

## УДК 631.1

# СОБІВАРТІСТЬ ТРАНСПОРТНИХ РОБІТ ЯК ПОКАЗНИК ЕФЕКТИВНОСТІ ДІЯЛЬНОСТІ ТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА

**Яловий О.О.**

*(Харківський національний технічний університет сільського господарства імені Петра Василенка)*

В звітних документах про роботу транспортного підприємства завжди присутній показник як собівартість транспортної роботи. При виконанні аналізу роботи транспортного підприємства необхідно аналізувати собівартість автоперевезень, яка є узагальнюючим показником, що характеризує ефективність роботи автопарку. Її рівень безпосередньо залежить від повноти використання автомашин. Якщо машини багато часу за звітній період простоювали, здійснювали холості пробіги, недостатньо використовували вантажопідємність, то собівартість одного тонно-кілометра буде висока, а відповідно гірше і фінансові результати діяльності підприємства.

Собівартість 1 тонно-кілометра розраховується діленням суми витрат на зміст і експлуатацію вантажних машин, за винятком витрат по перевезенню людей і вартості відпрацьованих матеріалів (масла, автопокришок), оприбуткованих на склад, на об'єм вантажообігу.

Отже, собівартість тонно-кілометра залежить від суми витрат і від об'єму вантажообігу. Чим економніше використовуються кошти на утримання і експлуатацію автомобілів, тим нижче собівартість автоперевезень. В собівартість продукції входять і прямі витрати.

Прямі витрати — безпосередньо пов'язані з виконанням робіт, наданням послуг. До них потрапляють вартість сировини, матеріалів, оплата праці працівників, прямо задіяних у наданні послуг, відрахування на соцзаходи, амортизація основних засобів тощо. До непрямих (загальновиробничих, накладних) належать витрати на обслуговування, організацію й управління процесом надання послуг.

До виробничої собівартості продукції (робіт, послуг) входять: прямі матеріальні витрати, прямі витрати на оплату праці, інші прямі витрати, змінні загальновиробничі та постійні розподілені загальновиробничі витрати.

Взагалі перелік і склад статей калькулювання виробничої собівартості устанавлює підприємство.

Збільшення об'єму вантажообігу знижує собівартість послуг, оскільки з його зростанням зростають не всі витрати, а тільки змінна їх частина (зарплата водіїв, що працюють на відрядній формі оплати праці, вартість нафтопродуктів, знос автопокришок, амортизація автомобілів, яка нараховується від балансової вартості машин по нормах на 1000 км. пробігу, витрати на ремонт машин).

При вивченні причин перевитрат потрібно мати на увазі, що сума витрат по оплаті праці на 1 ткм залежить від трудомісткості праці (кількість людино-

годин на 1 ткм) і рівня оплати праці за 1 люд.-год., а сума зарплати з розрахунку на одну машину – ще і від річного виробітку автомобіля.

Сума витрат з розрахунку на одну машину залежить від пробігу машини, норми витрати на 100 км. пробігу і середньої вартості 1 кг нафтопродуктів, а з розрахунку на 1 ткм – ще і від коефіцієнта використання пробігу і середньої завантаженості машин.

Сума амортизації з розрахунку на одну машину залежить від балансової вартості машин, їх пробігу і норм амортизації, а з розрахунку на 1 ткм – і від річного вироблення.

Витрати на ремонт машин, управління і організацію виробництва по своєму складу є комплексними статтями. Тому в процесі аналізу необхідно вивчити склад даних витрат і з'ясувати конкретні причини перевитрати засобів по кожному елементу, що дозволить знайти резерви скорочення витрат на зміст і експлуатацію машин.

### **Список літератури:**

1. Транспортне забезпечення сільськогосподарського виробництва: навчальний посібник до курсового та дипломного проектування, частина 1 методика проектування транспортного забезпечення / [Тіщенко Л.М., Пастухов В.І., Зайцев А.С., Циганенко М.О. та ін.]. – Харків. : 2009. – 172с.

2. Харченко С.О. Напрямок в розробці агротехнологій блочно-варіантних систем для господарств різних технологічних рівнів / С.О. Харченко, О.І. Анікеєв, М.О. Циганенко, О.Д. Калюжний, Г.В. Рудницька, В.В. Качанов, О.М. Красноруцький, С.А. Чигрина, К.Г. Сировицький, Є.А. Гаєк // Вісник Харківського національного технічного університету сільського господарства імені Петра Василенка, Вип. 156, – 2015. с. 174-179.

3. Циганенко М.О. Оптимізація процесу збирання та транспортування врожаю зернових культур з використанням бункера-накопичувача // М.О. Циганенко, К.Г. Сировицький, О.А. Романащенко // Інженерія природокористування, № 2 (10), – 2018. с. 87-93.

4. В.І. Пастухов. Довідник з машиновикористання у землеробстві / За ред. В.І. Пастухова. – Харків, «Веста», 2001. – 347 с.

5. Аникеев А.И. К вопросу повышения эффективной процесса уборки урожая путем внедрения элементов агрологистики / А.И. Аникеев, М.А. Цыганенко, К.Г. Сыровицкий, А.Р. Коваль // Motrol. Commission of Motorization and Energetics in Agriculture. Vol. 18, № 7. Polish Academy of Sciences. 2016. – 49 - 54.

6. Пугачов М.І. Транспортне обслуговування сільськогосподарських підприємств / М.І.Пугачов–К.: Тов-во “Знання України”, 2001. – 164 с.

7. Котелянець В.І. Маркетинг на ринку транспортних послуг в АПК // Вісник Академії праці і соціальних відносин Федерації профспілок України. – 2010. - № 3 – С. 35-38.