

ЕКОНОМІЧНА ОЦІНКА ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТУ ПІДПРИЄМСТВ-ВИБРОБНИКІВ ЗЕРНА

**ПОМАЗ О.М., СТАРШИЙ ВИКЛАДАЧ, ЗДОБУВАЧ*,
ПОЛТАВСЬКА ДЕРЖАВНА АГРАРНА АКАДЕМІЯ**

У статті здійснено економічну оцінку функціонування транспорту підприємств-виробників зерна на прикладі СТОВ ім. Калашника Полтавського району, з'ясовано структуру собівартості 1 ткм та визначено питому вагу видів витрат у ній.

The article is devoted to the problems of economic sciences of functioning of a transport providing in a cornproduct subcomplex agroindustrial complex.

Постановка проблеми у загальному вигляді. Питання зниження виробничих витрат є особливо актуальними вони для сфери транспортного забезпечення, оскільки частка транспортних витрат сільськогосподарських підприємств залишається досить високою, а вирішенням даної проблеми часто нехтують. Визначити рівень транспортних витрат підприємств-виробників зерна має змогу економічна оцінка функціонування транспорту на даних підприємствах. Як приклад було обрано СТОВ ім. Калашника Полтавського району Полтавської області, яке є типовим підприємством-виробником зернових даного регіону.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми економічної оцінки функціонування транспорту досліджувались у працях В.А. Гобермана [1, с. 126-134], Л.Ф. Кормакова [2], В.І. Котелянця, А.І. Пилипченка [3, с. 52], В.І. Перебийніса [4], М.І. Пугачова [5] та інших.

Цілі статті. Метою даної статті є здійснення економічної оцінки функціонування транспорту на перевезеннях зерна СГ ТОВ „ім. Калашника” Полтавського району.

Виклад основного матеріалу. У табл. 1 варто здійснити загальну характеристика роботи автомобільного транспорту на перевезеннях зерна в СГ ТОВ ім. Калашника протягом 2007-2009 років.

Таблиця 1

Загальна характеристика роботи автомобільного транспорту на перевезеннях зерна в СГ ТОВ ім. Калашника Полтавського району Полтавської області

Показники	Роки			2009 р. у % до 2007 р.
	2007	2008	2009	
Кількість вантажних автомобілів, шт.	7	7	8	114,3
Годин в наряді, всього: в т. ч. в роботі	9835 6303	8649 6413	11003 6491	111,9 103,0
Коефіцієнт використання автопарку	0,64	0,74	0,59	92,2
Загальний пробіг автомобілів, тис. км	139,4	140,9	165,0	119,1
у тому числі з вантажем	51,6	58,8	82,3	159,5
Коефіцієнт використання пробігу	0,37	0,42	0,50	135,1
Середня відстань перевезень 1 т вантажу, км	10,4	10,9	11,2	107,7
Перевезено вантажів, тис. т	37,2	35,5	48,9	131,5
Вантажооборот, тис. т км:	231,6	271,0	374,7	161,8
у тому числі на 1 автомобіль	33,1	38,7	46,8	141,4
Можливий вантажооборот за умов повного використання вантажопідйомності, тис. т км	285,9	376,4	527,7	184,6
Коефіцієнт використання вантажопідйомності	0,81	0,72	0,71	85,2
Собівартість 1 ткм, грн.	1,59	1,53	1,66	104,4

Джерело: розраховано за даними підприємства

* Науковий керівник д.е.н., професор В.І. Перебийніс.

Протягом останніх трьох років на перевезенні зерна у СГ ТОВ ім. Калашника кількість вантажних автомобілів збільшилася на 1 од. (14,3 %). Відбулося незначне збільшення кількості годин в наряді (на 11,9 % у 2009 році порівняно з 2007 роком) та у роботі (на 3 %). Як негативне явище слід відзначити зменшення коефіцієнта використання автопарку з 0,64 до 0,59, що свідчить про зниження рівня використання вантажних автомобілів на перевезеннях зерна протягом року. У 2009 році порівняно із 2007 роком збільшився загальний пробіг автомобілів на перевезеннях зерна (на 19,1 %), а також пробіг із вантажем (на 59,5 %). Але, не зважаючи на це, доля непродуктивного пробігу є занадто високою, що ілюструє коефіцієнт використання пробігу, який у 2007 році складав лише 0,37 (тобто лише 37 % перевезень були продуктивними), у 2008 році зріс до 0,42 і у 2009 році склав 0,50. Це свідчить про зменшення частки порожніх пробігів у загальному їх обсязі на перевезеннях зерна у СГ ТОВ ім. Калашника. Проте коефіцієнт використання вантажопідйомності мав негативну динаміку і знизився у 2009 році, порівняно із 2007 роком, на 14,8 %.

Як відомо, собівартість перевезень відображає сукупні витрати у вартісній формі і формується за рахунок таких їх видів, як оплата праці персоналу, витрат на пально-мастильні матеріали, витрат на ремонт, амортизації та деяких інших. За цією схемою варто визначити структуру собівартості 1 ткм при виконанні транспортних робіт на перевезеннях зерна вантажними автомобілями в СГ ТОВ „ім. Калашника” Полтавського району. Вихідними даними для визначення витрат на оплату праці водіїв по даному підприємству служить табл. 2.

Таблиця 2

Оплата праці водіїв (за 1 т перевезеного вантажу) на перевезенні зерна в СГ ТОВ „ім. Калашника” в 2009 р., грн.

Відстань перевезення	Марка автомобіля		
	ГАЗ-САЗ-3507	ЗІЛ-ММЗ-554	Камаз-5511
1-3 км	0,83	0,80	0,71
4-5 км	0,96	0,93	0,82
6-7 км	1,31	1,27	1,12
8-10 км	1,40	1,36	1,19
10-15 км	1,56	1,47	1,29
Понад 15 км	1,88	1,70	1,50

Джерело: дані підприємства

На перевезеннях зерна в СГ ТОВ „ім. Калашника” використовують лише вантажні автомобілі таких марок, як ГАЗ-САЗ-3507, ЗІЛ-ММЗ-554 та Камаз-5511. Відповідно до даних табл. 1, найвищою є розцінка за 1 т перевезеного вантажу автомобілями ГАЗ-САЗ-3507, найнижчою – Камаз-5511. Це в першу чергу пов'язано із різною вантажопідйомністю даних транспортних засобів.

Таблиця 3

Ефективність використання пального на транспортуванні зерна в СГ ТОВ „ім. Калашника” в 2009 р., грн.

Показники	Марка автомобіля		
	ГАЗ-САЗ-3507	ЗІЛ-ММЗ-554	Камаз-5511
Витрати пального, л: всього	21434	36381	9620
на 100 км пробігу	35,4	46,6	35,0
на 100 ткм	24,8	15,7	17,0
Відношення фактичних витрат пального до планових	1,00	1,00	1,00
Економія + (пере-витрати -) пального, л	-32,0	-108,0	-15,0
Вартість 1 л. пального, грн.	7,5	7,5	8,0

Джерело: дані підприємства.

Як показують дані табл. 3, пальне на перевезеннях зерна в СГ ТОВ „ім. Калашника” протягом аналізованого періоду та в залежності від марки автомобіля витрачалося нерівномірно. Встановлено, що найбільше витратили пального в розрахунку на 100 км пробігу автомобілі ЗІЛ-ММЗ-554 (46,6 л). В той же час найбільше витратили пального в розрахунку на 100 ткм автомобілі ГАЗ-САЗ-3507 (24,8 л).

Результати аналізу структури собівартості 1 ткм при перевезеннях зерна вантажними автомобілями в СГ ТОВ ім. Калашника (табл. 4) показують, що собівартість 1 ткм протягом аналізованого періоду зросла на 4,4 % і склала у 2009 році 1,66 грн.

Таблиця 4

Структура собівартості 1 ткм при виконанні транспортних робіт на перевезеннях зерна вантажними автомобілями в СГ ТОВ ім. Калашника, грн.

Статті витрат	Роки			2009 р. у % до 2007 р.
	2007	2008	2009	
Оплата праці	0,17	0,14	0,18	105,9
Пально-мастильні матеріали	1,11	1,15	1,23	110,8
Витрати на ремонт	0,19	0,14	0,15	78,9
Амортизація	0,09	0,08	0,08	88,9
Інші витрати	0,03	0,02	0,02	66,7
Всього витрат	1,59	1,53	1,66	104,4

Джерело: розраховано за даними підприємства

Найбільшу питому вагу у структурі витрат займають витрати на придбання пального (табл. 5). Так, зокрема, у 2007 році вони становили 69,8 % загального обсягу витрат на здійснення транспортного процесу, у 2008 році – 75,2 %, у 2009 році, відповідно, 74,1 %.

Таблиця 5

Питома вага витрат в структурі собівартості транспортних робіт на перевезеннях зерна вантажними автомобілями в СГ ТОВ ім. Калашника Полтавського району, %

Статті витрат	Роки		
	2007	2008	2009
Оплата праці з нарахуваннями	10,7	9,2	10,8
Пально-мастильні матеріали	69,8	75,2	74,1
Витрати на ремонт	11,9	9,2	9,0
Амортизація	5,7	5,2	4,8
Інші витрати	1,9	1,2	1,3
Всього витрат	100,0	100,0	100,0

Джерело: розраховано за даними підприємства

Таким чином, необхідно відзначити, що питома вага витрат на пально-мастильні матеріали в структурі собівартості транспортних робіт має тенденцію до зростання. Це пов'язано із процесами перманентного подорожчання пального та енергоносіїв. Доцільно також розглянути склад та структуру собівартості 1 ткм на транспортуванні зерна автомобілями різних марок в СГ ТОВ ім. Калашника Полтавського району. Це дає змогу проаналізувати ефективність використання автомобілів різних марок на даних роботах по даному підприємству.

Табл. 6 дає уявлення щодо структури собівартості 1 ткм за умов використання автомобілів ЗІА-ММЗ-554 (вантажопідйомність 4 т, потужність двигуна 110 кВт).

Таблиця 6

Структура собівартості 1 ткм при виконанні транспортних робіт на перевезеннях зерна автомобілями ЗІА-ММЗ-554 в СГ ТОВ ім. Калашника Полтавського району, грн.

Статті витрат	Роки			2009 р. у % до 2007 р.
	2007	2008	2009	
Оплата праці з нарахуваннями	0,16	0,13	0,19	118,8
Пально-мастильні матеріали	1,01	1,16	1,18	116,8
Витрати на ремонт	0,18	0,15	0,16	88,9
Амортизація	0,08	0,08	0,09	112,5
Інші витрати	0,02	0,03	0,03	150,0
Всього витрат	1,35	1,58	1,65	122,2

Джерело: розраховано за даними підприємства

Слід відзначити, що за аналізований період собівартість 1ткм зросла на 22,2 % і становила у 2009 році 1,65 грн. Це пояснюється в першу чергу збільшенням витрат на оплату праці (на 18,8 %) та витрат на пально-мастильні матеріали (на 16,8 %). Останні займають найбільшу питому вагу серед витрат і у 2009 році становили 1,18 грн.

У табл. 7 наведена структура собівартості 1 ткм за умов використання автомобілів ГАЗ-САЗ-3507 (вантажопідйомність 3,5 т, потужність двигуна 84,5 кВт). За умов використання автомобілів даної марки спостерігається найвища собівартість 1 т км у порівнянні з іншими (2,60 грн. у 2009 році), проте, вона поступово знижується (на 4,8 % у 2009 році порівняно із 2007 роком).

Таблиця 7

Структура собівартості 1 ткм при виконанні транспортних робіт на перевезеннях зерна автомобілями ГАЗ-САЗ-3507 в СГ ТОВ ім. Калашника Полтавського району, грн.

Статті витрат	Роки			2009 р. у % до 2007 р.
	2007	2008	2009	
Оплата праці	0,48	0,32	0,44	91,7
Пально-мастильні матеріали	1,96	1,73	1,86	94,9
Витрати на ремонт	0,17	0,16	0,16	94,1
Амортизація	0,09	0,09	0,10	111,1
Інші витрати	0,03	0,04	0,04	133,3
Всього витрат	2,73	2,34	2,60	95,2

Джерело: розраховано за даними підприємства

Табл. 8 відтворює структуру собівартості 1 ткм за умови використання автомобілів КамАЗ-5511 (вантажопідйомність 8 т, потужність двигуна 154 кВт).

Таблиця 8

Структура собівартості 1 ткм при виконанні транспортних робіт на перевезеннях зерна автомобілями КамАЗ-5511 в СГ ТОВ ім. Калашника Полтавського району, грн.

Статті витрат	Роки			2009 р. у % до 2007 р.
	2007	2008	2009	
Оплата праці	0,20	0,15	0,13	65,0
Пально-мастильні матеріали	0,91	1,01	1,36	149,5
Витрати на ремонт	0,19	0,18	0,19	100,0
Амортизація	0,10	0,10	0,11	110,0
Інші витрати	0,04	0,05	0,05	125,0
Всього витрат	1,44	1,49	1,84	127,8

Джерело: розраховано за даними підприємства

Проведені нами дослідження свідчать про суттєве збільшення собівартості 1 ткм за аналізований період (на 27,8 % у 2009 році порівняно із 2007 роком) в основному за рахунок зростання витрат на паливо (на 49,5 % у 2009 році порівняно із 2007 роком). Це пояснюється суттєвим подорожчанням дизельного пального за останні два роки.

Висновки. Таким чином, можна констатувати, що за останні три роки собівартість 1 ткм на перевезеннях зерна у досліджуваному підприємстві зростала як вцілому, так і по окремих марках автомобілів. Найбільшу питому вагу в структурі собівартості стабільно займають витрати на паливо, частка яких має тенденцію до зростання, що пов'язано із процесами перманентного подорожчання пального та енергоносіїв. Проведені дослідження доводять вірність твердження про те, що використання на транспортних роботах автомобілів більшої вантажоємності дозволяє зменшувати витрати пального і, відповідно, знижувати собівартість перевезень. Зменшення за аналізований період коефіцієнта використання автопарку свідчить про зниження рівня використання вантажних автомобілів протягом року. Вцілому функціонування транспорту на перевезеннях зерна в СГ ТОВ ім. Калашника Полтавського району є недостатньо ефективним, що є характерним для більшості виробників зерна даного регіону.

Література.

1. Гоберман В.А. Автомобильный транспорт в сельскохозяйственном производстве: эффективность и качество работы, оценка и разработка организационно-технических решений / В.А. Гоберман. – М.: Транспорт, 1986. – 287 с.
2. Кормаков Л.Ф. Автомобильный транспорт агропромышленного комплекса: организация и экономика / Л.Ф. Кормаков. – М.: Транспорт, 1990. – 231 с.
3. Котелянец В.И. Эффективность использования транспорта в агропромышленном комплексе / В.И. Котелянец, А.И. Пилипченко. – М.: Агропромиздат, 1987. – 239 с.
4. Перебийнос В.И. Экономика и организация тракторного транспорта / В.И. Перебийнос, М.Н. Мальш. – СПб.: Изд-во Санкт-Петербургского гос. агр. ун-та, 1999. – 80 с.
5. Пугачов М.І. Транспортне обслуговування сільськогосподарських підприємств / М.І. Пугачов. – К.: Товариство „Знання” України, 2001. – 164 с.