

УДК 656.031.4.

ПИТАННЯ ОПТИМІЗАЦІЇ СОБІВАРТОСТІ ПРОДУКЦІЇ АВТОТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА

Тимошенко Г. Ф., Кононова Г.В.

Автомобільно-дорожній інститут ДВНЗ
Донецький національний технічний університет

Визначено сутність та склад собівартості як економічної категорії. Зазначено вплив окремих факторів на вартість перевезень автомобільним транспортом та запропоновано заходи щодо максимального використання ресурсів автотранспорту.

Реформування економіки країни перш за все торкається зміни характеру організаційно-економічних відносин у процесі виробництва. Сучасні підходи до ринкового господарювання ставлять перед управлінням автомобільного підприємства конкретні цілі: систематичне підвищення рівня організації виробництва, гнучкості реагування на зміни попиту, мобільності проектування та освоєння нової продукції; підтримання оптимальності функціонування з найменшими витратами. Виготовлення високоякісної продукції при мінімальних витратах – головна мета промислового підприємства, а якість продукції автотранспортного підприємства – це, насамперед, надійність в експлуатації, довгий строк служби та висока продуктивність рухомого складу. Вимоги управління зумовлюють вивчення методики визначення витрат виробничої діяльності і необхідність розробки для підприємств автомобільного транспорту системи контролю за собівартістю продукції виробничих підрозділів. Отже, займаючись підприємницькою діяльністю на ринку транспортних послуг, першочергову увагу потрібно приділяти саме оптимізації собівартості послуг що надаються [4].

Собівартість перевезень – це виражені в грошовій формі поточні витрати транспортних підприємств, безпосередньо пов'язані з підготовкою та здійсненням процесу перевезень вантажів і пасажирів, а також виконанням робіт і послуг, що забезпечують перевезення [2].

В умовах ринкової економіки повна собівартість продукції є однією з важливих економічних категорій калькулювання, до неї входять: комерційні, адміністративні витрати та виробнича собівартість, яка складається з прямих матеріальних витрат та доданих (прямі трудові та загальновиробничі витрати). Витрати, які

складають собівартість продукції, групують за наступними економічними елементами: матеріальні (63,2%) – витрати, які пов'язані з підготуванням до освоєння виробництва, використанням мастильних матеріалів, обслуговуванням виробничого процесу (придбання матеріалів, ремонт основних фондів), а також управлінням виробництвом (командировочні та ін.); витрати на оплату праці (4%) включають виплату основної та додаткової зарплати основного виробничого персоналу, премій, виплати стимулюючого та компенсаційного характеру, витрати на підготовку та перепідготовку кадрів; к відрахуванням на соціальні заходи (5%) відносять відрахування до пенсійного фонду, органів соціального страхування, до фонду сприяння зайнятості; амортизація основних фондів і нематеріальних активів (14,4%) складається з витрат на повне відновлення основних фондів та амортизації основних фондів; інші витрати (5,3%) – це витрати, які не можуть бути віднесені ні до одного з перелічених елементів, наприклад, податки, збори, оплата відсотків по кредитах, витрати, пов'язані з набором робочої сили і т. ін. [4].

Здійснення економічної діяльності автотранспортним підприємством обумовлює появу витрат, які умовно можна розділити на дві основні групи: постійні та змінні. Перші з них, як правило, пов'язані із щомісячними лізинговими платежами, заробітною платою працівників офісу і його утриманням. Змінні ж витрати автопідприємства прямо залежать від кількості витраченого палива, вартості технічного обслуговування й ремонту автотранспорту, розміру заробітної плати водіїв [1].

Основним завданням керівництва компанії є зниження собівартості перевезень, тобто максимально ефективного використання автопарку, що пов'язано з поліпшенням наступних техніко-експлуатаційних показників роботи: вантажопідйомності рухомого складу, коефіцієнтів використання вантажопідйомності, пробігу, випуску автомобілів на лінію, тривалості їхнього перебування в наряді, технічної швидкості та часу простою під навантаженням і розвантаженням. Поліпшення кожного із цих показників значно, але по-різному впливає на зниження собівартості перевезень вантажів [3].

На продуктивність і зниження собівартості перевезень істотно впливає підвищення вантажопідйомності рухомого складу, що досягається застосуванням автомобілів великої вантажопідйомності й автопоїздів.

На підвищення коефіцієнта використання вантажопідйомності автомобілів впливає застосування причепів. Особлива увага при розробці заходів щодо зниження собівартості перевезень за рахунок коефіцієнта

використання вантажопідйомності повинна бути звернена на організацію оперативного планування, що забезпечує повне завантаження рухомого складу вантажем відповідного класу.

Зниження собівартості перевезень у результаті підвищення коефіцієнта використання пробігу досягається застосуванням у практичній діяльності автоматизованої підсистеми керування процесом перевезень, збільшенням числа міжміських перевезень вантажів, виконуваних автомобільним транспортом загального користування, а також чітким диспетчерським керівництвом процесом перевезень.

Підвищення коефіцієнта випуску автомобілів на лінію, і тим самим зниження собівартості забезпечуються чіткою роботою технічної служби по підтримці рухомого складу в справному стані, служби експлуатації по вивченню вантажопотоків, оперативному плануванню, видачі шляхових листів.

Збільшення перебування рухомого складу на лінії досягається шляхом підвищення змінності його роботи, узгодженої роботи відправників вантажу й АТП, створення накопичувальних вантажних пунктів; організації роботи зі змінними напівпричепами й з попереднім завантаженням контейнерів, розвитку міжміських перевезень і змішаних перевезень із іншими видами транспорту.

Скорочення часу простою рухомого складу під навантаженням і розвантаженням забезпечується підвищенням рівня механізації трудомістких вантажно-розвантажувальних робіт, удосконаленням транспортно-експедиційного обслуговування підприємств й організацій, розвитком перевезень вантажів у контейнерах і на піддонах, налагодженою роботою відправників вантажу по підготовці вантажів до транспортування.

З метою економії палива й забезпечення безпеки транспортних засобів, швидкість руху в містах і на дорогах обмежені. Для збереження впливу цього показника на собівартість перевезень необхідно планувати рух рухомого складу автомобільного транспорту по маршрутах, що забезпечує досягнення швидкостей у межах установлених норм.

Таким чином, удосконалена величина собівартості автомобільних перевезень залежить не тільки від цілого ряду факторів, які складають низку техніко-експлуатаційних показників, а й потребує розпланованої, ефективної роботи всього підприємства [3].

Рівень цін на паливо, кількість, структура та вік рухомого складу, експлуатаційні матеріали визначають величину всіх витрат на перевезення вантажів і пасажирів. Зміна собівартості в результаті їх зміни повинна враховуватися при плануванні. Собівартість залежить і від дорожніх умов, у яких працює рухомий склад. При роботі в поганих дорожніх умовах збільшується витрата палива й мастильних

матеріалів, зношування шин. Крім того, скорочується періодичність проведення технічного обслуговування рухомого складу, частіше виникає необхідність у поточному ремонті. В результаті росте сума змінних витрат на 1 км пробігу. Збільшуються й накладні витрати в частині загальновиробничих витрат, оскільки значна їхня частка пов'язана з витратами на утримання рухомого складу [1].

Отже, зниження собівартості перевезень досягається як шляхом зменшення витрат на паливо, шини, ремонт, так і за рахунок підвищення продуктивності рухомого складу.

Треба також відмітити, що вплив окремих експлуатаційних показників на рівень собівартості перевезень здійснюється по-різному. По характеру й ступеню впливу їх можна підрозділити на дві групи [2].

До першої групи відносяться вантажопідйомність рухомого складу, коефіцієнти використання вантажопідйомності й пробігу. Їхнє підвищення приводить до збільшення продуктивності автомобілів без збільшення пробігу, а іноді навіть при його зниженні, що не впливає на збільшення змінних витрат. Підвищення продуктивності рухомого складу в результаті зазначених показників є найбільш ефективним.

До другої групи показників відносяться коефіцієнт випуску автомобілів на лінію, тривалість їхнього перебування в наряді, середня технічна швидкість і час простою в пунктах навантаження й розвантаження. З підвищенням цих показників продуктивність автомобілів зростає при відповідному збільшенні пробігу й загальної суми змінних витрат. Зниження собівартості в цьому випадку досягається тільки в результаті постійних витрат, які залишаються незмінними й розподіляються між більшою кількістю виконаних тонно-кілометрів. Отже, вплив другої групи показників на собівартість менший, ніж першої.

Таким чином, завдяки оптимізації собівартості перевезень автопідприємства мають змогу здійснювати гнучку тарифну політику, спрямовану на збільшення рентабельності перевезень.

Бібліографічні посилання

1. Емельянов С.В. Расход топлива: все под контролем //Авто перевозчик. – 2006. - №5. – С. 81-83.
2. Зоріна В.Н., Сеніна Г.В. Формування та калькулювання собівартості продукції (робіт, послуг)в галузях народного господарства: Навчальний посібник. – К:Центр навчальної літератури, 2005. – 240с.
3. Концепція науково-технічної політики в дорожньому господарстві України на період 2006 – 2010 рр. //Автотранспорт і перевозки. – 2006. - №7. – С. 30 – 33.
4. Потетюєва М. Аналіз впливу обсягу перевезень на експлуатаційні витрати //Економіст. – 2006. - №10. – С. 28-30.

30.04.08