

**Іванчук Іван Васильович**

*магістр;*

*Науковий керівник: Кармазіна Наталія Вячеславівна*

*доктор економічних наук, доцент,*

*доцент кафедри фінансів та обліку,*

*Таврійський національний університет*

*імені В. І. Вернадського*

DOI: <https://doi.org/10.36059/978-966-397-253-4-15>

## **ОСНОВНІ ПРИНЦИПИ ФОРМУВАННЯ ЦІНОВОЇ ПОЛІТИКИ АВТОТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА**

Оскільки автотранспортні підприємства (далі – АТП) однаково є суб'єктами господарської діяльності, транспортні підприємства зобов'язані забезпечувати собі умови для розвитку, працювати прибутково, сплачувати всі податки, передбачені чинним законодавством, і здійснювати неподаткові платежі. Виходячи з цього та відповідно до загальних правил ціноутворення транспортний тариф складається з транспортних витрат, прибутку та непрямих податків, а також неподаткових відрахувань. Адже переважний підхід до встановлення тарифів базується на витратах, вихідною розрахунковою базою для встановлення тарифів є собівартість транспортних послуг [1].

Слід зазначити, що транспортна вартість описує фактичну суму експлуатаційних витрат, тобто витрат на одиницю транспортної роботи, які безпосередньо пов'язані з транспортним процесом. При цьому важливий характер вантажу, що перевозиться. Основні фактори, що визначають різницю у вартості перевезення різних вантажів, можна розділити на дві групи.

До першої групи належать фактори, пов'язані з характеристиками самого вантажу, географією та умовами його виробництва і споживання, ступенем готовності до його переміщення: співвідношення маси й об'єму вантажу, обсяг вантажу, що перевозиться. форма і габаритні розміри вантажних місць за адресою, дальність транспортування, необхідність запобігання

пошкодженню та знищенню вантажу, потреба в спеціальних послугах (перевезення вантажів, перевезення швидкопсувних вантажів, тварин).

Поряд з цим, друга група факторів визначається характеристиками транспортних засобів, що використовуються для вантажних перевезень. До них відносяться вантажопідйомність і вантажопідйомність транспортних засобів, вартість ремонту рухомого складу, його ресурс і ступінь спеціалізації. Авто-транспортне виробництво зв'язано з масовим випуском продукції, яка не складається з окремих частин, вузлів, деталей. Основний метод калькулювання собівартості продукції, робіт та послуг АТП є однопроцесним, адже немає залишків незавершеного виробництва на кінець звітної періоду [2].

Позамовний метод застосовується при визначенні собівартості капітальних та поточних ремонтів автомобілів та агрегатів.

Визначено, що АТП на основі нормативів складають кошторис витрат виробництва з поділом на квартали. Виходячи з загальної нормативної суми, складаються нормативні калькуляції (нормативна собівартість одиниці продукції). За калькуляційну одиницю собівартості на автомобільному транспорті береться: для вантажних автомобілів, що працюють за тарифами за 1 т. перевезеного вантажу – 10 т/км; для вантажних автомобілів, що працюють за погодинним тарифом – 10 авт/год; для автобусного парку – 1 пас/км; для вантажних і легкових автомобілів-таксі – 10 платних км.

Після бухгалтерського узагальнення витрат на автомобільні перевезення і визначення обсягу виконаних робіт розраховується фактична собівартість одиниці продукції. При цьому, бухгалтерія АТП здійснює контроль за виконанням завдань по собівартості перевезень, шляхом зіставлення фактичних даних за статтями звітної калькуляції з нормативними витратами відповідних статей. Відображаючи фактичну собівартість виконаних перевезень за їх видами, звітна калькуляція дозволяє встановити, за якими статтями витрат допущені перевитрати, з'ясувати недоліки в організації

перевезень і оперативно вжити заходів щодо зниження фактичних витрат, якщо вони мають суб'єктивний характер.

Впровадження нормативного методу обліку витрат на виробництво дозволяє групувати фактичні витрати виробництва в калькуляціях за видами перевезень на витрати за нормами, змінами і відхиленнями від встановлених норм. Таке узагальнення витрат дозволяє визначити, за якими статтями калькуляції не дотримуються встановлених на звітний період норм, а також виявити причини та відхилення, з метою їх подальшого недопущення.

Вважаємо, що в умовах застосування нормативного методу обліку витрат на АТП є можливість калькулювати собівартість продукції з різними якісними характеристиками. Для цього важливо розробити нормативні калькуляції окремих видів продукції (робіт, послуг) та їх різновидів, на основі використання прогресивних технічно обґрунтованих норм матеріальних і трудових витрат на виробництво.

З метою ефективного використання нормативного методу в господарській діяльності автотранспортного підприємства нами запропоновані наступні принципи наповненні управлінським змістом:

– *нормативної калькуляції*. Даний принцип полягає у складанні по кожному виробу нормативних калькуляцій, які базуються на науково-обґрунтованих нормах і нормативах витрат орієнтованих на ефективне формування цінової політики підприємства.

– *аналізу відхилень*. Оперативне виявлення відхилень фактичних витрат матеріальних і трудових ресурсів від нормативів, аналіз їх причин, ініціаторів та місць виникнення.

– *обліку витрат*. Зведений облік витрат на виробництво на підставі діючих норм та їх змін. Систематичний облік відхилень за їх видами, місцями та причинами виникнення.

– *контролю*. Постійний контроль (щомісячний або щоквартальний) за обліком зміни норм та аналізом визначення впливу їх на собівартість продукції, з метою виявлення резервів [3].

Отже, поєднання вищезазначених принципів дозволяє автотранспортному підприємству: 1) враховувати відхилення від норми

та уникати зайвих витрат, своєчасно усувати їх причини, вести терміновий облік витрат; 2) виявити приховані заощадження та резерви ефективності; 3) проведення організаційно-технічних заходів щодо усунення слабких місць організації виробництва; 4) аналіз економічного циклу та порівняння даних про тенденції розвитку; 5) оптимізація активів; 6) стимулювання праці працівників структурних підрозділів виробничого підприємства, центрів відповідальності та всього колективу; 7) зобов'язаний оперативно керувати процесом виконання організаційно-технічних заходів.

### **Список використаної літератури:**

1. Нагірна Я. Я. Комбінована методика формування тарифів підприємств пасажирського транспорту. *Актуальні проблеми економіки*. 2012. № 13. С. 147–153.
2. Мишолівський Б. І. Визнання та класифікація витрат. *Вісник Львівської Комерційної академії. Серія економічна*. Випуск 16. Львів : Львівська Комерційна академія, 2020. 536 с. С. 345–351.
3. Грицак Н. Ю. Організація бухгалтерського обліку на автотранспортному підприємстві. *Міжнародний збірник наукових праць*. Випуск 2 (31). Серія: Бухгалтерський облік, контроль і аналіз. Житомир : ЖДТУ, 2012.