

УДК 338.47:656:658.5

DOI: <https://doi.org/10.32782/2415-3583/40.7>**Комчатних О.В.**кандидат економічних наук, доцент
Національний транспортний університет
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4755-904X>**Петровська С.І.**кандидат економічних наук, доцент
Національний транспортний університет
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3561-5729>

АНАЛІЗ СТРУКТУРИ ВИТРАТ ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ

У статті досліджено структуру витрат підприємств транспортної галузі та визначено основні тенденції її формування в сучасних економічних умовах. Розглянуто економічну сутність витрат транспортних підприємств і основні елементи їх структури. Проведено аналіз структури витрат підприємств транспорту. Встановлено, що у структурі витрат домінують матеріальні витрати, що зумовлено високою енерго- та матеріаломісткістю транспортної діяльності. Значну частку також становлять витрати на оплату праці, тоді як амортизаційні відрахування відображають високу капіталомісткість транспортної галузі. Показано, що структура витрат має виражені галузеві особливості та змінюється під впливом сучасних економічних викликів. Отримані результати можуть бути використані для інформаційного забезпечення управління витратами транспортних підприємств та підвищення ефективності використання ресурсів.

Ключові слова: транспортні підприємства, структура витрат, витрати транспорту, собівартість перевезень, матеріальні витрати, транспортна галузь, аналіз витрат.

Постановка проблеми. Функціонування транспортної галузі має важливе значення для розвитку національної економіки, оскільки транспорт забезпечує просторову взаємодію між різними сферами господарської діяльності. Перевезення вантажів і пасажирів створює необхідні умови для здійснення виробничих, торговельних та інших економічних процесів, а також сприяє соціально-економічному розвитку територій. У зв'язку з цим ефективність діяльності транспортних підприємств безпосередньо впливає на стабільність економічних зв'язків між галузями економіки, рівень транспортної доступності територій та можливості задоволення потреб суб'єктів господарювання у перевезеннях.

Особливістю діяльності транспортних підприємств є значна ресурсоемність транспортного процесу, що зумовлює формування істотних витрат у процесі надання транспортних послуг. Забезпечення перевезень потребує використання рухомого складу, паливно-енергетичних, трудових і матеріально-технічних ресурсів, що у сукупності формує структуру витрат транспортних підприємств. В умовах зростання вартості енергетичних ресурсів, посилення конкуренції на транспортному ринку та трансформації логістичних ланцюгів особливого значення набуває дослідження структури витрат підприємств транспортної галузі та факторів її формування.

Суттєвий вплив на формування витрат транспортних підприємств також мають структурні зміни у функціонуванні транспортної системи України, спричинені повномасштабною війною. Порушення традиційних логістичних маршрутів, переорієнтація вантажопотоків та зміна умов функціонування окремих видів

транспорту істотно трансформували умови діяльності підприємств галузі та вплинули на структуру їх витрат. У цих умовах аналіз структури витрат підприємств транспортної галузі набуває важливого значення для інформаційного забезпечення управління витратами та підвищення ефективності використання ресурсів

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми формування та аналізу витрат підприємств транспортної галузі досліджуються у працях як зарубіжних, так і українських науковців. У дослідженні С. Кота [1] розглянуто залежність структури витрат підприємств автомобільного транспорту від масштабів їх діяльності. Аналіз структури витрат операторів міжнародних автомобільних перевезень представлено у роботі Б. Супрона [2]. Дослідження М. Стернада [3] присвячене методам калькулювання витрат у вантажних автомобільних перевезеннях та визначенню основних факторів, що впливають на собівартість транспортних послуг. Й. Я. Даньків та М. Я. Остап'юк [4] досліджують особливості діяльності автотранспортних підприємств та їх вплив на організацію обліку витрат і формування собівартості перевезень. Питання управлінського обліку та контролю витрат на автотранспортних підприємствах розглянуто у дослідженні М. В. Реслера [5]. Проблеми оптимізації логістичних витрат та підвищення ефективності управління витратами у транспортній сфері досліджуються також у роботах Н. В. Гриценко [6] та Т. О. Войченко, М. В. Галькевич, О. А. Радченко [7].

Разом з тим сучасні умови функціонування транспортної галузі зумовлюють необхідність подальшого дослідження структури витрат підприємств транспорту з урахуванням трансформації логістичних систем, змін



© Комчатних О.В., Петровська С.І., 2026

Стаття поширюється на умовах ліцензії відкритого доступу (CC BY 4.0)

у структурі транспортних перевезень та впливу воєнних факторів на діяльність транспортних підприємств.

Метою статті є аналіз структури витрат підприємств транспортної галузі за економічними елементами та визначення основних тенденцій їх формування в сучасних економічних умовах.

Виклад основного матеріалу дослідження.

З економічної точки зору витрати транспортних підприємств відображають обсяг ресурсів, необхідних для забезпечення транспортного процесу та надання транспортних послуг. У процесі здійснення перевезень транспортні підприємства використовують різноманітні види ресурсів, зокрема трудові, матеріальні, енергетичні та фінансові. Витрати на використання цих ресурсів формують загальні витрати підприємства та визначають рівень собівартості транспортних послуг. Значна частина витрат безпосередньо пов'язана з експлуатацією транспортних засобів, що обумовлює високу матеріало- та енергоємність транспортної діяльності. До таких витрат належать витрати на паливо і мастильні матеріали, технічне обслуговування та ремонт рухомого складу, а також витрати на забезпечення його належного технічного стану [4].

Важливу роль у формуванні витрат транспортних підприємств відіграють витрати на оплату праці працівників, діяльність яких безпосередньо пов'язана з організацією та виконанням транспортного процесу. До цієї категорії належать витрати на оплату праці водіїв, працівників технічних служб, диспетчерського персоналу, а також інших категорій працівників, що забезпечують функціонування транспортного підприємства. У структурі витрат транспортних підприємств ці витрати формують одну з ключових складових [1; 2], оскільки ефективність транспортної діяльності значною мірою залежить від кваліфікації персоналу, рівня організації праці та забезпечення належних умов виконання перевезень.

Суттєвою складовою витрат транспортних підприємств є також амортизаційні відрахування, які відображають перенесення вартості основних засобів на витрати підприємства у процесі їх використання. Транспортна галузь характеризується високою капіталомісткістю, оскільки для здійснення перевезень необхідне використання значної кількості дорогих основних засобів, зокрема транспортних засобів, спеціалізованого обладнання, виробничих та інфраструктурних об'єктів. У зв'язку з цим амортизаційні відрахування займають важливе місце у структурі витрат транспортних підприємств та відображають поступове відшкодування вартості основних засобів у процесі їх експлуатації.

Витрати на паливно-енергетичні ресурси є однією з найбільш вагомих складових собівартості перевезень, оскільки вони безпосередньо залежать від обсягів транспортної роботи та інтенсивності використання рухомого складу. Рівень таких витрат значною мірою визначається кон'юнктурою паливного ринку, технічними характеристиками транспортних засобів, умовами їх експлуатації, а також ефективністю організації перевезень. Коливання цін на паливно-енергетичні ресурси можуть суттєво впливати на рівень витрат транспортних підприємств і, відповідно, на собівартість транспортних послуг [2].

Важливою характеристикою транспортних послуг є їх логістичні параметри, які впливають на організацію перевезень та вибір виду транспорту. До основних характеристик транспортних послуг належать доступність, швидкість доставки, вартість перевезення та обсяг транспортної партії [8]. Сукупність цих параметрів визначає конкурентні переваги різних видів транспорту та впливає на формування структури витрат транспортних підприємств. Так, автомобільний транспорт характеризується високою доступністю та гнучкістю організації перевезень, однак супроводжується значними витратами на паливо та експлуатацію рухомого складу. Залізничний транспорт забезпечує ефективне перевезення значних обсягів вантажів на великі відстані та характеризується відносно низькою собівартістю перевезень. Трубопровідний транспорт використовується для транспортування рідких і газоподібних ресурсів та характеризується відносно низькими експлуатаційними витратами за значних капітальних витрат на створення інфраструктури. Водний транспорт відзначається високою провізною здатністю та низькою вартістю перевезення великих партій вантажів. Авіаційний транспорт забезпечує найвищу швидкість перевезень, однак характеризується найвищою собівартістю транспортних послуг.

Формування витрат у діяльності транспортних підприємств здійснюється відповідно до вимог національних стандартів бухгалтерського обліку та галузевих нормативних документів. Нормативну основу обліку витрат становить Національне положення (стандарт) бухгалтерського обліку 16 «Витрати», яке визначає загальні принципи визнання, класифікації та відображення витрат у системі бухгалтерського обліку [9]. Особливості формування собівартості транспортних послуг регламентуються також методичними рекомендаціями з формування собівартості перевезень на транспорті [10], які враховують специфіку транспортної діяльності та організації перевезень. У системі бухгалтерського обліку витрати підприємства систематизуються за економічними елементами. Відповідно до національних стандартів бухгалтерського обліку до основних елементів витрат належать матеріальні витрати, витрати на оплату праці, відрахування на соціальні заходи, амортизація та інші операційні витрати.

Дослідження структури витрат транспортних підприємств має важливе значення для розуміння економічних особливостей функціонування галузі. Зазначені особливості формування витрат потребують подальшого аналізу на основі статистичних даних. Для аналізу структури та динаміки витрат підприємств галузі використано статистичні дані Державної служби статистики України [11] (табл. 1).

Отримані результати свідчать, що у структурі витрат підприємств транспорту домінують матеріальні витрати, частка яких у більшості видів транспорту є найвищою. Зокрема, у структурі витрат підприємств наземного і трубопровідного транспорту матеріальні витрати становили 50,80% у 2019 р., 52,36% у 2020 р. та 51,12% у 2021 р. У 2022 р. їх частка зменшилася до 48,35%, однак у 2023 р. вона зросла до 53,84%. Такі зміни значною мірою пов'язані з коливаннями вартості паливно-енергетичних ресурсів, а також із трансформацією транспортної системи країни у період повномасштабної війни. Порушення традиційних логістич-

Таблиця 1 – Структура витрат підприємств транспортної галузі*

Вид витрат	2019 р.,%	2020 р.,%	2021 р.,%	2022 р.,%	2023 р.,%
Наземний і трубопровідний транспорт					
Матеріальні витрати	50,80	52,36	51,12	48,35	53,84
Амортизація	21,87	15,70	14,07	14,31	14,47
Оплата праці	21,81	24,79	27,25	29,11	24,63
Соціальні відрахування	4,68	5,18	5,77	6,25	5,31
Інші витрати	0,84	1,98	1,80	1,98	1,75
Водний транспорт					
Матеріальні витрати	65,69	66,64	62,00	58,57	69,80
Амортизація	6,85	7,32	11,11	11,18	5,40
Оплата праці	19,11	18,25	20,36	23,44	19,39
Соціальні відрахування	3,84	3,70	4,46	5,09	4,13
Інші витрати	4,51	4,08	2,07	1,73	1,29
Авіаційний транспорт					
Матеріальні витрати	к/с	к/с	60,59	к/с	64,47
Амортизація	к/с	к/с	12,92	к/с	7,10
Оплата праці	к/с	к/с	22,24	к/с	24,17
Соціальні відрахування	к/с	к/с	3,88	к/с	4,21
Інші витрати	к/с	к/с	0,37	к/с	0,04

Примітки: * к/с – конфіденційна статистична інформація

Джерело: розраховано авторами на основі даних [11]

них маршрутів, блокування частини морських портів та переорієнтація вантажопотоків на наземні транспортні коридори призвели до збільшення навантаження на автомобільний і залізничний транспорт, що, у свою чергу, сприяло зростанню витрат на паливо, експлуатацію та ремонт рухомого складу. Для водного транспорту характерною є ще вища частка матеріальних витрат у структурі загальних витрат. У 2019 р. вона становила 65,69%, у 2020 р. – 66,64%, у 2021 р. – 62,00%, у 2022 р. – 58,57%, а у 2023 р. зросла до 69,80%. Така структура витрат пояснюється високою паливною залежністю морських і річкових перевезень, а також значними витратами на експлуатацію та технічне обслуговування суден. Разом з тим у період війни функціонування водного транспорту значною мірою ускладнилося через обмеження судноплавства у Чорному морі та пошкодження портової інфраструктури, що призвело до скорочення обсягів перевезень і зміни структури витрат підприємств галузі. У структурі витрат авіаційного транспорту матеріальні витрати також займають домінуюче місце. Водночас статистичні дані у відкритих джерелах є обмеженими, тому показники оприлюднені лише для окремих років. Зокрема, у 2021 р. частка матеріальних витрат становила 60,59%, тоді як у 2023 р. вона зросла до 64,47%. Така динаміка пов'язана зі значною залежністю авіаційної діяльності від витрат на паливо, технічне обслуговування повітряних суден та інші матеріально-ресурсні складові. Водночас після початку повномасштабного вторгнення повітряний простір України був закритий для цивільної авіації, що фактично призвело до припинення регулярних пасажирських перевезень і суттєвої трансформації структури витрат підприємств авіаційного транспорту.

Поряд із матеріальними витратами важливе місце у структурі витрат транспортних підприємств займають витрати на оплату праці. Для наземного і трубопровідного транспорту їх частка становила 21,81% у 2019 р., зросла до 24,79% у 2020 р. та 27,25%

у 2021 р., а у 2022 р. досягла 29,11%. У 2023 р. частка витрат на оплату праці зменшилася до 24,63%. Зростання цієї статті витрат у попередні роки пов'язане з підвищенням рівня оплати праці працівників транспортної галузі, а також із загальною тенденцією до зростання дефіциту кваліфікованих кадрів. Однією з актуальних проблем сучасного транспортного сектору є нестача водіїв та інших фахівців транспортної сфери, що пов'язано з міграційними процесами, мобілізацією та старінням кадрового складу галузі. У цих умовах підприємства змушені підвищувати рівень оплати праці для залучення та утримання персоналу. Для водного транспорту частка витрат на оплату праці є нижчою, ніж у наземному транспорті, однак також демонструє коливання у різні роки. У 2019 р. вона становила 19,11%, у 2020 р. – 18,25%, у 2021 р. зросла до 20,36%, а у 2022 р. досягла 23,44%. У 2023 р. цей показник зменшився до 19,39%. Такі зміни зумовлені як коливаннями обсягів перевезень, так і особливостями функціонування галузі у воєнний період, коли діяльність портів і судноплавства зазнала значних обмежень. У структурі витрат авіаційного транспорту частка витрат на оплату праці, за наявними статистичними даними, становила 22,24% у 2021 р. та зросла до 24,17% у 2023 р. Така зміна також відображає трансформацію структури витрат підприємств галузі в умовах різкого скорочення обсягів авіаперевезень та зміни умов функціонування авіаційної інфраструктури.

Важливою складовою витрат транспортних підприємств є амортизаційні відрахування, які відображають перенесення вартості транспортних засобів та виробничого обладнання на витрати підприємства у процесі їх використання. Для наземного і трубопровідного транспорту частка амортизації у структурі витрат становила 21,87% у 2019 р., після чого зменшилася до 15,70% у 2020 р. та 14,07% у 2021 р., а у наступні роки залишалася відносно стабільною – 14,31% у 2022 р. та 14,47% у 2023 р. Для водного транспорту частка амортизаційних

відрахувань становила 6,85% у 2019 р. і 7,32% у 2020 р., зросла до 11,11% у 2021 р. та 11,18% у 2022 р., після чого зменшилася до 5,40% у 2023 р. У структурі витрат авіаційного транспорту амортизація становила 12,92% у 2021 р. та 7,10% у 2023 р., що також відображає зміну інтенсивності використання основних засобів галузі. Зменшення частки амортизаційних відрахувань у структурі витрат може бути зумовлене випереджальним зростанням інших елементів витрат, насамперед матеріальних витрат, а також відносно низькими темпами оновлення основних засобів транспортних підприємств.

Відрахування на соціальні заходи у структурі витрат транспортних підприємств мають відносно стабільну частку. Для наземного і трубопровідного транспорту вона становила 4,68% у 2019 р., 5,18% у 2020 р., 5,77% у 2021 р., 6,25% у 2022 р. та 5,31% у 2023 р. Для водного транспорту відповідні показники становили 3,84%, 3,70%, 4,46%, 5,09% та 4,13% відповідно за роками. У структурі витрат авіаційного транспорту соціальні відрахування становили 3,88% у 2021 р. та 4,21% у 2023 р.

Інші витрати формують найменшу частку у структурі витрат усіх видів транспорту. Для наземного і трубопровідного транспорту їх частка становила 0,84% у 2019 р., 1,98% у 2020 р., 1,80% у 2021 р., 1,98% у 2022 р. та 1,75% у 2023 р. Для водного транспорту вона зменшилася з 4,51% у 2019 р. до 4,08% у 2020 р., 2,07% у 2021 р., 1,73% у 2022 р. та 1,29% у 2023 р. У структурі витрат авіаційного транспорту інші витрати становили 0,37% у 2021 р. та 0,04% у 2023 р., що свідчить про їх мінімальну роль у загальній структурі витрат цього виду транспорту.

Отримані результати свідчать, що структура витрат підприємств транспортної галузі має виражені галузеві особливості та значною мірою визначається технологічною специфікою транспортного процесу. Використання рухомого складу, значні витрати паливно-енергетичних ресурсів та необхідність постійного технічного обслуговування транспортних засобів зумовлюють високу частку матеріальних витрат у структурі витрат більшості видів транспорту. Водночас вагоме місце у структурі витрат займають витрати на оплату праці та амортизаційні відрахування, що відображає зна-

чну роль трудових ресурсів і високу капіталомісткість транспортної діяльності. Таким чином, співвідношення окремих елементів витрат формується під впливом технологічних та організаційних особливостей транспортного процесу, а також сучасних умов функціонування транспортної системи.

Висновки. Проведене дослідження дозволило проаналізувати структуру витрат підприємств транспортної галузі та визначити основні тенденції їх формування за економічними елементами в сучасних умовах функціонування транспортної системи. Встановлено, що формування витрат транспортних підприємств значною мірою визначається технологічними особливостями транспортного процесу, значною ресурсоемістю перевезень та специфікою використання рухомого складу.

Результати аналізу показали, що у структурі витрат підприємств транспортної галузі домінують матеріальні витрати, що зумовлено високою енерго- та матеріаломісткістю транспортної діяльності. Значну частку у структурі витрат також займають витрати на оплату праці, що відображає важливу роль трудових ресурсів у забезпеченні транспортного процесу. Водночас частка амортизаційних відрахувань залишається відносно стабільною, що пов'язано з високою капіталомісткістю транспортної діяльності та використанням дорогих основних засобів.

Проведений аналіз дозволив встановити, що співвідношення окремих елементів витрат відрізняється залежно від виду транспорту та умов функціонування транспортної системи, зокрема під впливом трансформації логістичних маршрутів, змін у структурі перевезень та сучасних економічних викликів. Отримані результати можуть бути використані для інформаційного забезпечення управління витратами транспортних підприємств та підвищення ефективності використання ресурсів у процесі здійснення перевезень.

Перспективи подальших досліджень пов'язані з поглибленим аналізом факторів формування витрат транспортних підприємств, оцінкою ефективності використання ресурсів та розробленням механізмів оптимізації витрат з урахуванням сучасних трансформацій транспортної системи.

Список використаних джерел:

1. Kot S. Cost structure in relation to the size of road transport enterprises. *Promet – Traffic & Transportation*. 2015. Vol. 27. № 5. P. 387–394. DOI: <https://doi.org/10.7307/ptt.v27i5.1687>
2. Suproń B. Analysis of cost structure of international road transport operators in West Pomeranian voivodeship in the years 2008–2014. *WSB Journal of Business and Finance*. 2018. № 52. P. 61–74. DOI: <https://doi.org/10.29015/cerem.537>
3. Sternad M. Cost calculation in road freight transport. *Business Logistics in Modern Management*. 2019. Vol. 19. P. 215–225. URL: <https://ideas.repec.org/a/osi/bulimm/v19y2019p215-225.html>
4. Даньків Й. Я., Остап'юк М. Я. Особливості діяльності автотранспортних підприємств та їх вплив на організацію обліку витрат і формування собівартості автотранспортних перевезень. *Науковий вісник Мукачівського державного університету. Серія : Економіка*. 2014. Вип. 1. С. 133–139. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/nvmdue_2014_1_28
5. Реслер М. В. Управлінський облік та контроль витрат на автотранспортних підприємствах. *Підприємництво і торгівля*. 2025. № 45. С. 53–59. DOI: <https://doi.org/10.32782/2522-1256-2025-45-07>
6. Гриценко Н. В. Необхідність зниження логістичних витрат на виробничих транспортних підприємствах. *Економічний вісник Дніпровської політехніки*. 2025. № 2 (90). С. 176–184. DOI: <https://doi.org/10.33271/ebdut/90.176>
7. Войченко Т. О., Галькевич М. В., Радченко О. А. Ефективність управління витратами у транспортних компаніях: роль маркетингового контролінгу у забезпеченні конкурентоспроможності. *Економіка та суспільство*. 2024. № 68. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-68-103>
8. Rodrigue J.-P. *The Geography of Transport Systems*. 5th ed. New York: Routledge, 2020. DOI: <https://doi.org/10.4324/9780429346323>
9. Національне положення (стандарт) бухгалтерського обліку 16 «Витрати»: затв. наказом Міністерства фінансів України від 31.12.1999 № 318. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0027-00>
10. Методичні рекомендації з формування собівартості перевезень (робіт, послуг) на транспорті: наказ Міністерства транспорту України від 05.02.2001 № 65. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0065361-01>

11. Транспорт України : статистичний збірник / Державна служба статистики України ; за ред. І. Петренко. Київ : Державна служба статистики України, 2024. 94 с. URL: <https://stat.gov.ua/uk/publications/transport-ukrayiny-2023>

References:

1. Kot S. (2015) Cost structure in relation to the size of road transport enterprises. *Promet – Traffic & Transportation*, vol. 27, no. 5, pp. 387–394. DOI: <https://doi.org/10.7307/ptt.v27i5.1687>
2. Suproń B. (2018) Analysis of cost structure of international road transport operators in West Pomeranian voivodeship in the years 2008–2014. *WSB Journal of Business and Finance*, no. 52, pp. 61–74. DOI: <https://doi.org/10.29015/cerem.537>
3. Sternad M. (2019) Cost calculation in road freight transport. *Business Logistics in Modern Management*, vol. 19, pp. 215–225. Available at: <https://ideas.repec.org/a/osi/bulimm/v19y2019p215-225.html>
4. Dankiv Y. Ya., Ostapiuk M. Ya. (2014) Osoblyvosti diialnosti avtotransportnykh pidpriemstv ta yikh vplyv na orhanizatsiiu obliku vytrat i formuvannya sobivartosti avtotransportnykh perevezhen [Peculiarities of activity of motor transport enterprises and their influence on cost accounting organization and formation of road transport services cost]. *Scientific Bulletin of Mukachevo State University. Series "Economics"*, issue 1, pp. 133–139. Available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/nvmdue_2014_1_28 (in Ukrainian)
5. Resler M. V. (2025) Upravlinskyi oblik ta kontrol vytrat na avtotransportnykh pidpriemstvakh [Management accounting and cost control at motor transport enterprises]. *Entrepreneurship and Trade*, no. 45, pp. 53–59. DOI: <https://doi.org/10.32782/2522-1256-2025-45-07> (in Ukrainian)
6. Hrytsenko N. V. (2025) Neobkhidnist znyzhennia lohystychnykh vytrat na vyrobnychykh transportnykh pidpriemstvakh [The need to reduce logistics costs at production transport enterprises]. *Economics Bulletin of Dnipro University of Technology*, no. 2 (90), pp. 176–184. DOI: <https://doi.org/10.33271/ebdut/90.176> (in Ukrainian)
7. Voichenko T. O., Halkevych M. V., Radchenko O. A. (2024) Efektyvnist upravlinnia vytratamy u transportnykh kompaniakh: rol marketynhovooho kontrolinhu u zabezpechenni konkurentospromozhnosti [Efficiency of cost management in transport companies: the role of marketing controlling in ensuring competitiveness]. *Economy and Society*, no. 68. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-68-103> (in Ukrainian)
8. Rodrigue J.-P. (2020) *The Geography of Transport Systems*. 5th ed. New York: Routledge. DOI: <https://doi.org/10.4324/9780429346323>
9. Ministry of Finance of Ukraine (1999) National Accounting Standard 16 "Expenses". Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0027-00>
10. Ministry of Transport of Ukraine (2001) Methodical recommendations on the formation of transportation cost (works, services) in transport. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0065361-01>
11. State Statistics Service of Ukraine (2024) *Transport of Ukraine: statistical yearbook*. Kyiv: State Statistics Service of Ukraine. Available at: <https://stat.gov.ua/uk/publications/transport-ukrayiny-2023>

Komchatnykh Olena, Petrovska Svitlana
National Transport University

ANALYSIS OF THE COST STRUCTURE OF TRANSPORT INDUSTRY ENTERPRISES

The article examines the cost structure of transport enterprises and identifies the main trends in its formation under current economic conditions. The economic features of transport activities that influence the formation of enterprise costs are considered, particularly the high resource intensity of the transport process and the significant role of fuel, labor and technical resources in providing transportation services. The economic essence of the costs of transport enterprises and the main elements of their structure are analyzed, including material costs, labor costs, depreciation, social contributions and other operating expenses. The regulatory framework for cost formation within the accounting system in accordance with national accounting standards and sectoral methodological recommendations is also outlined. Based on statistical data from the State Statistics Service of Ukraine, an analysis of the cost structure of transport enterprises by types of transport activity for the period 2019–2023 was conducted. The proportion of the main cost elements in land and pipeline, water and air transport was examined, which made it possible to identify the sectoral characteristics of cost formation in different segments of the transport industry. It was established that material costs dominate in the structure of transport enterprises' costs due to the high material and energy intensity of transport activities and the significant dependence of transportation on fuel and energy resources. Labor costs also account for a considerable share of total costs, reflecting the important role of human resources in ensuring the transport process, while depreciation reflects the capital-intensive nature of transport activities. The study also highlights the influence of external economic factors on the cost structure of transport enterprises. In particular, attention is paid to the transformation of logistics routes and changes in the structure of transportation caused by the full-scale war, which significantly affected the functioning of different types of transport and the distribution of costs. It is determined that the cost structure of transport enterprises has pronounced sectoral features and varies depending on the type of transport and technological characteristics of transportation. The obtained results can be used to support cost management at transport enterprises and to improve the efficiency of resource use in transportation processes.

Keywords: transport enterprises, cost structure, transport costs, cost of transportation services, material costs, transport industry, cost analysis.

JEL Classification: D24, L90, R40

Дата надходження статті: 24.02.2026

Дата прийняття статті: 17.03.2026

Дата публікації статті: 29.05.2026