

А.В. Чернова

УЧЕТ И АНАЛИЗ РАБОТЫ АВТОТРАНСПОРТА В СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЯХ

серия
Библиотечка
бухгалтера
сельского
хозяйства

Организация учета затрат на работы,
выполненные грузовым автотранспортом

Принципы классификации затрат,
измерители объема автотранспортных
работ

Особенности нормативного метода учета
затрат и калькуляция себестоимости
автотранспортных работ

Хозрасчетное задание автопарку

Экономические показатели использования
грузового автотранспорта

Комплексный анализ работы грузового
автотранспорта

Резервы снижения затрат и повышения
эффективности использования грузового
автотранспорта



А.В. Чернова

**УЧЕТ И АНАЛИЗ
РАБОТЫ АВТОТРАНСПОРТА
В СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫХ
ПРЕДПРИЯТИЯХ**

серия
Библиотечка
бухгалтера
сельского
хозяйства

Москва
«Финансы и статистика»
1983

Рецензенты *Н. Ф. Огийчук, М. Х. Матвеева*

- Чернова А. В.**
Ч49 Учет и анализ работы автотранспорта в сельскохозяйственных предприятиях. — М.: Финансы и статистика, 1983. — 143 с. — (Б-чка бухгалтера сельского хозяйства).
40 к.

На материале сельскохозяйственных предприятий Могилевской области рассматриваются прогрессивные методы учета затрат и калькуляция автоперевозок, система показателей экономической оценки работы автопарка, излагается методика проведения комплексного анализа использования автотранспорта и выявления резервов повышения эффективности его использования.

Для работников учета и специалистов сельскохозяйственных предприятий.

Ч $\frac{0604020105-118}{010(01)-83}$ 100—83

ББК 65.052.232
333

ВВЕДЕНИЕ

Рост экономической эффективности сельскохозяйственного производства является одной из главных задач одиннадцатой пятилетки. В этой связи Коммунистическая партия и Советское правительство рассматривают ее решение как необходимое условие дальнейшего **повышения благосостояния советского народа**.

На XXVI съезде КПСС было отмечено, что перед сельским хозяйством в целом «стоит та же главная проблема, что и в других отраслях народного хозяйства, — повышение эффективности и качества...»

Речь идет о том, чтобы решительно повысить эффективность использования земель, особенно мелиорированных, машин, удобрений, кормов, увеличить урожайность всех культур... Речь идет также о дальнейшем росте технического оснащения сельского хозяйства, повышении производительности, долговечности и надежности поставляемых селу машин и оборудования, повышении качества средств химической защиты растений и удобрений, улучшении сельского строительства»¹.

Индустриализация сельскохозяйственного производства, создание крупных агропромышленных предприятий и объединений предполагает увеличение объема производимой продукции. Так, в одиннадцатой пятилетке планируется довести среднегодовой валовой сбор зерна до 238—243 млн. т, производство мяса — до 17—17,5 млн. т, молока — до 97—99 млн. т, яиц не менее чем до 72 млрд. шт., шерсти — до 470—480 тыс. т. В целом прирост сельскохозяйственной продукции в расчете на душу населения будет в два раза выше, чем в предыдущей пятилетке.

Одним из важнейших условий успешного выполнения поставленных задач является укрепление материально-технической базы сельского хозяйства, перевод его на индустриальную основу и прогрессивную технологию.

XXVI съезд КПСС поставил задачу обеспечить за пятилетие поставку сельскому хозяйству 1870 тыс. тракторов, 1450 тыс. грузовых автомобилей, 600 тыс. зерноуборочных комбайнов, значительно повысить технический уровень, качественные и эксплуатационные показатели их работы, расширить внедрение прогрессивных форм организации использования техники.

В этой связи первостепенное значение приобретают вопросы повышения качества и оперативности учета затрат на работу грузового автотранспорта в колхозах, совхозах и других сельскохозяй-

¹ Материалы XXVI съезда КПСС. М., Политиздат, 1981, с. 46.

зяйственных предприятиях и организациях, проведения комплексного анализа его использования на сельскохозяйственных перевозках, направленного на улучшение организации транспортного процесса, а также выявление внутрихозяйственных резервов роста производительности автотранспорта и снижения себестоимости автоперевозок.

В данной работе описываются передовые формы и методы учета затрат на работу грузового автотранспорта в сельскохозяйственных предприятиях, калькуляции себестоимости автотранспортных работ, а также элементы системного анализа работы грузового автотранспорта. Излагается методика проведения комплексного анализа использования грузового автотранспорта, приводится технико-экономическая оценка эффективности работы грузовых автомобилей, даются рекомендации по выявлению неиспользованных, но реальных возможностей сельскохозяйственных предприятий, направленных на улучшение транспортного обслуживания колхозов, совхозов и других предприятий.

Предлагаемая книга поможет в практической деятельности бухгалтерам, экономистам и руководителям сельскохозяйственных предприятий решать задачи, связанные с применением экономически обоснованных и приемлемых методов ведения учета затрат и анализа работы грузового автотранспорта на перевозках грузов, обеспечивающих ритмичность выполнения производственной программы транспортного процесса, сокращение материально-трудовых затрат, изыскание и реализацию внутрихозяйственных резервов, направленных на повышение эффективности и качества работы грузового автотранспорта в сельскохозяйственном производстве.

УЧЕТ ЗАТРАТ И КАЛЬКУЛЯЦИЯ СЕБЕСТОИМОСТИ РАБОТ, ВЫПОЛНЕННЫХ ГРУЗОВЫМ АВТОТРАНСПОРТОМ

Глава 1. ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ ОРГАНИЗАЦИИ УЧЕТА ЗАТРАТ И КАЛЬКУЛЯЦИИ СЕБЕСТОИМОСТИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ РАБОТ

1.1. Принципы классификации затрат

Необходимой предпосылкой для организации своевременной, достоверной и качественной информации в сельскохозяйственном производстве является применение в практике ведения бухгалтерского учета научно обоснованной классификации производственных затрат, связанных с осуществлением транспортного процесса.

Классификация представляет собой объединение в определенные группы различных по составу и характеру производственных затрат, в основу которых положены признаки, однородные в качественном отношении.

Классификация затрат на работу грузового автотранспорта может осуществляться:

- по экономическому содержанию;
- по роли и значению в транспортном процессе;
- по отношению к плану;
- по способу включения в себестоимость автотранспортных работ;
- по составу затрат;
- по характеру связи затрат с объемом транспортных работ;
- по месту осуществления транспортного процесса.

По экономическому содержанию различают затраты живого и овеществленного труда. К затратам живого труда относятся затраты на оплату труда водителей, а также административно-управленческого и обслуживающего персонала автопарка.

Затраты овеществленного труда — это затраты предметов труда (горючее, смазочные и прочие эксплуатационные материалы, запасные части и т. д.) и затраты средств труда (в виде амортизационных отчислений).

Следует отметить, что такое подразделение затрат в планировании и учете соответствует выделению экономически однородных элементов, раскрывающих природу их возникновения.

В состав этой группы затрат включаются также заработная плата (оплата труда) всех категорий работающих в автопарке, отчисления на социальное страхование, амортизация зданий, со-

оружий, оборудования, дорогостоящего инвентаря и инструмента, прочие расходы.

Такая группировка затрат по их элементам может использоваться при определении плановых и отчетных затрат на работу грузового автотранспорта.

Производственные расходы на работу грузового автотранспорта учитывают также по статьям калькуляции с целью планирования и учета себестоимости автоперевозок и, кроме того, установления направления затрат по месту их возникновения.

По роли и значению в транспортном процессе затраты подразделяются на производственные (основные) и непроизводственные (общегаражные).

Производственные (основные) затраты непосредственно связаны с транспортировкой сельскохозяйственной продукции. К ним относят заработную плату (оплату труда) водителей с начислениями, стоимость горючего и смазочных материалов, запасных частей, амортизацию основных средств, текущий ремонт основных средств, ремонт и замену авторезины, расходы мелкого инвентаря и прочих материалов, связанных с содержанием и эксплуатацией грузовых автомобилей.

Непроизводственные (общегаражные) затраты связаны с управлением, контролем и обслуживанием грузового автотранспорта в процессе эксплуатации. К ним относят заработную плату (оплату труда) заведующего гаражом, инженеров-механиков и другого обслуживающего персонала с начислениями, затраты материалов на общепроизводственные нужды, амортизацию основных средств общепроизводственного назначения, текущий ремонт этих средств, прочие расходы.

По отношению к плану выделяют планируемые и непланируемые затраты на работу грузового автотранспорта.

Планируемые расходы позволяют определить плановый размер затрат и уровень плановой себестоимости автоперевозок. Непланируемые расходы не планируются, но они могут быть в производственных затратах. Это, как правило, непроизводительные расходы, возникающие вследствие недостатков в организации, управлении, обслуживании транспортного процесса в сельскохозяйственных предприятиях.

По способу включения в себестоимость автотранспортных работ затраты подразделяются на прямые и косвенные.

Прямые затраты — это затраты, которые на основании первичных документов могут быть непосредственно включены в себестоимость определенного вида продукции. Например, заработная плата с начислениями (оплата труда) водителей, занятых на перевозке конкретных видов грузов, горючее и смазочные материалы, амортизация и текущий ремонт подвижного состава, ремонт и замена авторезины, прочие расходы.

К косвенным относят затраты, которые не могут быть прямо включены в себестоимость определенного вида перевозок на основе путевого листа. Косвенные расходы перед включением их в се-

бестоимость должны распределяться в целом на объекты калькуляции пропорционально числу автомобиле-дней пребывания в хозяйстве, а в разрезе отдельных марок грузовых автомобилей — пропорционально автомобиле-тонно-дням. Это, как правило, расходы, связанные с управлением и обслуживанием автомобильного транспорта, занятого на перевозке грузов (общегаражные расходы).

По составу калькуляционные статьи могут быть простыми, или элементарными, и сложными, или комплексными.

Элементарные статьи отражают экономически однородные виды затрат, т. е. не требующие расчленения их на составные части. Например, простой, одноэлементарной статьёй будет калькуляционная статья «Амортизация основных средств».

Комплексные статьи объединяют качественно разнородные затраты, состоящие из различных элементов. Примером комплексных статей могут быть статьи «Текущий ремонт основных средств» и «Непроизводственные (цеховые) расходы».

Сумму затрат по элементам распределяют по назначению для включения в себестоимость автоперевозок. Для этого необходимо составлять ведомость распределения затрат, предварительно проведя работу по выявлению, подсчету и группировке комплексных затрат.

По характеру связи с объемом транспортных работ затраты подразделяются на переменные и условно-постоянные.

Переменные расходы зависят в основном от пробега автомобилей и поэтому исчисляются на 1 км (или 10 км) пробега. К ним относятся затраты на топливо, смазочные материалы, техническое обслуживание и ремонт автомобилей, амортизацию подвижного состава, предназначенную на полное восстановление (за исключением автомобилей, грузоподъемность которых менее 2 т) и капитальный ремонт, на износ и ремонт авторезины.

К постоянным относятся общегаражные расходы, часть амортизационных отчислений, предназначенных на полное восстановление (для автомобилей грузоподъемностью менее 2 т) и условно заработная плата (оплата труда) водителей на почасовой оплате.

На постоянные расходы существенное влияние оказывает продолжительность пребывания автомобилей на линии. При расчете себестоимости автотранспортных работ эти расходы относятся на один автомобиле-час (или 10 автомобиле-ч) работы.

Учитывая, что заработная плата (оплата труда) водителей грузовых автомобилей, работающих сдельно, зависит от объема выполненной работы в тоннах и тонно-километрах и имеет значительный удельный вес в общей сумме расходов, эти затраты выделяются в самостоятельную группу.

По месту осуществления транспортных работ выделяют затраты, связанные с внутрихозяйственными и внехозяйственными перевозками сельскохозяйственных грузов.

Внутрихозяйственные перевозки осуществляются в пределах сельскохозяйственного предприятия, внехозяйственные — за пределами предприятия.

В зависимости от вида транспорта, участвующего в осуществлении транспортного процесса, в сельскохозяйственных предприятиях различают затраты, связанные с перевозкой грузов собственными и привлеченными со стороны автомобилями, т. е. автомобилями Госкомсельхозтехники, межхозяйственных предприятий по механизации сельского хозяйства, а также других организаций, удельный вес которых в объеме перевозок в настоящее время постоянно возрастает.

В этой связи создаются определенные предпосылки для внедрения новых, более прогрессивных форм транспортного обслуживания сельскохозяйственных предприятий. Это в значительной степени будет способствовать сокращению материально-трудовых затрат на перевозке грузов, а также повышению эффективности использования грузового автотранспорта.

1.2. Современное состояние методов учета затрат и калькулирования себестоимости автотранспортных работ

Для более полного и достоверного отражения затрат на работу грузового автотранспорта в учете используют различные взаимосвязанные способы (приемы). Основными их элементами являются наблюдение за уровнем производственных затрат, измерение и оценка, регистрация, обобщение, группировка и распределение издержек по составу, содержанию и назначению, местам возникновения, по объектам учета или видам выполненных работ и услуг.

В зависимости от организации транспортного процесса, учета затрат и калькуляции себестоимости автотранспортных работ в практике ведения бухгалтерского учета применяют простой и нормативный методы.

Простой метод учета затрат по эксплуатации и содержанию грузового автотранспорта в своей основе предполагает обобщение совокупных затрат по объектам, видам работ и услуг, выявление и изучение в процессе контроля за издержками причин невыполнения плановых заданий, взаимоувязку затрат с объемом транспортных работ, организацией транспортного обслуживания отраслей и подразделений хозяйства, эффективность работы автопарка.

В настоящее время данный метод учета затрат на работу грузового автотранспорта в сельскохозяйственных предприятиях соответствует основным положениям по планированию, учету и калькулированию себестоимости сельскохозяйственной продукции¹.

¹ Основные положения по планированию, учету и калькулированию себестоимости сельскохозяйственной продукции. М., 1969.

При этом учет ведется по укрупненным объектам, т. е. в целом по грузовому автотранспорту и статьям калькуляции, многие из которых не однородны по своему содержанию. Так, например, в части амортизации основных средств учитывают амортизацию не только подвижного состава, но и автогаража, его оборудования и других сооружений. Аналогично учитываются затраты и на текущий ремонт основных средств.

В то же время данные статьи затрат являются комплексными, так как в их состав входят основные и переменные затраты (в части подвижного состава), а также накладные (общегаражные) и условно-постоянные (в части зданий, оборудования гаража и других сооружений).

«Прочие затраты» также не однородны: одна их часть входит в общегаражные расходы, другая — непосредственно в прямые затраты отдельных марок грузовых автомобилей.

Все это указывает на объективную необходимость выделения в учете на отдельном аналитическом счете общепроизводственных (общегаражных) расходов по содержанию и эксплуатации грузового автотранспорта.

На этом счете в течение месяца (квартала, года) следует собирать все затраты, связанные с содержанием и обслуживанием грузового автотранспорта. В конце месяца данные расходы подлежат распределению по счетам затрат на работу автотранспорта и передвижных специальных механизмов пропорционально автомобиле-дням, а по отдельным маркам автомобилей — пропорционально автомобиле-тонно-дням.

Ввиду того что учет затрат на эксплуатацию грузового автотранспорта включает, кроме грузовых автомобилей, автоцистерны, бензовозы и другие специальные автомашины, работа которых имеет специфические особенности, необходимо, как показывает практика, применять в учете ряд аналитических счетов, а именно: «Эксплуатация грузовых бортовых автомобилей и автомобилей-самосвалов», «Эксплуатация автомобилей специального назначения». При этом учет затрат следует вести раздельно по бортовым автомобилям, самосвалам и специальным автомобилям (по их назначению).

В настоящее время в сельскохозяйственных предприятиях широко используются автомобили специального назначения, объем работ которых не всегда учитывается в тонно-километрах, в то время как расходы, связанные с их выполнением, относят в затраты по эксплуатации грузовых автомобилей. Это в значительной степени сказывается на уровне показателей использования грузового автотранспорта. В этой связи объем работ, выполненный специальными автомобилями, целесообразно учитывать по проработанному времени в часах, а заработную плату (оплату труда) водителей специальных машин производить за фактически проработанное время, причем работа каждой специальной автомашины должна быть отнесена к конкретному объекту учета производства. При этом расходы специальных машин должны ежемесячно

списываться на соответствующие производства пропорционально проработанному времени в часах или, что более обоснованно, пропорционально количеству километров пробега.

Грузовые автомобили осуществляют перевозку не только грузов, но и пассажиров, поэтому затраты, связанные с оказанием «транспортных услуг» различным подразделениям хозяйства, целесообразно отражать на специальном счете «Эксплуатация автомобилей специального назначения».

Таким образом, имеются все предпосылки для того, чтобы затраты по эксплуатации и содержанию грузового автотранспорта в сельскохозяйственных предприятиях учитывались вместо субсчета «Грузовой автотранспорт» на субсчете «Автотранспорт» счета № 23 «Вспомогательные производства».

Нормативный метод в учете затрат на работу грузового автотранспорта в колхозах, совхозах и межхозяйственных предприятиях и организациях пропагандируется как наиболее прогрессивный. Этот метод обеспечивает учет затрат по технически обоснованным нормам, изменений и отклонений от них, способствует осуществлению оперативного контроля за расходованием средств, позволяет своевременно выявить причины отклонений от заданных норм, а также виновных, предупреждать потери и перерасход материальных средств непосредственно в местах возникновения затрат.

Учет затрат по эксплуатации и содержанию грузового автотранспорта в сельскохозяйственных предприятиях служит основой для исчисления себестоимости выполненных автотранспортных работ.

Применяемым в учете методам затрат на работу грузового автотранспорта соответствуют и методы калькулирования себестоимости выполненных работ и оказанных услуг.

Основными этапами учетно-вычислительных работ при калькуляции себестоимости автоперевозок являются способ группировки затрат по экономически однородным элементам и статьям калькуляции, распределение затрат по отраслям, структурным подразделениям хозяйства и калькулируемым объектам и применение определенных приемов для исчисления себестоимости калькуляционной единицы.

Таким образом, методы калькулирования себестоимости автотранспортных работ отражают экономическое содержание процесса формирования себестоимости и способы учета издержек на работу грузового автотранспорта.

Исходя из этого различают простой (ненормативный) и нормативный методы калькуляции себестоимости автоперевозок.

Наряду с названными методами калькулирования могут быть применены такие приемы калькуляции, как исключение затрат, коэффициентный и комбинированный.

Сущность приема калькуляции, основанного на исключении затрат, состоит в том, что из общей суммы затрат на работу грузового автотранспорта исключаются расходы по перевозке лю-

дей («транспортные услуги»), по самообслуживанию и для вспомогательных производств, оцененных по плановой себестоимости выполненных работ и оказанных услуг.

Себестоимость калькуляционной единицы при этом определяется путем деления оставшейся суммы затрат на объем выполненных работ.

Исчисление себестоимости автотранспортных работ при помощи коэффициентов состоит в том, что объем работ, выполненный автомобилями разных марок в различных условиях эксплуатации, переводится по определенным коэффициентам в условные эталонные тонно-километры. Затем обычным способом калькулируется себестоимость единицы выполненных работ.

Сущность комбинированного приема калькулирования себестоимости автотранспортных работ заключается в том, что для исчисления себестоимости автоперевозок применяется не один, а несколько приемов. Например, прием исключения затрат и коэффициентный. Необходимость применения комбинированного приема калькулирования себестоимости обуславливается в большей степени установлением наиболее рациональных границ эффективного использования автомобилей при транспортировке различных грузов с учетом группы дорог и расстояния перевозок.

Одной из функций учета затрат на эксплуатацию и содержание грузового автотранспорта является контроль за соблюдением режима экономии материально-трудовых средств и укреплением хозяйственного расчета. Эта задача может быть с успехом решена при условии обоснованного установления объектов учета затрат и калькуляции себестоимости автотранспортных работ.

Выбор объекта учета затрат на работу грузового автотранспорта в значительной степени обуславливается особенностями производственно-технологического процесса, организационной структурой предприятий, а также особенностями организации транспортного процесса в сельскохозяйственном производстве. При этом объектами учета затрат могут быть автомобили разных типов и марок, которые выполняют транспортные работы для отдельных отраслей сельскохозяйственного производства, а также для структурных подразделений.

Объектами калькуляции являются определенного вида выполненные работы и оказанные автотранспортом услуги не только для основного производства, но и другим производственным подразделениям.

В настоящее время назрела объективная необходимость в калькуляции себестоимости автотранспортных работ по типу и маркам автомобилей.

В этой связи особое внимание должно быть уделено установлению номенклатуры объектов учета затрат и статей калькуляции с целью научно обоснованной организации аналитического учета. При этом в аналитическом учете по отдельным объектам необходимо отражать не только расходы на автотранспорт, но и объем выполненных работ или оказанных услуг.

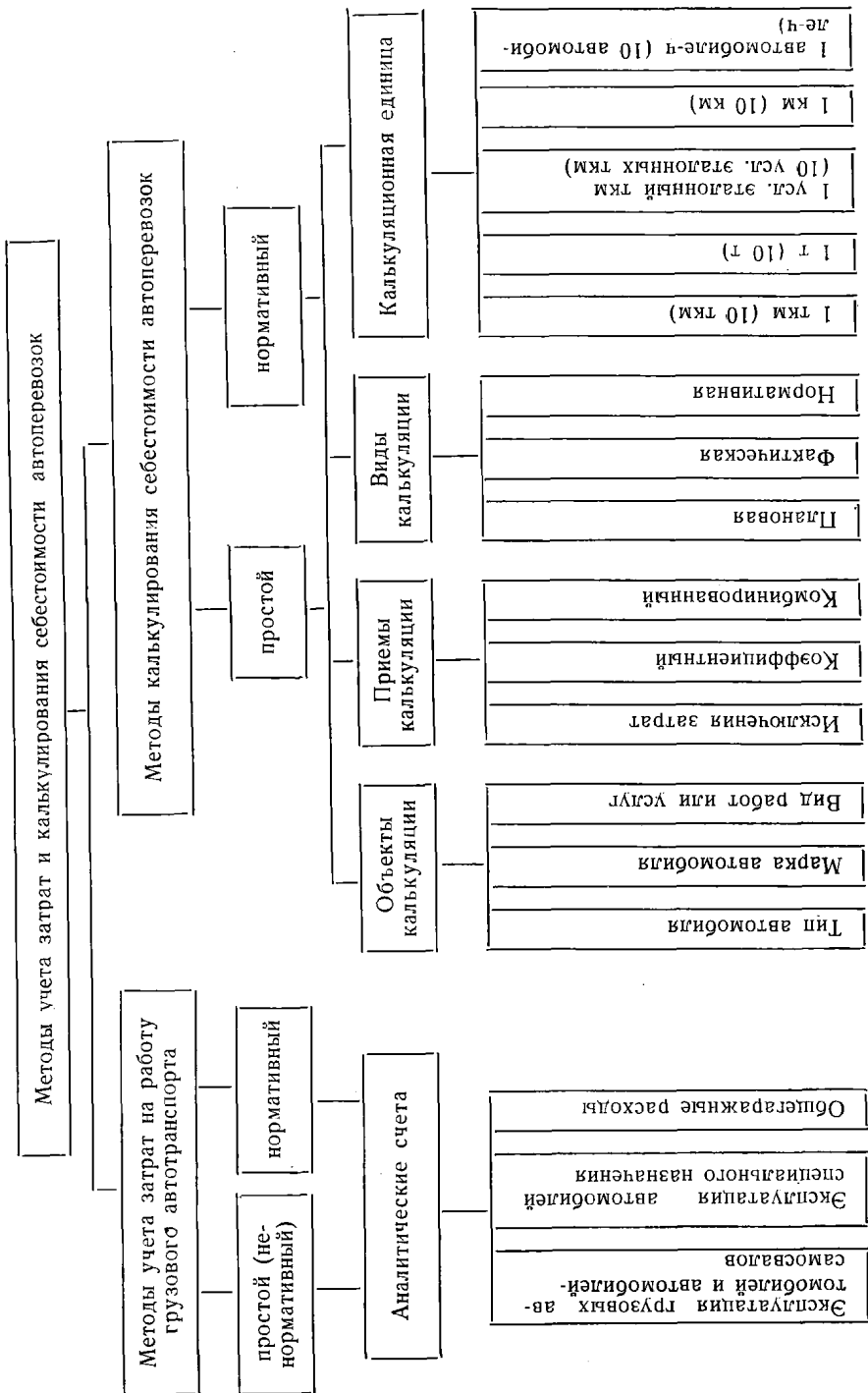


Рис. 1. Схема классификации методов учета затрат и калькулирования себестоимости автотранспортных работ

Различают плановые и отчетные (фактические) калькуляции себестоимости работ и услуг, выполненных грузовым автотранспортом.

Плановые калькуляции составляются на начало планируемого периода по калькуляционным статьям на основе плановых расчетов затрат на работу грузового автотранспорта в колхозах, совхозах и других предприятиях. При этом, как правило, учитываются прогрессивные нормы материальных и трудовых затрат по эксплуатации и содержанию автопарка, которые призваны отражать основные направления научно-технического прогресса в сельском хозяйстве.

Фактические (отчетные) калькуляции составляются в конце года на основе данных бухгалтерского учета о затратах на работу грузового автотранспорта. Фактическая себестоимость автоперевозок в отличие от плановой характеризует соблюдение принципа экономии затрат и степень укрепления хозяйственного расчета.

В условиях нормативного метода учета затрат на работу грузового автотранспорта плановая и фактическая себестоимость автоперевозок дополняется нормативной калькуляцией, которая составляется на основе норм, действующих в сельскохозяйственном предприятии на начало планируемого периода (месяц, квартал, год).

Калькуляционной единицей, применяемой при исчислении себестоимости автотранспортных работ, может быть тонно-километр (10 ткм), тонна перевезенного груза (10 т), условный эталонный тонно-километр (10 усл. эталонных ткм), километр пробега автомобилей (10 км), автомобиле-час (10 автомобиле-ч).

Таким образом, методы и соответствующие им приемы калькулирования находятся в определенной взаимосвязи с методами учета затрат на работу грузового автотранспорта, которая наглядно представлена на схеме (см. рис. 1).

1.3. Измерители объема и себестоимости автотранспортных работ

Применяемые в настоящее время в учете и анализе измерители объема и себестоимости единицы транспортных работ не являются унифицированными и не всегда могут быть полно и рационально использованы не только в планово-аналитической работе, но и для экономической оценки эффективности использования автотранспорта.

Как показывает практика, для планирования, анализа и оценки работы грузового автотранспорта в сельскохозяйственных предприятиях применяются различные показатели, а именно: тонна, тонно-километр, фиксированный тонно-километр, являющийся социально-экономическим количественным и качественным показателем работы автопарка, расстояние ездки с грузом, а также объем грузооборота (в приведенных, стандартных тонно-кило-

метрах) с учетом влияния дорожных условий и себестоимость единицы этого грузооборота.

Эти измерители находят широкое применение в практических расчетах для характеристики уровня использования грузового автотранспорта на сельскохозяйственных перевозках. В то же время для проведения сравнительной оценки эффективности использования грузовых автомобилей, установления рациональных границ их использования и выявления качественных изменений, происходящих в работе грузового автотранспорта в условиях межхозяйственной кооперации и агропромышленной интеграции, применение только этих измерителей недостаточно.

Это обуславливается прежде всего тем, что такое измерение объема автотранспортных работ не позволяет установить однородность уровня материально-трудовых затрат, так как в транспортном процессе участвуют автомобили разных типов и марок и перевозка грузов совершается на различные расстояния. Кроме того, для каждого конкретного хозяйства выбор подвижного состава определяется, как правило, объемом перевозимых грузов и дорожными условиями.

В этой связи эквивалентность выполненной автотранспортом работы необходимо проводить с учетом материально-трудовых затрат на перевозку одной тонны груза первого класса на расстояние 10 км по дороге первой группы условным эталонным автомобилем. За условный эталонный автомобиль целесообразно принять автомобиль ГАЗ-53А как наиболее перспективный для сельскохозяйственного производства. При этом определение условных

Таблица 1

**Коэффициенты перевода фактических тонно-километров
в условные эталонные**

Класс груза	Группа дорог	ГАЗ-53А	ГАЗ-52-03	ЗИЛ-130	ГАЗ-53Б	ЗИЛ-ММЗ-555
1	I	1,0	1,186	0,912	0,981	0,867
	II	1,140	1,358	1,025	1,163	1,038
	III	1,207	1,450	1,106	1,239	1,126
2	I	1,178	1,394	1,072	1,153	1,018
	II	1,335	1,595	1,204	1,366	1,218
	III	1,419	1,703	1,297	1,454	1,321
3	I	1,666	1,972	1,515	1,631	1,440
	II	1,886	2,255	1,792	1,930	1,720
	III	2,001	2,404	1,829	2,051	1,863
4	I	2,170	2,569	1,974	2,125	1,876
	II	2,456	2,937	2,250	2,513	2,239
	III	2,604	3,129	2,379	2,669	2,423
5	I	2,850	3,375	2,593	2,790	2,463
	II	3,224	3,856	2,953	3,299	2,941
	III	3,416	4,106	3,058	3,502	3,181

эталонных тонно-километров можно провести при помощи соответствующих коэффициентов.

Коэффициенты перевода могут быть определены сопоставлением трудовых и материальных затрат, выполненных автомобилями разных типов и марок, и условным эталонным автомобилем (табл. 1). В основу расчета коэффициентов перевода были положены нормативные материалы по автомобильному транспорту, разработанные Институтом комплексных транспортных проблем, а также нормативные материалы о работе грузового автотранспорта в сельском хозяйстве.

Приведенные в таблице коэффициенты перевода могут быть использованы для исчисления условного эталонного объема автотранспортных работ, расчета себестоимости единицы автоперевозок, а также с целью повышения качества выполнения планово-аналитической работы автопарка в зависимости от поставленных производственных задач.

Рассмотрим применение этих коэффициентов на следующем примере. В колхозе «Путь Ленина» Горецкого района Могилевской области объем грузооборота, выполненный автомобилями по третьей группе дорог, распределился следующим образом (табл. 2).

Таблица 2

**Распределение объема грузооборота по видам груза
в колхозе «Путь Ленина»**

Вид груза	Марка автомобиля					Итого
	ГАЗ-51А	САЗ-350З	ГАЗ-52-03	ГАЗ-53А	ГАЗ-53Б	
Зерно:						
грузооборот, ткм	5 815					5 815
затраты, руб.	726,87					726,87
Минеральные удобрения:						
грузооборот, ткм	948	286		1 820	1 060	4 114
затраты, руб.	53,14	19,73		94,64	51,94	219,45
Комбикорм:						
грузооборот, ткм		1 580		3 590	2 120	7 290
затраты, руб.		117,39		179,5	127,2	424,09
Песок:						
грузооборот, ткм	180	1 940	630	550	1 150	4 450
затраты, руб.	10,80	137,74	30,87	29,15	67,73	276,29

При помощи коэффициентов перевода фактические тонно-километры переводим в условные эталонные (табл. 3).

Зная производственные затраты, которые равны 1646,7 руб. (726,87+219,45+424,09+276,29), и объем грузооборота, выполненный автотранспортом колхоза, равный 21 669 ткм (5815+4114+7290+4450), можно исчислить себестоимость единицы транспортной работы. При этом себестоимость 10 ткм равна 75,99

Расчет условных эталонных тонно-километров

Вид груза	Марка автомобиля					Всего
	ГАЗ-51А	ГАЗ-3503	ГАЗ-52-03	ГАЗ-53А	ГАЗ-53Б	
Зерно: коэффициент перевода условный эталонный грузо- оборот, условных эталонных ткм	1,45 8431,8					8431,8
Минеральные удобрения: коэффициент перевода условный эталонный грузо- оборот, условных эталон- ных ткм	1,45 1374,6	1,5 429,0		1,207 2196,7	1,239 1313,3	5313,6
Комбикорм: коэффициент перевода условный эталонный грузо- оборот, условных эталонных ткм		1,8 2844,0		1,419 5094,2	1,454 3082,5	11020,7
Песок: коэффициент перевода условный эталонный грузо- оборот, условных эталон- ных ткм	1,45 261,0	1,5 2910,0	1,45 913,5	1,207 663,8	1,126 1294,9	6043,2
Всего условного эта- лонного грузооборота, условных эталонных ткм	10067,4	6183,0	913,5	7954,7	5690,7	30809,3

коп. (1646,7 руб.: 21 669 ткм), а себестоимость 10 усл. эталонных ткм составляет 53,45 коп. (1646,7 руб.: 30809,3 усл. эталонного ткм).

Таким образом, проведенные расчеты позволяют устанавливать наиболее рациональные границы эффективного использования автомобилей при перевозке различных грузов в зависимости от группы дорог на различные расстояния, планировать и осуществлять контроль за расходованием затрат на выполнение технического обслуживания и текущего ремонта автомобилей разных типов и марок на единицу пробега (1000 км), для подведения итогов выполнения работниками грузового автопарка хозяйственных заданий, социалистического соревнования между водителями, а также при установлении материальных и моральных стимулов работникам автопарка с целью повышения ответственности за результаты производства.

Кроме того, такое соизмерение объема автотранспортных работ позволяет сравнивать не только работу отдельных марок автомобилей одного хозяйства, но и уровень использования автотранспорта других хозяйств.