

**ПОРІВНЯННЯ СОБІВАРТОСТІ ПЕРЕВЕЗЕНЬ АГРАРНИХ ВАНТАЖІВ
НАЙМАНИМИ І ВЛАСНИМИ ВАНТАЖНИМИ АВТОМОБІЛЯМИ В
СУМСЬКІЙ ОБЛАСТІ**

Мікуліна Марина Олександрівна

Кандидат економічних наук, доцент кафедри агроінжинірингу

Сумський національний аграрний університет

ORCID 0000-0002-6918-5192

Клещ Олег Віталійович

Клименко Дмитро Володимирович

Коваль Владислав Едуардович

Студенти

Сумський національний аграрний університет

м. Суми, Україна

Вступ. Логістика є важливою складовою аграрного виробництва, оскільки своєчасні поставки добрив, насіння та засобів захисту рослин безпосередньо впливають на обсяг і якість врожаю. Для аграрних підприємств Сумського регіону вибір між власним автопарком і найманими перевізниками є однією з основних проблем у контексті логістики.

Міські та приміські перевезення малотоннажними і середньотоннажними автомобілями у м. Суми характеризуються стабільним рівнем ринкових тарифів. За період, протягом якого ми працювали над даним дослідженням, локальний ринок майже не диференціював ціни за типом кузова (тент, борт, ізотермічний фургон). Тарифи формувалися переважно за тоннажністю, режимом оплати (погодинна, покілометрова, фіксована ставка), попитом та пробігом. Різниця у вартості між тентовими автомобілями, бортовими платформами та ізотермічними фургонами становила 0–20% і для невеликих відстаней у межах області суттєво не впливала на загальний тариф. Тому подані нами показники можна використовувати як середні ринкові значення для економічного аналізу перевезень аграрних вантажів у Сумській області.

Мета роботи. Провести економічне порівняння собівартості перевезень

аграрних вантажів при використанні найманих та власних вантажних автомобілів і визначити, за яких умов кожен із варіантів є економічно доцільним для аграрних підприємств Сумського регіону.

Основні результати дослідження. Говорячи про доставку аграрних чи будь-яких інших вантажів у межах Сумської області, слід враховувати, що тарифи формуються залежно від того, чи здійснюється перевезення по м. Суми (або в межах населених пунктів), чи по області.

Якщо доставка відбувається в межах міста, більшість приватних перевізників працюють за погодинним тарифом і встановлюють мінімальну кількість годин. Тому багато хто не подасть автомобіль для роботи менше ніж на 3–5 годин. Це пов'язано з тим, що з точки зору підприємства машина фактично бронюється на цілий день, і втрачені години перетворюються на прямі збитки.

Якщо ж вантаж перевозиться в межах області, перевізники переважно застосовують покілометровий тариф – через більші відстані це більш економічно обґрунтовано. Також можливий варіант фіксованої ставки за конкретний маршрут: її розраховують різними методами, але саме так найчастіше формують вартість далеких або великотоннажних перевезень [2-3].

До витрат підприємства на утримання власного автопарку входять паливо, амортизація, ремонт, оплата праці, податки та інші витрати-техогляди, страховки тощо. До вантажів, які необхідно перевозити аграріям належать в основному: сільгосптехніка, запчастини та розхідники, добрива, насіння, засоби захисту рослин, готова продукція і т. д. Так як ми говоримо за перевезення аграрних вантажів, то ми розглядаємо тентовані, ізотермічні, цільнометалеві транспортні засоби, а також платформи. Задля нашої роботи ми проаналізували ринок вантажних перевезень автомобільним транспортом у Сумському регіоні і представили результати дослідження у таблиці 1 та 2.

Так як окремі замовники та перевізники самотійно і виключно для себе визначають фіксовані ставки за окремими напрямками, ми не стали їх додавати у таблиці [1].

Таблиця 1.

Покілометрові тарифи (власна розробка)

Вантажопідйомність 3 т			Вантажопідйомність 5 т			Вантажопідйомність 20 т		
Готівка		Безготівка	Готівка		Безготівка	Готівка		Безготівка
Мінімальний тариф (грн/км)	Ринковий тариф (грн/км)	з ПДВ (грн/км)	Мінімальний тариф (грн/км)	Ринковий тариф (грн/км)	з ПДВ (грн/км)	Мінімальний тариф (грн/км)	Ринковий тариф (грн/км)	з ПДВ (грн/км)
18	20	22	20	25	30	30	35	45

Таблиця 2.

Погодинні тарифи (власна розробка)

Вантажопідйомність 3 т			Вантажопідйомність 5 т			Вантажопідйомність 20 т		
Готівка		Безготівка	Готівка		Безготівка	Готівка		Безготівка
Мінімальний тариф (грн/1 год)	Ринковий тариф (грн/1 год)	з ПДВ (грн/1 год)	Мінімальний тариф (грн/1 год)	Ринковий тариф (грн/1 год)	з ПДВ (грн/1 год)	Мінімальний тариф (грн/1 год)	Ринковий тариф (грн/1 год)	з ПДВ (грн/1 год)
300	300	400	400	500	600	800	900	1000

Аналіз кілометрових і погодинних тарифів для автомобілів вантажопідйомністю 3, 5 і 20 т показує: зі збільшенням тоннажності зростає загальна вартість роботи автомобіля, але собівартість перевезення в розрахунку на 1 т зменшується. Це робить великовантажні авто економічно вигіднішими для перевезення великих партій. Різниця між мінімальними та ринковими тарифами становить у середньому 10–15%, а безготівкові ставки з ПДВ стабільно дорожчі на 20%. Кілометрові тарифи коливаються від 18–22 грн/км для 3-тонників до 30–45 грн/км для 20-тонників. Погодинні – від 300-600 грн/год до 800–1000 грн/год відповідно.

Після визначення видів тарифів та аналізу ринку переходимо до порівняння собівартості перевезень найманим транспортом і власними автомобілями. Основні витрати при утриманні власного транспорту – паливо, заробітна плата та технічне обслуговування. Аналіз витрат одного з оптово-роздрібних підприємств м. Суми показав, що зарплата водіїв і паливо разом становлять близько 60% загальних витрат, ремонт і обслуговування – 20%, решта (амортизація, страховки, техогляди тощо) – не більше 20%.

Ціну палива беремо 60 грн/л. Заробітна плата водія за 1 день роботи становить мінімум 1000 гривень і залежить від тоннажності ТЗ та виду

перевезень.

Як зазначено вище, погодинні тарифи застосовуються в межах м. Суми, а тарифи грн/км – для міжміських перевезень. Хоч нами створено чотири таблиці розрахунків, на практиці 3-тонні автомобілі переважно працюють по місту, а 5-тонні – на міжміських маршрутах. Для зручності використовуємо ринковий готівковий тариф. У розрахунках для власного транспорту приймаємо пробіг 60 км по місту та 300 км для міжміських перевезень [4].

Таблиця 3.

**Порівняння собівартості перевезення власних та найманих вантажних автомобілів вантажопідйомністю 3 тони при міських перевезеннях
(власна розробка)**

Транспортний засіб (3 тони)	Заробітна плата	Паливо		Амортизація, грн	Обслуговування, грн	Час у рейсі, год	Всього, грн	Різниця, грн
		Розхід, л	Вартість, грн					
Власний	1000	12	432	480	480	8	2392	8
Найнятий	-	12	-	-	-	8	2400	

Таблиця 4.

**Порівняння собівартості перевезення власних та найманих вантажних автомобілів вантажопідйомністю 5 тон при міських перевезеннях
(власна розробка)**

Транспортний засіб (5 тон)	Заробітна плата	Паливо		Амортизація, грн	Обслуговування, грн	Час у рейсе, год	Всього, грн	Різниця, грн
		Розхід, л	Вартість, грн					
Власний	1200	20	720	640	640	8	3200	800
Найнятий	-	16	-	-	-	8	4000	

Таблиця 5.

**Порівняння собівартості перевезення власних та найманих вантажних автомобілів вантажопідйомністю 3 тони при міжміських перевезеннях
(власна розробка)**

Транспортний засіб (3 тони)	Заробітна плата	Паливо		Амортизація, грн	Обслуговування, грн	Довжина рейсу, км	Всього, грн	Різниця, грн
		Розхід, л	Вартість, грн					
Власний	1200	12	2880	1360	1360	400	6800	1200
Найнятий	-	12	-	-	-	400	8000	

Таблиця 6.

**Порівняння собівартості перевезення власних та найманих вантажних автомобілів вантажопідйомністю 5 тон при міжміських перевезеннях
(власна розробка)**

Транспортний засіб (5 тон)	Заробітна плата	Паливо		Амортизація, грн	Обслуговування, грн	Довжина рейсу, км	Всього, грн	Різниця, грн
		Розхід, л	Вартість, грн					
Власний	1500	20	4800	2100	2100	400	10500	-1000
Найнятий	-	16	-	-	-	400	10000	

Аналізуючи результати розрахунків у таблиці 6, ми отримали від’ємне значення у стовпці «Різниця». Це пояснюється тим, що у розрахунках ми використали значення вартості палива 60 грн/літр. Однак підприємства, купують паливо у великих об’ємах і тому мають знижку. Перерахуємо дану таблицю із вартістю палива у 55 грн/літр.

Таблиця 7.

Порівняння собівартості перевезення власних та найманих вантажних автомобілів вантажопідйомністю 5 тон при міжміських перевезеннях із вартістю палива 55 грн/літр (власна розробка)

Транспортний засіб (5 тон)	Заробітна плата	Паливо		Амортизація, грн	Обслуговування, грн	Довжина рейсу, км	Всього, грн	Різниця, грн
		Розхід, л	Вартість, грн					
Власний	1500	20	4400	1970	1970	400	9840	160
Найнятий	-	16	-	-	-	400	10000	

Маємо економію всього лише 160 гривень. З точки зору практики цей результат не є логічним, адже власний транспорт економить значно більші гроші, і продовжуючи наше дослідження, а також спостерігаючи за роботою автотранспортного підприємства, доходимо до висновку, що такий результат виходить з тієї причини, що в наших розрахунках витрати на заробітну плату та вартість палива становлять 60% від загальних витрат, а амортизація та обслуговування по 20%. Це ідеальний варіант, коли автотранспортні підприємства виділяють такі бюджети на потенційний ремонт [1, 5].

Однак, продовжуючи аналіз ми вияснили, що не існує універсальної формули для всіх. Кожне автотранспортне підприємство рахує витрати так, як

їм зручно. З цієї причини, є автотранспортні підприємства, які рахують заробітну плату та вартість палива як 80% від загальних витрат, а на амортизацію та обслуговування закладають всього лише по 10%. І це достатньо розповсюджено, адже багато підприємств економлять гроші на ремонті. Чи доцільно це – не тема нашої роботи. Але якщо взяти цей факт до уваги і перерахувати нашу крайню таблицю за формулою 80-10-10, із вартістю палива 55 грн/літр, то дійдемо до такого результату (табл. 8)

Таблиця 8.

Порівняння собівартості перевезення власних та найманих вантажних автомобілів вантажопідйомністю 5 тон при міжміських перевезеннях із вартістю палива 55 грн/літр та іншим підходом до розрахунків (власна розробка)

Транспортний засіб (5 тон)	Заробітна плата	Паливо		Амортизація, грн	Обслуговування, грн	Довжина рейсу, км	Всього, грн	Різниця, грн
		Розхід, л	Вартість, грн					
Власний	1500	20	4400	737,50	737,50	400	7375	2625
Найнятий	-	16	-	-	-	400	10000	

Порівнюючи найманий та власний транспорт із такими даними, бачимо економію цілих 2625 гривень на одному рейсі. Якщо це автопарк умовно із десяти автомобілів, і кожний з них щодня робить такий рейс, то це 26250 гривень економії за один день (що станом на 05.12.2025 за офіційним курсом НБУ становить 622,27 \$). І переважна більшість підприємств економить гроші на обслуговуванні задля того, щоб збільшити цю різницю і в підсумку зекономити гроші [6].

Висновок. В підсумку можна впевнено сказати, що вибір між власним і найманим транспортом визначається умовами роботи підприємства. Для невеликих обсягів або нерегулярних перевезень наймані автомобілі залишаються гнучким і економічно доцільним рішенням. При стабільних вантажопотоках і регулярних маршрутах власний транспорт дозволяє суттєво знизити собівартість, особливо на довгих дистанціях і за умови постійних завантажень.

Порівняння тарифів і витрат показало: у межах міста різниця мінімальна, але вона різко зростає при міжміських рейсах і збільшенні тоннажності. Усі розрахунки варто сприймати як орієнтовні ринкові значення, актуальні для Сумського регіону на момент дослідження. Вони змінюються залежно від попиту, пропозиції, сезонності та умов роботи з конкретним перевізником.

Логістичні витрати в реальних умовах формуються комплексно, тому наведені показники не є остаточними й потребують періодичного оновлення та адаптації під конкретну ситуацію.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Марина М., Клещ О., Данило В., Паливода Є., Менеджмент у транспортній галузі // VI Міжнародна науково-теоретична конференція «SECTORAL RESEARCH XXI: CHARACTERISTICS AND FEATURES». 8 вересня 2023 р., м. Чикаго. Чикаго, 2023. С. 107-109

2. Мікуліна М. О., Клещ О. В. ПРОБЛЕМИ УПРАВЛІННЯ ЛАНЦЮГАМИ ПОСТАЧАЇ У ТРАНСПОРТНІЙ ЛОГІСТИЦІ В УМОВАХ БОЙОВИХ ДІЙ // The 5 th International scientific and practical conference “Science and technology: problems, prospects and innovations”(February 16-18, 2023) CPN Publishing Group, Osaka, Japan. 2023. P. 114-118.

3. Мікуліна М. О., Клещ О. В. ВПЛИВ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ ПРОЦЕСІВ ЛОГІСТИКИ НА ТРАНСПОРТНУ СИСТЕМУ УКРАЇНИ. Збірник тез по матеріалах міжнародної науково-практичної інтернет-конференції “ТЕНДЕНЦІЇ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ НАУКИ І ОСВІТИ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ” (28 лютого 2023 року, м. Переяслав): науковий збірник УНІВЕРСИТЕТУ ГРИГОРІЯ СКОВОРОДИ В ПЕРЕЯСЛАВІ, Україна. Переяслав, 2023. С. 195-197

4. Роль транспортної географії при плануванні маршрутів доставки / В. М. Колодненко, О. В. Клещ, Д. В. Клименко [та ін.] // VI International Scientific and Theoretical Conference «Current issues of science, prospects and challenges», (Sydney, Australia, May 17, 2024). – Sydney, 2024. – P. 103-105.

5. Практичний погляд на умови експлуатації автотранспортних засобів / О. В. Таценко, Л. В. Клєщ, Д. В. Клименко [та ін.] // VI International Scientific and Theoretical Conference «Current issues of science, prospects and challenges», (Sydney, Australia, May 17, 2024). – Sydney, 2024. – Р. 100-102.

6. Клєщ О. В. Проблема архаїчності системи управління та діяльності сучасних АТП України / О. В. Клєщ, М. О. Мікуліна // Технології XXI сторіччя : збірник тез за матеріалами 29-ої міжнародної науково-практичної конференції, (20-22 листопада 2023 р.). – Суми : СНАУ, 2023. – Ч. 1. – С. 57-58.