.А.Швандара. –М.: ЮНИТИ, 2001.
6. «Экономика предприятия (фирмы)» под ред. проф. О.И. Волкова и доцента О.В. Девяткина –М.: ИНФРА-М, 2003. – 601с.
7. Ценообразование / Под редакцией проф. И.К. Салимжанова.-М, 1996 год.
8. Экономика предприятия / Под редакцией С.Ф. Покропивного .- К.: Знания- Прес, 2001 год.
9. Данные предоставленные ООО «АТП – 52».