



Національний університет

Міністерство освіти і науки, молоді та спорту України
Національний університет водного господарства та
природокористування

**С.О. Корецька, А.Ю. Якимчук,
Т.С. Карпан**



ЕКОНОМІКА АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ

Навчальний посібник

*Рекомендовано Міністерством освіти і науки,
молоді та спорту України як навчальний посібник
для студентів вищих навчальних закладів*

Рівне 2013



Національний університет

УДК 658:338.47 (075.8)

ББК 65.9.(2)379я7

К66

*Рекомендовано Міністерством освіти і науки, молоді та спорту України.
(Лист № 1/11-18056 від 20.11 2012 р.)*

Рецензенти:

Дацій О.І., доктор економічних наук, професор Академії муніципального управління (м. Київ);

Царенко О.В., доктор економічних наук, доцент Академії муніципального управління (м. Київ);

Безтелесна Л.І., доктор економічних наук, доцент Національного університету водного господарства та природокористування (м. Рівне).

Корецька С.О., Якимчук А.Ю., Карпан Т.С.

К66 Економіка автомобільного транспорту. Навчальний посібник. – Рівне: НУВГП, 2012. – 309 с.

ISBN 978-966-327-228-3

У навчальному посібнику «Економіка автомобільного транспорту» наведено методику розрахунку основних економічних показників господарсько-фінансової діяльності автотранспортних підприємств (АТП). Подано загальну характеристику стану та особливостей функціонування АТП у ринкових умовах господарювання, трудових ресурсів, організації системи оплати праці, методики планування та управління процесами здійснення автомобільних перевезень, економічної оцінки ефективності діяльності АТП, побудови маркетингової політики, стимулювання збуту послуг АТП із застосуванням реклами, системи охорони праці на АТП. Навчальний посібник містить також вказівки щодо вивчення окремих тем, плани практичних занять, тематику самостійної роботи, контрольно-тестову програму, термінологічний словник та список рекомендованої літератури.

Навчальний посібник «Економіка автомобільного транспорту» може стати у нагоді фахівцям органів регіонального управління та місцевого самоврядування, науковим працівникам, аспірантам, магістрантам, студентам вищих навчальних закладів спеціальностей «Транспортні технології (автомобільний)» та «Менеджмент», коло чіх наукових і практичних інтересів становить галузь автомобільного транспорту.

УДК 658:338.47 (075.8)

ББК 65.9.(2)379я7

ISBN 978-966-327-228-3

© Корецька О. О., Якимчук А.Ю.,
Карпан Т.С., 2013

© НУВГП, 2013



Вступ.....	7
Розділ 1. Особливості функціонування автотранспортного підприємства в нових умовах господарювання.....	9
1.1. Поняття про підприємство та його види.....	9
1.2. Підприємство як виробнича та економічна система.....	15
1.3. Порядок утворення автотранспортних підприємств.....	22
1.4. Статистика автотранспорту Рівненської області у контексті впливу на навколишнє природне середовище.....	24
Питання для контролю та самоперевірки знань.....	32
Розділ 2. Організаційно-правові форми господарської діяльності автотранспортних підприємств та їх класифікація за формами власності.....	33
2.1. Поняття про суб'єкт господарювання.....	33
2.2. Приватне підприємство.....	37
2.3. Комунальне підприємство.....	37
2.4. Підприємство, що діє на основі колективної власності.....	39
2.5. Організаційно-правові форми об'єднання підприємств.....	41
Питання для контролю та самоперевірки знань.....	46
Розділ 3. Виробнича програма автотранспортного підприємства та її основні економічні показники... ..	47
3.1. Вибір типу рухомого складу.....	47
3.2. Планування виробничої потужності автотранспортного підприємства.....	53
3.3. Статистика продукції підприємств автомобільного транспорту.....	57
Питання для контролю та самоперевірки знань.....	63
Розділ 4. Основні засоби автотранспортного підприємства..	65



4.1. Економічна сутність основних засобів автотранспортного підприємства.....	65
4.2. Класифікація основних засобів, їх оцінка та рух.....	68
4.3. Показники і резерви росту ефективності використання основних засобів.....	77
4.4. Знос та амортизація основних засобів.....	81
Питання для контролю та самоперевірки знань.....	83
Розділ 5. Оборотні засоби підприємства автомобільного транспорту.....	85
5.1. Економічна сутність та структура оборотних засобів.....	85
5.2. Джерела формування оборотних засобів.....	93
5.3. Показники руху та ефективності використання оборотних засобів.....	97
Питання для контролю та самоперевірки знань.....	104
Розділ 6. Трудові ресурси автотранспортного підприємства та організація оплати праці.....	105
6.1. Сутність, значення, склад і структура трудових ресурсів.....	105
6.2. Планування чисельності персоналу.....	119
6.3. Продуктивність праці на автомобільному транспорті.....	125
6.4. Система оплати праці на автомобільному транспорті.....	131
Питання для контролю та самоперевірки знань.....	146
Розділ 7. Групування витрат за економічними елементами..	147
7.1. Матеріальні витрати.....	147
7.2. Витрати на оплату праці.....	150
7.3. Амортизаційні відрахування.....	151
7.4. Відрахування на соціальні заходи.....	151
7.5. Інші витрати.....	152
Питання для контролю та самоперевірки знань.....	159
Розділ 8. Порядок формування собівартості вантажних і пасажирських перевезень.....	160



8.1. Поняття собівартості перевезень.....	160
8.2. Класифікація витрат собівартості.....	165
8.3. Формування собівартості за окремими статтями калькуляції.....	167
8.4. Вплив техніко-експлуатаційних факторів на собівартість перевезень.....	172
Питання для контролю та самоперевірки знань.....	176
Розділ 9. Визначення фінансових результатів господарської діяльності вантажних перевезень... ..	177
9.1. Порядок формування валових доходів автотранспортних підприємств.....	177
9.2. Прибуток: поняття, види та порядок визначення.....	182
9.3. Рентабельність господарської діяльності автотранспортного підприємства.....	188
9.4. Шляхи підвищення рентабельності.....	192
Питання для контролю та самоперевірки знань.....	192
Розділ 10. Маркетингова діяльність підприємств автомобільного транспорту.....	194
10.1. Поняття, мета, концепція, функції, принципи маркетингу.....	194
10.2. Збір інформації і комплексне дослідження ринку послуг.....	200
10.3. Дослідження поведінки споживачів автотранспортних послуг.....	204
10.4. Планування виробництва і асортименту послуг, формування цінової політики і встановлення тарифів на послуги. Організація збуту.....	206
10.5. Застосування реклами на автомобільному транспорті.....	210
Питання для контролю та самоперевірки знань.....	214
Розділ 11. Основи системи оподаткування автотранспортного підприємства.....	215
11.1. Сутність податків і їх функції.....	215



11.2. Податок на додатну вартість.....	218
11.3. Податок на прибуток.....	221
11.4. Збір за першу реєстрацію транспортного засобу.....	223
11.5. Спрощена система оподаткування.....	224
Питання для контролю та самоперевірки знань.....	225
Розділ 12. Охорона праці на автомобільному транспорті....	226
12.1. Правові та організаційні питання охорони праці на автотранспорті	226
12.2. Вимоги безпеки до виробничих і допоміжних приміщень на автотранспортних та авторемонтних підприємствах.....	228
12.3. Техніка безпеки при експлуатації транспортних засобів.....	230
12.4. Вимоги пожежної безпеки	231
Питання для контролю та самоперевірки знань.....	232
Контрольні тестові завдання.....	233
Типові розв'язки задач.....	269
Короткий термінологічний словник.....	288
Список літератури.....	305



ВСТУП

Діяльність автомобільного транспорту у ринкових умовах господарювання потребує нових знань щодо раціоналізації системи управління галуззю автомобільного транспорту, обґрунтування показників економічної ефективності використання рухомого складу, оновлення методології розрахунку та використання фундаментальних економічних показників функціонування та розвитку сучасних автотранспортних підприємств. Все це вимагає підготовки фахівців у сфері організації транспортного процесу з новими адекватними до сьогоднішніх реалій знаннями. Тому запропонований навчальний посібник «Економіка автомобільного транспорту» укладений з метою сприяння вивченню студентами теоретико-методологічних основ та набуття практичних навичок у сфері економіки автомобільного транспорту.

У навчальному посібнику представлено теоретичний матеріал з навчальної дисципліни «Економіка транспорту» та тестові питання, які спрямовані на контроль знань у всіх теоретичних та практичних аспектах, а саме: особливості функціонування автотранспортного підприємства в нових умовах господарювання, його організаційно-правові форми, складові основних та оборотних засобів автотранспортного підприємства та особливості їх практичного застосування, основи системи оподаткування та охорони праці на автомобільному транспорті.

Основною метою викладання дисципліни «Економіка транспорту» є формування системи базових знань з теорії функціонування автомобільного транспорту, ознайомлення студентів з методикою розрахунку економічних показників, які характеризують діяльність автомобільного транспорту, а також теорією і практикою здійснення адміністративної та фінансово-господарської діяльності автотранспортних підприємств.



Основними завданнями навчальної дисципліни є:

- вивчення основних понять, категорій, систем, інструментарію та алгоритмів дисципліни «Економіка транспорту»;
- набуття практичних навичок розв’язання практичних задач у сфері аналізу діяльності автотранспортного підприємства;
- формування у студентів умінь творчого пошуку резервів поліпшення показників роботи автотранспортних підприємств.

Після вивчення дисципліни студенти повинні *уміти*:

- розраховувати економічні та експлуатаційні показники, що характеризують стан та діяльність автомобільного транспорту;
- визначати та аналізувати результати господарсько-фінансової діяльності автотранспортних підприємств.

Навчальний посібник містить матеріал, який враховує специфіку спеціальності, охоплює фундаментальні засади дисципліни «Економіка транспорту» та може використовуватися при викладанні нормативних дисциплін фахового спрямування: «Планування діяльності АТП», «Транспортно-експедиційна робота», «Логістика», «Організація вантажних перевезень», «Аналіз виробничо-економічної діяльності АТП» та інші.

Навчальний посібник «Економіка автомобільного транспорту» може стати у нагоді фахівцям органів регіонального управління та місцевого самоврядування, науковим працівникам, аспірантам, магістрантам, студентам вищих навчальних закладів спеціальностей «Транспортні технології (автомобільний)» та «Менеджмент».



Розділ 1. Особливості функціонування автотранспортного підприємства в нових умовах господарювання

1.1. Поняття про підприємство та його види

Підприємство – це самостійний суб’єкт господарювання, створений компетентним органом державної влади або органом місцевого самоврядування, або іншими суб’єктами для задоволення суспільних і особистих потреб шляхом систематичного здійснення виробничої, науково-дослідної, торговельної та іншої господарської діяльності [2, 3, 8, 35].

Підприємства можуть створюватись як для здійснення підприємництва, так і для некомерційної господарської діяльності, діє на основі статуту.

Підприємство – це господарський суб’єкт, що має права юридичної особи, здійснює свою діяльність на умовах господарського розрахунку з метою одержання прибутку.

В Україні залежно від форм власності можуть діяти автотранспортні підприємства таких видів [8, ст.10]:

- Приватне підприємство, що діє на основі приватної власності громадян чи суб’єкта господарювання (юридичної особи);
- Колективне підприємство, що діє на основі колективної власності (підприємство колективної власності);
- Комунальне підприємство (що діє на основі комунальної власності територіальної громади);
- Державне підприємство (що діє на основі державної власності);
- Підприємство засноване на змішаній формі власності.

Залежно від способу утворення (заснування) та формування статутного фонду в Україні діють підприємства унітарні та корпоративні

Унітарне підприємство створюється одним засновником, який виділяє необхідне для того майно, формує статутний фонд, не поділений на частки, затверджує статут, розподіляє



доходи, безпосередньо або через керівника, який ним призначається, керує підприємством і формує його трудовий колектив на засадах трудового найму. Унітарними є підприємства державні, комунальні, підприємства, засновані на власності об'єднання громадян, релігійної організації або на приватній власності засновника.

Корпоративне підприємство утворюється, зазвичай, двома або більше засновниками за їх спільним рішенням (договором), діє на основі об'єднання майна та/або підприємницької чи трудової діяльності засновників (учасників), їх спільного управління справами, на основі корпоративних прав, у тому числі через органи, що ними створюються, участі засновників (учасників) у розподілі доходів та ризиків підприємства. Корпоративними є кооперативні підприємства, що створюються у формі господарського товариства, а також інші підприємства, в тому числі засновані на приватній власності двох або більше осіб.

Залежно від кількості працюючих та обсягу валового доходу від реалізації продукції за рік автотранспортні підприємства поділяються на [35] :

- Малі;
- Середні;
- Великі.

Малими (незалежно від форми власності) визнаються підприємства, в яких середньооблікова чисельність працюючих за звітний (фінансовий) рік не перевищує п'ятдесяти осіб, а обсяг валового доходу від реалізації продукції (робіт, послуг) за цей період не перевищує сімдесяти мільйонів гривень.

Великими підприємствами визнаються підприємства, в яких середньооблікова чисельність працюючих за звітний (фінансовий) рік перевищує двісті п'ятдесят осіб, а обсяг валового доходу від реалізації продукції (робіт, послуг) за рік більшу за суму у сто мільйонів гривень.

Ісі інші підприємства визнаються середніми.



Згідно Господарського кодексу України, господарськими товариствами визнаються також підприємства.

Господарським товариством є юридична особа, статутний (складений) капітал якої поділений на частки між учасниками.

До господарських товариств належать [35]:

- акціонерне товариство;
- товариство з обмеженою відповідальністю;
- товариство з додатковою відповідальністю;
- повне товариство;
- командитне товариство.

Акціонерним визнається товариство, яке має статутний (складений) капітал, поділений на визначену кількість акцій рівної номінальної вартості, і несе відповідальність за зобов'язаннями тільки майном товариства. Акціонери відповідають за зобов'язаннями товариства тільки в межах належних їм акцій. У випадках, передбачених статутом, акціонери, які не повністю оплатили акції, несуть відповідальність за зобов'язаннями товариства також у межах несплаченої суми.

Загальна номінальна вартість випущених акцій становить статутний капітал акціонерного товариства, який не може бути меншим за суму, що еквівалентна 1250 мінімальним заробітним платам, виходячи із ставки мінімальної заробітної плати, діючої на момент створення акціонерного товариства.

Товариством з обмеженою відповідальністю визнається товариство, що має статутний капітал, розділений на частки, розмір яких визначається установчими документами. Максимальна кількість учасників товариства з обмеженою відповідальністю може досягати 10 осіб. Учасники товариства несуть відповідальність в межах їх вкладів. Учасники товариства, які не повністю внесли вклади, несуть солідарну відповідальність за його зобов'язаннями у межах вартості невнесеної частини вкладу кожного з учасників.

Товариством з додатковою відповідальністю визнається товариство, статутний (складений) капітал якого поділений



на частки визначених установчими документами розмірів.

Учасники такого товариства відповідають за його боргами своїми внесками до статутного (складеного) капіталу, а при недостатності цих сум – додатково належним їм майном в однаковому для всіх учасників кратному розмірі до внеску кожного учасника. Граничний розмір відповідальності учасників передбачається в установчих документах.

Повним визнається таке товариство, всі учасники якого займаються спільною підприємницькою діяльністю і несуть солідарну відповідальність за зобов'язаннями товариства усім своїм майном. Особа може бути учасником тільки одного повного товариства. Найменування повного товариства повинно містити імена (найменування) всіх його учасників, слова «повне товариство» або містити ім'я одного чи кількох учасників з доданням слів «і компанія», а також слів «повне товариство».

Командитне товариство це товариство, в якому разом з одним або більше учасниками, які здійснюють від імені товариства підприємницьку діяльність і несуть відповідальність за зобов'язаннями товариства всім своїм майном, є один або більше учасників, відповідальність яких обмежується вкладом у майні товариства (вкладників), та які не беруть участі в діяльності товариства. Якщо у командитному товаристві беруть участь два або більше учасників з повною відповідальністю, вони несуть солідарну відповідальність за боргами товариства.

Особа може бути повним учасником тільки в одному командитному товаристві. Повний учасник командитного товариства не може бути учасником повного товариства. Повний учасник командитного товариства не може бути вкладником цього самого товариства.

У розвинених країнах світу функціонують такі автотранспортні підприємства в галузі автомобільного транспорту:



1) Картель – це форма союзу підприємців на основі картельної угоди, у якій зазначаються умови бізнесу(за обсягом виробництва, цінами на товари, квотах на ринках збуту, обмін патентами). На даний час така форма об'єднання набула широкого розповсюдження, оскільки картельна угода не вважається ефективною.

2) Синдикат – є сукупністю підприємств, об'єднаних із метою централізації функцій забезпечення ресурсами і маркетингу на визначених умовах. При цьому синдикат має специфічний централізований орган. Синдикат мають спеціальний центр із продаж, який тільки один вирішує чи продавати продукцію і за якими цінами. Учасники синдикату зберігає виробничу і юридичну самостійність, а втрачає комерційну незалежність.

3) Трест – це таке об'єднання підприємств, при якому здійснюється сильна централізованість управління і учасниками повністю втрачається виробничо-комерційна самостійність. На відміну від інших об'єднань у тресті є тільки один власник. Форма треста зручна для організації комбінованого виробництва, тобто об'єднання у одну компанію підприємств різних галузей.

4) Конгломерації – це організаційна форма інтеграції компаній, що об'єднує під фінансовим контролем цілу низку різноманітних підприємств. Як правило у структурі конгломерації форм особливе фінансове ядро, до якого належать великі фінансові і інвестиційні компанії.

5) Стратегічний альянс – являє собою угоду, про коопераці. Незалежних підприємств для досягнення певних комерційних цілей. При цьому альянс як правило не є самостійною юридичною особою, а окремі компанії у ному можуть бути учасниками багатьох інших стратегічних альянсів.

6) Асоціація – це добровільне об'єднання незалежних структурних одиниць юридичних і фізичних осіб на основі економічної зацікавленості для досягнення не господарської, а



наукової, культурної або будь-якої іншої мети. Асоціація це є найлюбяльніша форма інтеграції компанії.

7) Холдинг – це вид підприємництва суть якого полягає у придбанні контрольних пакетів акцій різних компаній з метою встановлення контролю над їх діяльністю і отримання доходів у вигляді дивідендів.

8) Корпорація – це вид акціонерного підприємства це об'єднує діяльність декількох фірм для досягнення їх загальних цілей або захисту визначених привілеїв. Як юридична особа корпорація несе відповідальність за датами і податками за усі належні до неї підприємства. При цьому корпорація є самостійною юридичною особою.

9) Господарські асоціації – це договірні об'єднання підприємств та організацій, що створюються для спільного виконання однорідних функцій і координації загальної діяльності.

10) Концерни – це форма крупних договірних об'єднань як правило монопольного типу, що дозволяє використовувати можливості великомасштабного виробництва. Найбільшою ознакою концернів є спільна власність фірм, які належать до концерну.

11) Холдингова компанія характеризується тим що вони володіють контролем над іншими компаніями або за рахунок володіння їх акціями і грошовими коштами або правом призначати директорів підконтрольних фірм.

12) Консорціум – це тимчасове добровільне об'єднання підприємств організацій, що утворюються для вирішення конкретних задач і проблем, здійснення великих інвестиційних, науково-технічних та екологічних проєктів.

Серед підприємств АТП виділяють:

1) пасажирське АТП (Автобусні парки з обслуговування міських перевезень, міжміських перевезень і екскурсійно-туристичних поїздок);



- 2) вантажні АТП (Загального призначення, спеціалізовані за окремими видами перевезень, товарів народного споживання, хлібобулочних виробів);
- 3) АТП загального користування;
- 4) підприємства комерційного і не комерційного автотранспорту;
- 5) транспортно-експедиційні підприємства
- 6) автовокзал і автостанції;
- 7) спеціалізовані підприємства по технічному обслуговуванню і ремонту автомобілів;
- 8) АТП для відновлення рухомого складу і його агрегатів; проведення капітальних ремонтів;
- 9) галузеві навчально-курсів комбінати, де відбувається підготовка і перепідготовка спеціалістів автомобільного транспорту.

1.2. Підприємство як виробнича та економічна система

Будь-яке підприємство, у тому числі і автотранспортне являє собою певну виробничу систему результатом функціонування якої є випуск конкретної продукції або надання конкретних послуг.

Підприємство – це самостійно господарюючий суб'єкт, створений для виробництва продукції, виконання робіт і надання послуг в цілях задоволення суспільних потреб і отримання прибутку. Підприємства автомобільного транспорту призначені для виконання перевезень, зберігання і технічного обслуговування рухомого складу.

В умовах ринкових стосунків автотранспортних підприємств знаходиться в постійній взаємодії з іншими ринковими суб'єктами. Всі елементи ринку зв'язані між собою і надають тією чи іншою мірою, вплив один на одного, випробовуючи одночасно і дія зовнішнього середовища.

На підприємства в умовах ринку впливають джерела сфери прямої і непрямой дії. До сфери прямого впливу відносяться



постачальники, споживачі і конкуренти. До сфери непрямого впливу - посередники, державні органи і закони.

Постачальниками, з точки зору автомобільного транспорту, є постачальники рухомого складу (автомобільні заводи або їх дилери); постачальники паливних і мастильних матеріалів; постачальники інженерного, управлінського і робочого персоналу (вузи, коледжі, ПТУ, школи підготовки водіїв); постачальники капіталу (банки); постачальники інформації (засоби масової інформації, спеціалізовані фірми).

Споживачами автотранспортних послуг виступають промислові підприємства, підприємства сільського господарства і торгівлі, сфери послуг і побутового обслуговування, державні організації і установи, індивідуальні споживачі.

Конкурентами автотранспортного підприємства є інші автотранспортні підприємства і підприємці, підприємства інших видів транспорту, вантажовласники, що використовують власний автомобільний транспорт.

В якості посередників можуть виступати транспортно-експедиційні підприємства і фірми, які продають інформацією про знаходження вантажів і автотранспортних засобів. З автотранспортними підприємствами можуть безпосередньо взаємодіяти також органи державного управління: місцеві органи виконавчої влади, органи державної податкової інспекції та ін.

Господарський механізм будь-якої держави - це макроекономічна система, в якій взаємодіють різні елементи: економічні суб'єкти, природне середовище, ринки і тому подібне. Підприємство це елемент цієї системи. Дія зовнішнього середовища на підприємство виражається сукупністю зовнішніх чинників. Економічні стосунки держави і підприємства виявляються в прямому і непрямому державному регулюванні його діяльності.

Економічні стосунки з суб'єктами ринкової економічної системи (постачальниками, споживачами) будуються на



основі зв'язків: постачальник — споживач або через ринки (рис.1.1).

Грошові потоки тісно пов'язані з фінансовим ринком, ринком кредитних ресурсів, інвестицій, коштовних паперів. Цей ринок регулює рух і перерозподіл грошових ресурсів держави, підприємств і населення. Він є «нервовим» центром економічної системи. Його дія побічно відбита напрямом і вмістом грошових потоків.

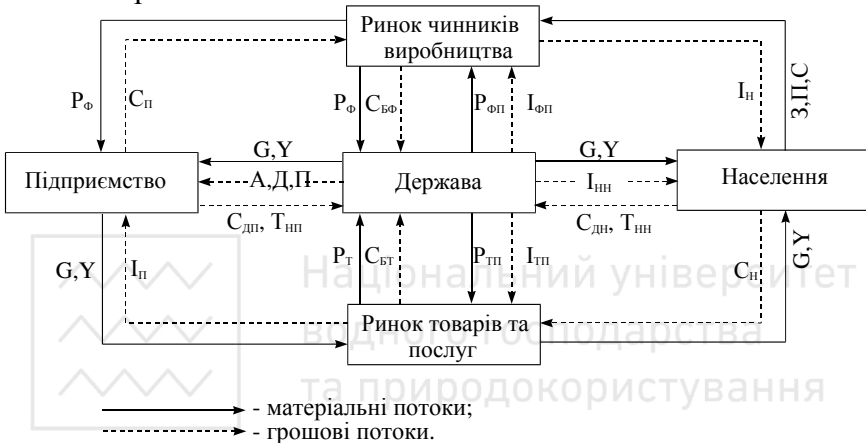


Рис. 1. 1.Схема розміщення підприємства в ринковій економічній системі

Джерело: 4, ст. 15

Розглянемо їх вміст. Держава може продавати товари G і послуги Y як Підприємству, так і населенню за рахунок державних резервів і ресурсів. Воно може направляти підприємству грошові кошти з держбюджету у вигляді прямих асигнувань A , дотацій D або пільгових видів кредитів P . Держава виплачує населенню пенсії, посібники, стипендії і тому подібне I_{HN} , утворюючи частину доходів населення.

У свою чергу, підприємство і населення оплачують державні товари і послуги (відповідно $C_{дп}$ і $C_{дн}$), вносять податкові платежі, а також виплачують відсотки по кредитах і повертають кредити ($T_{пп}$ і $T_{нн}$). Держава накопичує ресурси P_ϕ на ринку чинників виробництва і товари і послуги на ринку



товарів і послуг P_T . При цьому вона несе витрати, що покриваються за рахунок держбюджету і своїх резервів, і може продавати частину ресурсів $P_{ФП}$ або товарів $P_{ТП}$ з державної власності з метою отримання додаткових доходів.

Підприємство споживає ресурси $P_{Ф}$ з ринку чинників виробництва і при цьому несе витрати $C_{П}$, виробляючи при цьому товари G і послуги Y , продає їх на ринку і отримує дохід $I_{П}$.

В умовах ринкової економічної системи населення є власником чинників виробництва, праці P і землі Z , а також грошових ресурсів у вигляді заощаджень S . Продаючи ресурси на ринку чинників виробництва і збереження на фінансовому ринку у вигляді кредиту і інвестицій, населення отримує доходи $I_{Н}$ (у вигляді зарплати, виручки від реалізації ресурсів, виплати кредитів, ренти і ін.), які використовує для виплати податків, зборів, мит $T_{НН}$, покриття витрат, придбання товарів і послуг $C_{Н}$ і накопичення заощаджень.

Підвищення незалежності підприємств в умовах ринкових відносин зовсім не означає відмови від планування виробничої діяльності, яке в період планової економіки займало центральне місце в системі управління. В той же час, в умовах ринку підхід до практики планування, зміст планів і розуміння їх ролі, безумовно, зазнають значних змін.

Основним змістом річного виробничого плану підприємств автомобільного транспорту в Україні в умовах адміністративно-планової економіки є об'єми перевезень, які підприємство повинне виконувати для договірної клієнтурі. План формується з розбиттям по окремих підприємствах-вантажовідправниках. Тимчасовою одиницею розбиття плану є квартал. Основою для складання плану автотранспортного підприємства служать обов'язкові для виконання планові завдання, які ставляться перед підприємством органами (організаціями) вищої ланки управління.

Після відміни системи централізованого планування жорсткий виробничий план підприємства перестав бути



обов'язковим елементом управління підприємством і основою організації його виробничої діяльності. Одночасно і річний договір автотранспортного підприємства з вантажовідправником став рідким виключенням, ніж правилом. З цієї причини багато підприємств автомобільного транспорту, особливо невеликих, взагалі відмовилися від розробки поточних планів, зосереджуючи свою діяльність лише з безпосередніми змінами в ринковій кон'юнктурі.

Деякі керівники вважають, що розробка планів в умовах ринку марна, оскільки ринкова ситуація вельми мінлива і плани швидко втрачають актуальність. Такі керівники вважають за краще діяти «за ситуацією», покладаючись на свій господарський досвід та інтуїцію. Такий підхід, на перший погляд, зрозумілий і виправданий. Дійсно, в умовах ринкових стосунків надзвичайно важко буває передбачати і спланувати ситуацію навіть на найближчу перспективу. Проте, автотранспортні компанії (як і підприємства інших галузей) країн розвиненої ринкової економіки приділяють поточному плану своєї діяльності велику увагу.

План роботи підприємства в ринкових умовах є програмою виробничої, комерційної і фінансової діяльності, яка складається самим підприємством відповідно до його цілей, з врахуванням можливостей і на основі аналізу і прогнозу ринкової ситуації.

План підприємства в ринкових умовах можна порівняти з деякою «розрахунковою траєкторією», за якою підприємство планує свою діяльність. Відхилення від цієї траєкторії робить необхідним вжиття певних заходів.

Немало користі приносить підприємству сама процедура планування. На думку низки фахівців, вона:

- заставляє керівників мислити перспективно;
- зумовлює чіткішу координацію зусиль, які здійснює підприємство;
- вимагає встановити значення показників діяльності підприємства для подальшого контролю;



- призводить підприємства до чіткішого визначення своїх завдань;

- робить підприємство підготовленішим до зовнішніх змін;
- наочніше демонструє взаємозв'язок обов'язків посадових осіб.

У практиці роботи підприємств автомобільного транспорту використовуються три основні види планів: стратегічні (перспективні), поточні і оперативні (змінні, добові).

Стратегічні плани охоплюють, як правило, період більш за один рік і визначають загальну спрямованість діяльності підприємства.

Середньострокове планування діяльності підприємства здійснюється, як правило, на майбутній рік. Річні (піврічні, квартальні) плани ґрунтуються на оцінці орієнтовної потреби потенційних споживачів в послугах підприємства і попередньому розподілі виробничих можливостей підприємства з видів діяльності.

Оперативний план складається зазвичай службою експлуатації підприємства на майбутню добу і визначає конкретні виробничі завдання водіям і виробничим підрозділам підприємства.

Для досягнення поставлених цілей підприємству потрібні виробничі ресурси.

Усі виробничі ресурси підприємства можна поділити на такі основні групи (див. рис.1.2):

1. матеріальні ресурси;
2. трудові ресурси;
3. фінансові ресурси (грошові кошти, дебіторська заборгованість, акції, цінні папери);
4. інформаційні ресурси.

Матеріальні ресурси включають:

- 1) Землю – природні ресурси, які включають орні землі, ліси, родовища корисних копалини, водні і інші



сировинні ресурси. Це територія (земля), на якій розміщується дане підприємство.

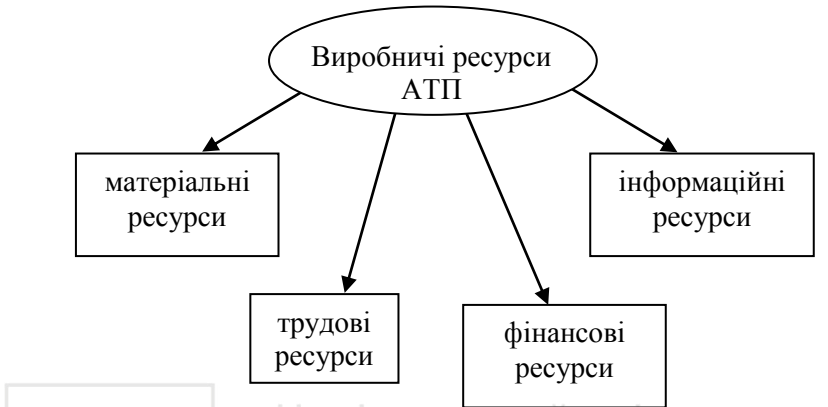


Рис. 1.2. Структура виробничих ресурсів автотранспортного підприємства

- 2) Капітал або інвестиційні ресурси (виробничий капітал) – це використовувані підприємством засоби виробництва (устаткування, будівлі, споруди, транспортна техніка і т. д.). Інвестиційні ресурси є реальним капіталом (економічними ресурсами) на відміну від фінансового капіталу.

Трудові ресурси – це праця і підприємницька діяльність. Категорія «праця» має на увазі участь людей у виробничо-господарській діяльності підприємства. Це відображається в чисельності персоналу, в його складі і структурі.

Інформаційні ресурси – це інформація, що дозволяє приймати управлінські рішення, відстоювати майнові права, патенти, ліцензії, програмне забезпечення ЕОМ і ін.

Виробничі можливості підприємства оцінюються показником, що визначає обсяг виробництва продукції за наявних виробничих ресурсів.



До економічних показників, що визначають виробничі можливості підприємства відносять:

1. річну виробничу потужність в грошовому вираженні;
2. обсяг виробництва транспортної продукції.

Споживання виробничих ресурсів в процесі транспортного виробництва визначаються витратами підприємства, що вираженні в грошовій формі і мають назву *собівартість транспортної продукції*.

Собівартість транспортної продукції залежить від витрат праці, електроенергії, паливно-мастильних матеріалів, основних виробничих фондів, інформаційних ресурсів, а також від обсягу виробництва. Величина, що виражає відношення між доходами та собівартістю є прибутком підприємства. Прибуток – це основний показник роботи підприємства, що визначає результати його функціонування, як економічна система.

Таким чином усі перераховані фактори виробництва формують єдину взаємопов'язану економічну систему, що відображає стан і функціонування підприємства в процесі його господарської діяльності.

1.3. Порядок утворення автотранспортного підприємства

В сучасних умовах господарювання існує декілька способів створення підприємств, що діють на ринку транспортних послуг:

1. Створення нового підприємства («з нуля»);
2. Відокремлення структурних одиниць із складу виробничих підприємств різних галузей;
3. Купівля діючого підприємства;
4. Виділення малих дочірніх АТП (франчайзинг);
5. Створення спільних підприємств.

Нове підприємство може бути засноване:

- 1) громадянами, членами їх сімей та іншими особами, що ведуть спільне трудове господарство;



- 2) сумісно українськими та іноземними партнерами, як юридичними, так і фізичними особами;
- 3) державними, колективними спільними підприємствами, суспільними організаціями та іншими юридичними особами;
- 4) державними органами.

Види діяльності АТП відповідають ринку АТП і включають:

- а) перевезення вантажів та пасажирів;
- б) технічне обслуговування і ремонт рухомого складу;
- в) експедиторські послуги.

Нові АТП в основному вузькоспеціалізовані, як правило здійснюють один з вищеперерахованих видів діяльності. При цьому вони здійснюються, як правило кооперуванням з іншими підприємствами на договірній основі.

Загальний порядок створення та реєстрації АТП:

1. Прийняття рішення про заснування (найменування юридичної особи, місцезнаходження, розмір статутного фонду, хто буде керівником);

2. Проведення державної реєстрації юридичної особи (законодавством також передбачена можливість електронної реєстрації підприємств, – з 28.08.2011р.)

3. Проведення післяреєстраційних процедур (реєстрація в органах статистики, отримання довідки з ЄДРПОУ; реєстрація у Державній податковій службі; реєстрація платником єдиного соціального внеску; виготовлення печатки).

4. У деяких випадках для підприємства також можуть бути необхідні: документальне підтвердження адреси реєстрації; отримання іноземним засновником фізичною особою ідентифікаційного номера та інші додаткові реєстраційні дії та юридичні процедури.

Ефективність діяльності АТП оцінюється системою кількісних і якісних взаємопов'язаних і взаємозумовлюючих показників, до яких відносять: обсяг перевезень вантажів за заданою номенклатурою і клієнтурою; чисельність і



регулярність перевезень пасажирів за заданими маршрутами; ефективність використання виробничих фондів – фондівдача, фондоємність, рентабельність та оборотність оборотних фондів; ефективність використання трудових ресурсів АТП.

1.4. Статистика автотранспорту Рівненської області у контексті впливу на навколишнє природне середовище

Відповідно до даних обласного управління статистики в Рівненській області, впродовж 2011 р. транспортними системами області перевезено 24,7 млн. тонн вантажів та близько 132 млн. пасажирів. Обсяги транспортних перевезень у період 2000-2011 рр. наведені у таблиці 1.1. Водний, авіаційний, трубопровідний транспорт у області нерозвинений, тому перевезення за ними не здійснювалися.

Як підтверджують дані, обсяг перевезень впродовж 2000-2011 рр. збільшився: залізничним транспортом майже удвічі, автомобільним – на 10 %. Обсяг перевезення на електротранспорті дещо зменшилися впродовж досліджуваного періоду. Зокрема, таке зменшення становить 8 % у 2011 році порівняно із 2010 роком. У 2011 р. пасажирообіг автомобільного транспорту з урахуванням пасажирських перевезень, виконаних фізичними особами-підприємцями становив 1,2 млрд. пасажиро-кілометрів. Вантажообіг автомобільного транспорту з урахуванням комерційних вантажних перевезень, виконаних фізичними особами-підприємцями у 2011 р. склав 1,3 млрд. тонно-кілометрів.

Як і в попередні роки, основними забруднювачами атмосферного повітря Рівненської області залишилися пересувні засоби. Найбільші концентрації забруднюючих речовин від пересувних джерел спостерігалися у районних центрах області та у містах Рівному, Кузнецовську, Дубно, де відмічалася найбільше скупчення автотранспорту.

Таблиця 1.1

Обсяги транспортних перевезень

Вид транспорту	Рік	Перевезено вантажів		Вантажообіг		Перевезено пасажирів		Пасажиροобіг	
		млн. тонн	у % до 2000 р.	млн. ткм	у % до 2000 р.	млн. осіб	у % до 2000 р.	млн. пас.км	у % до 2000 р.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Залізничний	2000	3,5	–	–	–	8,2	–	–	–
	2005	7,3	207,2	–	–	7,6	92,3	–	–
	2006	8,5	242,5	–	–	7,5	92,1	–	–
	2007	9,7	276,8	–	–	7,2	88,1	–	–
	2008	8,8	252,4	–	–	7,8	95,5	–	–
	2009	6,0	171,4	–	–	6,8	82,9	–	–
	2010	9,0	257,1	–	–	6,7	81,7	–	–
	2011	10,0	285,7	–	–	6,6	80,5	–	–
Автомобільний ¹	2000	15,5	–	434,1	–	78,9	–	922,3	–
	2005	18,4	119,0	939,5	216,4	92,7	117,5	1447,4	156,9
	2006	18,9	122,3	1227,7	282,8	94,4	119,7	1527,5	165,6
	2007	19,6	126,8	1255,8	289,3	97,4	123,5	1732,2	187,8
	2008	21,3	137,4	1448,6	333,7	93,9	119,0	1550,2	168,1
	2009	17,2	110,9	1249,2	287,8	91,6	116,1	1215,0	131,7
	2010	13,7	88,4	1518,4	349,8	94,0	119,1	1174,9	127,4
	2011	14,7	94,8	1355,3	312,2	97,9	124,1	1096,1	127,4

продовження табл. 1.1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Міський електротранспорт	2000	–	–	–	–	36,5	–	142,8	–
	2005	–	–	–	–	31,6	86,4	126,3	88,4
	2006	–	–	–	–	33,6	92,1	134,6	94,3
	2007	–	–	–	–	29,1	79,6	119,0	83,3
	2008	–	–	–	–	30,4	83,2	124,6	87,3
	2009	–	–	–	–	33,6	92,1	138,0	96,6
	2010	–	–	–	–	29,8	81,6	122,0	85,4
	2011	–	–	–	–	27,4	75,1	112,2	78,6
Всього	2000	19,0	–	–	–	123,6	–	–	–
	2005	25,7	135,3	–	–	131,9	106,7	–	–
	2006	27,4	144,5	–	–	135,5	109,6	–	–
	2007	29,3	154,5	–	–	133,7	108,2	–	–
	2008	30,1	158,6	–	–	132,1	106,9	–	–
	2009	23,2	122,1	–	–	132,0	106,8	–	–
	2010	22,7	119,5	–	–	130,5	105,6	–	–
	2011	24,7	130,0	–	–	131,9	106,7	–	–

Примітка: З урахуванням комерційних перевезень виконаних фізичними особами-підприємцями (вантажні – з 2005 р., пасажирські – з 2000 р.).



Динаміку викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря від окремих видів автотранспорту підприємств Рівненської області наведено у табл. 1.2.

Таблиця 1.2

Викиди забруднюючих речовин в атмосферне повітря від окремих видів автотранспорту підприємств області, тис. тонн

Роки	Вантажні автомобілі	Пасажирські автобуси	Пасажирські легкові автомобілі	Спеціальні легкові автомобілі	Спеціальні нелегкові автомобілі
2005	9,3	1,5	2,8	0,8	1,9
2006	9,1	1,5	2,9	0,8	1,7
2007	8,0	1,1	2,8	0,7	1,5
2008	7,5	0,9	2,8	0,6	1,4
2009	6,7	0,8	2,5	0,6	1,1
2010	6,8	0,7	2,5	0,6	1,2
2011	7,1	0,7	2,6	0,6	1,1

Як демонструють дані табл. 1.2, відбулося деяке зменшення обсягів викидів забруднюючих речовин за усіма видами автотранспорту.

В області нараховується понад 185,7 тис. автомобілів різних груп, основним видом палива яких є бензин. Обсяги викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря від пересувних джерел в 2011 році склали 45,4 тис. тонн, в тому числі від використання бензину – 27,9 тис. тонн, що становило 61,5 % від загальних викидів [2].

Групування автомобілів за конструкцією, яка дозволяє використовувати паливо (незалежно від фактичного використання палива) наведено в табл. 1.3.



Таблиця 1.3

Групування автомобілів за конструкцією, яка дозволяє використовувати паливо (незалежно від фактичного використання палива) у 2012 році*

Тип автомобіля (одиниць)	Всього	За видами палива					
		бензин	дизпаливо	зріджений нафтовий газ	стиснений газ	стиснений газ і бензин	дизпаливо та стиснений природний газ
Автотранспортні засоби	146027	101116	40316	2100	154	2339	2
Легкові автомобілі	107653	87462	17904	1848	3	436	–
Вантажні бортові	7285	4146	2616	46	38	439	–
Самоскиди	4334	2226	1739	12	15	341	1
Сідлові тягачі	2585	239	2259	5	9	73	–
Спеціальні вантажні автомобілі	5788	2342	2758	63	72	552	1
Пасажирські автобуси	3662	892	2570	9	8	183	–
Інші транспортні засоби	14720	3809	10470	117	9	315	–

* Складено за даними управління ДАІ УМВС України в Рівненській області.

Динаміка викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря пересувними джерелами забруднення від використання окремих видів палива наведено в таблиці 1.4.

Загальний обсяг викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря від автотранспорту в 2011 році перевищує



загальні викиди від стаціонарних джерел на 28,3 тис. тонн, що свідчить про негативний вплив автотранспорту на довкілля порівняно із підприємствами Рівненської області.

Таблиця 1.4

Динаміка викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря пересувними джерелами забруднення від використання окремих видів палива

Роки	Обсяги викидів *, тис. тонн	У тому числі від використання			Частка викидів забруднюючих речовин від використання бензину у загальних обсягах викидів, %
		бензину	газойлів (дизельного палива)	зрідженого та стисненого газу	
2000	35,6	32,0	2,3	1,3	89,9
2005	40,4	35,8	3,3	1,3	88,6
2006	37,9	32,8	3,6	1,5	86,5
2007	47,7	30,0	14,8	2,9	62,9
2008	45,3	29,9	12,6	2,8	66,0
2009	42,7	28,3	11,6	2,8	66,3
2010	43,3	27,9	12,7	3,1	62,8
2011	45,4	27,9	14,1	3,4	61,5

Примітка: * У 2005-2006 рр. включені викиди від автотранспорту, 2007-2011 рр. – від автотранспорту, залізничного, авіаційного транспорту та виробничої техніки.

В останні роки спостерігається збільшення викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря від автотранспорту у зв'язку зі збільшенням його кількості. Існує велике навантаження на основні автомагістралі м. Рівного та у цілому по області, внаслідок чого має місце значне забруднення атмосферного повітря в обласному центрі та в



інших містах області. З метою зменшення викидів від пересувних джерел в області впроваджено переведення автотранспорту на газобалонне устаткування.

В Україні, як і в багатьох інших країнах екологічні податки не є бюджетоутворюючими, їх основна мета – стимулювання платника до позитивної з точки зору охорони навколишнього природного середовища поведінки, на відміну від енергетичних чи транспортних податків, яким більше властива фіскальна функція.

Таблиця 1.5
Динаміка викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря

Назва показника	Роки					Абсолютне відхилення, 2011 р. до 2002 р. (+,-)	Темп росту, 2011 р. до 2002 р., %
	2002	2006	2009	2010	2011		
Викиди забруднюючих речовин від стаціонарних та пересувних джерел забруднення, тис. тонн	50,7	55,8	52,7	56,2	62,5	11,8	123,3
у тому числі:							
- від автотранспорту, тис. тонн	15,3	37,9	10,0	12,9	17,1	1,8	111,8
- від стаціонарних джерел забруднення, тис. тонн	35,4	17,9	42,7	43,3	45,4	10,0	128,3

Атмосферне повітря та характеристика його стану. Рівненська область знаходиться серед багатьох областей України, де питомі викиди в атмосферу викликають занепокоєння науковців і громадськості. Так, загальний обсяг



викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря в 2011 р. від стаціонарних джерел 221 підприємства області склав 17,1 тис. тонн, що на 4,2 тис. тонн більше ніж у 2010 р.

Пересувними джерелами забруднення атмосфери впродовж цього періоду викинуто 45,4 тис. тонн забруднюючих речовин.

Як свідчить аналіз таблиці 1.5, викиди забруднюючих речовин від стаціонарних та пересувних джерел забруднення збільшилися на 23 % (11,8 тис. тонн) в 2011 р. у порівнянні з 2002 р.; від автотранспорту збільшилися майже на 12 % (1,8 тис. тонн) у 2011 р. порівняно із 2002 р.; від стаціонарних джерел забруднення також зросли на 28 % (10 тис. тонн). У викидах переважали газоподібні та рідкі речовини. Їх частка в усіх надходженнях склала понад 60 % [2].

Основними забруднювачами атмосферного повітря у 2011 році були підприємства м. Рівного (2,1 тис. тонн), Здолбунівського (2,3 тис. тонн), Рівненського (1,5 тис. тонн), Костопільського (0,8 тис. тонн) та Дубенського (0,6 тис. тонн) районів. Середня кількість забруднюючих речовин, що припадає на одне підприємство області впродовж 2011 р. склала 42,8 тонн, що на 23,6 тонн менше ніж у 2008 році. Щільність викидів від стаціонарних джерел забруднення у розрахунку на один квадратний кілометр території склала 498 кг проти 808 кг у 2008 р., тобто зменшилася у 1,6 разів. Відповідно, зменшився і обсяг викидів, що припадає на одну особу населення – 8,7 кг у 2009 році і 14,1 кг у 2008 році.

Як свідчать питомі показники обсягів забруднення, несприятлива ситуація склалася у містах: Рівному (35,5 тонн на 1 км²), Дубно (30,2 тонн), Кузнецовську (9,3 тонн), Острозі (13,4 тонн), а також у районах: Здолбунівському (3,4 тонн), Рівненському (1,2 тонн) та Костопільському (0,5 тонн). Як і в попередні роки, основними забруднювачами атмосферного повітря області залишилися пересувні засоби. На сьогодні найбільш забрудненою залишається територія Рівненського району.



Проаналізувавши дані таблиці 1.5, можна сказати, що у Рівненському районі в загальному викиди у атмосферне повітря збільшилися на 23 % і склали у 2011 році порівняно із попереднім періодом. Причому, обсяги викидів від транспортних засобів зросли майже на 32 % у 2011 році порівняно із 2001 роком. Все це вимагає побудови ефективної системи управління, економічного обґрунтування показників запровадження екологічно чистих видів палива у регіоні.

Література: [2; 3; 4; 7; 8; 25; 28; 35]

Контрольні запитання для самоперевірки:

1. Що розуміють під поняттям «підприємство»?
2. Які існують підприємства залежно від форм власності?
3. Які є підприємства залежно від способу утворення (заснування) та формування статутного фонду?
4. Як поділяються підприємства залежно від кількості працюючих та обсягу валового доходу від реалізації продукції за рік?
5. Поняття та форми господарських товариств?
6. Яке місце автотранспортного підприємства в ринковій економіці?
7. Що відносять до матеріальних, трудових та інформаційних ресурсів підприємства?
8. Як проводиться порядок утворення підприємств?
9. Які чинники характеризують вплив автотранспорту на навколишнє природне середовище?
10. Які види автотранспортних підприємств у розвинутих державах світу ви знаєте?
11. У чому полягає зв'язок між охороною довкілля та діяльністю автомобільного транспорту?



Розділ 2. Організаційно-правові форми господарської діяльності автотранспортних підприємств та їх класифікація за формами власності

2.1. Поняття про суб'єкт господарювання

Суб'єктами господарювання визнаються учасники господарських відносин, які здійснюють господарську діяльність, реалізуючи господарську компетенцію (сукупність господарських прав та обов'язків), мають відокремлене майно і несуть відповідальність за своїми зобов'язаннями в межах цього майна, крім випадків, передбачених законодавством [8, ст.10].

Суб'єктами господарювання є:

- 1) господарські організації – юридичні особи, які здійснюють господарську діяльність та зареєстровані в установленому законом порядку;
- 2) громадяни України, іноземці та особи без громадянства, які здійснюють господарську діяльність і зареєстровані відповідно до закону як підприємці;
- 3) філії, представництва, інші відокремлені підрозділи організацій (структурні одиниці), утворені ними для здійснення господарської діяльності [8, ст.10].

Основна ланка ринкової економіки – підприємство, яке є суб'єктом, що самостійно діє, володіє правами юридичної особи і що здійснює виробничу, науково-дослідну і комерційну діяльність з метою задоволення суспільних потреб і отримання прибутку. Автотранспортні підприємства є найважливішою складовою частиною єдиного ринку транспортних послуг, який почав формуватися в Україні з 1991 року [9].

Під послугами транспорту розуміється діяльність, спрямована на задоволення потреб, виражених у формі попиту на перевезення вантажів або пасажирів, а також інші операції,



пов'язані з підготовкою і здійсненням перевізного процесу.

До послуг підприємств автомобільного транспорту відносять:

- перевізні послуги. Це перевезення вантажів і пасажирів, які класифікуються: за дальністю і характером маршрутів (міські, приміські, міжміські, міжнародні); за участю підприємств інших видів транспорту (прямі і змішані); за розміром відправок (дрібнопартійні, масові, партійні);

- технологічні послуги. До них відносять навантажувально-розвантажувальні роботи, пакування і маркування, пакування і контейнеризація, тимчасове зберігання, сортування і ін. Крім того, сюди можна віднести надання транспорту на умовах оренди, оренда складських приміщень, механізмів, виконання ремонтних робіт і ін.;

- інформаційні послуги. До них відносяться роботи, пов'язані із збором, обробкою і передачею інформації між учасниками транспортного процесу, інформування споживачів про види і вартість послуг, тарифи і умови транспортного обслуговування, надання споживачам консультацій по різних питаннях, пов'язаними з транспортними послугами і др.;

- транспортно-експедиційні послуги. Даний вигляд послуг має комплексний характер і, як правило, надається клієнтам, замовникам послуг, транспортно-експедиційним підприємствам;

- комерційні послуги. Це новий вид діяльності підприємств автомобільного транспорту, який безпосередньо пов'язаний із забезпеченням операцій, здійснюваних споживачами. До їх числа відносяться: посередництво між виробником і споживачем продукції; виконання митних операцій при міжнародних перевезеннях; здійснення страхових операцій за дорученням вантажовласника; розшук недоставлених вантажів; оформлення з перевізниками або їх агентами комерційних актів про недостачу або надлишок вантажів, псування вантажів; організація охорони і супроводу вантажу при перевезенні і зберіганні та ін.



Виконання автопідприємствами перевезень вантажів та пасажирів є корисним, особливо в періоди спаду обсягів перевезень і виходу з кризових ситуацій. У той же час основним виглядом послуг є перевезення вантажів і пасажирів, яке завершує процес матеріального виробництва підприємств більшості галузей національної економії.

Попит на послуги автотранспортного підприємства залежить від багатьох чинників, до яких належать: розвиток в регіоні інших видів транспорту, ступінь їх інтеграції, рівень тарифів різних видів транспорту, якість послуг, що надаються споживачам. Через свою специфіку автомобільний транспорт має низку переваг в порівнянні з іншими видами транспорту і як результат – найкращі можливості для формування системи ринкових стосунків.

Це зумовлено тим, що в даний час автомобільний транспорт України є найбільш децентралізованим. Він створює можливості для розвитку різних форм власності і реальної конкуренції. Особливий розвиток ринкових стосунків виявляється на рівні автотранспортного підприємства, що здійснюють перевезення вантажів. В даний час вантажовідправник має можливість здійснювати вільний вибір між різними власниками транспорту: незалежними автотранспортними підприємствами, приватними підприємцями, підприємствами інших видів транспорту.

Тому на ринку транспортних послуг кожне підприємство, незалежно від форм власності, має конкурентів, які можуть запропонувати споживачам вигідніші умови, у тому числі нижчі тарифи, додаткові послуги відповідно до вимог споживачів (упаковка, зберігання вантажів, виконання навантажувально-розвантажувальних робіт), вищу якість виконуваних робіт (прискореність, ритмічність, гарантованість збереженню перевезення і ін.), доставка вантажів «від дверей до дверей», що забезпечує конкурентоспроможність підприємств. На ринку транспортних послуг особливе місце займають автотранспортні підприємства, що здійснюють



перевезення пасажирів автобусами, таксомоторами маршрутними таксі. Так само, як і для вантажних автотранспортних підприємств, окрім якісного обслуговування населення, одним з основних завдань є підвищення ефективності виробництва, тобто реалізація з максимальними результатами.

В той же час робота пасажирських автотранспортних підприємств є одним з найбільш соціально значимих видів діяльності, яку органи державної влади постійно контролюють і досить жорстко регулюють їх діяльність. Це виявляється у формі контролю характеру і якості перевезень, а також рівня тарифів з врахуванням потреби і реальної платоспроможності населення.

У ряді випадків органи виконавчої влади здійснюють додаткове фінансування, тобто покривають частину експлуатаційних витрат підприємств, що в першу чергу пов'язане з компенсацією проїзду пасажирів-пільговиків. Підприємства для відшкодування всіх витрат на перевезення вимушені шукати шляхи збільшення доходів, що перш за все пов'язане з проблемою збільшення тарифів. При наявності жорстких фіксованих тарифів для окремих видів перевезень використовуються розрахункові тарифи. Це в першу чергу стосується перевезень за окремими їх видами і приватних замовлень. Все це створює особливі умови функціонування пасажирських автотранспортних підприємств на ринку транспортних послуг.

У ринкових умовах необхідно дослідити стан ринку, рівень попиту і пропозиції, можливості конкурентів і визначити свою «нішу» на ринку транспортних послуг. Як показує досвід функціонування автотранспортних підприємств на ринку транспортних послуг, особливу увагу варто звернути на спеціалізацію автотранспортних підприємств, що дозволяє зосередити всі послуги в одному напрямі. Сюди відносять: вибір оптимального рухомого складу, підвищення якості



перевезень, поліпшення технічного обслуговування і ремонту рухомого складу та ін.

Спеціалізація роботи автотранспортних підприємств, окрім того, дозволяє удосконалювати механізм ціноутворення, оскільки всі зусилля можуть бути направлені на перевезення одного виду вантажу для постійних споживачів.

Відомо, що на ринку транспортних послуг десятки тисяч споживачів взаємодіють з тисячами перевізників різних форм власності, кожен з яких є суб'єктом ринкової економіки.

Таким чином, автотранспортні підприємства є суб'єктами ринку транспортних послуг, які знаходяться в постійній взаємодії з іншими ринковими суб'єктами. Звідси з'являється необхідність детальнішого викладу особливостей освіти і функціонування автотранспортних підприємств.

Підприємство є юридичною особою, має відокремлене майно, самостійний баланс, рахунки в установах банків, печатку зі своїм найменуванням, та ідентифікаційним кодом і не має у своєму складі інших юридичних осіб.

2.2. Приватне підприємство

Приватним підприємством визнається підприємство, що діє на основі приватної власності одного або кількох громадян, іноземців, осіб без громадянства та їх праці чи з використанням найманої праці [8, с.10; 16, 28].

Приватним є також підприємство, що діє на основі приватної власності суб'єкта господарювання - юридичної особи.

2.3. Комунальне підприємство

Комунальне підприємство – підприємство, що діє на основі комунальної власності територіальної громади;

Комунальні підприємства виробляють продукцію, виконують роботи, надають послуги на визначеній території з метою забезпечення потреб інших суб'єктів господарювання



та мешканців, що проживають на цій території. Це – організація будівництва, реконструкції, капітальних ремонтів житлового фонду; здійснення житлово-комунальними конторами постійного контролю за утриманням в належному стані житлових помешкань державного фонду та, на договірній основі, таких, що перебувають у приватній власності. На комунальній власності засновано чимало підприємств із обслуговування місцевих енергетичних систем, транспорту та зв'язку, шляхового господарства, а також закладів соціального спрямування, побутового обслуговування, просвітництва, культури і охорони здоров'я.

Комунальна власність, уособлена в комунальних підприємствах, є майновою основою господарської самостійності території і за умови ефективного використання може значно примножуватися і тим самим реально забезпечувати комплексний розвиток регіону. Акумуляція місцевих коштів в комунальних підприємствах і надання їм свободи господарювання сприяє їх більш ощадливому використанню. Водночас позбавлені колишньої залежності від центральних органів влади, комунальні підприємства відтепер мають власні ресурси для стимулювання ініціативи зайнятих працівників щодо пошуку нових резервів. Зазвичай це відбувається через співпрацю з підприємствами інших форм власності для реалізації великих програм розвитку територій і практичного сприяння поліпшенню умов життя громадян.

Комунальне унітарне підприємство утворюється компетентним органом місцевого самоврядування в розпорядчому порядку на базі відокремленої частини комунальної власності і входить до сфери його управління. Орган, до сфери управління якого входить комунальне унітарне підприємство, є представником власника – відповідної територіальної громади і виконує його функції у межах, визначених Господарським Кодексом та іншими законодавчими актами. Майно комунального унітарного підприємства перебуває у комунальній власності і



закріплюється за таким підприємством на праві господарського відання (комунальне комерційне підприємство) або на праві оперативного управління (комунальне некомерційне підприємство).

Статутний фонд комунального унітарного підприємства утворюється органом, до сфери управління якого воно належить, до реєстрації його як суб'єкта господарювання. Мінімальний розмір статутного фонду комунального унітарного підприємства встановлюється відповідною місцевою радою. Комунальне унітарне підприємство не несе відповідальності за зобов'язаннями власника та органу місцевого самоврядування, до сфери управління якого воно належить. Комунальне унітарне підприємство очолює керівник підприємства, що призначається органом, до сфери управління якого відноситься підприємство, і є підзвітним цьому органу.

Збитки, завдані комунальному унітарному підприємству внаслідок виконання рішень органів державної влади чи органів місцевого самоврядування, підлягають відшкодуванню зазначеними органами добровільно або за рішенням суду.

2.4. Підприємство, що діє на основі колективної власності

Підприємством, що діє на основі колективної власності визнається корпоративне або унітарне підприємство, що діє на основі колективної власності засновника.

Підприємствами колективної власності є:

- виробничі кооперативи;
- підприємства споживчої кооперації;
- підприємства громадських та релігійних організацій;
- інші підприємства.

Виробничим кооперативом визнається добровільне об'єднання громадян на засадах членства з метою спільної виробничої або іншої господарської діяльності, що базується



на їх особистій трудовій участі та об'єднанні майнових пайових внесків, участі в управлінні підприємством та розподілі доходу між членами кооперативу відповідно до їх участі у його діяльності.

Виробничий кооператив є юридичною особою і діє на основі статуту. Найменування виробничого кооперативу повинно містити слова «виробничий кооператив» або «кооперативне підприємство».

Споживча кооперація в Україні – система самоврядних організацій громадян (споживчих товариств, їх спілок, об'єднань), а також підприємств та установ цих організацій, яка є самостійною організаційною формою кооперативного руху.

Первинною ланкою споживчої кооперації є споживче товариство – самоврядна організація громадян, які на основі добровільності членства, майнової участі та взаємодопомоги об'єднуються для спільної господарської діяльності з метою колективного організованого забезпечення своїх економічних і соціальних інтересів. Кожний член споживчого товариства має свою частку в його майні.

Споживче товариство є юридичною особою і діє на основі статуту. Споживчі товариства можуть на добровільних засадах об'єднуватися в спілки, інші форми об'єднання, передбачені законом, єдину спілку споживчих товариств України та мають право вільного виходу з них.

Власність споживчої кооперації складається з власності споживчих товариств, спілок та їх спільної власності і є однією з форм колективної власності. Володіння, користування та розпорядження власністю споживчої кооперації здійснюють її органи відповідно до установчих документів товариств, спілок.

Підприємствами споживчої кооперації визнаються унітарні або корпоративні підприємства, утворені споживчим товариством або спілкою споживчих товариств з метою здійснення статутних цілей цих товариств, об'єднань.



є унітарне підприємство, засноване на власності об'єднання громадян (громадської організації, політичної партії) або власності релігійної організації для здійснення господарської діяльності з метою виконання їх статутних завдань.

Право власності об'єднань громадян реалізують їх вищі статутні органи управління в порядку, передбаченому законом та статутними документами. Право власності релігійних організацій реалізується їх органами управління відповідно до закону. Засновником підприємства об'єднання громадян є відповідне об'єднання громадян, що має статус юридичної особи, а також об'єднання громадських організацій у разі, якщо його статутом передбачено право заснування підприємств.

2.5. Організаційно-правові форми об'єднання підприємств

Об'єднанням підприємств є господарська організація, утворена у складі двох або більше підприємств з метою координації їх виробничої, наукової та іншої діяльності для вирішення спільних економічних та соціальних завдань.

Об'єднання підприємств утворюються підприємствами на добровільних засадах або за рішенням органів, які відповідно до Господарського Кодексу та інших законів мають право утворювати об'єднання підприємств. В об'єднання підприємств можуть входити підприємства, утворені за законодавством інших держав, а підприємства України можуть входити в об'єднання підприємств, утворені на території інших держав.

Об'єднання підприємств утворюються на невизначений строк або як тимчасові об'єднання і є юридичною особою.

Залежно від порядку заснування об'єднання підприємств можуть утворюватися як господарські об'єднання або як державні чи комунальні господарські об'єднання.



Господарське об'єднання – об'єднання підприємств, утворене за ініціативою підприємств, незалежно від їх виду, які на добровільних засадах об'єднали свою господарську діяльність. Господарські об'єднання діють на основі установчого договору та/або статуту, який затверджується їх засновниками.

Державне (комунальне) господарське об'єднання – об'єднання підприємств, утворене державними (комунальними) підприємствами за рішенням Кабінету Міністрів України або, у визначених законом випадках, рішенням міністерств (інших органів, до сфери управління яких входять підприємства, що утворюють об'єднання), або рішенням компетентних органів місцевого самоврядування [29].

Державне (комунальне) господарське об'єднання діє на основі рішення про його утворення та статуту, який затверджується органом, що прийняв рішення про утворення об'єднання. Господарські об'єднання утворюються як асоціації, корпорації, консорціуми, концерни, інші об'єднання підприємств, передбачені законом.

Асоціація – договірне об'єднання, створене з метою постійної координації господарської діяльності підприємств, що об'єдналися, шляхом централізації однієї або кількох виробничих та управлінських функцій, розвитку спеціалізації і кооперації виробництва, організації спільних виробництв на основі об'єднання учасниками фінансових та матеріальних ресурсів для задоволення переважно господарських потреб учасників асоціації. У статуті асоціації повинно бути зазначено, що вона є господарською асоціацією. Асоціація не має права втручатися у господарську діяльність підприємств - учасників асоціації. За рішенням учасників асоціація може бути уповноважена представляти їх інтереси у відносинах з органами влади, іншими підприємствами та організаціями.



Корпорацією визнається договірне об'єднання, створене на основі поєднання виробничих, наукових і комерційних інтересів підприємств, що об'єдналися, з делегуванням ними окремих повноважень централізованого регулювання діяльності кожного з учасників органам управління корпорації [8, ст.18; 29].

Консорціум – тимчасове статутне об'єднання підприємств для досягнення його учасниками певної спільної господарської мети (реалізації цільових програм, науково-технічних, будівельних проектів тощо). Консорціум використовує кошти, якими його наділяють учасники, централізовані ресурси, виділені на фінансування відповідної програми, а також кошти, що надходять з інших джерел, в порядку, визначеному його статутом. У разі досягнення мети його створення консорціум припиняє свою діяльність.

Концерном визнається статутне об'єднання підприємств, а також інших організацій, на основі їх фінансової залежності від одного або групи учасників об'єднання, з централізацією функцій науково-технічного і виробничого розвитку, інвестиційної, фінансової, зовнішньоекономічної та іншої діяльності. Учасники концерну наділяють його частиною своїх повноважень, у тому числі правом представляти їх інтереси у відносинах з органами влади, іншими підприємствами та організаціями. Учасники концерну не можуть бути одночасно учасниками іншого концерну [8, ст.18-19; 35].

Державні і комунальні господарські об'єднання утворюються переважно у формі корпорації або концерну, незалежно від найменування об'єднання (комбінат, трест тощо) [35].

Підприємства – учасники об'єднання підприємств зберігають статус юридичної особи незалежно від організаційно-правової форми об'єднання.

Підприємство – учасник господарського об'єднання має право:



— добровільно вийти з об'єднання на умовах і в порядку, визначених установчим договором про його утворення чи статутом;

– бути членом інших об'єднань підприємств, якщо законом, засновницьким договором чи статутом господарського об'єднання не встановлено інше;

– одержувати від господарського об'єднання в установленому порядку інформацію, пов'язану з інтересами підприємства;

– одержувати частину прибутку від діяльності господарського об'єднання відповідно до його статуту.

Підприємство, яке входить до складу державного або комунального господарського об'єднання, не має права без згоди об'єднання виходити з його складу, а також об'єднувати на добровільних засадах свою діяльність з іншими суб'єктами господарювання та приймати рішення про припинення своєї діяльності.

Рішення про утворення об'єднання підприємств та статут об'єднання погоджуються з Антимонопольним комітетом України в порядку, встановленому законодавством. Учасники об'єднання підприємств можуть вносити на умовах і в порядку, передбачених його установчими документами, майнові внески (вступні, членські, цільові тощо). Майно передається об'єднанню його учасниками у господарське відання або в оперативне управління на основі установчого договору чи рішення про утворення об'єднання. Вартість майна об'єднання відображається у його балансі.

Господарське об'єднання має право утворювати за рішенням його вищого органу управління унітарні підприємства, філії, представництва, а також бути учасником чи засновником господарських товариств. Об'єднання підприємств не відповідає за зобов'язаннями його учасників, а підприємства-учасники не відповідають за зобов'язаннями об'єднання, якщо інше не передбачено установчим договором або статутом об'єднання.



Підприємство може бути учасником промислово-фінансової групи. Промислово-фінансова група є об'єднанням, яке створюється за рішенням Кабінету Міністрів України на певний строк з метою реалізації державних програм розвитку пріоритетних галузей виробництва і структурної перебудови економіки України, включаючи програми згідно з міжнародними договорами України, а також з метою виробництва кінцевої продукції [35, 37].

До складу промислово-фінансової групи можуть входити промислові та інші підприємства, наукові і проектні установи, інші установи і організації усіх форм власності. У складі промислово-фінансової групи визначається головне підприємство, яке має виключне право діяти від імені промислово-фінансової групи як учасника господарських відносин. Промислово-фінансова група не є юридичною особою і не підлягає державній реєстрації як суб'єкт господарювання.

Асоційовані підприємства (господарські організації) – це група – суб'єктів господарювання – юридичних осіб, пов'язаних між собою відносинами економічної та/або організаційної залежності у формі участі в статутному фонді та управлінні. Залежність між асоційованими підприємствами може бути простою і вирішальною [35].

Проста залежність між асоційованими підприємствами виникає у разі якщо одне з них має можливість блокувати прийняття рішень іншим (залежним) підприємством, які повинні прийматися відповідно до закону та установчих документів цього підприємства кваліфікованою більшістю голосів.

Вирішальна залежність між асоційованими підприємствами виникає у разі якщо між підприємствами встановлюються відносини контролю-підпорядкування за рахунок переважної участі контролюючого підприємства в статутному фонді та/або загальних зборах чи інших органах управління іншого



(дочірнього) підприємства, зокрема володіння контрольним пакетом акцій. Відносини вирішальної залежності можуть встановлюватися за умови отримання згоди відповідних органів Антимонопольного комітету України [28, 35, 48].

Суб'єкт господарювання, що володіє контрольним пакетом акцій дочірнього підприємства (підприємств), визнається холдинговою компанією. Між холдинговою компанією та її дочірніми підприємствами встановлюються відносини контролю-підпорядкування.

Якщо з вини контролюючого підприємства дочірнім підприємством було укладено (здійснено) невігідні для нього угоди або операції, то контролююче підприємство повинно компенсувати завдані дочірньому підприємству збитки.

Якщо дочірнє підприємство з вини контролюючого підприємства опиниться у стані неплатоспроможності й буде визнане банкрутом, то субсидіарну відповідальність перед кредиторами дочірнього підприємства нестиме контролююче підприємство.

Література: [8; 15; 16; 25; 28; 37; 46]

Контрольні запитання для самоперевірки:

12. Що розуміють під поняттям «суб'єкт господарювання»?

13. Що відносять до послуг підприємств на автомобільному транспорті?

14. Дайте характеристику приватному підприємству?

15. Що розуміють під поняттям «комунальне підприємство»?

16. Що відносять до підприємств, що діють на основі колективної власності?

17. Види та організаційно-правові форми підприємств?

18. Наведіть приклад господарського об'єднання?



Розділ 3. Виробнича програма автотранспортного підприємства та її основні економічні показники

3.1. Вибір типу рухомого складу

Вибір типів і моделей рухомого складу є невід’ємною частиною планування перевезень. Організовуючи перевезення, при мінімальних потребах у рухомих засобах і транспортних витратах потрібно повно й високоякісно задовольняти попит об’єктів, що обслуговують, у перевезенні вантажів, стежити за їхнім збереженням. При виборі типів і моделей рухомого засобу необхідно враховувати [3; 4, ст. 72-73]:

- вид перевезень: технологічні, внутріміські, внутріобласні й міжрайонні, міжміські, зовнішньоторговельні, централізовані, масові, збірні, постійні, сезонні, тимчасові;
- вид вантажу, його об’ємну масу, вид тари й упакування;
- відстань перевезень і дорожні умови;
- величину вантажу й добову потребу в цьому вантажі одержувача;
- вид вантажно-розвантажувальних робіт, а при механізованому навантаженні й розвантаженні – продуктивність механізмів;
- фронт навантаження й розвантаження й розміри вантажно-розвантажувальних пунктів;
- наявність певних типів і моделей рухомого складу на підприємстві.

На вибір типів і моделей рухомого складу впливає вид перевезень. Так, при технологічних перевезеннях на підричних роботах і під час перевезення руди, вугілля в основному використовують автомобілі-самоскиди великої й особливо великої вантажопідйомності, а при технологічних перевезеннях на будівельних майданчиках, підприємствах – бортові автомобілі й автомобілі-самоскиди малої й середньої



вантажопідйомності. При міжміських перевезеннях варто використати автомобільні поїзди, автомобілі-тягачі, автомобілі великої вантажопідйомності. При централізованих перевезеннях вантажів, коли обсяг перевезень постійний, маса вантажу більша, а вантажно-розвантажувальні роботи механізовані, варто також використати автомобілі великої вантажопідйомності. Якщо партії вантажів незначні, добова потреба у вантажі невелика, навантаження й розвантаження ручна, потрібно використати рухомий склад малої й середньої вантажопідйомності.

Крім того, вибір того або іншого рухомого складу залежить від характеру, виду вантажу. Наприклад, для навалочних вантажів (землі, піску, гравію, щебенів) потрібні автомобілі-самоскиди; для довгомірних вантажів (труб, деревини, сортового прокату) – автомобілі із причепами-розпусками або спеціальні автомобілі; для наливних вантажів (бензину, води, масла) – автомобілі, обладнані цистернами; для швидкопсувних вантажів (фруктів, м'яса) – автомобілі-рефрижератори, фургони.

При переміщенні невеликої кількості вантажів на короткі відстані варто використовувати автомобілі малої вантажопідйомності; при перевезеннях на дорогах III категорії експлуатації – автомобілі підвищеної прохідності; при обмежених розмірах вантажно-розвантажувальних площадок – автомобілі малої або середньої вантажопідйомності. При ручному навантаженні й розвантаженні вантажів у зв'язку зі значним простоем рухомого складу під час виконання цих робіт не можна використовувати рухомий склад великої вантажопідйомності.

На вибір типів і моделей рухомого складу впливають види вантажно-розвантажувальних механізмів й їхня продуктивність. Так, під час перевезення навалочних вантажів автомобілями-самоскидами варто дотримуватися співвідношення між вантажопідйомністю автомобіля-самоскида q_a і ємністю ковша q_k .



У

процесі механізованого навантаження навалочних вантажів і перевезення їх на автомобілях-самоскидах підвищення продуктивності сприяє ритмічній роботі автомобілів-самоскидів і навантажувальних механізмів. У зв'язку із цим за кожним навантажувальним механізмом закріплюють певну кількість автомобілів-самоскидів встановленої вантажопідйомності. При цьому виходять із рівності ритму навантаження R_n й інтервалу руху I рухомого складу.

Підставляючи в цю рівність розміри кожної величини, знаходять кількість автомобілів, що забезпечує рівномірну, без простоїв роботу рухомого складу й навантажувальних механізмів.

Перевозячи масові навалочні вантажі на відносно більшій відстані, варто мати на увазі, що при фактичній середній відстані навантаженого пробігу, що більше раціональної відстані, варто застосовувати бортові автомобілі; якщо ж відстані менше, те автомобілі-самоскиди. Величину раціональної відстані визначають як по продуктивності, так і за собівартістю перевезень.

Типи й моделі рухомого складу вибирають залежно від потужності експлуатаційного підприємства, тому що на підприємствах з малою й середньою потужністю, невеликою кількістю автомобілів переважають автомобілі малої й середньої вантажопідйомності. Штучні спорудження на дорогах (мости) і під'їзди до вантажно-розвантажувальних пунктів часто обмежують використання автомобілів великої вантажопідйомності.

Останнім часом збільшується випуск автомобілів великої й малої вантажопідйомності, а також причепів і напівпричепів більш досконалої конструкції.

Правильність вибору типів і моделей рухомого складу в конкретних умовах перевезень визначають такі показники, як продуктивність, зменшення собівартості перевезень, висока



швидкість доставки вантажів і пасажирів, зменшення капіталовкладень і строку їхньої окупності.

При складанні плану для знову проектованого підприємства необхідний вибір типу й розрахунок потреби кількості рухомого складу [4, ст.74].

При виборі типу рухомого складу, марки й модифікації автомобіля варто враховувати характер і структуру перевезень, вид вантажу і його кількість, вид пакування й тари, відстань перевезень, а також дорожні умови. Завдання вибору рухомого складу трудомістке й вимагає порівняння декількох, а іноді багатьох типів моделей автомобілів, причепів і напівпричепів, вимагає більшої кількості розрахунків. У багатьох випадках у залежності від кінцевої мети коло розглянутих типів рухомого складу можна звузити до зіставлення двох варіантів, відкинувши незначні фактори.

Вихідні дані для розрахунку наведені в табл.3.1.[4, ст.75]

Таблиця 3.1

Вихідні дані для вибору типу рухомого складу

Показники	Спосіб розрахунку	I варіант	II варіант
1	2	3	4
Автомобіль			
Вантажопідємність, т			
Коефіцієнт використання вантажопідємності			
Технічна швидкість, км/год.			
Категорія дороги			
Спосіб навантаження			
Спосіб розвантаження			
Норма часу н.-р. робіт на 1 їздку, год.			
Середня відстань перевезення, км			
Коефіцієнт використання пробігу			
Час в наряді, год.			



1	2	3	4
Вартість одиниці рухомого складу, грн.			
Постійні витрати на автомобіле-год, грн.			
Змінні витрати на 1км пробігу, грн.			

1. Середньодобовий пробіг l_{cd} , км:

$$l_{cd} = \frac{T_n \cdot V_T \cdot l_{A-B}}{l_{A-B} + t_{n-p} \cdot V_T \cdot \beta} \quad (3.1)$$

де T_n – час знаходження автомобіля в наряді, год.;

V_T – технічна швидкість автомобіля, км/год.;

l_{A-B} – відстань від пункту А до пункту Б, км.;

t_{n-p} – час завантаження та розвантаження автомобіля в пункті, год.;

β – коефіцієнт використання пробігу.

Коефіцієнт α_v випуску приймаємо рівним проектному.

2. Постійні витрати на автомобіль-день B_{noc} , грн.:

$$B_{noc} = \frac{\sum B_{noc_i}}{365 \cdot \alpha_v}, \text{ грн} \quad (3.2)$$

3. Продуктивність автомобіля за робочий день W_{TKM}

$$W_{TKM} = q_a \cdot n_{ob} \cdot \gamma_{cm} \cdot l_{cd} \cdot \beta \quad (3.3)$$

4. Продуктивність автомобіля за робочий день, W_T :

$$W_T = q_a \cdot n_{ob} \cdot \gamma_{cm} \quad (3.4)$$

де q_a – вантажопідйомність автомобіля, т.;

γ_{cm} – статичний коефіцієнт використання вантажопідйомності автомобіля.

5. Норма часу простою автомобіля під завантаженням і розвантаженням H_T , хв:

$$H_T = \frac{t_{n-p} \cdot 60}{q_a \cdot \gamma_{cm}} \quad (3.5)$$

6. Норма часу на 1 ткм, H_{TKM} , хв:

$$H_{TKM} = \frac{60}{V_T \cdot \beta \cdot q_a \cdot \gamma_{cm}} \quad (3.6)$$



де $t_{дв} = 60$ хв – час руху.

7. Тарифна ставка за 1т:

$$C_T = C_{XB} \cdot H_T \quad (3.7)$$

де C_{XB} – хвилинна тарифна ставка водія, коп.

8. Тарифна ставка за 1 ткм:

$$C_{TKM} = C_{XB} \cdot H_{TKM} \quad (3.8)$$

9. Заробітна плата водія $B_{ЗП}$ із урахуванням доплат за класність, додаткової заробітної плати і єдиного соціального податку в розмірі Π %, грн.:

$$B_{ЗП} = (C_T \cdot W_T + C_{TKM} \cdot W_{TKM}) \cdot \frac{100 \cdot \Pi}{100} \quad (3.9)$$

10. Витрати на експлуатацію автомобіля (автопоїзда) протягом робочого дня $C_{ад}$:

$$C_{ад} = B_{нос} + B_{зм} \cdot l_{cl} + B_{ЗП} \quad (3.10)$$

11. Приведені витрати на один робочий день:

$$A_{пр} = C_{пер} + C_{нос} + L_{сс} + B_{ЗП} + \frac{E \cdot C_B}{365 \cdot \alpha_B} \quad (3.11)$$

Показник «приведені витрати» розраховується для інвестицій строком окупності менш року при заданому (планованому) коефіцієнті ефективності E .

Годинна продуктивність $W_{г}$, ткм/год, і собівартість $S_{ткм}$, грн/ткм, 1 ткм:

$$W_{ГОД} = \frac{q_H \cdot \gamma_{СТ} \cdot \beta \cdot l_B}{l_B + t_{пр} + V_T \cdot \beta} \quad (3.12)$$

$$S_{TKM} = \frac{1}{q_H \cdot \gamma_{СТ}} \cdot \left(\frac{C_{ПЕР}}{\beta} + \frac{C_{НОС}}{V_T \cdot \beta} + \frac{C_{ПОС} \cdot t_{н-р}}{l_B} \right) \quad (3.13)$$

Розмір експлуатаційних показників, які входять у формулу продуктивності й собівартості, визначають для кожного порівнюваного типу й моделі рухомого складу залежно від конкретних умов перевезень.

Собівартість 1 ткм [11]:



$$s_{\text{ткм}} = \frac{A \cdot \bar{C} \cdot T_e}{P_e} \quad (3.13)$$

Приведені витрати на 1 ткм:

$$B_{\text{зв}} = \frac{A_{\text{ГПР}}}{W_{\text{ТКМ}}} \quad (3.14)$$

Кількість рухомого складу, необхідного для перевезення кожного виду вантажу, визначається за формулою [3; 11]:

$$A = \frac{Q_d}{W_a} \quad (3.15)$$

де W_a – добова продуктивність автомобіля, т/дб.;

Q_d – кількість вантажу, що перевозиться за один день, т.

Ті типи й моделі рухомого складу, які забезпечують найбільшу продуктивність і найменшу собівартість перевезень, є оптимальними.

3.2. Планування виробничої потужності АТП

Для того щоб визначити можливості виконання заданої програми перевезень, розраховують виробничу потужність підприємства. Під *виробничою потужністю* (пропускною здатністю) автотранспортного підприємства мають на увазі обсяг роботи, виконаної наявним рухомим складом підприємства при певних техніко-експлуатаційних показниках, що склалися в конкретних умовах.

Величина виробничої потужності підприємства змінюється, тому що протягом певного планового періоду можливе надходження нових і списання старих автомобілів і причепів.

Річну виробничу потужність для вантажних автотранспортних підприємств визначають по формулі:

$$P_B = A_D \cdot \alpha_B \cdot W_D,$$

де A_D – автомобілі-дні роботи за рік;

W_D – річна продуктивність одного автомобіля, ткм.



Програма перевезень включає різні види вантажів, транспортування яких повинна здійснюватися автомобілями певних типів і моделей, із причепами (напівпричепами) і без них. Тому виробничу потужність підприємства розраховують окремо по типах і моделям автомобілів, а також по автомобілях і бортових причепах. Для цього спочатку визначають кількість автомобілів і бортових причепів на початок запланованого року, з огляду на їхню кількість, підлягає списанню, і можливість надходження нових цього року. Потім встановлюють середньоспискову кількість автомобілів і бортових причепів у запланованому році. При цих розрахунках також враховується можливість вибуття й поповнення рухомого складу по типах у планованому періоді. Якщо точні строки поповнення й прибуття рухомого складу невідомі, умовно приймають, що таке поповнення й вибуття здійснюється в середині кожного кварталу.

Для підготовки до експлуатації нових автомобілів, що надходять на підприємства, у середньому потрібно 2-3 дні (зміна — масла, оформлення документів, одержання номерних знаків і т.д.), а для автомобілів, які пройшли капітальний ремонт, — один день.

Середня кількість автомобілів, що враховують, (бортових причепів) кожного типу (моделі) визначають за формулою:

$$A_{\text{CP}} = \frac{\sum AD_{\text{IP}}}{\sum D_{\text{IP}}},$$

а робоча кількість (ходові автомобілі):

$$A_{\text{P}} = A_{\text{OB}} \cdot \alpha_{\text{B}},$$

Знаючи робочу кількість автомобілів і величину річної продуктивності одного автомобіля, можна визначити можливий обсяг і транспортну роботу всіх автомобілів даного типу або моделі. Далі порівнюють можливий і плановий обсяги транспортної роботи. Такі розрахунки й



порівняння роблять по кожній моделі автомобілів й бортових причепів.

При порівнянні планового й можливого обсягів транспортної роботи в плановому році можливі два варіанти:

- 1) плановий обсяг роботи перевищує можливий;
- 2) плановий обсяг роботи менше можливого.

При першому варіанті, коли $O_{пл} > Q_M$ і $P_{пл} > P_M$, підвищують можливий обсяг роботи такими способами:

- поліпшення експлуатаційних показників – технічної швидкості, часу простою під навантаженням і розвантаженням за транспортний цикл, коефіцієнта статичного й динамічного використання вантажопідйомності, середньої дальності, навантаженого пробігу, коефіцієнта випуску рухомого складу на лінію;

- підвищення часу роботи рухомого складу на маршrutaх;

- підвищення середньої вантажопідйомності рухомого складу;

- збільшення кількості рухомого складу даної моделі.

При порівнянні планового й можливого обсягів транспортної роботи вишукують можливості підвищення вантажопідйомності рухомого складу, потім визначають можливість збільшення часу перебування рухомого складу в наряді. Такі заходи можна реалізувати, продовжуючи час роботи пунктів навантаження й розвантаження.

Якщо намічені заходи не дають очікуваного ефекту та $Q_{пл} > Q_{можл}$, а $P_{пл} > P_{можл}$, потрібно шукати можливості поповнити підприємство відповідними типами та моделями рухомого складу або зменшити кількість вантажів, що перевозяться.

Якщо $Q_{пл} < Q_{можл}$, а $P_{пл} < P_{можл}$, варто встановити величину цього перевищення. Якщо ж величина перевищення $Q_{можл}$ у порівнянні з $Q_{пл}$ незначна, то це можна вважати нормальним, тому що в ході роботи підприємства можуть виникнути додаткові потреби в перевезеннях, які будуть задовольнятися із



цього резерву.

Коли $Q_{\text{можл}}$ значно перевищує $Q_{\text{пл}}$, необхідно шукати можливості для висновку додаткових договорів на перевезення вантажів, тому що в протилежному випадку знижуватимуться середні показники роботи підприємства.

Під *виробничою потужністю підприємств* автомобільного транспорту промислового типу розуміється максимально можливий річний випуск продукції в натуральному вираженні в сформованій номенклатурі й асортиментах при прийнятому режимі роботи, повному використанні виробничого устаткування й площ, впровадженні передової технології, організації праці й виробництва й застосуванні прогресивних норм використання устаткування, а також максимальному використанні наявних резервів виробництва.

При цьому розгляду підлягають *вхідна потужність* (на початок планового періоду) і *вихідна* (на кінець планового періоду). Вхідна потужність визначається з урахуванням наявного устаткування, технічного оснащення підприємства на початок планового періоду. Вихідна потужність розраховується з урахуванням робіт будівництва та дообладнання підприємства. Крім того, враховується модернізація устаткування.

Середню потужність визначають як середньозважену з величин з окремими плановими відрізками часу.

Планове використання виробничої потужності встановлюється відношенням планового випуску продукції підприємства до його потужності, а досягнутий рівень використання потужності – відношенням фактичного випуску продукції до величини потужності.

Виробнича потужність є динамічною величиною, що змінюється внаслідок впровадження принципово нових технологічних процесів, поповнення й модернізації парку устаткування, розширення виробничих площ і т.д.

Використання виробничих потужностей залежить від організації виробництва на підприємстві в цілому. Основні



шляхи, що сприяють їхньому поліпшенню впливають із:

- скорочення витрат основного й допоміжного часу на одиницю продукції;
- поліпшення використання часу роботи устаткування;
- скорочення часу непродуктивного завантаження устаткування.

Найважливішим результатом, що характеризує використання виробничої потужності, є обсяг продукції з одиниці устаткування за годину, зміну, рік.

3.3. Статистика продукції підприємств автомобільного транспорту

Промислові підприємства автомобільного транспорту – це авторемонтні заводи і майстерні, станції технічного обслуговування, шиноремонтні заводи і майстерні, заводи по виготовленню спеціального гаражного обладнання. Такі промислові підприємства служать для підтримання автомобільного парку у технічно справному стані. *Продукція* промислових підприємств – це корисний результат їх основної виробничої діяльності, яка полягає у виготовленні різних видів гаражного обладнання, фургонів, кузова та інші [3].

Робота промислового характеру – це такий корисний результат діяльності, який не має речової форми, але являє собою або відновлення споживчої вартості якого-небудь предмету, або збільшення її у предмета, створеного іншим підприємством. До робіт промислового характеру відносять капітальний та поточний ремонт автомобілів, причепів, агрегатів, виконання технічних обслуговувань, окремі операції по частковій обробці матеріалів і деталей по замовленнях зі сторони (нікелювання, шліфування), модернізація і ремонт виробничого обладнання [3].

За ступенем готовності розрізняють три *види* продукції:

1) *готова продукція* – це продукція, яка пройшла на даному підприємстві усі стадії обробки, відповідає державним



стандартам або технічним вимогам, прийнята відділом технічного контролю підприємства, оформлена встановленими документами по задачі для прийому на склад. До готової продукції належать: відремонтовані автомобілі та причепи, тара багаторазового використання, інструмент, оснащення.

2) *напівфабрикати* – це така продукція, яка отримала документальне підтвердження про готовність лише у межах окремого цеху та призначена для подальшої обробки у інших цехах даного підприємства. Наприклад, відремонтовані двигуни, призначені для подальшого установаження на автомобіль у іншому цеху підприємства.

3) *незавершене виробництво* – це предмети праці, які вступили у виробничий процес у будь-якому цеху, але не отримали закінченого вигляду у межах даного цеху [3].

Основними завданнями статистичного дослідження продукції промислових підприємств є:

1) облік продукції у натуральному, трудовому, умовному та вартісному вираженні, що дозволяє отримати підсумкові дані про її випуск;

2) аналіз виконання плану за обсягом продукції, вивчення динаміки випуску;

3) контроль за виконанням плану по асортименту продукції;

4) аналіз ритмічності виробництва, випуску і реалізації та якості продукції.

Облік продукції здійснюють у натуральному, трудовому, умовному та вартісному вираженні. Облік продукції у **натуральному** виразі – це облік кількості кожного виду виробів, які випускаються, облік робіт промислового характеру і напівфабрикатів у фізичних одиницях.

При обліку продукції у **трудоному** виразі обсяг виробленої продукції визначають у нормативних людино-годинах, тобто це кількість праці, яка необхідна для виготовлення даної продукції згідно діючих норм. Для цього кількість одиниць



продукції кожного виду у натуральному виразі множать на нормативну трудоемність одиниці, потім добутки сумують. Отриманий показник правильніше називати показником обсягу виробничої роботи, а не обсягу продукції.

Сутність метода **умовних вимірників** полягає у тому, що кількість різноманітних видів продукції за допомогою коефіцієнтів переводу виражають в умовних одиницях. Коефіцієнти переводу визначають на основі співвідношення трудоемності різних видів продукції.

Узагальнюючими показниками, які характеризують обсяг усієї виробничої продукції підприємства є **вартісні** показники: валовий оборот, валова продукція, товарна продукція, нормативна чиста продукція.

Валовий оборот (ВО) являє собою обсяг сукупної продукції у вартісному виразі усіх промислово-виробничих цехів підприємства незалежно від подальшого призначення і використання. При розрахунку валового обороту допускають повторний облік, оскільки вартість продукції одного цеху, при потраплянні на доробку у інший цех, буде знову включена у вартість продукції і цього цеху. З огляду на це валовий оборот не може слугувати показником обсягу продукції підприємства, його в основному використовують при внутрішньозаводському плануванні.

Валова продукція (ВП) являє собою кінцевий результат промислово-виробничої діяльності підприємства за звітний період, тобто характеризує загальний обсяг виробленої продукції у вартісному вираженні. У валову продукцію включають вартість продукції, призначеної до відпуску на сторону і для виробничого споживання на самому підприємстві у наступні звітні періоди. При цьому відпуском на сторону вважають відпуск продукції за межі основної виробничої діяльності (іншим підприємствам), своєму капітальному будівництву та своїм непромисловим підрозділам. Існує така послідовність обчислення ВП: готові вироби, напівфабрикати і роботи промислового характеру



враховують за видами у натуральному виразі, потім за допомогою оптових цін їх переводять у вартісне вираження.

Товарна продукція (ТП) – продукція, яка підготовлена до відпуску за межі основної діяльності підприємства. На відміну від валової продукції у склад товарної продукції не входить продукція, створена для задоволення власних потреб підприємства. Якщо продукція виготовлена із матеріалу замовника, то вартість цього матеріалу у ТП не включають. Досить часто величини ВП та ТП співпадають [3, 8].

Реалізована продукція (РП) – це така продукція, яка у даному періоді повністю оплачена споживачем, тобто коли кошти поступили на розрахунковий рахунок підприємства. РП враховують у діючих оптових цінах.

Нормативна чиста продукція (НЧП) – це обсяг виробництва, що визначається за стабільними нормативами чистої продукції, які відображають суспільно необхідні затрати живої праці. Її перевага полягає у тому, що на її розмірі не відображаються зміни організаційної структури підприємства і вартості матеріалу, закупівельних напівфабрикатів, що створює більш об'єктивні умови для оцінки і порівняння роботи підприємства. Тому показник НЧП застосовують для визначення фізичного обсягу виробництва, продуктивності праці, фондівіддачі.

Загальний обсяг нормативної чистої продукції розраховують $Q_{НЧП}$:

$$Q_{НЧП} = \Sigma q \cdot H, \quad (4.1)$$

де q – випуск кожного елемента продукції у натуральних одиницях;

H – норматив чистої продукції по кожному елементу.

Норматив чистої продукції включає основну і додаткову заробітну плату усього промислово-виробничого персоналу у розрахунку на одиницю продукції і нормативний прибуток. Тобто основою нормативів слугують затрати живої праці, розраховані по прогресивним нормам трудоемності.

Організація ритмічної роботи підприємств є необхідною



умовою підвищення ефективності виробництва і забезпечення нормальної роботи АТП. Лише за умови ритмічної роботи можливе досягнення ефективного використання виробничих потужностей, неухильного підвищення продуктивності праці, покращання якості продукції, систематичного зниження собівартості.

Поняття *ритмічності роботи* є комплексним, оскільки включає ритмічність випуску продукції і ритмічність її виробництва.

Ритмічний випуск продукції означає постійне виконання та перевиконання плану-графіка випуску продукції при обов'язковому дотриманні передбаченого планом асортимента продукції. *Ритмічне виробництво* забезпечується на основі попереднього розроблення графіка, що дає чіткий розподіл усього процесу виробництва у часі і просторі при раціональному використанні усіх елементів виробництва. При ритмічному виробництві обсяг робіт у нормо-годинах за будь-який календарний період (зміна, доба, тиждень і т.д.) повинен бути рівним плановому або його перевищувати, із збереженням співвідношення між різними видами робіт.

Порушення ритмічності виробництва викликає простій у робочому часі робітників, неповне використання обладнання, що призводить до: понадурочних робіт, зростання втрат від браку продукції, підвищення собівартості ремонту, невиконання графіка випуску автомобілів із ремонту. Для контролю за ритмічністю роботи диспетчерська служба підприємства веде журнали оперативного обліку випуску товарної продукції і обсягу виробництва у нормо-годинах. У журналах фіксують планові і фактичні дані про випуск продукції (або обсяг робіт), визначають відсотки виконання плану за прийнятий при контролі відрізок часу, відсоток виконання при ритмічній роботі.

Одночасно із обліком обсягу випуску продукції перед статистикою постає завдання вивчення її якості. Основним показником якості продукції авторемонтних підприємств є



виконання встановлених норм міжремонтного пробігу автомобілями і агрегатами. Для підприємств по виробництву спеціального гаражного обладнання якість продукції може бути оцінено довговічністю або надійністю. *Довговічність* – строк служби до першого капітального ремонту, *надійність* характеризується часом роботи обладнання до першої відмови.

У випадку невиконання норми міжремонтного пробігу проводять технічну експертизу. При виявленні дефектів, що сталися з вини ремонтного підприємства, йому пред'являють рекламацию. Ремонтне підприємство веде облік кількості отриманих рекламаций і додаткових затрат, пов'язаних із ліквідацією дефектів. Такий облік рекламаций дозволяє робити висновки про зміни, які відбуваються у якості продукції ремонтного підприємства. Для характеристики змін у якості продукції обчислюють і співставляють між собою відносні величини, які показують якість рекламаций, що припадають на 100 (1000 грн.) випуску товарної продукції. Окрім того, визначають розмір додаткових затрат, які припадають на одну рекламацию. Аналогічно пред'являються рекламации по гаражному обладнанню, яке не витримало строку експлуатації.

Для характеристики якості виробничої роботи використовують дані обліку браку та втрат від браку. Браком у виробництві слід вважати будь-яку деталь або виріб, які не відповідають технічним умовам або стандартам. Виникає брак через: порушення технологічної дисципліни, неполадки обладнання, вимірювальних пристроїв, низьку якість матеріалу, недоліки організації праці.

На підприємствах вираховують абсолютні і відносні показники розміру браку і втрат від нього. Абсолютний розмір втрат від браку менше абсолютного розміру браку на: вартість кінцевого браку на ціну використання (здавання на металобрухт, продаж за зниженою ціною та ін.) та суми, утримані із винуватців.



Відносний розмір браку ($b_{\%}$) та втрат від нього (b_L) визначають у відсотках. Для цього абсолютні показники співвідносять із повною собівартістю товарної продукції.

Відносний розмір браку ($b_{\%}$) розраховують за формулою:

$$b_{\%} = \frac{B_A}{S_{III}} \cdot 100\%, \quad (4.2)$$

де $b_{\%}$ – відсоток браку, %; B_A – абсолютний розмір браку, грн.; S_{III} – собівартість товарної продукції, грн.

Відсоток втрат від браку (b_L) розраховують:

$$b_L = \frac{B_B}{S_{III}} \cdot 100\%, \quad (4.3)$$

де B_B – сума втрат від браку, грн.

Розрізняють брак непоправний і брак, який піддається виправленню [3]. Облік браку проводять у натуральному та вартісному вираженні.

Література: [1; 2; 3; 4; 5; 6; 12; 13; 14; 16; 22; 23].

Контрольні запитання для самоперевірки:

19. Як здійснюється вибір рухомого складу?
20. Назвіть основні показники, які використовуються при виборі рухомого складу?
21. Розкрийте зміст «виробнича потужність підприємства»?
22. Назвіть основні фактори, що впливають на виробничу потужність АТП?
23. Як проводиться методика розрахунку виробничої програми?
24. Дайте визначення промислового підприємства автомобільного транспорту?
25. Що являє собою робота промислового характеру?
26. Що являє собою продукція підприємств автотранспорту?



27. Назвіть завдання статистичного дослідження продукції промислових підприємств?

28. Які існують види продукції промислових підприємств автотранспорту?

29. Як організовується статистика обліку продукції у натуральному, трудовому, умовному та вартісному вираженні?

30. Що являє собою статистичне вивчення ритмічності роботи автотранспортних підприємств?

31. Що таке якість продукції і як її досліджують?





Розділ 4. Основні засоби автотранспортного підприємства

4.1. Економічна сутність основних засобів підприємства

Термін «фонди» походить від латині і дослівно означає «основа». Це дійсно основа продуктивної діяльності автотранспортного підприємства, так як виробниче підприємство не може діяти, не маючи засобів виробництва. В процесі виробництва здійснюється поєднання робочої сили і засобів виробництва. Засоби виробництва складаються із засобів праці та предметів праці. У вартісному виразі вони становлять виробничі засоби (фонди) підприємства, які поділяються на основні та оборотні [4].

Під терміном «*основні засоби*» потрібно розуміти матеріальні цінності, що призначаються платником податку для використання у господарській діяльності платника податку впродовж періоду, який перевищує 365 календарних днів з дати введення в експлуатацію таких матеріальних цінностей, та вартість яких перевищує 1 тис. грн. і поступово зменшується у зв'язку з фізичним або моральним зносом.

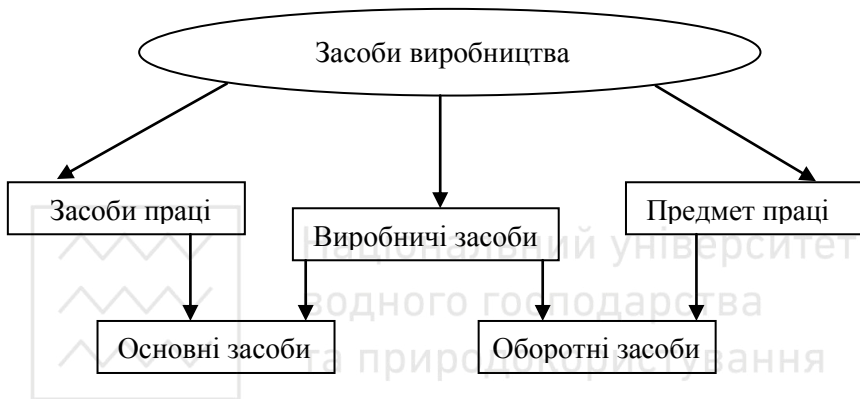
Основними засобами є такі засоби, які тривалий час та у незмінній натурально-речовій формі беруть участь у процесі виробництва, переносячи поступово свою вартість на продукцію по мірі зносу у вигляді амортизаційних відрахувань [12].

В бухгалтерському обліку використовується термін «основні засоби». Його визначення дається в П(С)БО 7: основні засоби – це матеріальні активи, які підприємство утримує з метою використання їх у процесі виробництва або постачання товарів, надання послуг, здавання в оренду іншим особам або для здійснення адміністративних і соціально-культурних функцій, очікуваний строк корисного



використання (експлуатації) яких більше одного року (або операційного циклу, якщо він довший за рік).

Оборотні засоби – це частина виробничих засобів у вигляді певної сукупності предметів праці, елементи яких цілком споживаються в кожному виробничому циклі, змінюють або повністю втрачають натуральну форму і переносять всю свою вартість на вартість продукції, що виробляється (робіт, що виконуються; послуг, що надаються).



Джерело: 8

Рис.4.1. Склад і взаємозв'язок засобів виробництва та виробничих засобів

Залежно від характеру участі основних засобів у процесі виробництва їх поділяють на виробничі (ОВЗ) й невиробничі основні засоби (ОНЗ).

Основні виробничі засоби – це засоби, які неодноразово беруть участь у виробничому процесі (тривалий період часу), зберігаючи при цьому свою натуральну форму, а їхня вартість переноситься на знову створений продукт (роботу) поступово, частинами, у міру зносу. Поповнюються вони за рахунок капітальних вкладень. До виробничих основних засобів належать засоби праці, які прямо або опосередковано беруть



участь у виконанні транспортного процесу і переносять свою вартість на здійсненні перевезення.

Основні невиробничі засоби – це засоби, які не беруть участь у процесі виробництва й не переносять свою вартість на виробничу продукцію (роботу). Вартість їх зникає в споживанні. Відтворюються вони за рахунок національного доходу. До них відносять: житлові будинки, дитячі й спортивні споруди, медичні установи й інші об'єкти культурно-побутового призначення, які перебувають на балансі підприємства. Наявність невиробничих засобів істотно впливає на підвищення матеріального й культурного рівня життя працюючих на підприємстві та тим самим позначається на ефективності їх діяльності. Невиробничі основні засоби використовують для задоволення культурно-побутових потреб робітників підприємств (житлові будівлі, об'єкти культури, охорони здоров'я і т.д.), їх створення відбувається за рахунок національного доходу.

До нематеріальних активів підприємства відносяться вкладення коштів у нематеріальні об'єкти, які тривалий період часу використовуються у виробничо-господарській діяльності підприємства. Вони не мають натурально-речовинної форми, але приносять дохід або створюють умови для нормальної діяльності й одержання доходу.

До нематеріальних активів відносять [9]:

- права на об'єкти промислової, інтелектуальної власності, у тому числі права на винаходи, «ноу-хау» (технічний досвід або результати НДР), авторські права на видання ін.;
- права на користування земельними ділянками й іншими природними ресурсами;
- права на організацію або придбання підприємства.

Нематеріальні активи підлягають амортизації.

Капітальні вкладення підприємства включають витрати на будівельно-монтажні роботи, придбання рухомого складу, устаткування, інструмента, інвентарю, інші роботи.



Довгострокові фінансові вкладення підприємства включають витрати на придбання цінних паперів, вкладення коштів у дочірні й інші підприємства, а також у довгострокову дебіторську заборгованість (довгострокові позики іншим підприємствам й організаціям під векселі або інші боргові зобов'язання). Фінансові вкладення здійснюються на строк більше одного року з метою участі в розподілі прибутку, одержання дивідендів і відсотків.

Склад і структура необоротних активів підприємства може істотно розрізнятися, але, як правило, основною складовою є основні засоби, які в більшості АТП становлять більше 90 - 95%.

Економічне значення ОВЗ полягає в тому, що вони є показником розвитку процесу виробництва, визначають його ступінь механізації. Забезпечують своєчасне і якісне виконання робіт і цим самим визначають рівень продуктивності праці.

На базі зростання ОЗ збільшується економічний потенціал і виробнича потужність автотранспортного підприємства, підвищується технічний рівень виробництва, що обумовлює зростання обсягів наданих транспортних послуг, а також покращання умов праці [3, 4, 8].

4.2. Класифікація основних виробничих засобів, їх оцінка та рух

В умовах конкуренції, що постійно розвивається, ОВЗ визначають виробничу потужність підприємства, рівень технічної озброєності праці, які забезпечують підвищення ефективності виробництва й конкурентноздатність АТП на ринку транспортних послуг.

Прийнято вважати, що транспортні засоби АТП являють собою активну частину основних виробничих засобів, а всі інші види – пасивну частину.



Таким чином, ті ОВЗ, які безпосередньо приймають участь в транспортному виробництві, називають активною частиною ОВЗ, а ті основні засоби, що тільки забезпечують транспортні процеси виробництва називають пасивною частиною ОВЗ. Тому ефективність використання ОВЗ в значній мірі залежить від структури та співвідношенні між активною і пасивною частиною ОВЗ.

Необхідною умовою правильного використання та відтворення основних засобів є їхня класифікація за такими ознаками:

1. *Функціональне призначення (натурально-речовий склад)* – це одна з найбільш поширених класифікація ОВЗ автотранспортного підприємства (табл.4.1.)

Таблиця 4.1

Класифікація ОВЗ автотранспортного підприємства
[4,ст.134-135;29]

Групи ОВЗ		
Найменування	Склад	Призначення і функції
1	2	3
I. Будівлі	Гаражі, цехи, ремонтні майстерні, профілакторії, адміністративні і побутові будівлі, автовокзали	Створюють умови для нормального ходу виробництва: оберігають пересувний склад і устаткування від атмосферних дій
II. Споруди	Відкриті майданчики для зберігання автомобілів, навантажувально-розвантажувальні пристрої, естакади, канали для ремонту, поливо-заправні колонки, навіси, забори, водоймища, цистерни для води і змащувальних матеріалів,, резервуари, водонапірні башти	Створюють необхідні умови для виробничого процесу, виконують функції по технічному обслуговуванню виробництва
III. Передавальні пристрої	Трансмисії, транспортери, зовнішні електромережі, трубопроводи	Здійснюють передачу електричної, теплової і механічної енергії від машин-двигунів до робочих машин і т. д.



1	2	3
IV. Машини та обладнання:		
- силові машини й обладнання	Електродвигуни, генератори, трансформатори, парові турбіни, двигуни внутрішнього згорання, пересувні електростанції, компресори	Є джерелами енергії або її перетворювачами
- робочі машини й обладнання	Верстати ремонтних цехів і інше устаткування (преси, молоти, апарати електрозварювань, мийні машина), тобто устаткування, призначене для механічної, термічної і хімічної дії на предмет праці. Автомобілі технічної допомоги	Забезпечують ремонтно-технічне обслуговування рухомого складу, виготовлення і відновлення зношених деталей для ремонтних потреб
- вимірювальні прилади	Вимірювальні прилади і устаткування постів і станцій діагностики, лабораторне устаткування і прилади, прилади електровимірювань і пристрої загального і спеціального призначення і т. д.	Призначені для регулювання, контролю і виміру параметрів автомобілів і устаткування
- регулюючі прилади і обладнання		
- лабораторне обладнання		
- обчислювальна техніка	Машини електронні, цифрові, з програмним управлінням, загального призначення, спеціалізовані і такі, що управляють, аналогові, перфораційні і клавішні, електромеханічні і обчислювальні	Забезпечують автоматизацію управління і виконання обчислювальних і облікових робіт
- інші машини та обладнання	Устаткування АТЗ, пожежні машини, автомобілі всіх типів, використовувани для господарського обслуговування	Створюють умови для процесу виробництва
V. Транспортні засоби	Автомобілі, тягачі, причепа і напівпричепа	Забезпечують здійснення кінцевої мети автомобільного транспорту – перевезення вантажів і пасажирів
VI. Інструмент	Електродрилі, електро-вібратори, робочі затиски, лещата, різцеві держачи і т. д.	Робочий інструмент для виконання робіт по технічному обслуговуванню виробництва



1	2	3
VII. Виробничий інвентар і приладдя	Робочі столи, верстаки, огорожування для машин, шафи виробничого призначення, стелажі, інвентарна тара	Беруть участь у виробничому процесі, виконують функції по його технічному обслуговуванню
VIII. Господарський інвентар	Канторський і господарський інвентар, меблі, переносні бар'єри, дивани і т. д.	Є матеріально - речовими елементами організації праці
IX. Інші основні засоби	Бібліотечний фонд, багаторічні насадження, капітальні затрати на покращення земель та інші засоби, які не увійшли у попередні групи.	-

Структура основних виробничих засобів у різних АТП може бути різної залежно від складу парку автомобілів (вантажні, автобусні, легкові), їхньої вантажопідйомності або місткості, в залежності від наявності виробничих приміщень для технічного обслуговування й ремонту, забезпеченості їхнім устаткуванням, ступеня механізації й автоматизації трудових процесів й інших факторів.

Найбільша питома вага в структурі основних виробничих засобів АТП займають транспортні засоби (60-70 %).

Невелику питому вагу становлять будинки (20-25 %), тоді як в промислових підприємствах їхня вартість досягає 50 % і більше. Це пояснюється особливостями виробничого процесу на транспорті, де будинки використовуються тільки для проведення технічного обслуговування та ремонту й інших допоміжних операцій.

Невелику частку в структурі основних виробничих засобів займають спорудження (3-5 %). Це пояснюється тим, що такі дорогі спорудження, як дороги, мости та ін., не є приналежністю АТП й не входять до складу його основних засобів.

Устаткування також займає невелику питому вагу (2-3 %), так як воно необхідно тільки для проведення технічного обслуговування й ремонту рухомого складу.



Оптимальною структурою основних виробничих засобів АТП є така структура, при якій питома вага транспортних засобів становить 50-60 %, а інші засоби, які прийнято вважати виробничо-технічною базою – 40-50 % [3; 4].

Для поліпшення структури основних виробничих засобів АТП необхідне відновлення рухомого складу, модернізація устаткування за рахунок збільшення частки сучасних верстатів й устаткування, механізації й автоматизації трудових процесів, ліквідації зайвого й маловикористованого обладнання.

Схематично структуру ОВЗ представлено на рис. 4.2

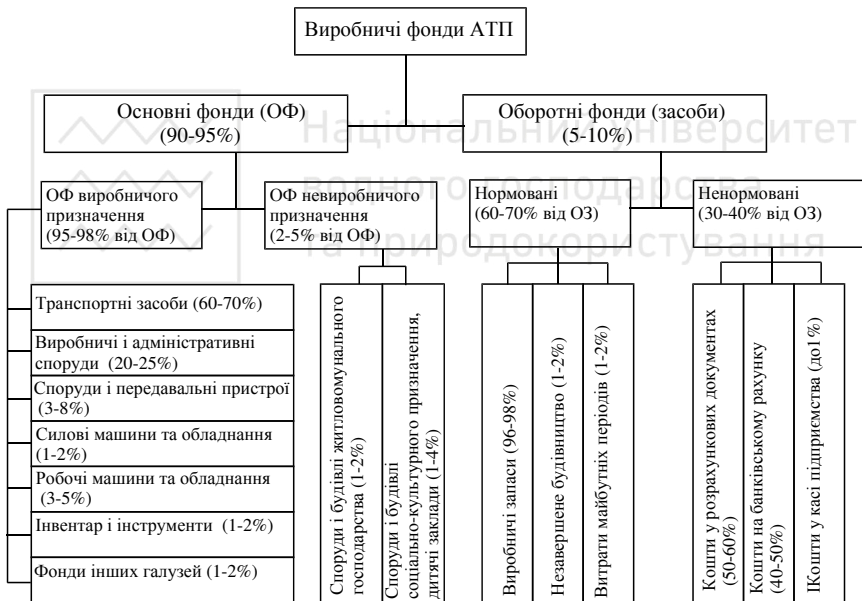


Рис. 4.2. Структура та склад ОЗ автотранспортного підприємства

2. Формування бухгалтерської інформації про основні засоби підприємства.

- Земельні ділянки.
- Капітальні витрати на поліпшення земель.
- Будинки, споруди та передавальні пристрої.



– Машини та обладнання.

- Транспортні засоби.
- Інструменти, прилади та інвентар.
- Робоча і продуктивна худоба.
- Багаторічні насадження.
- Інші основні засоби.

3. Роль у процесі господарської діяльності.

- Активні (безпосередньо беруть участь у виробничому процесі);
- Пасивні (створюють умови для здійснення процесу виробництва).

4. Сфера використання.

- Виробничі (беруть участь у процесі виробництва і переносять свою вартість на вироблений продукт).
- Невиробничі (використовуються у невикробничій сфері підприємства).

5. Форма власності.

- Власні;
- Орендовані (лізинг).

6. Характер участі у процесі виробництва.

- Діючі;
- Ті, що перебувають у запасі чи на консервації.

7. Рівень технічної придатності.

- Обладнання, яке можна використовувати у виробництві;
- Обладнання, що потребує капітального ремонту.

З метою нарахування амортизації, основні засоби та інші нематеріальні активи класифікують за функціональним призначенням на 16 груп [39; 44]:

група 1 – земельні ділянки;

група 2 – капітальні витрати на поліпшення земель, не пов'язані з будівництвом;

група 3 – будівлі, споруди, передавальні пристрої;

група 4 – машини та обладнання: електронно-обчислювальні машини, інші машини для автоматичного оброблення інформації, пов'язані з ними засоби зчитування



або друку інформації, пов'язані з ними комп'ютерні програми, інші інформаційні системи, комутатори, маршрутизатори, модулі, модеми, джерела безперебійного живлення та засоби їх підключення до телекомунікаційних мереж, мікрофони і рації, вартість яких не перевищує 2500 грн. [44];

група 5 – транспортні засоби;

група 6 – інструменти, прилади, інвентар (меблі);

група 7 – тварини;

група 8 – багаторічні насадження;

група 9 – інші ОЗ;

група 10 – бібліотечні фонди;

група 11 – малоцінні необоротні матеріальні активи;

група 12 – тимчасові споруди;

група 13 – природні ресурси;

група 14 – інвентарна тара;

група 15 – предмети прокату;

група 16 – довгострокові біологічні активи [44]

Під оцінкою основних засобів автотранспортного підприємства необхідно розуміти грошове вираження їхньої вартості. Вона необхідна для правильного визначення загального обсягу основних засобів, їх динаміки і структури та розрахунку економічних показників господарської діяльності підприємства. Усі ОВЗ підприємства, знаходяться на балансі підприємства, що викликає необхідність оцінювати їх, як в натуральній, так і в грошовій (вартісній) формі:

Існує декілька видів оцінки вартості основних засобів:

1) залежно від моменту проведення оцінки – за первісною (початковою) чи відновленою вартістю;

2) залежно від стану основних засобів – за повною або залишковою вартістю.

Повна первіснопочатковою вартість – це сума фактично сплачена за об'єкт при його будівництві або придбанні із урахуванням затрат на доставку і монтаж, а також додаткових затрат на розширення та модернізацію, які були здійснені у наступні періоди. За цією оцінкою ОЗ зараховують на баланс



підприємства. Таку оцінку використовують при визначенні суми амортизації.

Залишкова першопочаткова вартість – являє собою оцінку із урахуванням зносу ОЗ. Її обчислюють за повною першопочатковою вартістю за мінусом суми зносу, що відповідає величині амортизаційних відрахувань на повне відновлення ОЗ.

Повна відновлювальна вартість – відповідає сумі затрат, необхідних для придбання (включаючи доставку і монтаж) або будівництво нового об'єкту у період, коли здійснюють переоцінку. Вона може бути визначена при інвентаризації і переоцінці ОЗ. Переоцінка ОЗ дуже трудомістке завдання і пов'язана із великими затратами.

Залишкова відновлювальна вартість – це повна відновлювальна вартість за мінусом суми зносу по відновлювальній вартості.

Від залишкової вартості ОВЗ, необхідно відрізнити ліквідаційну вартість:

Ліквідаційна вартість – це сума коштів або вартість інших активів, яку підприємство має отримати від реалізації (ліквідації) основних засобів після закінчення терміну їхнього корисного використання (експлуатації) за вирахуванням витрат, пов'язаних із реалізацією (ліквідацією) [1, 8, 9].

Балансова вартість – це сума, за якою об'єкт основних засобів включається до балансу після вирахування суми накопиченої амортизації. Балансова вартість основних засобів при їхньому введенні в експлуатацію тотожна первісній вартості. У міру зношення основних засобів їхня балансова вартість (залишкова вартість) визначається як різниця між первісною вартістю і сумою зносу.

Для визначення суми амортизаційних відрахувань згідно із Податковим кодексом України балансова вартість групи основних засобів (окремого об'єкта основних засобів групи І на початок розрахункового кварталу визначається за формулою):



$$B(a) = B(a-1) + П(a-1) - B(a-1) - A(a-1) \quad (4.1)$$

Де $B(a)$ – балансова вартість групи (окремого об'єкта основних засобів групи 1 на початок розрахункового кварталу;

$B(a-1)$ – балансова вартість групи (окремого об'єкта основних засобів групи 1) на початок кварталу, що передував розрахунковому;

$П(a-1)$ – сума витрат, понесених на придбання основних засобів, здійснення капітального ремонту, реконструкцій, модернізацій та інших поліпшень основних засобів, що підлягають амортизації, впродовж кварталу, що передував розрахунковому;

$B(a-1)$ – сума виведених з експлуатації основних засобів (окремого об'єкта основних засобів групи I впродовж кварталу, що передував розрахунковому;

$A(a-1)$ – сума амортизаційних відрахувань, нарахованих у кварталі, що передував розрахунковому.

Основними показниками, що характеризують рух та стан ОЗ на підприємстві є:

- коефіцієнт вибуття ОЗ;
- коефіцієнт надходження ОЗ;
- коефіцієнт оновлення ОЗ;
- коефіцієнт зносу ОЗ;
- коефіцієнт придатності ОЗ.

Коефіцієнт вибуття ($k_{B\Phi}$) показує, яка частка ОЗ, що була на балансі підприємства на початок періоду вибули за певний період (впродовж року) із-за зносу або інших причин, визначається як співвідношення балансової вартості ОЗ, які вибули до загальної балансової вартості ОЗ на початок періоду. Для дослідження інтенсивності вибуття ОЗ через знос та старість (ліквідацію) визначають коефіцієнт вибуття із-за ліквідації (k'_B), що являє собою співвідношення балансової вартості ліквідованих ОЗ за звітний період до балансової вартості усіх ОЗ на початок періоду.

Коефіцієнт надходження ОЗ визначається, як відношення ОЗ, що надійшли впродовж звітнього періоду до балансової вартості ОЗ на початок періоду.

Коефіцієнт оновлення ($k_{OЗ}$) показує, якою мірою ОЗ були оновлені у звітньому періоді. Він являє собою частку вартості нових, уведених у дію за звітний період ОЗ у загальному підсумку балансової вартості усіх ОЗ на кінець звітнього року.

Коефіцієнти зносу та придатності ОЗ характеризують стан ОЗ на певну дату: на початок або кінець звітнього періоду. При цьому оцінка стану ОЗ є дещо умовною, оскільки сума зносу не відповідає ступеню фактичного ритмічного зносу ОЗ. Послідовність обороту ОЗ відображає їх амортизація.

Коефіцієнт зносу основних засобів визначають за формулою ($k_{зФ}$) [3]:

$$k_{зФ} = \frac{З_{OФ}}{\Phi_{Oб.в.}}, \quad (4.2)$$

де $З_{OЗ}$ – сума зносу основних засобів, грн.; $\Phi_{Oб.в.}$ – балансова вартість основних засобів, грн.

Коефіцієнт придатності основних засобів ($k_{пФ}$) визначають:

$$k_{пФ} = \frac{\Phi_{Oб.в.} - З_{OФ}}{\Phi_{Oб.в.}} = 1 - k_{зФ}. \quad (4.3)$$

4.3. Показники і резерви росту ефективності використання основних засобів

Для аналізу та оцінки ефективності використання ОЗ використовується досить широке коло різних показників як узагальнених, які відносяться до всієї сукупності ОЗ, так і окремих, які відносяться до окремих групам ОЗ.

Основними узагальненими показниками є фондвіддача, фондоемність, фондоозброєність і рентабельність.

Фондвіддача характеризує обсяг продукції, що припадає у середньому на 1 грн. вартості ОЗ. У якості показника

продукції для АТП використовують загальний обсяг доходів, який комплексно враховує увесь корисний результат роботи АТП; а для авторемонтних підприємств – нормативна чиста продукція або товарна продукція, обчислена у постійних цінах. Фондовіддачу (f) розраховують за такою формулою:

$$f = \frac{D}{\Phi_o}, \quad (4.4)$$

де D – загальний обсяг доходів, грн.; $\overline{\Phi_o}$ – середня вартість ОЗ, обчислена за формулою середньої хронологічної, грн.

В натуральному вираженні – це кількість продукції, яка приходить на 1 грн. ОВЗ:

$$f = \frac{Q}{\Phi_o}, \quad (4.5)$$

де Q – об'єм транспортної продукції в тоннах, ткм або інших одиницях виміру.

Фондоємність є вилучиною, оберненою фондovіддачі, і виражає вартість ОЗ на 1 грн. доходу.

$$f_e = \frac{1}{f}, \quad (4.6)$$

Рівень фондovіддачі залежить від ступеню використання ОЗ за зміну, кількості змін роботи за день, тривалості звітного періоду. Динаміка фондovіддачі характеризується *індексом зміни фондovіддачі* (I_f) [3]:

$$I_f = \frac{f_1}{f_0}, \quad (4.7)$$

де f_1, f_0 – фондovіддача відповідно у поточному та минулому періодах, грн.

Для визначення впливу ступеня використання ОЗ на результати роботи підприємства (обсяг доходів) може бути застосований послідовно-ланцюговий метод. Абсолютну зміну обсягу доходів у результаті зміни фондovіддачі (Δf_D) та внаслідок зростання вартості основних засобів ($\Delta \overline{\Phi_{oD}}$) розраховують [3]:

$$\Delta f_D = (f_1 - f_0) \cdot \overline{\Phi_o}, \quad \Delta \overline{\Phi_{oD}} = (\overline{\Phi_{o1}} - \overline{\Phi_{o0}}) \cdot f_0. \quad (4.8)$$



де $\overline{\Phi_{O_0}}, \overline{\Phi_{O_1}}$ – середня вартість ОЗ відповідно у минулому та поточному періодах (роках), грн.

Абсолютну зміну обсягу доходів за рахунок дії обох вищезазначених факторів (ΔD) розраховують:

$$\Delta D = \Delta f_D + \Delta \overline{\Phi_{O_D}}, \quad (4.9)$$

Зміна фондівдачі по галузі визначається за допомогою індекса *змінного* складу:

$$I_f = \frac{\overline{f_1}}{\overline{f_0}}, \quad (4.10)$$

де $\overline{f_0}, \overline{f_1}$ – середня фондівдача по галузі відповідно у базисному та звітному роках. Ці показники розраховуються у свою чергу так:

$$\overline{f_0} = \frac{\sum P_0}{\sum \Phi_{O_0}}, \quad \overline{f_1} = \frac{\sum P_1}{\sum \Phi_{O_1}}, \quad \text{ткм/зрн.} \quad (4.11)$$

Для виявлення фактору зміни рівня фондівдачі по сукупності автотранспортних підприємств визначається індекс фондівдачі *фіксованого* складу:

$$I_f = \frac{\sum \overline{f_1} \cdot d_1}{\sum \overline{f_0} \cdot d_1}, \quad (4.12)$$

де d_1 – питома вага підприємства у загальному обсязі основних засобів у звітному періоді.

Для виявлення впливу фактора зміни розподілення основних засобів по підприємствах визначають індекс впливу структурних зрушень у обсязі основних засобів [3]:

$$I_f = \frac{\sum \overline{f_0} \cdot d_1}{\sum \overline{f_0} \cdot d_0}, \quad (4.13)$$

де d_0 – питома вага підприємства у загальному обсязі основних засобів у базисному періоді.

Окрім фондівдачі для характеристики використання ОЗ розраховують її обернену величину – *фондоємність*. Фондоємність виражає вартість ОЗ на 1 грн. доходу.

Ефективність виробництва великою мірою залежить від озброєності праці робітників.



Фондоозброєність праці визначають за даними звітності на кінець року як співвідношення вартості ОЗ на кінець року до кількості робітників, які працюють у найбільш заповненій зміні. Фондоозброєність характеризує степінь оснащення кожного працівника підприємства ОЗ, грн.

$$f_{oz} = \frac{\overline{\Phi_o}}{Ч_c}, \quad (4.14)$$

де $Ч_c$ – середньспискова кількість працівників підприємства, чол.

Рентабельність основних засобів (R) розраховують за формулою [3]:

$$R = \frac{\Pi}{\Phi_o}, \quad (4.15)$$

де Π – сума отриманого за звітний період прибутку, грн.

Підвищення ефективності використання ОВЗ досягається основними шляхами:

- збільшення роботи рухомого складу і інших видів ОВЗ, тобто шляхом більш повного екстенсивного використання;
- збільшення віддачі засобів праці в одиницю часу, тобто збільшення інтенсивного використання.

Основними показниками екстенсивного використання ОВЗ є:

- протяжність роботи під час визначеного календарного періоду – відсторонення сезонності перевезень, підвищення коефіцієнта випуску та інші;
- ефективне використання часу знаходження рухомого складу в наряді (T_n) за рахунок виконання підготовчо-заклучних робіт в нормативний час, скорочення часу простою між операціями транспортного процесу, застосування АСУ, підвищення змінності робочого рухомого складу.

Важливим напрямком підвищення інтенсивності використання рухомого складу є застосування економіко-математичних методів для оперативного планування перевезень.



4.4. Знос та амортизація основних засобів

В процесі виробництва основні засоби піддаються фізичному і моральному зносу.

Фізичний знос супроводжується зменшенням первинної споживної вартості в процесі їх експлуатації або під впливом природних сил природи (руйнування від зовнішніх дій атмосферного впливу, корозії та ін.). Розрізняють повний і частковий фізичний знос основних засобів. При повному зносі основні засоби ліквідуються і замінюються новими. Частковий знос відшкодовується шляхом технічного обслуговування, ремонту і модернізації [38; 39; 44].

Моральний знос – це знецінення технічно застарілих основних засобів до настання їх фізичного зносу. Розрізняють два види морального зносу:

1. Зменшення вартості основних засобів в результаті скорочення суспільно необхідних витрат на їх відтворення. Причиною цього може бути використання досконаліших технологій, механізації і автоматизації трудомістких процесів, використання дешевших матеріальних ресурсів.

2. Зменшення вартості основних засобів в результаті заміни застарілих машин і устаткування новими, продуктивнішими і економічнішими. Відновлення фізичного і морального зносу основних виробничих засобів здійснюється за рахунок амортизаційних відрахувань.

Для відтворення ОЗ, користуються так званим амортизаційним фондом.

Амортизація – це планомірний процес відшкодування зношування основних засобів шляхом поступового включення частини їхньої вартості у витрати на знову створений продукт або виконану транспортну роботу [3; 39].

Амортизація ОЗ – це економічна категорія, яка у вартісній формі відображає величину морального та фізичного зношення основних засобів.



Загальна величина амортизаційних відрахувань за нормативний термін експлуатації ОЗ дорівнює балансовій вартості ОЗ за «мінусом» ліквідної вартості і використовуються для їх повного відновлення. Тому для визначення річних амортизаційних відрахувань необхідно знати загальну величину амортизаційних відрахувань та нормативний термін експлуатації ОЗ в господарській практиці АТП, щорічні амортизаційні відрахування визначають виходячи з балансової вартості основних засобів і норми річних амортизаційних відрахувань.

Амортизаційні відрахування здійснюються за певними нормами. Норми амортизаційних відрахувань затверджені урядом України, тому є обов'язковими для всіх підприємств, незалежно від форми власності, організаційно правової форми господарювання та виду діяльності.

Згідно Податкового Кодексу України норми амортизаційних відрахувань встановлюються у відсотках до балансової вартості кожної з груп основних засобів на початок звітного періоду звітного (податкового) періоду в такому розмірі (в розрахунку на податковий квартал): група 1 – 0; група 2 – 15 років; група 3 – 20 років; група 4 – 2 роки; група 5 – 5 років; група 6 – 4 роки; група 7 – 6 років; група 8 – 10 років; група 9 – 12 років; група 10 – 0; група 11 – 0; група 12 – 5 років; група 13 – 0; група 14 – 6 років; група 15 – 5 років; група 16 – 7 років [44].

Суб'єкт господарювання може прийняти рішення про застосування інших норм амортизації, що не перевищує вказаних норм.

Амортизація основних засобів (крім інших необоротних матеріальних активів) нараховується із застосуванням таких методів:

- 1) прямолінійного, за яким річна сума амортизації визначається діленням вартості, яка амортизується, на строк корисного використання об'єкта основних засобів.
- 2) зменшення залишкової вартості, за ким річна сума



амортизації визначається як добуток залишкової вартості об'єкта на початок звітного року або первісної вартості на дату початку нарахування амортизації та річної норми амортизації. Річна норма амортизації (у відсотках) обчислюється як різниця між одиницею та результатом кореня ступеня кількості років корисного використання об'єкта з результату від ділення ліквідаційної вартості об'єкта на його первісну вартість [44];

3) прискореного зменшення залишкової вартості, за яким річна сума амортизації визначається як добуток залишкової вартості об'єкта на початок звітного року або первісної вартості на дату початку нарахування амортизації та річної норми амортизації, яка обчислюється, виходячи із строку корисного використання об'єкта, і подвоюється;

4) кумулятивного, за яким річна сума амортизації визначається як добуток вартості, яка амортизується, та кумулятивного коефіцієнта. Кумулятивний коефіцієнт розраховується діленням кількості років, що залишаються до кінця строку корисного використання об'єкта основних засобів, на суму числа років його корисного використання [39].

5) виробничого, за яким сума амортизації за місяць визначається як добуток фактичного місячного обсягу продукції (робіт, послуг) та виробничої ставки амортизації. Виробнича ставка амортизації обчислюється діленням вартості, яка амортизується, на загальний обсяг продукції (робіт, послуг), який підприємство очікує виробити (виконати) з використанням об'єкта основних засобів [44].

Література: [2; 3; 4; 5; 6; 8; 9; 15; 22; 35; 38; 39; 44]

Контрольні запитання для самоперевірки:

1. Дайте визначення поняття «основні виробничі засоби»?
2. Дайте визначення поняття «основні невикористані засоби»?



3. Як класифікуються основні виробничі засоби АТП?
4. Назвіть основні показники ефективності використання основних засобів?
5. Розкрийте суть понять: знос та амортизація?
6. В чому полягає сутність морального і фізичного зносу ОЗ?
7. В чому особливості основних методів розрахунку норм і суми амортизації?
8. Як здійснюють оцінку стану основних засобів?
9. Що таке знос і амортизація основних засобів?
10. Назвіть основні показники, що характеризують стан та рух основних засобів на автотранспортному підприємстві?
11. Як розраховують показник оновлення основних засобів?
12. Як розрахувати коефіцієнт вибуття основних засобів?
13. Назвіть показники, які характеризують використання основних засобів на підприємстві автомобільного транспорту?
14. Поняття фондоемності та фондovіддачі, як їх розраховують?
15. Застосування індексного методу при розрахунку фондovіддачі по галузі та по групі підприємств?
16. Як розраховують рентабельність основних засобів?



Розділ 5. Оборотні засоби підприємства автомобільного транспорту

5.1. Економічна сутність та структура оборотних засобів

Оборотні засоби після основних фондів займають по своїй величині друге місце в загальному об'ємі ресурсів, визначають економіку підприємства.

Оборотний капітал – це фінансові ресурси, вкладені у об'єкти, використання яких здійснюється підприємством або у рамках одного виробничого циклу, або у рамках короткого календарного періоду часу.

Склад оборотного капіталу представлено на рис. 5.1 [3, ст.51].



Рис. 5.1. Структура оборотного капіталу автотранспортного підприємства

Оборотні засоби представляють собою суму оборотних фондів і фондів обігу, виражених в грошовій формі. До оборотних засобів відносяться кошти, необхідні підприємству для створення виробничих запасів на складах й у виробництві, для розрахунків з постачальниками, бюджетом й ін.

Оборотні засоби, як вже наголошувалося раніше, – це предмети праці, які споживаються в однократному виробничому циклі, повністю втрачаючи свою натуральну форму, при цьому і вартість одноразово переноситься на



вартість готової продукції.

Засоби в обороті призначені для обслуговування сфери звернення. Вони включають готову продукцію на складах підприємства; товари, що знаходяться в дорозі; засоби в розрахунках і касі.

Час, впродовж якого оборотні кошти проходять три стадії виробничого циклу – грошову, виробничу і товарну, називається *кругообігом оборотних коштів*. Безперервність процесу виробництва вимагає, щоб оборотні кошти одночасно знаходилися у всіх стадіях кругообігу. Від часу обігу залежить сума оборотних коштів, необхідних підприємству для виробничої діяльності.

Існує думка, що кругообіг на транспорті має лише дві стадії – грошову і виробничу. Товарна стадія відсутня, оскільки продукція транспорту не має речової форми.

Оборотні кошти перебувають у постійному русі. Впродовж одного виробничого циклу вони створюють кругообіг, який включає три стадії: грошову, виробничу й товарну [44].

На першій стадії кругообігу, яка відбувається в сфері обігу, оборотні засоби виступають у грошовій формі й витрачаються на придбання матеріальних цінностей (пально-мастильні матеріали, запасні частини, автогуми та інші цінності, необхідні для виробничої діяльності підприємства).

На другій стадії придбані матеріальні цінності переходять безпосередньо у виробничий процес і перетворюються спочатку в виробничі запаси, а після завершення виробничого процесу - у готову продукцію (послуги).

На третій стадії кругообігу, що відбувається в сфері обігу, готова продукція реалізується й перетворюється в грошову форму. Потім ці кошти знову перетворюються в матеріальні цінності (предмети праці). У такий спосіб процес кругообігу починає повторюватися й відбувається багаторазово.

У практичній діяльності підприємств оборотні засоби в кожен окремо взятий момент перебувають по частинах у всіх



трьох стадіях кругообігу. Щось у кожен момент купується, виробляється та реалізується. Саме це й забезпечує безперервність і безперебійність виробництва й реалізації продукції.

Кругообіг оборотних засобів в автотранспортних підприємствах має свої специфічні особливості, пов'язані з економічною природою транспортної продукції та з процесом її виробництва і реалізації. Так як продукцією транспорту є процес переміщення вантажів або пасажирів, що не має речової форми, то на третій стадії кругообігу реалізація транспортної продукції збігається по часу з її виробництвом, тобто із другою стадією. Тому вважається, що стосовно до транспорту, оборотні засоби (кошти) проходять тільки дві стадії обороту. Разом з тим між процесом перевезень і відшкодуванням витрат на нього є деякий проміжок часу, впродовж якого підприємство одержує гроші від споживачів транспортної продукції [4, 8].

Цей проміжок часу складає тривалість третьої стадії кругообігу. Якщо має місце передоплата, то в цьому випадку витрати часу на третю стадію відсутні або скорочуються до мінімуму.

До оборотних виробничих фондів відносяться предмети праці, які цілком споживаються впродовж одного виробничого циклу й повністю переносять свою вартість на собівартість продукції. До них належать виробничі запаси, незавершене виробництво та витрати майбутніх періодів. У структурі оборотних коштів вони становлять приблизно 60-70 %.

Найбільшу частину в структурі оборотних фондів займають виробничі запаси, питома вага яких становить 96-98 %. Виробничі запаси включають наступні види товарно-матеріальних цінностей: матеріали для експлуатації й ремонту автомобілів, а також інших потреб; всі види палива; автомобільні шини; запасні частини й оборотні агрегати; малоцінні й швидкозношувані інструменти й інвентар;



У загальній вартості виробничих запасів найбільша питома вага займає паливо, приблизно 35-40 %, матеріали – 25-30 %, запасні частини й оборотні агрегати – 15-20 %, автомобільні шини – 8-10 %, малоцінний й швидкозношуваний інструмент й інвентар – 15-20 %. При цьому запасні частини й агрегати, автомобільні шини, малоцінний і швидкозношуваний інструмент та інвентар по своїй економічній природі відносять до основних фондів. Включення їх у склад оборотних фондів пов'язане з особливостями обліку й планування й виправдується вимогами спрощення системи їхнього фінансування. Варто також мати на увазі, що до оборотних фондів відноситься лише такі види малоцінних і швидкозношуваних інструментів й інвентарю, вартість яких не перевищує 15 мінімальних заробітних плат незалежно від терміну їх служби або вартістю більш високої, але терміном служби до одного року.

Незавершене виробництво в АТП має місце тільки при проведенні ремонтних робіт, при виготовленні запасних частин власними силами. По основному виду виробничої діяльності, тобто перевізній роботі, незавершене виробництво відсутнє. Тому питома вага його в складі оборотних виробничих фондів становить приблизно 1-2 %.

До витрат майбутніх періодів відносяться витрати, які виробляються в даному періоді, але на собівартість продукції будуть віднесені в наступні періоди. До того часу, поки витрати, що проходять по витратам майбутніх періодів, не включені в собівартість продукції, вони покриваються за рахунок оборотних коштів. До витрат майбутніх періодів ставляться витрати на дослідницькі й раціоналізаторські роботи, освоєння нової техніки, оренду приміщень, підписку друкованих видань та ін. [35].

Питома вага цих витрат у складі оборотних виробничих фондів невеликий, приблизно 1-2%. До оборотних фондів відносять: готову до реалізації продукцію, що перебуває на



складі підприємства або відвантажену і перебуває в шляху; грошові засоби; засоби в розрахункових документах. У зв'язку з тим, що транспортна продукція не має матеріальної форми й споживається в процесі виробництва, то оплата її відбувається безпосередньо в процесі виробництва чи авансується або оплачується після виконання транспортної роботи. Тому оборотні засоби АТП включають тільки грошові засоби і засоби в розрахункових документах. Питома вага оборотних фондів в структурі оборотних коштів становить приблизно 30-40 %.

Грошові засоби на розрахунковому рахунку та у касах АТП приблизно становлять 40-60 %, а в розрахункових документах 40-60 %. Їхнє співвідношення в основному залежить від форми оплати за транспортні послуги (передплата, чекові розрахунки, акцептно-інкасова і т.д.). Основне призначення оборотних фондів – забезпечення грошовими засобами ритмічності процесу обігу.

Оборотні кошти підприємства класифікуються по наступних ознаках:

– Залежно від джерел формування й поповнення вони розділяються на власні й позикові.

а) Власні оборотні кошти – це засоби, що постійно перебувають у розпорядженні підприємства та які формуються за рахунок власних і прирівняних до них ресурсів. До них відносяться прибуток, а також стійкі пасиви, які прирівняні до власних засобів.

За рахунок власних коштів забезпечується створення мінімальних виробничих запасів, забезпечення незавершеного виробництва та витрат майбутніх періодів.

б) До позикових коштів відносяться кредити банків, кредиторська заборгованість та інші пасиви. Позикові кошти направляються в основному на забезпечення додаткової потреби у виробничих запасах тимчасового характеру. Наприклад, у зв'язку із сезонним характером перевезень (періоди активних сільськогосподарських робіт й ін.).



Розподіл оборотних засобів на власні позикові сприяє раціональному їхньому використанню. Розумне сполучення власних і позикових коштів сприяє досягненню максимальних результатів при мінімальних витратах.

– Залежно від особливостей планування оборотні засоби підрозділяються на нормовані й ненормовані.

Постійна мінімальна потреба підприємства в оборотних засобах забезпечується за рахунок власних коштів. Ці оборотні засоби називаються нормованими, вони функціонують у сфері виробництва. До них відносяться виробничі запаси, незавершене виробництво та витрати майбутніх періодів. Отже, склад нормованих оборотних коштів збігається зі складом оборотних фондів підприємства, величина яких визначається на основі нормування.

Інша частина оборотних засобів не нормується. Сюди відносять оборотні засоби, що перебувають у сфері обігу. Вони забезпечуються в основному за рахунок позикових коштів.

У сфері звернення автотранспортних підприємств знаходяться в основному грошові кошти. Це засоби в розрахункових документах за виконані перевезення, навантажувально-розвантажувальні роботи, експедиційні операції і ін. види послуг, всі види дебіторських заборгованостей.

Активи (оборотний капітал) на підприємстві представляють майно призначене для поточного або разового використання в процесі господарської діяльності або яке знаходиться в обороті підприємства не більше ніж 1 рік.

До складу оборотних активів підприємства належать:

- виробничі запаси;
- малоцінні швидко зношені предмети;
- інші матеріальні активи, кошти на розрахунках в банку, короткострокові фінансові та вкладені грошові кошти та інші елементи ОА.

До складу виробничих запасів АТП входять:



- автомобільне паливо;
- ремонтно-будівельні матеріали;
- автомобільні шини в запасі;
- запчастини;
- матеріали для ремонту автомобілів;
- інші цінності.

Окрім вище названих елементів ОА до їх складу входять:

- незавершене виробництво;
- витрати майбутніх періодів;
- незавершене виробництво на АТП враховуються тільки

по ремонтних роботах, тривалість яких складає більше 1 дня.

До незаведеного виробництва (НЗВ) відносять також собівартість предметів праці, що знаходиться в процесі виробництва, а також заробітна плата і різні грошові витрати пов'язані з використанням ремонтних робіт і технічного обслуговування автомобілів.

До витрат майбутніх періодів відносяться затрати на освоєння нової техніки. Усі вищеперераховані елементи оборотних активів на балансі підприємства по принципу збільшення ліквідності активу (скоріше перетворюється в грошову форму, тим ліквідніший)

Відповідно до цього принципу у балансі підприємства спочатку ідуть найменш ліквідні активи, тобто:

1. всі матеріальні ресурси;
2. незавершене виробництво, витрати майбутніх періодів;
3. цінні папери, грошові кошти в касі і на рахунку.

До складу короткострокових фінансових вкладень входять:

- витрати підприємства на придбання акцій та інших цінних паперів терміном до 1-го року, короткострокові позики, в т.ч. і під векселя.

- грошові кошти на депозитних рахунках у банках (сума грошей в касі, сума на поточних рахунках банку, грошові перекази та валютні цінності);
- Інші фінансові вкладення інвестовані для утримання доходів у вигляді дивідендів та %.



Процес виробництва на підприємстві безпосередньо пов'язаний з використанням ОФ, які функціонують в ньому, як предмети праці. За характером свого споживання вони приймають участь в виробничому процесі – лише 1 раз втрачаючи при цьому свою натуральну форму та якість і переносять повністю свою вартість на новоутворену продукцію, тобто стають частиною собівартості цієї продукції.

У здійсненні процесу транспортне виробництво приймає також участь і жива праця, відображенням якої є заробітна плата, що входить до складу витрат підприємства. Заробітна плата, як і вартість елементів оборотних активів використаних в процесі виробництва повністю переносяться на новоутворену транспортну продукцію в процесі одного виробничого циклу і по мірі їх реалізації підлягає повному відшкодуванню. Таким чином ці вищеперераховані елементи ОА можна згрупувати в 3 основні групи:

I – виробничі запаси;

II – засоби у виробництві (незавершене виробництво і витрати майбутніх періодів);

III – засоби обігу (грошові кошти та заробітна заборгованість)

Необхідно зазначити, що усі ОА підприємства знаходяться у його повному розпорядженні і вилученню не підлягають. Нестача власних ОА або їх збільшення порівнюється за рахунок власних коштів підприємства.

Основними завданнями статистичного вивчення оборотного капіталу є:

- вивчення обсягу і складу оборотного капіталу;
- характеристика динаміки обсягу оборотного капіталу з виявленням факторів, що її визначають;
- вивчення ефективності використання і ліквідності оборотного капіталу;
- контроль за своєчасним і комплексним забезпеченням АТП матеріальними ресурсами;



- характеристика використання матеріальних ресурсів; визначення їх економії або перевитрати.

5.2. Джерела формування оборотних засобів

Наявність оборотного капіталу і його елементів, що є у розпорядженні підприємства, а також показники його структури можуть бути визначені як станом на певну дату, так і в середньому за звітний період. Середньорічна (піврічна, квартальна) вартість оборотного капіталу і його елементів визначається за даними бухгалтерії за формулою середньої хронологічної, як і по основному капіталу. У деяких випадках застосовується спрощений спосіб розрахунку середньої вартості оборотного капіталу як напівсума залишків на початок і кінець звітного періоду.

Оборотні засоби (кошти) підприємства формуються в основному з рахунок двох джерел (див. рис. 5.2.) [8, ст. 24]:

- власних і притвірених до них засобів;
- позикових засобів.

Власні оборотні кошти призначені для покриття мінімальної потреби по створенню виробничих запасів і забезпеченню безперебійної роботи автотранспортної організації. Джерелами власних оборотних коштів є статутний капітал, прибуток, а також додатковий і резервний капітал.

Статутний капітал є грошовий вклад засновників в майно підприємства при його створенні.

Прибуток (чистий) як фінансовий результат діяльності господарюючого суб'єкта може бути використаний як джерело засобів для поповнення власних оборотних коштів при зміні об'ємів робіт. Отже, чистий прибуток є власним джерелом поповнення нестачі оборотних коштів.

Додатковий капітал утворюється за рахунок переоцінки основних фондів, безвідплатного вступу різних активів від юридичних і фізичних осіб, а також за рахунок продажу власних коштовних паперів (акцій).

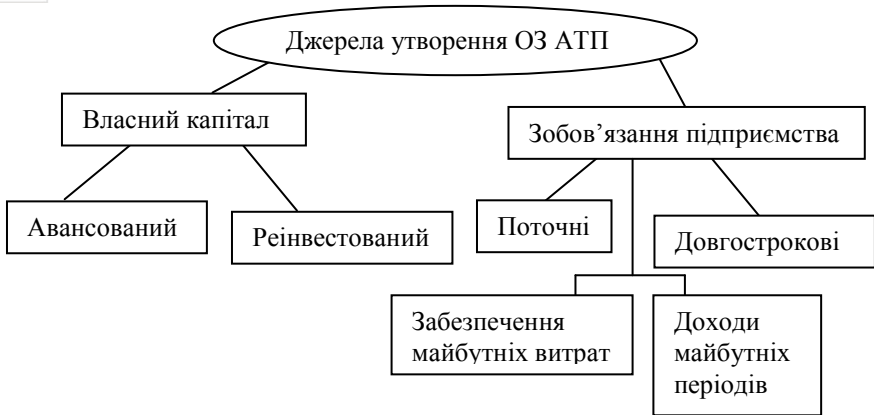


Рис. 5.2. Форми існування джерел утворення оборотних засобів автотранспортного підприємства

Резервний капітал утворюється за рахунок чистого прибутку господарюючого суб'єкта і призначений для покриття непередбачених витрат, у тому числі по оборотних коштах.

Важливим внутрішнім джерелом оборотних коштів є стійкі пасиви: мінімальна перехідна заборгованість по заробітній платі працівникам і службовцям, заборгованість постачальникам матеріально-технічних ресурсів і ін.

Позикові засоби при необхідності надаються господарюючим об'єктам тимчасово у формі короткострокового кредиту банку або іншої кредитної установи. Залучення короткострокових кредитів в умовах ринкової економіки обумовлене:

- необхідністю оплати поставок матеріальних ресурсів при формуванні нормативного рівня виробничих запасів;
- із-за тимчасового лага (періоду) надання і оплати розрахункових документів (на термін звороту розрахункових документів);
- із-за простроченої дебіторської заборгованості.



В основному потреба в позикових коштах в АТП виникає у зв'язку із сезонним характером перевізного процесу, також може бути викликана несвоєчасним надходженням грошей за виконану роботу.

Окрім власних і позикових засобів, в звороті підприємства постійно знаходяться притягнені засоби. Це кредиторська заборгованість всіх видів, яка виникає, як правило, унаслідок існуючої системи розрахунків між підприємствами, коли борг одного підприємства іншому погашається після закінчення певного періоду після виникнення заборгованості.

Співвідношення різних джерел формування оборотних коштів багато в чому залежить від умов кредитування: при нормальній кредитній ставці, наприклад, до 10 % у рік, доля позикових засобів преважує – до 50-60 %; при високій кредитній ставці (до 150-200 % у рік) підприємство в основному орієнтується на власні і прирівняні до них засоби і застосовують кредит лише в крайньому випадку.

При створенні підприємства оборотні кошти формуються як частина статутного фонду (капіталу). У процесі виробничої діяльності підприємства найчастіше відчувають потребу в збільшенні оборотних коштів (збільшення обсягу роботи, розрив часу між виконаною роботою і її оплатою й ін.). Тому підприємство для поповнення нестачі оборотних засобів використовує наступні джерела їх фінансування: чистий прибуток, стійкі пасиви, кредиторську заборгованість, кредити банків й інших кредиторів.

Стійкі пасиви прирівнюються до власних джерел, так як вони постійно перебувають в обороті підприємства, але йому не належать.

До них відносять:

- мінімальна перехідна заборгованість по заробітній платі й відрахуванням на соціальне, медичне страхування, в пенсійний фонд;
- заборгованість постачальникам по акцептованим розрахунковим документам, термін оплати яких не наступив;



— бюджетну заборгованість за деякими видами податків.

Мінімальна заборгованість по заробітній платі працівникам підприємства й органам соціального страхування по нарахуваннях на цю заробітну плату обумовлена одноразовістю їхньої виплати.

Мінімальна заборгованість перед бюджетом визначається по тих видах податкових платежів, термін нарахування яких настає раніше терміну виплати (прибутковий податок із заробітної плати та ін.).

Кредиторська заборгованість підприємства, на відміну від власних й прирівняних до них засобам, є незапланованим джерелом формування оборотних засобів. Це засоби не належні підприємству, але тимчасово перебувають у його обороті.

Розрізняють нормальну кредиторську заборгованість, що виникає в зв'язку з особливостями розрахунків (заборгованість по оплаченим, але не виконаним роботам) і ненормальну, що утвориться в результаті порушення термінів оплати розрахункових документів за товарно-матеріальні цінності. У випадку ненормальної заборгованості підприємство використовує в своєму обороті не належні йому засоби [8].

В теперішній час видача кредитів банку погоджується з фінансовим станом підприємства, його платоспроможністю. З цією метою банк проводить аналітичну роботу з урахуванням розміру запитуваного кредиту, його забезпеченості й результатів виробничо-господарської діяльності підприємства. Короткостроковий кредит видається на термін до одного року.

Комерційні банки кредитують підприємства під заставу майна або за умови страхування ризику непогашення кредиту.

Інші кредитори надають кошти підприємствам у борг під обумовлений відсоток на термін менш одного року з оформленням векселя або іншого боргового зобов'язання.

Комерційний кредит також оформляється векселем.



В умовах інфляційних процесів і при високих процентних ставках за користування короткостроковим кредитом істотно зростає значення власних джерел формування оборотних коштів. Разом с тим розумне сполучення власних і позикових коштів сприяє більш ефективному використанню оборотних коштів.

5.3. Показники руху та ефективності використання оборотних засобів

Для вимірювання ефективності використання оборотних засобів використовується відповідна система техніко-економічних показників.

Економічне значенні оборотності оборотних засобів полягає в тому, що від неї залежать: розмір обігових коштів, що їх потребує підприємство при даних обсягах виробництва та реалізації продукції. Адже чим швидше проходить кругообіг, тим швидше вони можуть вступити в новий кругообіг і відповідно, тим менший розмір оборотних активів необхідних для використанні певного обсягу робіт.

В практичній діяльності автотранспортного підприємства застосовуються два методи розрахунку показників використання оборотних засобів.

Метод перший: Важливим показником ефективності використання оборотних засобів є їх оборот впродовж року. Чим більша кількість обертів оборотних засобів, тим менша сума грошових коштів іммобілізується в виробничих запасах.

Для характеристики використання оборотних засобів підприємства при першому методі використовують такі показники:

- коефіцієнт оборотності;
- тривалість одного обороту;
- коефіцієнт закріплення оборотного капіталу (завантаженість оборотних засобів);
- рентабельність оборотних засобів.



1. *Коефіцієнт оборотності* (або кількість оборотів за звітний період) характеризує кількість оборотів, що здійснюється кожною вкладеною в оборотний капітал гривнею:

$$k_{об} = \frac{Д}{O}, \text{ разів} \quad (5.1)$$

де $Д$ – загальний дохід від виконаних робіт і послуг, грн.;

O – середній залишок оборотного капіталу, грн.

Чим вище значення цього коефіцієнта, тим ефективніше використані оборотні засоби.

Коефіцієнт оборотності для оборотного капіталу тотожний показнику капіталовіддачі для основного капіталу.

2. *Тривалість одного обороту оборотних засобів* визначають:

$$t = \frac{T}{k_{об}}, \quad (5.2)$$

де T – тривалість періоду, за який визначається показник (місяць, квартал, рік) у днях.

Чим менша витрата часу на 1 оборот, тим ефективніше використовуються оборотні засоби.

3. *Коефіцієнт закріплення оборотного капіталу* – це величина, яка обернена коефіцієнту оборотності – характеризує суму середнього залишку оборотного капіталу, що припадає на 1 грн. доходу:

$$k_3 = \frac{O}{Д}, \quad (5.3)$$

Завантаженість оборотних засобів показує, скільки оборотних засобів необхідно господарюючому суб'єкту для отримання одиниці доходів.

4. *Рентабельність оборотних засобів*:

$$R_{OЗ} = \frac{\Pi}{O}, \quad (5.4)$$

де Π – прибуток від автомобільних перевезень, грн.



Метод другий: Розрахунок показників використання оборотних засобів при цьому методі зводиться до визначення наступних величин:

1. *Тривалість одного обороту оборотних засобів:*

$$t = \frac{O}{B_{\partial}}, \quad (5.5)$$

де B_{∂} – добова виручка (обсяг реалізації), грн.

2. *Кількість оборотів оборотних засобів:*

$$k_{o\partial} = \frac{D}{t}, \text{ разів} \quad (5.6)$$

3. *Завантаженість оборотних засобів:*

$$k_3 = \frac{1}{k_{o\partial}} \quad (5.7)$$

Чим менше величина коефіцієнта завантаження оборотних коштів, тим ефективніше вони використовуються. Показники оборотності оборотних коштів можуть визначатися по всіх оборотних коштах й окремо по нормованим.

Ефективне використання оборотних коштів робить істотний вплив на платоспроможність підприємства. Крім того, прискорення оборотності оборотних коштів призводить до їхнього вивільнення. У випадках, коли темп росту оборотних засобів нижче темпу росту виручки від реалізації продукції, має місце відносне (умовне) вивільнення оборотних засобів. Якщо ж у результаті прискорення оборотності оборотних засобів їхня величина в даному періоді зменшується в порівнянні з попереднім періодом, то це означає абсолютне вивільнення оборотних засобів.

У відповідності зі стадіями кругообігу оборотних коштів можна виділити наступні напрямки прискорення їхньої оборотності.

На стадії створення виробничих запасів велике значення має установлення обґрунтованих норм запасу за усіма видами матеріальних цінностей, використання прогресивних питомих



норм витрати палива й інших матеріальних ресурсів, проведення систематичної перевірки складських запасів, заміна дорогих матеріальних ресурсів на більш дешеві й ін.

На виробничій стадії на прискорення оборотності оборотних засобів найбільш істотний вплив робить поліпшення використання рухомого складу, що виражається в покращанні всіх техніко-експлуатаційних показників використання рухомого складу за рахунок оновлення парку рухомого складу сучасними високопродуктивними автомобілями, впровадження прогресивних форм організації перевізного процесу, передових методів проведення технічних обслуговувань та ремонтів рухомого складу. Покращення використання рухомого складу забезпечує зростання обсягів транспортної продукції та відповідно зростання виторгу від реалізації транспортної продукції. Важливе значення має дотримання режиму економії матеріальних ресурсів, особливо паливо-мастильних матеріалів.

У сфері обороту прискорення оборотності оборотних засобів забезпечується скороченням кредиторської й дебіторської заборгованості за рахунок впровадження раціональних форм матеріально-технічного забезпечення, системи розрахунків за перевезення.

На автомобільному транспорті підвищення ефективності використання оборотних коштів досягається при: скороченні залишків нормованих товарно-матеріальних цінностей; зниженні; витратних норм споживаних матеріалів; підвищенні розміру, прибутку на кожну гривню вкладених витрат на перевезення.

Щоб забезпечити зниження середніх залишків матеріальних цінностей, необхідно вжити заходи для скорочення їх на всіх стадіях транспортного процесу при:

- 1) знаходженні в дорозі сплачених матеріалів;
- 2) розвантаженню, прийманню і підготовці матеріалів до вжитку;
- 3) перебуванні матеріалів у вигляді поточного запасу;



4) перебуванні матеріалів у вигляді гарантійного (страхового) запасу.

Зміна обсягу оборотного капіталу і його елементів може бути охарактеризована загальними показниками динаміки (абсолютний приріст, темпи росту і приросту, абсолютна величина 1% приросту). Зміна залишків оборотного капіталу у цілому і по його окремих складових відбувається у результаті неперервного споживання запасів у процесі виробництва і їх відновлення для забезпечення неперервного виробничого процесу.

Співвідношення оборотного капіталу у виконанні транспортної роботи і обігу має велике значення у забезпеченні грошовими засобами виробничої програми. Дебіторська заборгованість займає помітну питому вагу у структурі оборотного капіталу АТП. Великий відсоток дебіторської заборгованості зумовлюється недостатньо чіткою організацією обліку руху грошових засобів і слабо налагодженою системою договірних відносин. Тому на АТП варто проводити поточний контроль дебіторської заборгованості за строками її виникнення.

Для характеристики використання оборотного капіталу підприємства використовують такі показники:

- коефіцієнт оборотності;
- середня тривалість одного обороту у днях;
- коефіцієнт закріплення оборотного капіталу.

Коефіцієнт оборотності (або кількість оборотів за звітний період) характеризує кількість оборотів, що здійснюється кожною вкладеною в оборотний капітал гривнею:

$$k_{об} = \frac{Д}{О}, \text{ разів} \quad (5.8)$$

де $Д$ – загальний дохід від виконаних робіт і послуг, грн.; $О$ – середній залишок оборотного капіталу, грн.

Коефіцієнт оборотності оборотного капіталу тотожний показнику капіталовіддачі основного капіталу.

Показник середньої тривалості одного обороту у днях:



$$\bar{t} = \frac{T}{k_{об}}, \quad (5.9)$$

де T – тривалість періоду, за який визначається показник (місяць, квартал, рік) у днях.

Коефіцієнт закріплення оборотного капіталу – це величина, яка обернена коефіцієнту оборотності – характеризує суму середнього залишку оборотного капіталу, що припадає на 1 грн. доходу:

$$k_3 = \frac{O}{D} \text{ або } k_3 = \frac{1}{k_{об}} \quad (5.10)$$

Показники оборотності оборотного капіталу вираховують для порівняння з планом лише по нормованому оборотному капіталу, а для порівняння у динаміці – по усьому оборотному капіталу. Вони можуть бути розраховані як для усього оборотного капіталу АТП у цілому, так і за окремими елементами поточних активів зокрема.

Аналізуючи використання оборотного капіталу, підприємство повинно володіти інформацією, яким чином пришвидшення або уповільнення обороту коштів впливає на зміну їх загальної величини. Для цієї мети визначають суму оборотного капіталу, вивільнену із обороту (або додатково залучену у оборот) через зміну швидкості обороту.

Зміна розміру середнього залишку оборотного капіталу визначається індексом [3, ст.53]:

$$I_o = \frac{O_1}{O_0} = \frac{k_{31} \cdot D_1}{k_{32} \cdot D_0}, \quad (5.11)$$

Ця модель дозволяє визначити абсолютну зміну середнього залишку оборотного капіталу за рахунок динаміки кожного фактора зокрема:

а) за рахунок зміни коефіцієнта закріплення –

$$\Delta_o^k = (k_{31} - k_{30}) \cdot D_1 \quad (5.12)$$

б) за рахунок зміни обсягу доходів –

$$\Delta_o^D = (D_1 - D_0) \cdot k_{30} \quad (5.13)$$

Коефіцієнт оборотності і коефіцієнт закріплення за групою



підприємств являє собою середню зважену арифметичну:

$$k_{об} = \frac{\sum k_{об} \cdot O}{\sum O}, \quad k_3 = \frac{\sum k_3 \cdot Д}{\sum Д} . \quad (5.14)$$

Середня тривалість одного обороту у днях визначається як середня гармонічна зважена:

$$t = \frac{\sum O}{\sum \left(\frac{1}{t} \cdot O\right)} . \quad (5.15)$$

Ці середні показники по групі підприємств можна обчислювати на основі загальних підсумків величин середніх залишків оборотного капіталу і загальної суми доходів від виконання робіт та надання транспортних послуг.

Характеризуючи стан оборотного капіталу, необхідно одночасно розглядати можливості підприємства виконувати свої короткострокові зобов'язання. Це пов'язано із рівнем ліквідності оборотного капіталу, який можна охарактеризувати такими коефіцієнтами:

- коефіцієнт покриття;
- коефіцієнт критичної (швидкої) ліквідності;
- коефіцієнт абсолютної ліквідності.

Коефіцієнт покриття визначається як співвідношення вартості усього оборотного капіталу і суми короткострокових зобов'язань підприємства. До короткострокових зобов'язань відносяться розрахунки з кредиторами, короткострокові кредити банку, заборгованість робітникам по заробітній платі, векселі, які підлягають оплаті.

Коефіцієнтом покриття називають також поточним відношенням. Він показує платоспроможність підприємства, які оцінюються при умові своєчасних розрахунків з дебіторами і сприятливої реалізації у випадку необхідності матеріальних елементів оборотних засобів. Чим більше його величина, тим більшою є впевненість у оплаті короткострокових зобов'язань. Крім того, коефіцієнт покриття вимірює поле безпеки для покриття знецінення поточних активів, показує резерв ліквідних засобів, які можна



використати як гарантію безпеки проти невизначеності і будь-якого ризику, якому піддається рух коштів підприємства (нормальне значення даного показника варіює від 1,5 до 2).

Коефіцієнт критичної (швидкої) ліквідності – це відношення грошових засобів, дебіторської заборгованості і інших активів до суми короткострокових зобов'язань підприємства (теоретично його величина вважається достатньою при рівні 0,7-0,8).

Коефіцієнт абсолютної ліквідності – це відношення суми грошових засобів до величини короткострокових зобов'язань підприємства. Нормальне значення даного показника для АТП коливається у межах 0,05-0,2.

Література: [1; 2; 3; 4; 6; 8; 12; 13; 15; 16; 22; 35; 43; 45; 48]

Контрольні запитання для самоперевірки:

1. Що являють собою оборотні засоби?
2. Опишіть структуру оборотних засобів АТП?
3. Які показники характеризують ефективність використання оборотних засобів?
4. Як визначається коефіцієнт оборотності оборотних засобів?
5. Назвіть шляхи підвищення ефективності використання оборотних засобів на підприємствах автомобільного транспорту?
6. Що являє собою оборотний капітал?
7. Наведіть структуру оборотного капіталу автотранспортного підприємства?
8. Назвіть основні завдання статистичного вивчення оборотного капіталу?
9. Наведіть основні показники вивчення наявності та ефективності використання оборотного капіталу?



Розділ 6. Трудові ресурси автотранспортного підприємства та організація оплати праці

6.1. Сутність, значення, склад і структура трудових ресурсів

Перевезення пасажирів та вантажів відносять до працездатних видів виробничої діяльності. Для більшості АТП 30-40 % експлуатаційних витрат складає заробітна плата, яка збільшує значення вивчення статистики праці на автомобільному транспорті. Суттєвим резервом збільшення продуктивності використання трудових ресурсів є удосконалення організації і умов праці, її нормування, системи оплати праці та стимулювання, атестація і раціоналізація робочих місць, забезпечення постійності робочих кадрів. Тому трудові ресурси займають особливе місце в загальній сукупності всіх ресурсів підприємства. Їхня відмінність від інших ресурсів укладається в наступному [9]:

- без залучення трудових ресурсів неможливо здійснювати будь-яке виробництво. Разом з тим у розпорядження підприємства надходить за певну плату тільки робоча сила, що являє собою здатність до праці. В умовах ринкових відносин здатність до праці робить робочу силу товаром, що має певну ціну, і працівник самостійно вирішує питання, працювати йому на даному чи підприємстві ні;

- трудові ресурси безпосередньо впливають на ефективність використання таких ресурсів, як основні й оборотні фонди, на рівень фінансових результатів діяльності підприємства.

- людина має певні здатності, ініціативу, волею й персонально будує лінію свого поведіння на підприємстві.

У практичній діяльності підприємства трудові ресурси являють собою його трудовий колектив і замість терміна «трудові ресурси» найчастіше використовують терміни: кадри, персонал або працівники.



Кадри – це певний склад працівників, що володіють професійними знаннями і практичними навиками для здійснення виробничо-господарської діяльності. Це працівники, що відносяться відповідно до штатного розкладу до персоналу господарюючого суб'єкта автотранспортної діяльності незалежно від його форми власності і організаційно-правової форми управління.

По участі в автотранспортному виробництві кадри підрозділяються на виробничий і невиробничий персонал (з врахуванням обслуговування виробничих і невиробничих основних фондів).

До *виробничого* персоналу відносять працюючих в сфері виробництва або обслуговуючих її. До них належать водії, ремонтні і допоміжні робітники, працівники апарата управління та ін. [3; 6, 8].

До *невиробничого* персоналу відносяться працівники, які обслуговують невиробничі господарства від організації підприємства. До них належать працівники житлово-комунального господарства, дитячих, медичних, культосвітніх та інших установ. Такий розподіл має велике значення, оскільки при вивченні результатів основної діяльності АТП та АРП приймають до уваги лише виробничий персонал, заробітна плата лише цієї групи відноситься на собівартість продукції.

Залежно від характеру виконуваних функцій виділяють наступні категорії виробничого персоналу:

- *робітники* – особи, що беруть безпосередню участь і автотранспортному процесі, а також особи, що забезпечують виробничий процес, поділяються на основні й допоміжні. До *основних робітників* відносяться робітники, що безпосередньо беруть участь у виробничому процесі або обслуговуючі його, – водії й ремонтники. До *допоміжних* відносять робітники, зайняті обслуговуванням устаткування, робочих місць, – робітники відділу головного механіка, інструментального цеху, виробничих складів й ін.;



- *інженерно-технічні працівники (ІТП)*, що виконують функції технічного, організаційного й економічного керівництва й керування підприємством;

- *службовці* – особи, що обіймають адміністративно-господарські посади (відділ кадрів, бухгалтерія, відділ постачання і т. д.);

- *молодий обслуговуючий персонал (МОП)*. До цієї категорії належать працівники, що здійснюють функції по збиранню й догляду службових приміщень, обслуговуванню робітників, ІТП і службовців;

- *пожежно-сторожова охорона (ПСО)*. Забезпечує схоронність майна підприємства.

- *учні* – особи, які проходять навчання на виробництві.

Якісна характеристика кадрів передбачає розподіл їх за професіями, спеціальностями і кваліфікацією.

Професія являє собою сукупність спеціальних теоретичних знань і практичних навичок, необхідних для виконання певного виду робіт. Наприклад, економіст, водій, слюсар і т.д.

Спеціальність припускає розподіл усередині професії, що вимагає додаткових знань, практичних навичок для виконання робіт на конкретній ділянці виробництва. Так, наприклад, професія слюсаря включає спеціальності слюсар-ремонтник, слюсар-сантехник і т.д.

Поняття кваліфікації включає сукупність знань і практичних навичок, що дозволяють виконувати роботи різної складності. Наприклад, водій 1-го, 2-го й 3-го класів або ремонтники по розрядах. Фахівці діляться по кваліфікаційних категоріях на головних, а також 1, 2, 3 категорії.

У цей час з'явилася нова спеціальність – менеджер (головний, регіональний і просто менеджер).

Склад персоналу підприємства залежить від структури парку рухомого складу, режиму роботи АТП, системи кооперування з іншими підприємствами.

Розрізняють поняття спискового, явочного й середньоспискового складу працівників підприємства.



Списковий склад, включає всі постійні, тимчасові, сезонні працівники, прийнятих на строк понад один день по основній діяльності та понад п'ять днів по неосновній діяльності. Не включаються в обліковий склад працівники, відряджені в інші підприємства й що одержують там заробітну плату, не оформлені на посаді учні, що проходять практику на виробництві за відповідним наказом. Показник спискового складу працівників визначається щодня за даними табельного обліку [8].

Явочна чисельність – це кількість працівників облікового складу, які явилися на роботу. Різниця між явочним й списковим складом характеризує кількість цілодобових простоїв (відпустки, хвороби, виконання обов'язків, відрядження й т.д.).

Середньосписковий склад за будь-який період часу визначається шляхом підсумовування чисельності працівників облікового складу за кожен календарний день певного періоду часу включаючи святкові й вихідні дні й розподіли отриманої суми на кількість календарних днів того ж періоду часу.

Для аналізу динаміки чисельності персоналу підприємства розраховують середньоспискову чисельність працівників.

Середньоспискова чисельність працівників за місяць визначається співвідношенням суми спискової кількості за усі календарні дні місяця (включаючи святкові та вихідні) до повної календарної кількості днів місяця. Спискова чисельність робітників за святковий і вихідний день приймається рівним списковій чисельності за попередній день. Середньоспискову чисельність за місяць ($Ч_{сс}$) визначають співвідношенням суми людино-днів явок ($\sum L_{дя}$) і неявок ($\sum L_{дн}$) до повної кількості днів у місяці (d_k):

$$Ч_{сс} = \frac{\sum L_{дя} + \sum L_{дн}}{d_k}. \quad (6.1)$$

Наприклад, на автотранспортному підприємстві за списком



числиться 100 осіб., при цьому протягом місяця 80 осіб. працюють 24 дні, 10 осіб. – 14 днів, 10 осіб. – 4 дні; з врахуванням їх часу роботи середньоспискова чисельність складе:

$$Ч_{сс} = \frac{80 \cdot 24 + 10 \cdot 14 + 10 \cdot 4}{24} = 88 (\text{осіб}) .$$

За середньосписковим складом працівників підприємства визначаються такі показники, як продуктивність праці, середня заробітна плата одного працюючого, показники руху кадрів та ін.

Структурна характеристика трудових ресурсів підприємства визначається складом і кількісним співвідношенням окремих категорій і груп працівників підприємства у відсотках.

Орієнтовна структура персоналу великих і середніх автотранспортних підприємств і організацій характеризується наступним складом:

- робітники – 87,0 %, у тому числі водії – 61,5 %, ремонтні робітники – 25,5 %;
- ІТП – 8,0 %;
- службовці – 4,6 %;
- МОП і ПСО – 0,3 %;
- учні – 0,1 %.

Структура кадрів може визначатися також по таких ознаках, як вік, стать, стаж роботи, рівень утворення, кваліфікація та ін. Крім того, структура кадрів може розглядатися по структурним підрозділам підприємства.

На структурні пропорції чисельності працівників господарюючих суб'єктів вантажного автотранспорту впливають такі основні чинники:

- масштаби і об'єми діяльності;
- організаційно-правова форма управління;
- структура і чисельність автомобільного парку по вантажопідйомності рухомого складу;
- організаційні форми експлуатації автотранспортних



засобів (самостійний характер здійснення перевезень вантажів або здача в оренду автотранспортних засобів);

- режим роботи клієнтів;
- співвідношення видів перевезень вантажів (міські, міжміські, міжнародні);
- ступінь механізації і автоматизації технологічних і управлінських процесів.

Рух кадрів на підприємстві характеризується показниками обороту по прийому й звільненню, плинності кадрів. Коефіцієнт обороту робочих кадрів по прийому $K_{об.пр}$ визначають відношенням кількості працівників, прийнятих на роботу, $N_{пр}$, до середньоспискової чисельності працівників підприємства N за певний період часу

$$K_{об.пр} = N_{пр} / N \quad (6.2)$$

Коефіцієнт обороту по звільненню $K_{об.зв}$ визначають відношенням кількості звільнених працівників $N_{зв}$ до середньоспискової чисельності працівників підприємства за певний період часу:

$$K_{об.зв} = N_{зв} / N \quad (6.3)$$

Коефіцієнт загального обороту робочих кадрів $K_{об}$ представляє суму коефіцієнтів по прийому та звільненню: $K_{об} = K_{об.пр} + K_{об.зв}$. Мінімальне значення коефіцієнтів обороту по звільненню й прийому робочих кадрів прийнято називати коефіцієнтом змінюваності $K_{зм}$.

Коефіцієнт плинності кадрів $K_{пл}$ визначають відношенням числа осіб, звільнених по суб'єктивних причинах (за власним бажанням, порушенням трудової дисципліни й ін.), $N_{зв.суб}$, до середньоспискової чисельності працівників підприємства:

$$K_{пл} = N_{зв.суб} / N \quad (6.4)$$

Науково-технічний прогрес і перехід до ринкової економіки впливає на професійно-кваліфікаційний склад і структуру працівників підприємства. Так, наприклад, широке впровадження ЕОМ, комп'ютеризація докорінно міняє зміст праці та функції багатьох категорій працівників. Неодмінною умовою працівника високої кваліфікації є його здатність швидко адаптуватися до мінливої нової техніки, новим формам організації праці й

Основними завданнями статистичного вивчення трудових ресурсів є характеристика чисельності і складу робітників, динаміки чисельності, ступеня стійкості складу робітників, розвитку різних форм організації праці, аналіз показників використання робочого часу. Здійснення постійного контролю за виконанням планового завдання і виявлення невикористаних резервів щодо праці базується, у першу чергу, на даних звітності. Проте, широке застосування знаходять також спеціальні дослідження професійного складу робітників, рівня використання спеціалістів, виявлення причин внутрішньозмінних втрат робочого часу.

Усіх працівників, зайнятих на автомобільному транспорті поділяють на дві такі групи:

а) *персонал основної або виробничої діяльності* – робітники усіх основних, допоміжних, підсобних цехів і апарата управління;

б) *допоміжний персонал*, зайнятий капітальним ремонтом і будівництвом, культурно-побутовим обслуговуванням.

Такий розподіл має велике значення, оскільки при вивченні результатів основної діяльності АТП та АРП приймають до уваги лише виробничий персонал, заробітна плата лише цієї групи відноситься на собівартість продукції.

Персонал основної діяльності залежно від функцій поділяють на дві групи: робітники і службовці. По кожному автотранспортному підприємству із загальної чисельності робітників виділяють водіїв, кондукторів, ремонтних та допоміжних працівників. На промислових підприємствах автомобільного транспорту окремо вказують групи основних і допоміжних робітників. При цьому до основних належать робітники, зайняті безпосередньо у основних цехах виготовлення продукції, управлінням та контролем роботи виробничого обладнання. Усіх інших відносять до допоміжних. Із загальної чисельності службовців виділяють керівників та спеціалістів.



Розподіл робітників за категоріями є першим кроком вивчення їх складу. Поглиблене дослідження чисельності робітників повинно включати їх склад за спеціальностями, кваліфікацією, ступенем автоматизації та механізації праці, стажем роботи. Рівень кваліфікації, наприклад водіїв, характеризується певним класом (перший клас – найвищий). Рівень кваліфікації ремонтних і допоміжних робітників визначається тарифним розрядом. Ступінь автоматизації і механізації праці визначають на основі співставлення фактичної частки робітників ручної праці і автоматизованої праці.

Первинним документом обліку складу і чисельності робітників є накази про прийом, звільнення або переведення на іншу роботу. По кожній категорії у звітності фіксують спискову чисельність (на початок місяця, кварталу, року) і середньосписову чисельність (за місяць, квартал, рік).

Спискова чисельність включає робітників, прийнятих на строк від одного дня і більше на постійну, сезонну чи тимчасову роботу. У списковому складі числяться працівники, які фактично працювали у цей день та які не працювали з різних причин (чергові відпустки, хвороби, цілодобові простої, вихідні дні). Оскільки спискова чисельність робітників постійно змінюється, тому обчислюють середньосписову чисельність [3].

Середньосписова чисельність працівників за місяць визначається співвідношенням суми спискової кількості за усі календарні дні місяця (включаючи святкові та вихідні) до повної календарної кількості днів місяця. Спискова чисельність робітників за святковий і вихідний день приймається рівним списковій чисельності за попередній день. Середньосписову чисельність за місяць ($Ч_{сс}$) визначають співвідношенням суми людино-днів явок ($\Sigma L_{дЯ}$) і неявок ($\Sigma L_{дН}$) до повної кількості днів у місяці (d_k) [3, ст.45-46]:



$$ч_{сс} = \frac{\sum Л_{дя} + \sum Л_{дн}}{d_k} \quad (6.5)$$

Середньоспискову чисельність робітників за квартал або рік розраховують так само як і за місяць, проте її можна визначити із середніх значень за кожен місяць як середню арифметичну, зважену за кількістю календарних днів кожного місяця.

Окрім спискової чисельності використовують також показники середньої явочної чисельності робітників і середнього числа фактично працюючих осіб.

Явочна чисельність – це чисельність робітників спискового складу, які з'явилися на роботу у даний день звітного періоду. *Середньоаявочна* чисельність показує середню за період чисельність робітників, які з'явилися на роботу. Її визначають як співвідношення суми людино-днів явок на роботу на число робочих днів у звітному періоді.

Середня чисельність фактично працюючих осіб показує середню чисельність робочих, яка фактично використовувалася підприємством для роботи. Її розраховують діленням загальної кількості відпрацьованих людино-днів за звітний період на число робочих днів у цьому періоді.

Для характеристики ступеню використання робочої сили доцільно визначати *коефіцієнт використання спискового складу* робітників, як співвідношення середньої явочної чисельності до середньоспискової. *Коефіцієнт використання явочної чисельності* робочих визначають як відношення середньої чисельності осіб, які фактично працювали до середньої явочної чисельності.

Підвищення продуктивності праці є основним фактором економічного зростання, виразом ефективності затрат праці. Рівень продуктивності праці виражають кількістю продукції, виробленої за одиницю робочого часу [3, ст.46]:

$$W_n = \frac{Q_{прод.}}{\sum T}, \quad (6.6)$$



де W_n – продуктивність праці, од./год; $Q_{\text{прод.}}$ – кількість виробленої продукції, одиниць; ΣT – загальні затрати робочого часу, год.

Такий показник продуктивності праці називають прямим. Визначають обернений показник: затрати робочого часу на одиницю продукції називають *трудоємністю продукції* (ω):

$$\omega = \frac{\Sigma T}{Q_{\text{прод.}}} \quad (6.7)$$

Чим значення трудоємності менше, тим продуктивність праці більша. Вони є оберненими величинами.

У звітності АТП та АРП відображають продуктивність праці спискового робітника основної діяльності, що на практиці має назву середньої виробітки на одного спискового робітника (за місяць, квартал, рік). Для цього обсяг транспортної роботи (виробленої продукції) за звітний період ділять на середньоспискову чисельність робітників за даний період.

Виділяють три методи виміру продуктивності праці: натуральний, вартісний, трудовий. При *натуральному* методі виміру продуктивності праці уся продукція, що вироблена окремим робітником або колективом, виражається у натуральних одиницях. При застосуванні цього метода уся продукція повинна бути однорідною. Оскільки продукція (транспортна робота) АТП не є однорідною, тому даний метод не можна застосовувати. Його можна застосувати лише для розрахунку продуктивності праці водіїв, які працюють на однотипному рухомому складі – у цьому випадку продукція може бути виражена у тонно-км, тобто у натуральних одиницях.

Вартісний метод визначення ПП застосовують у випадку, коли необхідно визначити середній рівень ПП робітників у цілому по автомобільному транспорту або рівень продуктивності праці робітників окремих АТП та АРП.

Показник продуктивності праці робітників за місяць для



АТП розраховують у гривнях загального обсягу доходу на одного спискового робітника основної діяльності [3, ст.47]:

$$W_{н.м.} = \frac{D}{Q_{cc}}, \quad (6.8)$$

де $W_{н.м.}$ – продуктивність праці за місяць одного спискового робітника, грн; D – загальний обсяг доходів даного підприємства за місяць, грн.

Використання вартісного метода дозволяє порівнювати рівень продуктивності праці працівників автомобільного транспорту із рівнем продуктивності праці працівників інших галузей народного господарства. При аналізі роботи АТП розраховують погодинну, денну та місячну (квартальну, річну) продуктивності праці водіїв. На промислових підприємствах автотранспорту для розрахунку ПП використовують товарну продукцію, розраховану у оптових порівнянних цінах підприємства, або нормативну чисту продукцію.

При вивченні оплати праці статистика дозволяє контролювати використання фонду заробітної плати та фонду матеріального стимулювання, вивчити структуру фонду заробітної плати, динаміку середнього заробітку і середньої заробітної плати, співставити темпи зростання продуктивності праці та середньої заробітної плати.

Фонд оплати праці – це частина національного доходу, що надходить у індивідуальне розпорядження працівників підприємств згідно із кількістю і якістю їх праці. Він включає фонд заробітної плати і виплати із фонду матеріального стимулювання.

Фонд заробітної плати – частина витрат підприємства, що являє собою суму коштів, нараховану робітникам згідно виконуваних ними роботами і за невідпрацьований час згідно трудового законодавства (оплата за відпустку, простої не з вини робітників). Він є одним із елементів затрат на виробництво.

Фонд матеріального стимулювання утворюється за



рахунок прибутку. Його використовують для поточного преміювання робітників і службовців за підсумками роботи за рік.

Економія або перевитрата фонду заробітної плати ($\Delta\Phi_{ЗП}$) визначається:

$$\Delta\Phi_{ЗП} = \Phi_{ЗП} - \Phi_{ЗПО}, \quad (6.9)$$

де $\Phi_{ЗП}$, $\Phi_{ЗПО}$ – фактичний та нормативний фонди заробітної плати.

Нормативний фонд заробітної плати знаходять за формулою:

$$\Phi_{ЗПО} = N_{ЗП} \cdot D_1, \quad (6.10)$$

де $N_{ЗП}$ – норматив затрат заробітної плати на 1 гривню доходів; D_1 – фактичний обсяг доходів.

Вивчення фонду заробітної плати дозволяє охарактеризувати співвідношення основних форм оплати праці. На автомобільному транспорті застосовують дві форми оплати праці – *погодинна* (проста, погодинно-преміальна), *договірна* (пряма, преміальна, прогресивна).

На основі даних бухгалтерського обліку про нараховану заробітну плату за елементами визначають величини погодинного, денного і повного (за місяць, квартал, рік) фонду заробітної плати.

Фонд годинної оплати праці – це фонд заробітної плати за фактично відпрацьовані людино-години і фактично виконаний обсяг роботи в умовах нормальної тривалості зміни. До годинної оплати праці належать: оплата за тарифними ставками (окладами) і договірними розцінками; доплата договірникам за прогресивними розцінками; доплати за кваліфікацію; доплати до середнього заробітку за роботу у нічний час, за шкідливість та важкість роботи; премії, які входять до фонду заробітної плати; доплати за навчання учнів і т.д. Отже, у фонд годинної оплати праці входить уся договірна заробітна плата, погодинна заробітна плата, усі види доплат (окрім понаднорми), премії.

Фонд денної заробітної плати – це фонд заробітної плати



за усі відпрацьовані людино-дні у звітному періоді. Цей фонд включає увесь фонд годинної заробітної плати, крім того, заробітну плату за усі години, які не обліковані як відпрацьовані, але включаються у склад відпрацьованих людино-днів (оплата годин внутрішньозмінного простою, оплата перерв у роботі жінок, які годують немовлят, оплата пільгових годин підлітків), доплату за роботу у понаднормативний час [3, ст.45-46; 6, 8].

Повний фонд заробітної плати (за місяць, квартал, рік) включає фонд денної заробітної плати і різного роду виплати, пов'язані з невідпрацьованими людино-днями (оплата чергових відпусток, відпусток по навчанню, змінних простоїв).

За категорією робітників обчислюють усі вищеназвані фонди заробітної плати, а за іншими категоріями виробничого персоналу та у цілому по виробничому персоналу розраховують лише повний фонд заробітної плати.

Для кожної категорії робітників і у цілому по виробничому персоналу визначають середньомісячну (квартальну, річну) заробітну плату і середньомісячний (квартальний, річний) заробіток.

Середня заробітна плата обчислюється діленням повного фонду заробітної плати за звітний період на середньоспискову чисельність робітників за цей період. Вона необхідна для аналізу виконання плану по фонду заробітної плати і затрат на виробництво.

Середній заробіток – співвідношення фонду оплати праці за звітний період до середньоспискової чисельності робітників за цей період. Він характеризує рівень благоустрою робітників. Його ще називають повною середньою заробітною платою.

По категорії робітників на основі даних обліку розраховують додатково середньогодинну і середньоденну заробітні плати, які використовують при аналізі затрат на виробництво.



Середньогодинна заробітна плата ($\overline{\Phi}_{\text{год}}$) характеризує

середній рівень оплати за одну відпрацьовану людино-годину в умовах нормальної зміни і визначається шляхом ділення фонду годинної заробітної плати ($\Phi_{3П(\text{год})}$) на кількість відпрацьованих людино-днів ($\Sigma L_{\text{д}}$):

$$\overline{\Phi}_{\text{год}} = \frac{\Phi_{3П(\text{год})}}{\Sigma L_{\text{д}}}. \quad (6.11)$$

Середньоденна заробітна плата ($\overline{\Phi}_{\text{д}}$) характеризує середній рівень оплати одного відпрацьованого людино-дня. Її визначають як співвідношення фонду денної заробітної плати ($\Phi_{3П(\text{д})}$) до кількості відпрацьованих людино-днів ($\Sigma L_{\text{д}}$):

$$\overline{\Phi}_{\text{д}} = \frac{\Phi_{3П(\text{д})}}{\Sigma L_{\text{д}}}. \quad (6.12)$$

Середньомісячна заробітна плата ($\overline{\Phi}_{\text{м}}$) відображає середній рівень заробітної плати одного робітника за місяць. Її розраховують діленням повного фонду заробітної плати ($\Phi_{3П}$) за місяць на середньоспискову кількість робітників ($Ч_{\text{ср}}$):

$$\overline{\Phi}_{\text{м}} = \frac{\Phi_{3П}}{Ч_{\text{ср}}}. \quad (6.13)$$

Аналогічно визначають середньомісячну заробітну плату за квартал та рік.

Індекс середнього заробітку змінного складу (I_1) розраховують:

$$I_1 = \frac{\Sigma \Phi_{3П_1}}{\Sigma Ч_{\text{ср}_1}} \cdot \frac{\Sigma \Phi_{3П_0}}{\Sigma Ч_{\text{ср}_0}}, \quad (6.14)$$

де Φ_1 і Φ_0 – фонди оплати праці по кожному підприємству відповідно у звітному і базисному періоді; $Ч_{\text{ср}_1}$ і $Ч_{\text{ср}_2}$ – середньоспискова чисельність водіїв по кожному підприємству відповідно у звітному та базисному періодах.

Індекс середнього заробітку постійного складу (I_2) розраховують:

$$I_2 = \frac{\Sigma \overline{\Phi}_1 \cdot Ч_{\text{ср}_1}}{\Sigma \overline{\Phi}_0 \cdot Ч_{\text{ср}_1}}, \quad (6.15)$$

де $\overline{\Phi}_1$, $\overline{\Phi}_0$ – середній заробіток водіїв по кожному



6.2. Планування чисельності персоналу

У відповідності до Кодексу законів про працю України, робочий час робітників підприємств та інших господарюючих суб'єктів не залежно від форм власності трактується наступним чином.

Нормальна тривалість робочого часу. Як передбачено частиною першою статті 50 Кодексу законів про працю України (далі – КЗпП) нормальна тривалість робочого часу працівників не може перевищувати 40 годин на тиждень. Підприємства і організації при укладенні колективного договору можуть встановлювати меншу норму тривалості робочого часу, ніж передбачено в частині першій цієї статті. При встановленні меншої норми тривалості робочого часу слід мати на увазі, що оплата праці в цьому випадку має провадитись за повною тарифною ставкою, повним окладом.

Скорочена тривалість робочого часу. Відповідно до частини першої статті 51 КЗпП скорочена тривалість робочого часу встановлюється:

1) для працівників віком від 16 до 18 років – 36 годин на тиждень, для осіб віком від 15 до 16 років (учнів віком від 14 до 15 років, які працюють в період канікул) – 24 години на тиждень.

Тривалість робочого часу учнів, які працюють протягом навчального року у вільний від навчання час, не може перевищувати половини максимальної тривалості робочого часу, передбаченої в абзаці першому цього пункту для осіб відповідного віку;

2) для працівників, зайнятих на роботах зі шкідливими умовами праці, – не більш як 36 годин на тиждень.

Перелік виробництв, цехів, професій і посад зі шкідливими умовами праці, робота в яких дає право на скорочену тривалість робочого часу, затверджено постановою Кабінету

Міністрів України від 21 лютого 2001 р. № 163.

Крім того, законодавством встановлюється скорочена тривалість робочого часу для окремих категорій працівників (учителів, лікарів та ін.). Скорочена тривалість робочого часу може встановлюватись за рахунок власних коштів на підприємствах і в організаціях для жінок, які мають дітей віком до чотирнадцяти років або дитину-інваліда.

Згідно зі статтею 69 Господарського кодексу України підприємство самостійно встановлює для своїх працівників скорочений робочий день та інші пільги.

При розрахунку балансу робочого часу слід мати на увазі, що згідно зі статтею 53 КЗпП напередодні святкових і неробочих днів (ст. 73 КЗпП) тривалість роботи працівників, крім працівників, зазначених у статті 51 КЗпП, скорочується на одну годину як при п'ятиденному, так і при шестиденному робочому тижні, а напередодні вихідних днів тривалість роботи при шестиденному робочому тижні не може перевищувати 5 годин.

Неповний робочий час. За угодою між працівником і власником — або уповноваженим органом може встановлюватись як при прийнятті на роботу, так і згодом неповний робочий день або неповний робочий тиждень. На прохання вагітної жінки, жінки, яка має дитину віком до чотирнадцяти років або дитину-інваліда, в тому числі таку, що знаходиться під її опікуванням, або здійснює догляд за хворим членом сім'ї відповідно до медичного висновку, власник або уповноважений ним орган зобов'язаний встановлювати їй неповний робочий день або неповний робочий тиждень.

Оплата праці в цих випадках провадиться пропорційно відпрацьованому часу або залежно від виробітку. Робота на умовах неповного робочого часу не тягне за собою будь-яких обмежень обсягу трудових прав працівників.

Робоча зміна. При змінних роботах працівники чергуються в змінах рівномірно в порядку, встановленому



правилами внутрішнього трудового розпорядку. Перехід з однієї зміни в іншу, як правило, має відбуватися через кожний робочий тиждень в години, визначені графіками змінності. Тривалість перерви в роботі між змінами має бути не меншою подвійної тривалості часу роботи в попередній зміні (включаючи і час перерви на обід). Призначення працівника на роботу протягом двох змін підряд забороняється.

Необхідна чисельність виробничого персоналу в автотранспортних підприємствах визначається по категоріях персоналу на основі виробничої програми по експлуатації, технічному обслуговуванню й ремонту рухомого складу, штатного розкладу, бюджету робочого часу.

Важливе значення при розрахунку потреб чисельності робітників має визначення балансу робочого часу, метою якого є встановлення ефективного корисного фонду часу одного робітника в рік.

Сукупність робочого часу за певний період називають фондом робочого часу, його розраховують в днях і годинах.

Календарним фондом робочого часу (Φ_k) є число календарних днів в розрахунковому періоді. Календарний рік визначається 365 днями (D_k).

Номінальний фонд робочого часу (Φ_n) – це число календарних днів за вирахуванням святкових і вихідних днів.

Плановий (розрахунковий) фонд робочого часу одного робітника $\Phi_{пл}$ визначають за формулою [6]:

$$\Phi_{пл} = \left[D_k - (D_{св} + D_{св'} + D_{від} + D_{хв} + D_{до}) \right] t_1 - (D_{св}' + D_{св''} + D_{від}') \cdot t_2, \quad (6.16)$$

де D_k – календарне число днів у році; $D_{св}$ – вихідні дні; $D_{св'}$ – святкові дні; $D_{від}$ – дні відпустки; $D_{хв}$ – дні неявок через хворобу й інші поважні причини; $D_{до}$ – дні неявок на роботу у зв'язку з виконанням суспільних та державних обов'язків; $D_{св}'' + D_{св''}'$ – відповідно передвихідні та передсвяткові дні; $D_{від}'$ – кількість вихідних і святкових днів, що збігаються з відпусткою; t_1 – тривалість робочого дня, ч; t_2 – час, на яке

скорочується робочий день у передвихідні та святкові дні, год.

За різними категоріями робітників відповідно до трудового законодавства, галузевими згодами і колективними договорами можуть бути відхилення в величині планового фонду робочого часу, який використовується для розрахунку робітників.

Потреба в кадрах робітників визначають в загальному вигляді:

$$Ч_p = \frac{T_p}{\Phi_{nl}}, \quad (6.17)$$

де T_p – об'єм робіт, нормо-год., люд.-год.

Розрахунок чисельності водіїв визначається за формулою:

$$Ч_е = \frac{AT_p + T_{n-z} + T_{pp}^e}{\Phi_{nl}^e}, \quad (6.18)$$

де $Ч_е$ – кількість водіїв, осіб.; AT_p – автомобіле-години роботи, авт./год.; T_{n-z} – підготовчо-заклучний час для виконання кожного денного технічного огляду, отримання і здача шляхової документації, медичного огляду, становлення автомобіля на стоянку, год.; T_{pp}^e – час роботи автомобіля у випадку його участі при проведенні ремонтних та профілактичних робіт, год.; Φ_{nl}^e – плановий робочий фонд водіїв, год.

Підготовчо-заклучний час включає час на підготовку автомобіля до виїзду й оформлення товарно-транспортних документів в розмірі 18 хвилин на зміну й на медичний огляд – 5 хвилин.

Також чисельність водіїв можна визначити іншим методом:

$$Ч_е = AT_n / T_e \cdot k_B, \quad (6.19)$$

де $Ч_е$ – кількість водіїв, осіб.; AT_n – автомобіле-години в наряді, авт./год.; T_e – загальний робочий фонд водіїв, год.; k_B – коефіцієнт, що враховує резерв водіїв (рекомендується прийняти 1,05).



При цьому треба мати на увазі, що I-ий клас становить 20 % від усієї кількості водіїв, II-ий клас – 30 %, а III-ій клас – 50 %. Часова тарифна ставка для III-го класу становить 5,8 грн/год. Коефіцієнти, які враховують надбавку за класність водіям I-го та II-го класу відповідно становлять – 0,25 та 0,10.

Потрібна чисельність ремонтників визначається виходячи з виробничої програми по технічному обслуговуванню й ремонту рухомого складу за формулою:

$$Ч_{p.p.} = \frac{T_{TOiP} - T_{pp}^o}{\Phi_{пл}^p \cdot k_p}, \quad (6.20)$$

де T_{TOiP} – планова трудомісткість виробничої програми по технічному обслуговуванню і ремонту рухомого складу, год;
 $\Phi_{пл}^p$ – плановий фонд робочого часу ремонтних робітників, год.; k_p – коефіцієнт, що враховує плановий (розрахунковий) рівень перевиконання встановлених норм вироблення (віддзеркалення зростання продуктивності праці).

Розрахунок виробничої програми в норма-годинах по технічному обслуговуванню автомобілів рекомендується проводити відповідно до типових норм часу, передбачених Положенням про технічне обслуговування і ремонт рухливого складу автомобільного транспорту. Нормативи трудомісткості коректуються з врахуванням конкретних умов експлуатації, модифікації рухливого складу, величини загального пробігу з початку експлуатації, потужності автотранспортного підприємства (виробничо-технічної бази).

Нормативна трудомісткість виконання виробничої програми визначається за формулою:

$$T_{ТОР} = t_{\text{ЩО}} \cdot N_{\text{ЩО}} + t_{\text{ТО-1}} \cdot N_{\text{ТО-1}} + t_{\text{ТО-2}} \cdot N_{\text{ТО-2}} + \frac{t_{\text{ПР}}}{1000} \cdot L + t_{\text{КР}}, \quad (6.21)$$

де $t_{\text{ЩО}}$, $t_{\text{ТО-1}}$, $t_{\text{ТО-2}}$, $t_{\text{ПР}}$, $t_{\text{КР}}$ – питома нормативна трудомісткість одного вигляду робіт відповідно по щоденному обслуговуванню, технічному обслуговуванню №1 і 2,



поточному і капітальному ремонту (враховуючи, що в даний час господарюючі суб'єкти не проводять капітальний ремонт автотранспортних засобів на своїй виробничій базі, $t_{\text{КР}}$ можна не враховувати в розрахунку);

$N_{\text{ЩО}}, N_{\text{ТО-1}}, N_{\text{ТО-2}}, N_{\text{ПР}}, N_{\text{КР}}$ – виробничі програми по кількості відповідних технічних дій; $\frac{t_{\text{ПР}}}{1000} \cdot L$ – нормативна

трудоємність за програмою поточного ремонту і розрахунку питомої трудоємності на 1000 км пробігу і загального пробігу L .

Розрахунки потреби в робочих кадрах господарюючі суб'єкти вантажного автомобільного транспорту в умовах ринкової економіки проводять з врахуванням реальної ситуації функціонування. Більшість господарюючих суб'єктів не мають своєї виробничо-технічної бази і передають рухомий склад для обслуговування в центри технічного сервісу. Особливо потрібно зазначити, що невиконання виробничої програми по регулярному технічному обслуговуванню (у прагненні економії поточних витрат) в подальшому знижує працездатність автомобільного парку, що приводить до істотного збитку, пов'язаного з дорожньо-транспортною і екологічною безпекою, а також до збільшення витрат по ремонту рухомого складу.

В умовах ринкової економіки і наявності значної кількості господарюючих суб'єктів на вантажному автомобільному транспорті різних організаційно-правових форм управління і форм власності чисельність апарату управління безпосередньо пов'язана з масштабом діяльності суб'єкта автотранспортного бізнесу.

Доцільність формування спеціального апарату управління може розглядатися при наявності автомобільного парку не менше 10 од. В першу чергу, відповідно видам автотранспортної діяльності (перевезення за видами вантажів, транспортно-експедиційні послуги, послуги з технічного обслуговування і ремонту рухомого складу і тому подібне)



має бути розроблена організаційно-функціональна структура управління з відповідною кількістю завдань, розподілених по рівнях ухвалення управлінських рішень. На наступному етапі необхідно створити інформаційну модель управління, що відображає аналіз і синтез інформаційних потоків (що входять до внутрішнього документообігу).

При формуванні організаційно-функціональної структури управління необхідно особливу увагу звернути на позиціонування господарюючого суб'єкта на ринку автотранспортних послуг з відповідним формуванням маркетингової служби і підрозділів логістики. Специфіка функціонування комплексу управлінських завдань визначається мірою централізації процесу ухвалення управлінських рішень.

Залежно від типу організаційно-функціональної системи управління, нормування праці працівників апарату управління, для визначення його чисельності ґрунтується на використанні робочого часу. Нормування праці керівників, фахівців і службовців може здійснюватися методами прямого і непрямого нормування. Метод прямого нормування в основному може застосовуватися для службовців, які здійснюють обробку інформації. По інших категоріях працівників нормативи чисельності можуть бути розраховані за допомогою економіко-статистичних методів аналізу (факторного аналізу).

6.3. Продуктивність праці на автомобільному транспорті

Продуктивність праці (ПП) є результируючим показником роботи підприємства, що характеризує ефективність використання його трудових ресурсів. Продуктивність праці на підприємстві визначається як кількість витраченої живої праці на одиницю продукції або як здатність будь-якої праці провадити певну кількість продукції за одиницю робочого часу. Продуктивність же суспільної праці визначається



витратами живої та упередметненої праці на одиницю робочого часу.

Зростання продуктивності праці виражається в збільшенні обсягів продукції за одиницю робочого часу. Разом з тим збільшення випуску продукції в одиницю робочого часу може відбуватися як за рахунок збільшення інтенсивності праці, так і за рахунок зростання продуктивності праці, які являють собою дві взаємозалежні сторони єдиного процесу праці.

Різниця заключається в тому, що збільшення випуску продукції в одиницю часу за рахунок зростання інтенсивності праці супроводжується збільшенням фізичної й розумової праці працівника за 1 робочого часу. При зростанні продуктивності праці також забезпечується збільшення випуску продукції в одиницю робочого часу, але без збільшення витрат фізичної й розумової праці, тобто живої праці за ту ж одиницю робочого часу. Це в основному відбувається за рахунок науково-технічного прогресу (механізація, автоматизація трудомістких процесів, прогресивні методи організації праці та ін.).

Рівень продуктивності праці виражають кількістю продукції, виробленої за одиницю робочого часу:

$$W_n = \frac{Q_{\text{прод.}}}{\sum T}, \quad (6.22)$$

де W_n – продуктивність праці, од./год; $Q_{\text{прод.}}$ – кількість виробленої продукції, одиниць; $\sum T$ – загальні затрати робочого часу, год.

Такий показник продуктивності праці називають прямим. Визначають обернений показник: затрати робочого часу на одиницю продукції називають *трудоємністю продукції* (ω):

$$\omega = \frac{\sum T}{Q_{\text{прод.}}}. \quad (6.23)$$

Чим значення трудоємності менше, тим продуктивність праці більша. Вони є оберненими величинами.

При визначенні продуктивності праці важливе значення



має правильний вибір одиниці її виміру. Основними вимогами до показників, що характеризують продуктивність праці в АТП, є такі:

- об'єктивність, тобто правильне відбиття дійсних витрат праці в процесі виробництва;
- забезпечення співставлення показників за різні періоди часу і динаміки;
- виключення впливу різних факторів (відстань перевезення, структура парку рухомого складу, структура перевезених вантажів й ін.).

Продуктивність праці в АТП можна вимірювати в натуральних, умовно-натуральних, трудових і вартісних одиницях виміру.

Продуктивність праці в *натуральних* одиницях виміру (тоннах, годинниках роботи, тонно-кілометрах, пасажирях, пасажиро-кілометрах, платних кілометрах пробігу) можна визначати тільки в підприємствах, в яких є парк рухомий склад однієї марки та однакові умови його експлуатації (відстань перевезення, клас перевезеного вантажу і ін.). Такі підприємства практично відсутні. Тому продуктивність праці в натуральних вимірах можна визначати в цілях аналізу для окремих водіїв або групи водіїв.

По кожному виду перевезень вантажів розраховують продуктивність праці водіїв (W_v) через обсяг перевезень або вантажооборот:

$$W_v = \frac{Q}{\chi_{cc}^e}, \quad \text{або} \quad W_v = \frac{P_v}{\chi_{cc}^e}, \quad (6.24)$$

де Q – обсяг перевезень, т.; P_v – вантажооборот, ткм.; χ_{cc}^e – середньоспикова чисельність водіїв, осіб.

Вартісний метод визначення продуктивності праці застосовують у випадку, коли необхідно визначити середній рівень ПП робітників у цілому по автомобільному транспорту або рівень продуктивності праці робітників окремих АТП та АРП.



В цілому по АТП показник продуктивності праці робітників розраховують у вартісному виразі наступним чином:

$$W_{\bar{e}} = \frac{D}{\mathcal{U}_{cc}}, \quad (6.25)$$

де D – загальний обсяг доходів даного підприємства від перевезень, грн.

Перевагою даного методу є те, що він дає можливість визначати не тільки обсяг зробленої різномірної продукції в вартісному вираженні (доходи), але і його динаміку, а також можливість порівняння рівня продуктивності праці з іншими, аналогічними по характеру діяльності підприємствами.

Недоліком виміру продуктивності праці у вартісних одиницях виміру є те, що на формування доходів підприємства істотно впливають рівень тарифів, величина яких залежить не тільки від рівня дійсних витрат праці, але й від попиту й пропозиції на ринку транспортних послуг й інших факторів (структури перевезених вантажів, відстані перевезення і т.д.).

Вимір продуктивності праці в *трудовах одиницях* виміру припускає наявність технічно обґрунтованих норм часу й систематичного їхнього перегляду й охоплює тільки робітників-відрядників. В практичній діяльності АТП продуктивність праці в трудових одиницях виміру визначається зрідка в основному по ремонтниках. Сутність даного методу заключається в тому, що зроблена різномірна продукція за певний період часу переводиться в нормо-годинники по встановлених нормах часу. Так, по перевезенням нормативний час $T_{\text{норм}}$ визначається по формулі:

$$T_{\text{норм}} = t_1 \cdot Q + t_2 \cdot L_{\text{заг}}, \quad (6.26)$$

де t_1 , t_2 – відповідно норма витрат на одну тонну або одного пасажера і одного км пробігу, год.

Нормативна трудомісткість по технічному обслуговуванню й ремонту рухомого складу визначається за формулою:



$$T_{\text{норм}} = \sum_{i=1}^n t_{\text{тоij}} \cdot N_{\text{тоij}} + \sum_{j=1}^m t_{\text{нрj}} \cdot L_{\text{заг}}, \quad (6.27)$$

де $t_{\text{то}}$, $t_{\text{тр}}$ – відповідно норма часу на виконання технічного обслуговування i -го виду j -ї марки автомобіля та норма часу на 1 км пробігу по поточному ремонті j -ї марки автомобіля, год; $N_{\text{тоij}}$ – кількість технічних обслуговувань i -го виду по j -ї марці автомобіля, год; $L_{\text{заг}}$ – загальний пробіг по j -ї марці автомобіля, км.

Виконання норм виробітку водіями й ремонтниками в трудових одиницях виміру H_w визначається відношенням нормативної трудомісткості $T_{\text{норм}}$ до фактичної трудомісткості $T_{\text{ф}}$:

$$H_w = (T_{\text{норм}} / T_{\text{ф}}) \cdot 100. \quad (6.28)$$

Важливо знати, що годинна, денна, місячна, квартальна й річна продуктивність праці мають різний зміст. Найвищий рівень має годинна продуктивність праці, тому що вона відображає чистий час роботи, що залежить від форм організації праці, ступеня механізації та автоматизації трудомістких процесів і від інтенсивності праці працівників підприємства. На денну продуктивність праці окрім перерахованих факторів впливає наявність внутрішніх простоїв за різних причин (відсутність замовлень, електроенергії, наднормативні перерви та ін.).

На підставі розгляду всіх методів визначення продуктивності праці в АТП можна зробити висновок про актуальність подальших досліджень щодо вдосконалення показників, що характеризують ефективність використання трудових ресурсів.

Основними факторами підвищення продуктивності праці є такі:

- 1) *Вдосконалення економічної політики держави:*
 - у сфері інституційних перетворень і зміні форм власності;



- податковому регулюванні ринку автотранспортних послуг;

- законодавчому регулюванні трудових стосунків;

2) *Організація автотранспортного виробництва в області:*

- вдосконалення структури автомобільного парку відповідно до сегментації ринку автотранспортних послуг;

- вживання прогресивних технологій перевезення вантажів;

- вживання засобів навігації і телематики у сфері управління перевезень вантажів;

- механізації технологічних процесів технічного обслуговування і ремонту автотранспортних засобів;

- автоматизації процесів розробки і ухвалення управлінських рішень.

3) *Гармонізація систем оплати праці працівників відповідно до поточних і стратегічних завдань розвитку автотранспортної діяльності:*

- поліпшення організації праці;

- широке впровадження наукової організації праці;

- спрощення структури керування;

- комп'ютеризація облікових й обчислювальних робіт;

- оволодіння раціональними прийомами роботи;

- розширення сполучення професій і посад та ін.

Фактори й резерви підвищення продуктивності праці

Підвищення продуктивності праці в АТП залежить від ряду факторів, які класифікуються по наступних основних групах:

- підвищення технічного рівня виробництва;

- поліпшення організації транспортного процесу;

- поліпшення організації праці.

Підвищення технічного рівня включає: відновлення парку рухомого складу новими типами автомобілів, що характеризуються раціональною вантажопідйомністю або місткістю, більше високими технічними й економічними якостями; впровадження нових видів гаражного устаткування



й удосконалювання технології технічного обслуговування й ремонту рухомого складу; механізація й автоматизація трудовітських процесів.

Друга група факторів пов'язана з поліпшенням організації транспортного процесу, що включає: розширення централізованих перевезень вантажів; впровадження єдиних технологічних процесів; застосування математичних методів планування й обчислювальної техніки (маршрутизація перевезень, годинні графіки подачі автомобілів під навантаженням-розвантаженням, вибір оптимальної місткості автобусів на маршрутах й ін.); широке використання причепів й напівпричепів; розширення обсягів контейнерних і пакетних перевезень та інше.

Третя група факторів підвищення продуктивності праці пов'язана з поліпшенням організації праці: широке впровадження наукової організації праці; спрощення структури керування; комп'ютеризація облікових й обчислювальних робіт; оволодіння раціональними прийомами роботи; розширення сполучення професій і посад та ін.

Зростання продуктивності за рахунок перерахованих вище факторів визначається шляхом виявлення відносної економії чисельності працівників за рахунок кожного конкретного фактору окремо та у цілому за усіма.

6.4. Система оплати праці на автомобільному транспорті

В умовах переходу України до ринкової економіки і водночас в умовах економічної кризи, спаду виробництва, зниження продуктивності праці, звільнення з виробництва значної кількості працівників в організації праці і її оплати відбуваються значні зміни.

На кожному підприємстві, галузі, має бути реальна і достовірна інформація про трудовіткість продукції, що виготовляється, виконаних робіт, наданих послуг. Таку



інформацію повинен забезпечити бухгалтерський облік.

Чинними офіційними документами для нарахування заробітної плати є:

Кодекс законів про працю. Законом України УРСР від 10.12.71 р. з подальшими змінами і доповненнями.

Про оплату праці. Закон України №108/95 – Верховною радою від 24.03.95 р.

Інструкція про складання підприємствами звіту про виконання норм виробітку і стану нормування праці за формою №4 - ПВ. Затверджена наказом Мінстату України № 172 від 07.07.95 р.

Інструкція по статистиці заробітної плати. Затверджена наказом Мінстату України №323 від 11.12.95 р.

Основними показниками праці і заробітної плати, що підлягають обліку, є: чисельність працівників, їх професії, кваліфікація, витрати робочого часу у людино-годинах, людино-днях, кількість виготовленої продукції (виконання робіт, послуг), розмір фонду оплати праці за категоріями працюючих, видами нарахувань, нарахування премій, відпускних, розмір відрахувань за їх видами та інші.

Заробітна плата – це винагорода, обчислена як правило у грошовому виразі, які власник або уповноважений ним орган сплачує працівникові за виконану ним роботу відповідно до трудового договору.

Розмір заробітної плати залежить від складності та умов виконуваної роботи, професійно-ділових якостей працівника, результатів його праці та господарської діяльності підприємства. Регулюють заробітну плату форми і системи праці.

Розрізняють основну та додаткову оплату праці.

Основна заробітна плата – це винагорода за виконану роботу відповідно до встановлених норм праці (норми часу, виробітку, обслуговування, посадові обов'язки). Вона встановлюється у вигляді тарифних ставок (окладів) і відрядних розцінок для робітників та посадових окладів для



Додаткова заробітна плата – це винагорода за працю понад установлені норми, за трудові успіхи та винахідливість і за особливі умови праці. Вона включає доплати, надбавки, гарантійні і компенсаційні виплати, передбачені чинним законодавством; премії, пов'язані з виконанням виробничих завдань і функцій [36, 58].

Основними формами системи оплати праці водіїв на підприємстві є *відрядна* і *погодинна*. Якщо технічне нормування дає змогу провадити оплату праці робітників відповідно до її кількості, тарифної системи з урахуванням у рівнях кваліфікації робітників, завантаженості й складності праці, то форми оплати праці з їх системами враховують заробіток, фактично відпрацьований час, обсяг виготовленої продукції, або виконаних робіт і послуг.

При відрядній оплаті праці заробітна плата робітників прямо залежить від кількості виконаної роботи і розміру розцінки. Цю форму використовують при оплаті тим робітникам, праця яких підлягають нормуванню. Відрядна оплата праці складається з таких систем: прямої, прогресивної, акордної і преміальної.

Відрядна розцінка визначається шляхом ділення погодинної (денної) тарифної ставки, яка відповідає розряду роботи, що виконується, на погодинну (денну) норму виробітку. Відрядна розцінка може бути визначена також шляхом множення погодинної (денної) тарифної ставки, яка відповідає розряду роботи, що виконується, на встановлену норму часу в годинах або днях.

При погодинній формі оплати праці заробіток працівника залежить від відпрацьованого ним часу. Вона складається з таких систем: простої, погодинно-преміальної.

Форми і системи оплати праці на підприємстві регулює керівник підприємства. Держава здійснює регулювання оплати праці шляхом встановлення мінімальної заробітної плати і неоподаткованого мінімуму.



До складу витрат з оплати праці включаються виплати заробітної плати, нараховані виходячи з відрядних розцінок, тарифів, ставок, посадових окладів, що встановлюються залежно від результатів праці, її кількості і якості, стимулюючих і компенсуючи виплат, систем преміювання робітників, керівників, спеціалістів, службовців за виробничі результати, інші умови відповідно до застосовуваних на підприємствах форм і систем оплати праці.

На підприємствах застосовують оплату праці за трудовими угодами, що укладаються між підприємством і працівником для виконання конкретної роботи на договірних засадах.

У нових умовах господарювання широко використовується оплата праці за контрактом. У разі найму працівника за контрактом власник або уповноважений ним орган може встановити умови оплати праці за погодженням з працівником.

Тарифна ставка оплати праці працівників автотранспорту. Організація оплати праці робітників автотранспорту базуються на тарифній системі, яка складається із тарифних ставок, тарифної сітки. Тарифні ставки є важливим елементом тарифної системи. Вони регулюють рівень оплати праці робітників автотранспорту в залежності від їх кваліфікації, умов праці, інтенсивності праці.

В деяких галузях національної економіки тарифні ставки встановлюються окремо для робітників, зайнятих на відрядних роботах, і для робітників, зайнятих на погодинних роботах.

Тарифні ставки водіїв автотранспорту є єдиними як для відрядної так і для погодинної форми оплати праці.

Розміри тарифних ставок водіїв встановлюються в залежності від призначення автомашин і їх параметрів, вказаних в техпаспорті машини.

Тарифні ставки водіям вантажних машин встановлені в



залежності від призначення автомашини, які розділені на три групи:

1 група – бортові машини і машини-фургони загального призначення.

2 група – спеціалізовані і спеціальні автомашини: самохвали, цистерни, рефрижератори, пожежні, контейнери, автокрани, машини технічної допомоги.

3 група – автомашини по перевезенню нечистот, трупів, цементу, ядохімікатів, аміачної води.

Тарифні ставки водіїв машин кожної групи диференційовані в залежності від вантажопідйомності машини. Із збільшенням вантажопідйомності збільшується і тарифна ставка, але її збільшення непропорційна збільшенню вантажопідйомності машини. Основою розрахунку тарифної ставки водіїв машин є тарифна ставка водіїв 3-го класу.

Важливим елементом тарифної системи організації оплати праці є тарифно-кваліфікаційні – довідники. Вони розроблені стосовно до 6-ї тарифної сітки.

Розряди робіт встановлені від їх складності, як правило, без врахування умов праці. Тарифно-кваліфікаційний довідник містить опис основних найбільш найчастіше виконуваних робіт за професіями робітників і вимоги, які пред'являються стосовно рівня теоретичних, практичних і економічних знань працівників відповідної кваліфікації.

Для диференціації оплати праці водіїв автомашин з врахуванням рівня їх кваліфікації і додаткових затрат праці застосовують окрім тарифних ставок також систему надбавок і дотацій.

Наприклад, водіям вантажних машин в тому числі і спеціальних нараховується щомісячна надбавка за класність у відсотках від тарифної ставки водія 3-го класу у наступному розмірі: водіям 2-го класу – 10 %; 1-го класу – 25 %.

Оплата праці ремонтних робітників здійснюється на



основі різних форм і систем – відрядної, відрядно-преміальної, погодинна і погодинно-преміальної.

При погодинній системі оплати праці ремонтних і допоміжних робітників, зарплата нараховується за фактично відпрацьований час за тарифними ставками, які відповідають присвоєному розряду.

При відрядній системі оплати праці зарплату нараховують робітнику або бригаді за відрядними розцінками, встановленими на виготовлення однієї деталі, проведення одного ремонту агрегату або одного технічного обслуговування машини.

Праця керівників, спеціалістів, службовців оплачується за погодинної або погодинно-преміальної системі на основі встановлених посадових окладів.

Необхідно зазначити, що фонд оплати праці є об'єктом оподаткування і від нього здійснюється різні оподаткування. Так, наприклад, від фонду оплати праці здійснюються відрахування:

- на соціальні заходи в розмірі 37 %,
- збір до Пенсійного фонду – 31, 8% від витрат на оплату праці;
- до фонду соціального страхування з тимчасовою втратою працездатності 2,9 % від ФОП
- внески до фонду загальнообов'язкового державного соціального страхування на випадок безробіття – 1,3 % від ФОП;
- внески до фонду соціального страхування від нещасних випадків на виробництві – 1,76 % від ФОП.

Окрім того кожна заробітна плата працівника АТП є також об'єктом оподаткування. Від кожної ЗП здійснюється відрахування прибуткового податку в розмірі 15 % від нарахування ЗП.

Показники організації працівників виробництва і управління АТП, планування спискового складу і фонду оплати праці.

Рівень організації праці в виробництві і управлінні



визначається сукупністю різних показників. Для одержання об'єктивних і порівняльних результатів кожної оцінки всього рівня організації АТП необхідно, щоб вони здійснювалися на єдиних принципах.

До таких принципів відносять:

1. Забезпечення порівняльності показників організації праці виробництва і управління в АТП і його структурних підрозділів.

2. Забезпечення їх планування на певний календарний період.

3. Забезпечення відображення змісту організації заходів в планах розвитку підприємства.

4. Інші принципи.

Для оцінки рівня організації праці виробництва і управління використовують певну систему показників, які розроблені Міністерством України.

До показників, що характеризують рівень організації праці робітників АТП відносять:

K_1 – коефіцієнт рівня організації праці АТП:

$$K_1 = 1 - \left(\frac{T_{0i} T_p}{T_{заг}} \right), \quad (6.29)$$

де T_0 і T_p – витрати часу водіїв на технічне обслуговування і ремонту машини, люд/год; $T_{заг}$ – загальний час, який відпрацьований водіями у звітному періоді.

K_2 – коефіцієнт, що характеризує рівень кооперування праці водіїв:

$$K_2 = \frac{N_{вс}}{N_d}, \quad (6.30)$$

$N_{вс}$ – кількість водіїв, які поєднують обов'язки експедиторів і вантажників; N_d – середня спискова чисельність водіїв.

K_3 – коефіцієнт, що визначає рівень організації робочих місць, тобто їх відповідність типовим рішенням, які розраховані по категоріям працівників.



$$K_{3p.p.} = \frac{N_{обpp}}{N_{об}}, \quad (6.31)$$

$N_{обpp}$ – число обладнаних робочих місць ремонтних робітників, що відповідають типовим рішенням; $N_{об}$ – фактичне або загальне число робочих місць ремонтних робітників.

K_4 – коефіцієнт, який виражає відношення чисельності основних і допоміжних робітників, тобто він визначає рівень організації робіт в АТП.

$$K_4 = 1 - \left(\frac{N_{cn.p.}}{N_p} \right), \quad (6.32)$$

$N_{cn.p.}$ – це середньоспискова чисельність допоміжних робітників; N_p – це середньоспискову чисельність ремонтних і допоміжних робітників.

K_5 – коефіцієнт, який визначає рівень організації праці робітників АТП і розраховується наступним чином:

$$K_5 = \frac{N_B \cdot K_B + N_k \cdot K_k + N_p \cdot K_p + N_y \cdot K_y}{N}, \quad (6.33)$$

K_B, K_k, K_p, K_y – це середня кваліфікаційна розрядність водіїв (K_B), кондукторів (K_k), ремонтних робітників (K_p), управлінського персоналу (K_y); N_B, N_k, N_p, N_y – їхня середньоспискова чисельність; N – загальна середньоспискова чисельність на АТП.

Загальний показник рівня організації праці на АТП визначається за формулою:

$$y_{заг} = \frac{(K_1 + K_2 + K_3 + K_4 + K_5)}{5}. \quad (6.34)$$

До показників, що характеризують рівень організації АТП відносяться:

K_6 – це коефіцієнт екстенсивного використання рухомого складу, який дозволяє оцінити роботу рухомого складу АТП і дозволяє знайти необхідні резерви АТП.



$$K_6 = \frac{A_q}{24A_{сн}} \cdot D_k, \quad (6.35)$$

A_q – час роботи автотранспорту в маш/год; 24 – це кількість годин в сутки; $A_{сн}$ – загальна середньоспискову кількість автомашин; D_k – календарне число днів.

K_7 – цей коефіцієнт визначає рівень якості технічного обслуговування і технічного ремонту рухомого складу;

$$K_7 = 1 - \left(\left(T_{п} + T_p + T_o \right) / A_q \right), \quad (6.36)$$

$T_{п}$ – це час простою машин на лінії внаслідок технічної неполадки; T_p – втрати лінійного часу у зв'язку з передчасним поверненням машин внаслідок технічного положення; T_o – час витрачений на обід.

K_8 – це коефіцієнт, що означає рівень організації підготовчо-заклучних робіт, враховує перевищення фактичних затрат часу над нормативними, розраховують таким чином:

$$K_8 = 1 - \left(t_c / T_{с.м.} \right), \quad (6.37)$$

t_c – це сумарні понаднормативні затрати часу на підготовчо-заклучні роботи в люд./год; $T_{с.м.}$ – це сумарний змінний фонд часу водіїв в год.

K_9 – це коефіцієнт, що характеризує рівень організації на вантажно-розвантажувальні роботи:

$$K_9 = 1 - \left(\frac{T_{с.в.}}{A_q} \right), \quad (6.39)$$

$T_{с.в.}$ – понаднормативні затрати часу на навантажувально-розвантажувальні роботи, год.

Загальний показник рівня організації виробництва:

$$Y_{заг.вир.} = \frac{\left(K_6 + K_7 + K_8 + K_9 \right)}{4}, \quad (6.40)$$

До показників, що визначають рівень організації управління АТП відносять наступні коефіцієнти:

K_{10} - коефіцієнт ритмічності виробництва визначається:



$$K_{10} = \frac{D_{пл}}{D_k}, \quad (6.41)$$

$D_{пл}$ – це число днів продовж яких випуск машин на лінію здійснювався відповідно плану; D_k – число календарних днів.

K_{11} – визначає стабільність кадрів і визначається:

$$K_{11} = 1 - (N_{зв} / N), \quad (6.42)$$

$N_{зв}$ – число звільнених працівників АТП за рік; N – середньоспискова чисельність працівників АТП.

K_{12} – визначає рівень чисельності управлінського апарату АТП.

$$K_{12} = 1 - (N_{уп} / N), \quad (6.43)$$

$N_{уп}$ – число управлінського персоналу; N – загальна середньоспискова чисельність.

Загальний показник рівня організації управління АТП розраховується:

$$Y_{yn} = \frac{K_{10} + K_{11} + K_{12}}{3}, \quad (6.44)$$

Загальний рівень праці виробництва і управління визначається:

$$Y_{заг} = \frac{Y_{загпр} + Y_{загвир} + Y_{загуп}}{3}, \quad (6.45)$$

Для оцінки розміру заробітної плати найманих працівників застосовується показник фонду оплати праці.

До фонду оплати праці включаються нарахування найманим працівникам у грошовій та натуральній формі (оцінені в грошовому вираженні) за відпрацьований та невідпрацьований час, який підлягає оплаті, або за виконану роботу незалежно від джерела фінансування цих виплат [58].

Фонд оплати праці складається з:

- фонду основної заробітної плати;
- фонду додаткової заробітної плати;
- інших заохочувальних та компенсаційних виплат.



Фонд основної заробітної плати включає нарахування

винагороди за виконану роботу відповідно до встановлених норм праці (норми часу, виробітку, обслуговування, посадових обов'язків). Вона встановлюється у вигляді тарифних ставок і відрядних розцінок для робітників і посадових окладів для службовців незалежно від форм і систем оплати праці, прийнятих в АТП.

Фонд додаткової заробітної плати включає доплати, надбавки, гарантійні і компенсаційні виплати, передбачені чинним законодавством, премії, пов'язані з виконанням виробничих завдань і функцій. Вона включає доплати, надбавки, гарантійні і компенсаційні виплати, передбачені законодавством; премії, пов'язані з виконанням виробничих завдань і функцій. До фонду додаткової заробітної плати належать наступні виплати:

1) Надбавки та доплати до тарифних ставок (окладів, посадових окладів) у розмірах, передбачених чинним законодавством, за:

- суміщення професій (посад);
- розширення зони обслуговування або збільшення обсягу робіт;
- виконання обов'язків тимчасово відсутнього працівника;
- роботу у важких і шкідливих та особливо важких і особливо шкідливих умовах праці;
- інтенсивність праці;
- роботу в нічний час;
- керівництво бригадою;
- високу професійну майстерність;
- класність водіям (машиністам) транспортних засобів;
- високі досягнення в праці, у тому числі державним службовцям;
- виконання особливо важливої роботи на певний термін;
- знання та використання в роботі іноземної мови;
- допуск до державної таємниці;
- дипломатичні ранги, персональні звання службових



водних господарств
осіб, ранги державних службовців, кваліфікаційні класи суддів;

- науковий ступінь;
- нормативний час пересування у шахті (руднику) від ствола до місця роботи і назад працівникам, постійно зайнятим на підземних роботах;
- роботу на територіях радіоактивного забруднення;
- інші надбавки та доплати, передбачені чинним законодавством, включаючи доплату до розміру мінімальної заробітної плати.

2) Премії робітникам, спеціалістам та іншим службовцям за виробничі результати, включаючи премії за економію конкретних видів матеріальних ресурсів, у тому числі за:

- виконання і перевиконання виробничих завдань;
- виконання акордних завдань у встановлений строк;
- підвищення продуктивності праці;
- поліпшення кінцевих результатів господарської діяльності бригади, дільниці, цеху;
- економію сировини, матеріалів, інструментів та інших матеріальних цінностей;
- зменшення простоїв устаткування та за інші якісні показники в роботі підприємств, а також премії, нараховані робітникам із преміального фонду майстра тощо.

3) Винагороди (процентні надбавки) за вислугу років, стаж роботи (надбавки за стаж роботи за спеціальністю на даному підприємстві), передбачені чинним законодавством.

4) Оплата праці працівників, які не перебувають у штаті підприємств, за виконання робіт згідно з договорами цивільно-правового характеру, включаючи договір підряду, за умови, що розрахунки з працівниками за виконану роботу провадяться безпосередньо цим підприємством. Розмір коштів, спрямованих на оплату праці цих працівників, визначається, виходячи з кошторису на виконання робіт (послуг) за договором, і платіжних документів.



5) Оплата працівникам, які не перебувають у штаті підприємства, за виконання разових робіт (ремонт інвентаря, фарбування, робіт з експертизи тощо).

Зазначені суми у статистичній звітності з праці відображаються в фонді оплати праці працівників позаспискового складу і не враховуються при обчисленні середньої заробітної плати штатних працівників спискового складу підприємства.

6) Оплата за працю у вихідні та святкові (неробочі) дні, в понадурочний час за розцінками, встановленими законодавчими актами [56].

7) Заробітна плата до кінцевого розрахунку по закінченню року (або іншого періоду), обумовлена системами оплати праці на сільськогосподарських підприємствах.

8) Суми відшкодування втраченого заробітку внаслідок тимчасової втрати працездатності до фактичного заробітку у випадках, коли працівник і далі працює на підприємстві.

9) Виплати різниці в окладах працівника, працевлаштованих з інших підприємств зі збереженням протягом деякого часу (відповідно до законодавства) розміру посадового окладу за попереднім місцем роботи, а також при тимчасовому заміщенні.

10) Процентні або комісійні винагороди, виплачені додатково до тарифної ставки (окладу).

11) Оплата працівникам днів відпочинку, що надаються їм у зв'язку з роботою понад нормальну тривалість робочого часу при вахтовому методі організації праці, при підсумованому обліку робочого часу і в інших випадках, передбачених законодавством.

12) Суми, нараховані за виконану роботу особам, залученим для роботи на підприємстві згідно із спеціальними договорами з державними організаціями (на надання робочої сили), які видані безпосередньо цим особам.

13) Оплата праці кваліфікованих робітників, керівників, спеціалістів підприємств, залучених без звільнення від



вольного господарства та природокористування

основної роботи для підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації працівників, для керівництва виробничою практикою студентів, для навчання учнів загальноосвітніх шкіл.

14) Оплата праці студентів вищих навчальних закладів і учнів середніх спеціальних і професійно-технічних навчальних закладів, які працюють на підприємствах у складі студентських загонів.

15) Оплата праці студентів вищих навчальних закладів і учнів середніх спеціальних і професійно-технічних закладів, що проходять виробничу практику на підприємстві, а також оплата праці учнів загальноосвітніх шкіл у період професійної орієнтації, які залучені на тимчасову роботу до посильної праці на період канікул.

16) Суми виплат, пов'язаних з індексацією заробітної плати працівників у межах, передбачених чинним законодавством.

17) Оплата за час вимушеного прогулу або виконання нижчеоплачуваної роботи у випадках, передбачених чинним законодавством.

18) Вартість безкоштовно наданих працівникам окремих галузей національної економіки (відповідно до законодавства) комунальних послуг, продуктів харчування; витрати на оплату житла, безкоштовно наданого працівникам підприємств відповідно до законодавства (суми грошових компенсацій за ненадання безкоштовно житла, комунальних послуг та інше).

19) Витрати, пов'язані з наданням безкоштовного проїзду працівникам залізничного, авіаційного, морського, річкового, автомобільного транспорту та міського електротранспорту.

20) Вартість безкоштовно наданих предметів (включаючи формений одяг, обмундирування), що залишаються в особистому постійному користуванні, або сума пільг у зв'язку з продажем їх за зниженими цінами.

21) Оплата щорічних і додаткових відпусток відповідно до законодавства, грошових компенсацій за невикористану відпустку.



22) Оплата спеціальної перерви в роботі у випадках, передбачених законодавством, оплата пільгового часу підліткам.

23) Оплата робочого часу працівників, які залучаються до виконання державних або громадських обов'язків, якщо ці обов'язки виконуються в робочий час відповідно до законодавства.

24) Заробітна плата, яка зберігається відповідно до законодавства за місцем основної роботи за працівниками, залученими на сільськогосподарські та інші роботи, згідно з відповідними рішеннями уряду.

25) Суми заробітної плати за основним місцем роботи робітникам, керівникам і спеціалістам підприємств за час їхнього навчання з відривом від виробництва в системі підвищення кваліфікації і перепідготовки кадрів.

26) Оплата навчальних відпусток, наданих працівникам, які навчаються у вечірніх та заочних вищих і середніх спеціальних навчальних закладах, аспірантурах, а також навчаються без відриву від виробництва у вечірніх, заочних загальноосвітніх школах.

27) Суми, виплачені особам, які проходять навчання (підготовку) для роботи на щойно введених у дію підприємствах за рахунок коштів, передбачених у загальних кошторисах будівництва.

28) Оплата працівникам-донорам днів обстеження, здавання крові та відпочинку, що надаються після кожного дня здавання крові.

У АТП всі види надбавок і доплат, а також їх розміри встановлюються щорічно галузевою угодою між державним департаментом автомобільного транспорту та профспілкою працівників автомобільного транспорту і дорожнього господарства України.

Середня заробітна плата одного працівника $\bar{B}_{ЗП}$ визначається для річних, квартальних і місячних періодів шляхом співвідношення відповідного фонду заробітної плати



до середньоспискової кількості працівників $Ч_{сс}$.

У середню заробітну плату працівника включається основна $B_{ЗП}^{осн}$, додаткова $B_{ЗП}^{дод}$, заробітна плата та ін., заохочувальні і компенсаційні виплати $B_{ін}$:

$$\bar{B}_{ЗП} = \frac{B_{ЗП}^{осн} + B_{ЗП}^{дод} + B_{ін}}{Ч_{сс}}. \quad (6.46)$$

Не включаються до фонду оплати праці доходи від акцій і вкладів в майно підприємства, організації, працівникам, які є членами акціонерного товариства і знаходяться в їх списках.

Література:[1; 2; 3; 6; 12; 15; 16; 22; 24; 25; 36; 54; 58; 59]

Контрольні запитання для самоперевірки:

1. Дайте характеристику структурі трудових ресурсів АТП?
2. Як планується чисельність персоналу автотранспортного підприємства?
3. Розкрийте суть поняття «продуктивність праці»?
4. Як розраховують продуктивність праці та трудоемність робіт на АТП?
5. Що таке фонд оплати праці?
6. Назвіть основні завдання вивчення статистики праці?
7. Структура персоналу підприємства автотранспорту?
8. Як здійснюють розрахунок середньоспискової чисельності працівників?
9. Як розраховують продуктивність праці, трудоемність продукції на автотранспортному підприємстві?
10. Що таке фонд оплати праці?
11. Як розраховують економію (перевитрату) фонду заробітної плати?
12. Які ви знаєте статистичні методи аналізу і динаміки середнього заробітку і середньої заробітної плати?



Розділ 7. Групування витрат за економічними елементами витрат

7.1. Матеріальні витрати

Однією з головних умов ефективного господарювання автотранспортного підприємства при перевезенні вантажів є зниження витрат.

Витрати виробництва – це грошове вираження витрат виробничих факторів (капітал, праця, природні ресурси), необхідних для здійснення підприємством своєї виробничої та комерційної діяльності. Вони можуть бути представлені в показниках собівартості транспортної продукції (послуг), що характеризує грошові витрати на її виробництво та реалізацію.

У ринковій економіці розрізняють наявні (бухгалтерські), тимчасові та безповоротні витрати [3; 8].

Наявні витрати являють собою грошові витрати на придбання матеріалів, амортизацію основних фондів, оплату праці та інші витрати на виробництво й реалізацію продукції (послуг).

Витрати на використання якого-небудь фактору виробництва, визначенні з точки зору найкращого з альтернативних варіантів, називаються *тимчасові витратами*. Вони з'являються тільки тоді, коли мова йде про ухвалення економічного рішення.

Безповоротні витрати – це витрати, які не можуть бути повернуто, якщо навіть підприємство припинить своє існування (наприклад, витрати на реєстрацію підприємства, замовлення печатки, рекламних написів і т.д.). Це, як правило, витрати першого року функціонування підприємства.

Для цілей планування, обліку, проведення економічного аналізу, виявлення невикористаних резервів витрати класифікують по різним ознакам. Всі витрати, пов'язані з виробництвом транспортної продукції, класифікують за економічними та виробничими ознаками.



Витрати, згруповані за економічними ознаками називаються елементами витрат. За елементами витрат складається кошторис витрат на виробництво, що служить основним документом для нормування оборотних коштів.

В АТП витрати звичайної діяльності підприємства складаються з витрат операційної діяльності, фінансових витрат (витрат на проценти): за користування кредитами отриманими, за облігаціями випущеними, за фінансовою орендою тощо та інших витрат звичайної діяльності, які не пов'язані безпосередньо з перевезеннями [5, 6].

Витрати операційної діяльності підприємства складаються з виробничої собівартості перевезень, адміністративних витрат, витрат на збут та інших операційних витрат.

Витрати операційної діяльності підприємств транспорту відповідно до їх економічного змісту групуються за такими елементами:

- матеріальні витрати;
- витрати на оплату праці;
- відрахування на соціальні заходи;
- амортизація основних фондів та нематеріальних активів;
- інші операційні витрати.

До елемента «Матеріальні витрати» належать:

1) витрати придбаних у сторонніх організацій або виготовлених власними силами пального, запасних частин і комплектуючих виробів, мастил, матеріалів, шин, енергії, палива, інших виробничих запасів, які використані на:

- виконання перевезень (робіт, послуг);
- забезпечення технологічного процесу перевезень (робіт, послуг), їх якості та надійності;
- проведення всіх видів ремонту, технічного огляду і обслуговування, реконструкції, модернізації основних фондів (рухомого складу, його агрегатів і вузлів, будівель, споруд, тощо), у тому числі отриманих за договорами лізингу (оренди);



- забезпечення робіт, пов'язаних з дотриманням правил безпеки праці та руху, протипожежної і сторожової охорони, санітарно-гігієнічних, природоохоронних та інших спеціальних вимог, передбачених правилами технічної експлуатації, нагляду і контролю за процесом виробництва;
- забезпечення роботи апарату управління підприємства та його структурних підрозділів, включаючи транспортне обслуговування, пов'язане з управлінням виробництвом, а також технічних засобів управління: обчислювальної техніки, засобів зв'язку, сигналізації тощо, які знаходяться на балансі підприємства;
- утримання та експлуатацію приміщень і території підприємства, утримання законсервованих основних фондів;
- винахідництво і раціоналізацію, проведення дослідно-експериментальних та конструкторських робіт, виготовлення та дослідження моделей і зразків, пов'язаних з основною діяльністю підприємства, освоєння в експлуатації нових типів і моделей транспортних засобів та видів перевезень (робіт, послуг);
- забезпечення робіт, пов'язаних з професійною підготовкою, перепідготовкою та підтриманням професійної майстерності працівників підприємства за профілем його діяльності безпосередньо на підприємстві (здійснення навчально-тренувальних польотів, утримання тренажерних центрів тощо);

2) собівартість малоцінних і швидкозношуваних предметів (спеціального одягу, взуття, форменого одягу, що необхідні для виконання професійних обов'язків, інструменту, пристроїв, інвентарю, приладів, лабораторного обладнання, миючих засобів, інших), які не належать до основних фондів, вартість придбання продуктів спеціального харчування (включаючи соки і сухе вино) у випадках, передбачених



3) витрати, пов'язані з використанням природної сировини, в частині відрахувань для покриття витрат на геологорозвідку корисних копалин, на рекультивацію земель, плата за деревину, продану на пні, та за воду, що вибирається з водогосподарських систем, а також платежі за використання інших природних ресурсів;

4) втрати від нестачі матеріальних цінностей в межах норм природного убутку.

Витрати на проведення поточного ремонту основних фондів та інших робіт власними силами, власне виробництво електричної та інших видів енергій, а також на трансформацію та передачу придбаної енергії до місця її споживання включається до відповідних елементів затрат.

Витрати, пов'язані з доставкою (в тому числі вантажно-розвантажувальні роботи) матеріальних ресурсів транспортними засобами і персоналом підприємства, включаються до відповідних елементів витрат.

7.2. Витрати на оплату праці

До складу елемента «Витрати на оплату праці» належать витрати, пов'язані з веденням господарської діяльності на виплату основної і додаткової заробітної плати, обчислені згідно із системами оплати праці, прийнятими підприємством, включаючи будь-які виплати у грошовій або натуральній формі [35, 56]:

- заробітна плата за окладами й тарифами;
- надбавки та доплати до тарифних ставок та посадових окладів у розмірах передбачених законодавством;
- премії та заохочення;
- матеріальна допомога;
- компенсаційні виплати;
- оплата відпусток та іншого невідпрацьованого часу;
- інші витрати на оплату праці.



7.3. Амортизаційні відрахування

До елемента «Амортизація основних засобів і нематеріальних активів» належать суми амортизаційних відрахувань, нарахованих згідно з порядком обчислених із застосуванням обраного платником податку методу нарахування амортизації відповідно до кожної групи основних засобів [44].

Розрахунок амортизації основних фондів та нематеріальних активів, та віднесення їх на витрати виробництва здійснюються згідно з ПБО 7 «Основні засоби» та ПБО 8 «Нематеріальні активи».

7.4. Відрахування на соціальні заходи

До елемента «Відрахування на соціальні заходи» належать:

- 1) збір на державне (обов'язкове) соціальне страхування, включаючи збір на обов'язкове соціальне страхування на випадок безробіття;
- 2) відрахування на державне (обов'язкове) пенсійне страхування (до Пенсійного фонду України), а також відрахування на додаткове пенсійне страхування;
- 3) інші обов'язкові збори і відрахування на соціальні заходи, що визначені законодавством.

Відрахування на обов'язкове соціальне страхування, обов'язкове пенсійне страхування здійснюються за встановленими законодавством нормами та порядком [35].

Відрахування на додаткове пенсійне страхування, обов'язкове медичне страхування та інші обов'язкові збори і відрахування на соціальні у заходи відносяться до собівартості виконаних перевезень (робіт, послуг) згідно з порядком, визначеним законодавством.



7.5. Інші витрати

До елементу «Інші операційні витрати» належать витрати, які включаються у собівартість перевезень і не враховані в попередніх елементах витрат, а саме:

1) сума сплаченої орендної (лізингової) плати за користування наданими в оперативну та фінансову оренду (лізинг) основними фондами.

2) витрати, пов'язані з оплатою послуг комерційних банків та інших кредитно-фінансових установ, включаючи плату за розрахункове обслуговування, отримання гарантій, вексельного авалю, факторингових і довірчих операцій, облік боргових вимог і зобов'язань, включаючи цінні папери, поштово-телеграфних послуг та інших витрат, пов'язаних з грошовим обігом;

3) оплата послуг сторонніх підприємств і організацій:

- за протипожежну і сторожову (включаючи воєнізовану) охорону;

- за використання і/або обслуговування технічних засобів управління: обчислювальних центрів, вузлів зв'язку, засобів сигналізації;

- щодо управління виробництвом, якщо штатним розписом підприємства не передбачено відповідні функціональні служби;

- консультативного та інформаційного характеру, пов'язаних із забезпеченням поточної діяльності підприємства, зберіганням та реалізацією продукції, а також передбачених законодавством обов'язкових аудиторських перевірок;

- пов'язаних з освоєнням в експлуатації нових типів транспортних засобів та видів перевезень (робіт, послуг);

- за приймання, зберігання та знищення екологічно небезпечних відходів, очищення стічних вод;

4) оплата робіт і послуг виробничого характеру, які виконуються сторонніми підприємствами та організаціями або



структурними підрозділами даного підприємства, що не належать до основного виду його діяльності (поточний ремонт рухомого складу та інших основних виробничих фондів, проведення випробувань з метою визначення якості паливо-мастильних матеріалів тощо);

5) суми податків, зборів та інших передбачених законодавством платежів;

6) платежі за викиди і скиди забруднюючих речовин у навколишнє середовище, розміщення відходів та інші види шкідливого впливу у межах ліміту;

7) витрати зі страхування майна підприємства (у тому числі транспортних засобів за межами України), цивільної відповідальності, пов'язаної з експлуатацією транспортних засобів, що перебувають у складі основних фондів підприємств, кредитних та інших комерційних ризиків підприємства;

8) витрати, пов'язані з реалізацією перевезень (робіт, послуг):

- оплата послуг транспортно-експедиційних, страхових та посередницьких організацій (включаючи комісійну винагороду), вартість яких включається до вартості перевезень (робіт, послуг);

- витрати на виготовлення розкладів руху пасажирських транспортних засобів, проїзних квитків, інструкцій, правил та іншої службової документації;

- витрати на декларування транспортних засобів і вантажів, оформлення провізних документів, іноземних паспортів, віз та інших дозволів пов'язаних із здійсненням закордонних перевезень;

- витрати за користування системами бронювання та резервування перевезень;

- витрати на обладнання міських ліній та ліній міжміських пасажирських та вантажних перевезень світловими табло, таблицями розкладу руху і вартості перевезень, іншими спеціальними знаками;



- витрати за користування автомобільними дорогами, поромами, автомобільними стоянками;

- витрати на обслуговування пасажирів, в тому числі санітарно-гігієнічні засоби, посуд, харчування, якщо вони включені в ціну квитка;

9) вартість харчового задоволення членів екіпажів суден портового і службово-допоміжного флоту, льотного складу повітряних суден при виконанні польотів, працівників воєнізованої пожежної охорони на залізничному транспорті згідно встановлених норм;

10) оплата судових, аеропортових та інших зборів при здійсненні перевезень;

11) витрати на перешвартовку та шлюзування, очистку танків, вартість баласту, оплата послуг криголамів, буксирів та катерів;

12) витрати в іноземних портах, що пов'язані з достроковим виконання вантажних операцій (диспач);

13) резерв майбутніх видатків транспортних суден по закінчених рейсах;

14) витрати на проведення передпродажних та рекламних заходів:

- розробка і видання рекламних виробів (ілюстрованих прейскурантів, каталогів, брошур, альбомів, проспектів, плакатів, афіш, рекламних листів, листівок, сувенірів чи зразків товарів, що передаються клієнтам або посередницьким організаціям безоплатно, безкоштовно виконаних перевезень, оформлення вітрин, виставок, тощо);

- реклама в засобах масової інформації (оголошення в пресі, передачі по радіо і телебаченню), витрати на світлову, комп'ютерну та іншу зовнішню рекламу;

- придбання, виготовлення, копіювання, дублювання і демонстрація рекламних кіно-, відео- фільмів;

- зберігання та експедиціонування рекламних матеріалів;

- виготовлення стендів, муляжів, рекламних щитів, покажчиків, тощо (в сумі амортизації, зносу щодо зазначеного



інвентарю);

- проведення інших рекламних заходів, пов'язаних з діяльністю підприємства.

15) витрати на організацію прийомів, презентацій і свят, придбання і розповсюдження подарунків, включаючи безоплатну роздачу зразків товарів або безоплатне надання послуг (виконання робіт) з рекламними цілями у передбачених законодавством розмірах;

16) придбання довідників, технічних паспортів та інших документів експлуатаційної, технічної та виробничої діяльності;

17) витрати на службові відрядження працівників у межах норм передбачених законодавством з урахуванням особливостей відряджень членів екіпажів суден, морських (річкових) та повітряних суден, що здійснюють діяльність за межами повітряного або митного кордону чи територіального моря (вод) України;

18) витрати на харчування (замість добових) для членів екіпажів суден, морських (річкових) та повітряних суден, що здійснюють діяльність за межами повітряного або митного кордону чи територіального моря (вод) України;

19) витрати на утримання представництв, а також працівників за кордоном, де представництва не створені;

20) додаткові витрати, пов'язані з виконанням робіт вахтовим методом, включаючи транспортні витрати на перевезення працівників від місця знаходження підприємства або пункту збору до місця роботи і назад, та від місця проживання у вахтовому селищі до місця роботи і назад, а також витрати на експлуатацію та утримання вахтового селища, в тому числі дільнично-колійних будівель, вагонів, які не компенсуються платою працівників за користування житлом і комунальними послугами;

21) витрати на перевезення працівників до місця роботи і назад у напрямках, що не обслуговуються пасажирським транспортом загального користування або в час, коли він не



працює, включаючи додаткові витрати на спеціальні маршрути міського пасажирського транспорту, організовані відповідно до угод, укладених з транспортними підприємствами;

22) витрати на перевезення працівників-інвалідів I і II групи до місця роботи і назад незалежно від наявності маршрутів пасажирського транспорту загального користування;

23) витрати на відшкодування шкоди, заподіяної працівникові ушкодженням здоров'я, пов'язаним з виконанням трудових обов'язків, а також заподіяної пасажиром та іншим користувачам транспорту;

24) допомога пасажиром при втраті працездатності, що надається на підставі рішень суду;

25) витрати на операції із скляною тарою та одноразовим посудом;

26) надбавки до тарифних ставок і посадових окладів працівникам транспорту, робота яких проходить у дорозі або має роз'їзний характер, за кожен добу з моменту виїзду до моменту повернення на підприємство, в тому числі в іноземній валюті замість добових при здійсненні перевезень за межами України;

27) витрати на забезпечення нормальних умов праці та техніки безпеки у відповідності з вимогами чинного законодавства;

28) витрати з підтримки професійних навичок (в тому числі за межами України) працівників, що здійснюють експлуатацію рухомого складу (в тому числі на тренування працівників льотного складу в аеродромних умовах і на тренажерному обладнанні);

29) витрати, пов'язані з набором робочої сили, передбачені законодавством, з урахуванням витрат на оплату випускникам денного відділення вищих, середніх спеціальних та профтехучилищ вартості проїзду до місця роботи, а також оплачуваної відпустки, яка надається їм перед початком



роботи;

30) витрати на утримання приміщень, засобів зв'язку і інших, що надаються безоплатно органам державної служби у встановленому порядку;

31) оплата вартості ліцензій, сертифікатів та інших спеціальних дозволів, виданих державними органами для ведення господарської діяльності підприємства, включаючи плату за реєстрацію підприємства в органах державної реєстрації, зокрема в органах місцевого самоврядування, їх виконавчих органах, витрати на придбання ліцензій, надання державних послуг з медичної сертифікації авіаційного персоналу та інших спеціальних дозволів на право надання транспортних послуг;

32) витрати на оприлюднення річного звіту;

33) витрати, пов'язані з виплатою дивідендів учасникам та засновникам підприємства (оплата повідомлень у засобах масової інформації, придбання конвертів, послуги зв'язку);

34) витрати на виготовлення і придбання бланків цінних паперів, а також інші витрати, пов'язані з емісією цінних паперів;

35) витрати, пов'язані з професійною підготовкою або перепідготовкою працівників підприємств в українських закладах освіти, у відповідності з чинним законодавством;

36) витрати на придбання літератури для інформаційного забезпечення господарської діяльності підприємства, у тому числі з питань законодавства, і передплату спеціалізованих періодичних видань, а також на проведення аудиту згідно з чинним законодавством, включаючи проведення добровільного аудиту за рішенням підприємства;

37) витрати на утримання та експлуатацію об'єктів соціальної інфраструктури:

- дитячих ясел або садків, дитячих таборів відпочинку;
- закладів середньої та середньої професійно-технічної освіти та закладів підвищення кваліфікації працівників підприємства;



- дитячих, музичних та художніх шкіл, шкіл мистецтв;
- закладів охорони здоров'я, пунктів безоплатного медичного обстеження, профілактики та допомоги працівникам підприємства;
- спортивних залів і площадок, що використовуються безоплатно для фізичного оздоровлення та психологічного відтворення працівників, підприємства, клубів і будинків культури (крім будинків відпочинку, туристичних баз та інших подібних закладів);
- приміщень, що використовуються підприємством для організації харчування його працівників;
- багатоквартирного житлового фонду, включаючи гуртожитки, одноквартирного житлового фонду в сільській місцевості та об'єктів житлово-комунального господарства, щодо яких підприємством прийнято документально оформлене рішення про передачу на баланс місцевих рад.

Витрати на утримання і експлуатацію зазначених об'єктів соціальної інфраструктури включаються до складу витрат на перевезення (роботи, послуги), якщо ці об'єкти не надають платних послуг та не займаються іншою комерційною діяльністю [39, 41].

Витрати, перелічені у цьому пункті, які мають комплексний характер, розподіляються між відповідними елементами затрат.

38) витрати, пов'язані з утриманням та експлуатацією фондів природоохоронного призначення, які перебувають у власності, витрати із самостійного зберігання, переробки, захоронення та ліквідації відходів;

39) витрати на цивільну оборону, утримання військово-мобілізаційних відділів;

40) витрати на обов'язкове страхування життя або здоров'я працівників у випадках передбачених законодавством;

41) відрахування структурних підрозділів на утримання апарату управління підприємства;

42) операційні курсові витрати (втррати від курсових



різниць, знецінення запасів, псування цінностей, списання та уцінка активів, суми фінансових санкцій тощо);

43) матеріальна допомога (оздоровчі, екологічні та інші виплати).

Література: [4; 6; 8; 13; 16; 35; 39; 40; 41; 44; 56; 59]

Контрольні запитання для самоперевірки:

1. Дайте визначення поняттю «витрати»?
2. Як групуються витрати за економічними елементами?
3. Які витрати відносять до матеріальних витрат?
4. Що розуміють під поняттям «амортизація»?
5. Що входить до складу елемента «Витрати на оплату праці»?
6. Що входить до складу елемента «Відрахування на соціальні заходи»?
7. Що входить до складу елемента «Амортизація»?
8. Що входить до складу елемента «Інші операційні витрати»?



Розділ 8. Порядок формування собівартості вантажних і пасажирських перевезень

8.1. Поняття собівартості перевезень

Собівартість продукції – це вартісне вираження затрат на виробництво і реалізацію певного обсягу і складу продукції (роботи). До собівартості відноситься та частина суспільних затрат виробництва, яка відшкодовує затрати підприємства на витрачені засоби виробництва і оплату праці. Цю частину витрат для АТП називають експлуатаційними витратами [3].

Отже, собівартість перевезень (робіт, послуг) – 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.

Рівень собівартості автомобільних перевезень і продукції промислових підприємств автомобільного транспорту є одним із найважливіших показників, що характеризує в узагальненому вигляді якість виробничо-господарської діяльності підприємств. Рівень собівартості зазвичай визначає тарифи на перевезення вантажів і пасажирів, прибуток підприємства, а також його фінансовий стан. На рівень собівартості впливають рівень продуктивності праці, ступінь використання робочого часу, правильність витрачання фондів заробітної плати, запасних частин, палива, експлуатаційних матеріалів, основних фондів та ін. Отже, зниження собівартості є вираженням економії живої та уречевленої праці, критерієм режиму економії [3].

Для статистичного аналізу собівартості автомобільних перевезень витрати поділяються на:

1. *Умовно-змінні*, які вимірюються пропорційно зміні загального пробігу автомобілів (витрати на паливо, матеріали, технічне обслуговування і поточний ремонт автомобілів, відновлення зношених шин, амортизаційні відрахування по



рухомому складу, для якого норми амортизації встановлені у відсотках на 1000 км пробігу);

2. *Заробітна плата* усіх робітників підприємства, зайнятих на даному виді перевезень: основна і додаткова заробітна плата, відрахування на соціальне страхування;

3. *Умовно-постійні витрати* – це такі витрати, які не залежать від пробігу автомобілів (загальногосподарські витрати, амортизація основних фондів).

При вивченні собівартості до основних *задач* статистики належать такі:

1) оцінка зміни загальної суми витрат і собівартості перевезень за певний проміжок часу;

2) характеристика виконання планового завдання по зниженню собівартості;

3) виявлення впливу техніко-експлуатаційних показників роботи рухомого складу на зміну собівартості перевезень;

4) з'ясування причин зміни витрат і собівартості одиниці продукції у цілому і за окремими статтями;

5) вплив зміни собівартості на фінансові результати роботи підприємства.

Для АТП на основі даних бухгалтерської звітності визначають собівартість усієї виконаної транспортної роботи, собівартість одиниці транспортної роботи, показник затрат на 1 грн. загального обсягу доходів.

Для вантажних перевезень обчислюють собівартість перевезення однієї тонни вантажу на певну відстань, якщо автомобілі працюють по тарифу за 1 т перевезеного вантажу, або собівартість 1 автомобіле-години, якщо автомобілі працюють по годинному тарифу; для автобусних перевезень – собівартість 1 пасажиро-км; для таксомоторних – 1 платного км. Для зручності розрахунку на сучасний час розраховують собівартість 10 одиниць: 10 ткм, 10 автомобіле-годин, 10 платних км.

Собівартість автотранспортної продукції є економічний показник, що виражає у вартісній оцінці всі витрати



підприємства (індивідуального підприємця), пов'язані з процесом перевезення вантажів, технічною експлуатацією автотранспортних засобів і управлінськими процесами. Собівартість продукції включає витрати матеріальних і трудових ресурсів, основних фондів і інші витрати по управлінню і обслуговуванню автотранспортного виробництва, взаємини з державним бюджетом і позабюджетними фондами.

Економічна суть категорії собівартості автотранспортної продукції полягає у віддзеркаленні у вартісній формі витрат підприємства для забезпечення простого відтворення. Собівартість є економічною формою відшкодовуваних чинників виробництва. Собівартість перевезень вантажів характеризує індивідуальні витрати конкретного господарюючого суб'єкта автотранспортної діяльності. В умовах функціонування ринку автотранспортних послуг рівень індивідуальних витрат по перевезенню вантажів конкретного підприємства (підприємця) є найважливішим індикатором його конкурентоспроможності.

Відмінність собівартості перевезень вантажів від вартості полягає:

- у віддзеркаленні тільки витрат на автотранспортне виробництво; прибуток підприємства включається у вартість автотранспортної продукції (для забезпечення розширеного відтворення);

- індивідуалізації витрат ресурсів конкретного господарюючого суб'єкта при формуванні вартості перевезень вантажів на основі співвідношення попиту і пропозиції на конкурентному ринку автотранспортних послуг.

Категорія собівартості не є однорідною по об'єму врахованих витрат у відповідності до організаційної структури автотранспортного виробництва підрозділяється на наступні види:

- цехова собівартість при цеховій структурі автотранспортного підприємства, що включає витрати на



виробництво. В межах цеху, зокрема прями витрати на виробництво і надання послуг, амортизацію устаткування, оплату праці працівників цеху і відповідні соціальні відрахування, поточні витрати за змістом і експлуатації цехового устаткування, загальний цехові господарські і управлінські витрати;

- виробнича собівартість (собівартість автотранспортної продукції), що включає загальногосподарські витрати в цілому по основній діяльності підприємства;
- повна собівартість продукції (послуг) господарюючого суб'єкта – показник, об'єднуючий виробничу собівартість і витрати по наданню інших послуг (позареалізаційні витрати).

Під собівартістю перевезень (робіт і послуг) розуміють витрати, безпосередньо пов'язані з процесом перевезень вантажів, виконанням інших робіт і послуг автомобільним транспортом, обумовлені технологією і організацією транспортного і експедиційного обслуговування (здійснюваного водієм або іншим співробітником організації-перевізника), а також витрати по забезпеченню вимог якісного транспортного обслуговування згідно зобов'язанням перевізника за договором (правилами) перевезень, включаючи вимоги збереження вантажів.

Для визнання витрат організації, що здійснює автомобільні перевезення (інші роботи і послуги, що виконуються автомобільним транспортом), як витрати необхідне виконання наступних умов:

- обґрунтованість витрат;
- документальне підтвердження витрат;
- зв'язок з доходами.

Під витратами при перевезеннях вантажів розуміються економічно виправдані витрати всіх видів ресурсів, що використовують для здійснення перевезень автомобільним транспортом, оцінка яких виражена в грошовій формі. При цьому виправданими витратами є витрати, підтвержені документально і оформлені відповідно до вимог

Витрати на здійснення перевезень (робіт, послуг) характеризують витрати поточного періоду (року, кварталу, місяця) на ці цілі.

Витрати на перевезення (роботи, послуги) включають собівартість того звітного періоду, в якому вони виникли, незалежно від дати сплати грошових коштів. Непродуктивні витрати і втрати відображаються в обліку того звітного періоду, в якому вони виникли.

Витрати в іноземній валюті на виконання перевезень (робіт, послуг) відносяться на собівартість у гривнях, згідно з офіційним курсом Національного банку України, що діє на дату здійснення витрат. Калькулювання собівартості – це визначення розміру витрат у грошовій формі на виробництво одиниці певного виду робіт (послуг) по окремих видах витрат. За допомогою калькулювання визначаються собівартість одиниці робіт (послуг), всього їх обсягу, собівартість виробництва по окремих структурних підрозділах підприємства, по різних виробничих процесах і в цілому по підприємству.

Планування собівартості перевезень (робіт, послуг) є складовою частиною плану економічного та соціального розвитку транспортних підприємств, які розробляються ними самостійно на підставі показників планового обсягу перевезень вантажів і пасажирів, інших робіт і послуг, продуктивності праці, фонду її оплати та інших і являє собою систему техніко-економічних розрахунків, які визначають величину витрат на здійснення перевезень (робіт, послуг).

Метою обліку витрат і визначення собівартості перевезень (робіт, послуг) є своєчасне, повне та достовірне визначення фактичних витрат на їх виконання, обчислення фактичної собівартості окремих видів перевезень (робіт, послуг), здійснення контролю за використанням матеріальних, трудових та грошових ресурсів.

Дані обліку витрат використовуються для оцінки



фінансово-господарської діяльності підприємств та їх структурних підрозділів, визначення фактичної ефективності проведених організаційно-технічних заходів, виявлення резервів скорочення витрат, виконання аналітичних розрахунків.

При здійсненні планування, обліку та калькулювання собівартості повинно бути забезпечене повне зіставлення планових та звітних даних щодо складу класифікації витрат, об'єктів і одиниць калькулювання, методів розподілу витрат між об'єктами калькулювання та плановими (звітними) періодами.

8.2. Класифікація витрат собівартості

Для аналізу, обліку і планування (прогнозування) витрати господарюючого суб'єкта автотранспортної діяльності об'єднуються в однорідні групи за певними ознаками.

1. Групування за видами витрат:

- за виробничим принципом (цільовому призначенню);
- економічними елементами (по економічному змісту).

2. Групування по видах перевезень вантажів і послуг, що надаються:

2.1. За видами вантажів, що перевозяться: відрядні; почасові; по кілометрові.

2.2. За видами послуг: навантажувально-розвантажувальні операції; складське зберігання і вантажопереробка; експедиційні послуги; логістичні послуги.

3. Групування залежно від впливу зміни об'ємів автотранспортного виробництва і супутніх послуг: змінні витрати; постійні витрати; умовно-постійні витрати.

4. Групування за способом віднесення витрат на автотранспортне виробництво:

- прямі (безпосередньо відносяться на конкретний вид робіт і послуг);

- непрямі (розподіляються по видах робіт і послуг



пропорційно прийнятому показнику, наприклад розподіл накладних витрат пропорційний обліковому парку вантажних автомобілів).

5. Угрупування за виробничим принципом (характеризує місце виникнення витрат і їх цільове використання):

- перевезення вантажів;
- технічне обслуговування і ремонт автотранспортних засобів;
- управлінські процеси;
- надання послуг поза основною діяльністю (здача в оренду автомобілів, виробничих і адміністративних приміщень і т.п.).

Залежно від цільового використання кожен напрям характеризується відповідними статтями витрат, що формують калькуляцію собівартості конкретного вимірника виконуваної роботи або послуги.

При перевезенні вантажів структура собівартості включає наступні узагальненні групи витрат:

- заробітна плата водіїв з нарахуваннями (єдиний соціальний податок);
- змінні витрати (залежно від зміни загального пробігу автомобілів);
- постійні (умовно-постійні) витрати.

Заробітна плата водіїв включає:

- основну заробітну плату (відрядна, почасова);
- надбавки;
- премії;
- доплати;
- додаткову заробітну плату.

Змінні витрати включають наступні види витрат:

- придбання палива для автомобілів;
- придбання мастильних і інших експлуатаційних матеріалів;
- експлуатаційний ремонт і технічне обслуговування автомобілів;



- відновлення зносу і ремонт автомобільних шин.

Постійні (умовно-постійні) витрати включають в себе наступні витрати:

- амортизацію основних виробничих фондів, зокрема автотранспортних засобів;
- накладні витрати.

8.3. Формування собівартості за окремими статтями калькуляції

Групування витрат за виробничою ознакою застосовується при формування калькуляції собівартості перевезень. Калькулювання собівартості здійснюється по кожній статті витрат на одиницю транспортної продукції.

Калькулювання собівартості перевезення – це визначення розміру витрат у грошовій формі на виробництво транспортної продукції, виконання певного виду робіт (послуг) за окремими статтями витрат.

До складу транспортних витрат належать:

- витрати на оплату праці;
- витрати на соціальні заходи;
- витрати палива;
- витрати мастильних матеріалів;
- витрати на запасні частини;
- витрати матеріалів для технічного обслуговування та технічного ремонту автомобіля;
- витрати, пов'язані з відновленням та ремонтом зношених автомобільних шин;
- витрати на амортизацію рухомого складу.

У загальному вигляді собівартість *вантажних* перевезень (s_{θ}) може бути обчислена як:

$$s_{\theta} = \frac{B}{Q \cdot L}, \text{ грн./ткм}, \quad (8.1)$$

де B – загальна сума експлуатаційних витрат, грн.; Q – загальний обсяг перевезеного вантажу у тоннах; L – загальна



довжина шляху, на який здійснено перевезення, км.

Собівартість *пасажирських* перевезень (s_n) – це співвідношення величини експлуатаційних витрат до розміру пасажирських перевезень, яка розраховується таким чином:

$$s_n = \frac{B}{N_{nac} \cdot L}, \text{ грн./п-км}, \quad (8.2)$$

де B – загальна сума витрат на здійснення перевезення пасажирів, грн.; N_{nac} – загальна кількість перевезених пасажирів, осіб; L – загальна довжина шляху, на який здійснено перевезення, км.

Показником витрат на 1 грн. загального обсягу доходів є собівартість одиниці продукції і тому може слугувати вимірником ефективності виробничих витрат як по окремому підприємству, так і по галузі у цілому [3].

Показник витрат на 1 грн. загального обсягу доходів визначається:

$$s = \frac{B}{D}, \quad (8.3)$$

де D – загальний обсяг доходів, грн.

Для авторемонтних підприємств розраховують собівартість усієї продукції, а також собівартість одного ремонту по марках автомобілів і одиниці інших видів продукції. Завданнями статистичного дослідження собівартості продукції є: характеристика виконання плану по зниженню собівартості, її динаміки, виявлення факторів з метою зменшення собівартості. Джерелом інформації для вивчення собівартості є планові і звітні калькуляції, які характеризують витрати за статтями.

Контроль за виконанням планового завдання по зниженню собівартості здійснюється з використанням індексів. Фактичний рівень собівартості співставляють з її рівнем за минулий рік. Співставлення фактичного рівня собівартості із плановим дає відносний показник виконання плану по собівартості.



Виконання планового завдання по зниженню собівартості визначають за такою формулою:

$$I_{1/0} = s_1/s_0, \quad (8.4)$$

де s_0, s_1, s_2 – відповідно собівартість за минулий рік, плановий рівень собівартості, собівартість за звітний рік.

Фактичне зниження собівартості перевезення у порівнянні із минулим роком характеризується таким індексом:

$$I_{2/0} = s_2/s_0. \quad (8.5)$$

Зміна фактичної собівартості перевезення порівняно із плановим її значенням визначається індексом:

$$I_{2/1} = s_2/s_1. \quad (8.6)$$

Величина економії (перевитрати) від зниження собівартості розраховується:

- 1) фактична сума економії у грн./10 ткм:

$$E_1 = (s_2 - s_0) \cdot P_2/10, \quad (8.7)$$

- 2) планова сума економії у грн./10 ткм:

$$E_2 = (s_1 - s_0) \cdot P_2/10, \quad (8.8)$$

де P_1, P_2 – відповідно планова та звітна величини загального обсягу виконаної транспортної роботи.

Якщо $E > 0$, то відбувається перевитрата від зниження собівартості, якщо $E < 0$ – економія.

При оцінці виконання плану по собівартості з допомогою показника затрат на 1 грн. загального обсягу доходу необхідно мати на увазі, що у процесі виконання плану тарифи можуть змінитися, тоді фактичні і планові затрати на 1 грн. доходів виявляться неспівставимими. У цьому випадку фактичні доходи повинні бути обчислені по тарифам, прийнятих у плані.

У багатьох випадках зміна фактичних витрат може відбуватися за причинами, які не залежать від підприємства (зміни цін на паливе, експлуатаційні матеріали), тому при розрахунку затрат на 1 грн. загального обсягу доходів у поточному періоді ці зміни потрібно елімінувати. Для цього розраховують суму здешевлення (-) або подорожчання (+) і враховують її при розрахунку індексу. *Індекс зміни витрат на*



I грн. загального обсягу доходів з урахуванням змін цін:

$$I_{2/1} = \frac{B_2 - \Delta p}{D_2} : \frac{B_1}{D_1}, \quad (8.9)$$

де Δp – сума зменшення (-) або збільшення (+) цін на пальне, експлуатаційні матеріали.

У випадку, коли відбулося зниження цін, сума фактичних затрат збільшується на суму здешевлення, а якщо навпаки, ціни підвищуються, то фактичні затрати зменшуються на суму подорожчання.

Оскільки промислові підприємства автомобільного транспорту випускають не один, а декілька видів продукції, то при вивченні виконання плану по зниженню собівартості і її динаміки використовують агрегатні (загальні) індекси собівартості. Планове завдання по зниженню собівартості визначають по порівняній товарній продукції, до якої відносять усі види продукції, виробленої у минулому (базовому) та поточному періодах у порядку масового або серійного виробництва.

I. Для визначення розміру зниження собівартості перевезення розраховують індекс:

$$I_{z2/1} = \frac{\sum s_1 q_1}{\sum s_0 q_1}, \quad (8.10)$$

де q_1, q_2 – відповідно обсяг перевезення згідно плану та фактичний.

Сума планової економії від зниження собівартості визначається як різниця між чисельником і знаменником планового індексу собівартості: $E = \sum s_1 q_1 - \sum s_0 q_1$.

II. Фактичне зниження собівартості перевезень порівняно із минулим роком у розрахунку на фактичний обсяг перевезень визначають індексом:

$$i_{z2/0} = \frac{\sum s_2 q_2}{\sum s_0 q_2}. \quad (8.11)$$

Сума фактичної економії від зниження собівартості визначається як різниця між чисельником і знаменником

водного господарства
планового індексу собівартості:

$$E = \sum s_2 q_2 - \sum s_0 q_2. \quad (8.12)$$

III. Виконання плану по собівартості перевезень у розрахунку на фактичний обсяг перевезень розраховують:

$$I_{z2/1} = \frac{\sum s_2 q_2}{\sum s_1 q_2}. \quad (8.13)$$

Якщо у поточному періоді відбулась зміна цін на матеріали, запасні частини, електроенергію, тоді індекс виконання плану зниження собівартості розраховують:

$$I_{z2/1} = \frac{\sum s_2 q_2 - \Delta p}{\sum s_1 q_2}, \quad (8.14)$$

де Δp – сума зменшення (-) або зростання (+) цін на матеріали, запасні частини, електроенергію і т. д.

На підприємствах відбувається постійне оновлення асортименту продукції, що призводить до зниження питомої ваги порівнюваної товарної продукції. У зв'язку із цим усі промислові підприємства у звітності по собівартості приводять показник затрат на 1 грн. товарної продукції, розрахованої у порівняних цінах.

Рівень затрат на 1 грн. товарної продукції розраховують за формулами:

1) плановий рівень витрат – $B_1 = \sum q_1 z_1 / \sum q_1 p_c$, (8.15)

2) фактичний рівень витрат – $B_2 = \sum q_2 z_2 / \sum q_2 p_c$. (8.16)

де q_1, q_2 – кількість одиниць продукції кожного виду згідно плану та фактична; s_1, s_2 – собівартість одиниці продукції кожного виду згідно плану та фактична; p_c – співставима оптова ціна за одиницю продукції кожного виду.

IV. Індекс зниження витрат на 1 грн. обсягу перевезення порівняно із запланованим значенням має вигляд:

$$i_{1 \text{ грн.}} = B_2 / B_1. \quad (8.17)$$

Величина індексу виконання плану по зниженню витрат на 1 грн. товарної продукції залежить від двох факторів: зміни собівартості одиниці продукції; зміни складу продукції, що випускається. Останній фактор не пов'язаний із зміною рівнів



собівартості продукції, тому його вплив слід ліквідувати. Для цього планові затрати на 1 грн. товарної продукції обчислюють у розрахунку на фактичний випуск продукції. У результаті ліквідації зміни складу продукції отримують агрегатний індекс собівартості.

Кінцевою метою вивчення собівартості продукції є виявлення резервів зниження собівартості. Для виявлення таких резервів необхідно здійснити такі дії:

I. Вивчити та проаналізувати структуру собівартості, визначити відносний та абсолютний показники зміни за кожною статтею.

II. Здійснити співставлення фактичних затрат із плановими, тобто визначити індекс затрат.

III. Розрахувати економію та перевитрату за кожною статтею окремо.

Для забезпечення співставимості планової та фактичної суми витрат необхідно визначити суму планових затрат на фактичний вантажооборот. Для цього планову суму витрат множать на індекс вантажообороту. Такий розрахунок проводять лише за статтями змінних витрат, а за постійними витратами таке корегування не робиться, оскільки їх розмір не залежить від обсягу вантажообороту.

8.4. Вплив техніко-експлуатаційних факторів на собівартість перевезень

В умовах сучасної ринкової економіки в Україні постійно змінюються умови автотранспортного обслуговування клієнтури через конкуренцію, що загострюється.

Менеджмент автотранспортних підприємств повинен регулярно оцінювати вплив змін в роботі автотранспортних засобів на рівень собівартості перевезень вантажів. Методи дослідження впливу зміни техніко-експлуатаційних показників рухомого складу на собівартість перевезень вантажів включають математично-статистичні методи, метод



ланцюгових підстановок, інтегральний метод. Найбільш точні результати аналізу можуть бути отримані в результаті використання інтегрального методу, але це вимагає наявності на автотранспортному підприємстві інформаційної системи управління витратами виробництва.

Зниження собівартості транспортної продукції є основним засобом щодо забезпечення конкурентноздатності АТП на ринку автотранспортних послуг, його прибутковості.

На зниження собівартості транспортної продукції впливає велика кількість різноманітних факторів, залежних та незалежних від діяльності АТП.

До незалежних від діяльності АТП факторів належать:

- зміна попиту та пропозиції на ринку транспортних послуг; зміна цін на матеріальні ресурси, зміна норм амортизаційних відрахувань й інших нормативних даних;
- ставки податків і зборів;
- зміна державних регульованих тарифів;
- природнокліматичні умови й ін.

Основними групами факторів, що залежать від АТП, які впливають на зниження собівартості перевезень, є:

1 група – прискорення науково-технічного прогресу як в області конструювання та виробництва автомобілів, так й в області організації технічного обслуговування, ремонту й експлуатації рухомого складу;

2 група – впровадження прогресивних форм і методів організації процесу перевезень;

3 група – поліпшення організації праці та виробництва;

4 група – економія матеріальних ресурсів;

5 група – зміна структури перевезень.

Економія витрат від впливу факторів 1, 2, 3 груп визначається шляхом порівняння витрат до та після впровадження заходів:

$$E=(C_{n1}-C_{n2}) P_2, \quad (8.18)$$



де $C_{п1}, C_{п2}$ – питомі витрати на одиницю транспортної продукції до та після впровадження заходів, грн.; P_2 – обсяг робіт (продукції) по новому варіанту, ткм, пас.-км, і т.д.

Економія частини постійних витрат собівартості перевезень $E_{п}$ визначається через відносну економію постійних витрат за формулою:

$$E_{п} = \frac{\Delta Q \cdot C_{пост}}{100}, \quad (8.19)$$

де ΔQ – темпи приросту обсягу перевезень у плановому році порівняно з базовим роком, %;

$C_{пост}$ – сума постійних витрат у базовому періоді, грн.

Зниження собівартості перевезень за рахунок відносного зменшення витрат по окремих статтях ΔS_i може бути визначене по формулі

$$\Delta S_i = \left(\frac{I_{zzi}}{I_p} - 1 \right) \cdot \chi_{ci}, \quad (8.20)$$

де I_{zzi} – індекс зміни затрат по i -тій статті затрат; I_p – індекс зміни обсягу перевезень; χ_{ci} – частка i -тої статті витрат в загальних витратах на перевезення в базовому періоді, %

Розраховуючи індекси витрат за окремими статтями витрат, треба урахувати вплив зміни цін на матеріальні ресурси (паливо, матеріали і т.п.).

Ступінь впливу зміни всіх статей витрат на загальну зміну собівартості перевезень визначається алгебраїчним підсумовуванням відхилень по всіх статтях собівартості транспортної продукції.

Більшість факторів, що залежать від діяльності АТП, знаходить своє використання рухомого складу, які більшою або меншою мірою впливають на зниження собівартості транспортної продукції.

За ступенем впливу на собівартість перевезень техніко-експлуатаційні показники використання рухомого складу підрозділяють на дві групи (рис.8.1).

Зміна показників першої групи не впливає на загальний



пробіг автомобілів, але прямо пропорційно впливає на обсяг транспортної роботи. При цьому сума змінних і постійних витрат майже не змінюється, а собівартість одиниці

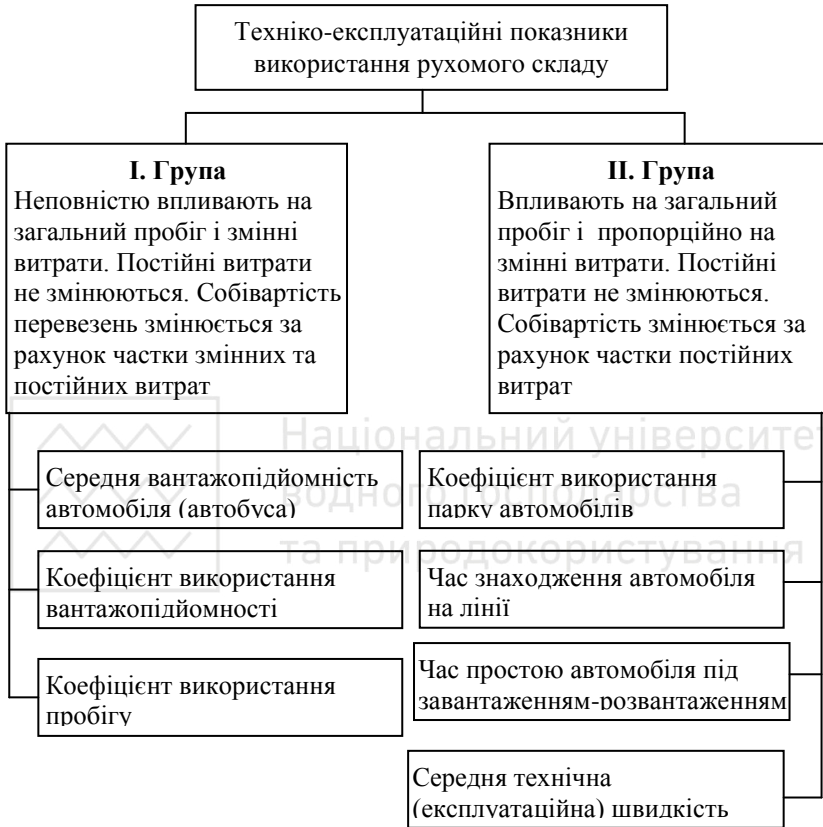


Рис. 8.1. Вплив техніко-експлуатаційних показників використання рухомого складу на собівартість перевезень

транспортної роботи змінюється за рахунок частки змінних і постійних витрат.

Зміна показників другої групи спричиняє зміна загального пробігу автомобілів і обсягу транспортної роботи. У зв'язку із цим змінюються змінні витрати при незмінних постійних витратах.



Собівартість одиниці транспортної роботи при цьому змінюється тільки за рахунок зменшення частки постійних витрат.

Істотний вплив на зниження собівартості транспортної продукції робить дотримання режиму економії та у першу чергу паливно-енергетичних ресурсів. Зниження собівартості транспортної продукції робить безпосередній вплив на формування цін (тарифів) на перевезення вантажів і пасажирів, використання яких визначає конкурентну здатність АТП на ринку автотранспортних послуг.

Література: [2; 3; 4; 5; 7; 9; 12; 13; 14; 21; 22; 25; 26]

Контрольні запитання для самоперевірки:

1. Розкрийте суть поняття «собівартість перевезень»?
2. Дайте визначення калькуляція собівартості перевезень?
3. За якою формулою визначається собівартість перевезень?
4. Класифікація статей витрат собівартості перевезень?
5. Які фактори впливають на собівартість перевезень?
6. Які фактори входять до складу транспортних витрат?
7. Що являє собою собівартість перевезення на автотранспорті?
8. Які завдання вивчення статистики собівартості перевезення на автотранспорті?
9. Як розраховують основні показники собівартості перевезень?
10. Які фактори впливають на зміну собівартості?
11. Як здійснюється статистичне дослідження прибутку та рентабельності автотранспортних та авторемонтних підприємств?



Розділ 9. Визначення фінансових результатів господарської діяльності по пасажирських та вантажних перевезеннях

9.1. Порядок формування валових доходів АТП

У відповідності до Положення (стандарту) бухгалтерського обліку 3 «Звіт про фінансові результати», зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 21 червня 1999 р. за N 397/3690, *доходами підприємств* вважається збільшення економічних вигод у вигляді надходження активів або зменшення зобов'язань, які призводять до зростання власного капіталу (крім зростання капіталу за рахунок внесків власників) за звітний період [42].

Доходи автотранспортного підприємства (організації) включають:

- доходи від звичайних видів діяльності;
- операційні доходи;
- позареалізаційні доходи.

Доходами автотранспортних організацій від звичайних видів діяльності є:

- виручка від внутрішніх і міжнародних перевезень вантажів;
- виручка від перевезень вантажів у вантажних таксомоторах;
- виручка від напряму автомобілів для роботи поза місцем їх постійного перебування;
- виручка від використання порожніх пробігів вантажних автомобілів інших організацій;
- виручка від надання вантажних автомобілів на умовах прокату;
- виручка від транспортно-експедиційних операцій, здійснюваних водієм при поєднанні з основною діяльністю або іншим співробітником автотранспортної організації;
- виручка від навантажувально-розвантажувальних робіт;



- виручка від складських операцій;
- доходи від доставки автомобілів нових і відремонтованих з автомобільних і авторемонтних заводів;
- орендна плата за надання в тимчасове володіння і користування своїх активів за договором оренди (по організаціях, предметом діяльності яких є оренда);
- доходи, що отримують у вигляді винагороди автотранспортною організацією за договорами комісії на транспортну експедицію.

Операційними доходами є:

- надходження, пов'язані з наданням за плату в тимчасове користування (тимчасове володіння і користування) активів організації;
- надходження, пов'язані з участю в статутних капіталах інших організацій (включаючи відсотки і інші доходи по цінних паперах);
- прибуток, отриманий організацією в результаті сумісного діяльності (за договором простого товариства);
- надходження від продажу основних засобів і інших активом, відмінних від грошових коштів (окрім іноземної валюти), продукції, товарів.

Позареалізаційними доходами є:

- штрафи, пені, неустойки за порушення умов договорів;
- активи, отримані за договором безоплатно, зокрема за договором дарування;
- надходження у відшкодування заподіяних організації збитків;
- прибуток минулих років, виявлений в звітному році;
- суми кредиторської і дебіторської заборгованості, по яких закінчився термін позовної давності;
- інші позареалізаційні доходи.

На величину доходів господарюючих суб'єктів автомобільного транспорту впливають як зовнішні так і внутрішні чинники. До зовнішніх чинників автотранспортного виробництва, що впливають на рівень валової виручки



підприємства, відносяться:

- ступінь конкуренції в обслуговуваному сегменті ринку автотранспортних послуг;
- рівень платоспроможності клієнтури;
- податкова політика держави;
- конкурентоспроможність автотранспортних послуг;
- рівень тарифів (цін) на автотранспортні послуги, що надаються;
- митна політика держави (при організації міжнародних перевезень вантажів);
- екологічні вимоги до експлуатації автотранспортних засобів і виробничо-технічної бази підприємства;
- ситуація на ринку трудових ресурсів.

До внутрішніх чинників, що впливають на збільшення об'ємів доходів господарюючого суб'єкта, відносяться:

- формування тарифної політики з урахуванням ринкової сегментації;
- активна політика з дебіторами;
- рівень менеджменту підприємства, особливо у сфері комерційної діяльності;
- забезпечення працездатності автомобільного парку;
- відповідність структури автомобільного парку попиту на автотранспортні послуги;
- інформаційно-технічне забезпечення управлінських оперативних і стратегічних рішень;
- проведення оперативного моніторингу виконання договорів по автотранспортному обслуговуванню споживачів.

Валовий дохід – загальна сума доходу підприємства від усіх видів діяльності, отриманого протягом звітного періоду в грошовій, матеріальній або нематеріальній формах.

Валовий дохід включає:

- Загальні доходи від продажу товарів (робіт, послуг), у тому числі допоміжних та обслуговуючих виробництв, що не мають статусу юридичної особи, а також доходи від продажу цінних паперів, деривативів, іпотечних сертифікатів участі,



іпотечних сертифікатів з фіксованою дохідністю, сертифікатів фондів операцій з нерухомістю (за винятком операцій з їх первинного випуску (розміщення), операцій з їх кінцевого погашення (ліквідації) та операцій з консолідованим іпотечним боргом відповідно до чинного законодавства).

- Доходи від здійснення банківських, страхових та інших операцій з надання фінансових послуг, торгівлі валютними цінностями, цінними паперами, борговими зобов'язаннями та вимогами.

- Доходи від спільної діяльності та у вигляді дивідендів, отриманих від нерезидентів, процентів, роялті, володіння борговими вимогами, а також доходів від здійснення операцій лізингу (оренди).

- Доходи, не враховані в обчисленні валового доходу періодів, що передують звітному, та виявлені у звітному періоді.

- Доходи з інших джерел, у тому числі, але не виключно, у вигляді:

- сум безповоротної фінансової допомоги, отриманої платником податку у звітному періоді, вартості товарів (робіт, послуг), безоплатно наданих платнику податку у звітному періоді, крім їх надання неприбутковим організаціям;

- сум поворотної фінансової допомоги, отриманої платником податку у звітному періоді, що залишається неповерненою на кінець такого звітного періоду від осіб, що не є платниками цього податку (у тому числі нерезидентів), або осіб, які згідно із законодавством мають пільги з цього податку. У разі коли у майбутніх податкових періодах платник податку повертає таку поворотну фінансову допомогу (її частину) особі, яка її надала, такий платник податку збільшує суму валових витрат на суму такої поворотної фінансової допомоги (її частини) за наслідками податкового періоду, в якому відбулося таке повернення. При цьому валові доходи такого платника податку не збільшуються на суму умовно нарахованих процентів, а податкові зобов'язання



особи, що надала поворотну фінансову допомогу, не змінюються як при її видачі, так і при її зворотному отриманні;

- сум невикористаної частини коштів, що повертаються із страхових резервів;

- сум заборгованості, що підлягає включенню до валових доходів згідно;

- сум коштів страхового резерву, використаних не за призначенням;

- вартості матеріальних цінностей, переданих платнику податку згідно з договорами схову (у відповідальне зберігання) та використаних ним у власному виробничому чи господарському обороті [42];

- сум штрафів та/або неустойки чи пені, фактично одержаних за рішенням сторін договору або за рішенням відповідних державних органів, суду;

- сум державного мита, попередньо сплаченого позивачем, що повертається на його користь за рішенням суду;

- сум акцизного збору, сплачених (нарахованих) покупцями підакцизних товарів (за їх рахунок) на користь платника такого акцизного збору, уповноваженого законом вносити його до бюджету, та рентних платежів, а також сум збору у вигляді цільової надбавки до діючого тарифу на електричну а теплову енергію;

- доходів від продажу електричної енергії (включаючи реактивну);

- сум дотацій і субсидій з фондів загальнообов'язкового державного соціального страхування або бюджетів, отриманих платником податку.

Економічна суть доходу АТП полягає в тому, що він є грошовим еквівалентом проведеної і реалізованої продукції, первинну форму реалізації власності і економічною відповідальності підприємства перед «економічним середовищем». Доход АТП відображає економічну



результативність його діяльності і виражає відносини господарського ризику, матеріальною і економічною відповідальності за раціональне використання матеріальних, трудових і фінансових ресурсів. Через дохід АТП здатне прискорити рух оборотного капіталу, своєчасно відновлювати фонд оплати праці амортизаційні відрахування, зберігати робочі місця, своєчасно оплачувати рахунки постачальників матеріальних ресурсів.

Виручка від реалізації транспортної продукції АТП $D_{\text{заг}}$ включає:

$$D_{\text{заг}} = D_{\text{пер}} + D_{\text{ео}} + D_{\text{н-р}} + D_{\text{ін}}, \quad (9.1)$$

де $D_{\text{пер}}$, $D_{\text{ео}}$, $D_{\text{н-р}}$, $D_{\text{ін}}$ – відповідно доходи від перевезень, експедиційних операцій, навантажувально-розвантажувальних робіт і інших видів робіт і послуг (упаковка, зберігання вантажів, інформаційні послуги та ін.).

Виручка від реалізації транспортної продукції визначається виробничим тарифом по кожному виду діяльності на відповідні об'єми транспортної продукції

9.2. Прибуток: поняття, види та порядок визначення

Узагальнюючим показником діяльності автотранспортного підприємства є його прибуток.

Прибуток АТП – це та частина виручки, що залишається після відшкодування всіх витрат на виробничу й комерційну діяльність підприємства, це один з основних економічних показників ефективності роботи АТП. Він визначає кінцевий фінансовий результат роботи підприємства за певний період часу (квартал, рік, півроку) [3, 8]

Залежно від формування та розподілу розрізняють декілька видів прибутку:

- валовий;
- від операційної діяльності;
- від звичайної діяльності до оподаткування;
- від звичайної діяльності;



Згідно з П(С)БО 3 «Звіт про фінансові результати» *прибуток* – це сума, на яку доходи перевищують пов’язані з ними витрати, а *збиток* – це перевищення суми витрат над сумою доходу, для отримання якого були здійснені ці витрати.

Однією з найважливіших функцій прибутку є стимулююча, так як вона одночасно є фінансовим результатом і основним елементом фінансових ресурсів підприємства. Прибуток є головним джерелом розширення виробництва, науково-технічного і соціального розвитку підприємства, а також матеріального стимулювання його працівників. За рахунок прибутку здійснюються виплати дивідендів забезпечується стимулюючий рівень доплат, надбавок і премій здійснюється матеріальна допомога і різного роду компенсаційні виплати.

Прибуток також є одним з джерел формування бюджетів різних рівнів. Вона поступає до бюджетів у вигляді податків і використовується для фінансування суспільних потреб, господарських, інвестиційних, виробничих, науково-технічних і соціальних програм.

У практичній діяльності АТП визначають валовий прибуток (збиток), прибуток (збиток) як фінансовий результат операційної діяльності і прибуток (збиток) як фінансовий результат звичайної діяльності підприємства до оподаткування, а також чистий прибуток (збиток).

Валовий прибуток (збиток) визначається, розраховується як різниця між чистим доходом від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) і собівартості реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг) (рис.9.1) [8].

Валовий прибуток (збиток) визначається за формулою:

$$P_{\text{вал}} = D_{\text{заг}} - \text{ПДВ} - V_{\text{заг}}, \quad (9.2)$$

де $D_{\text{заг}}$ – виручка від реалізації продукції, грн.; ПДВ – податок на додану вартість, грн.; $V_{\text{заг}}$ – собівартість реалізованої продукції, грн.

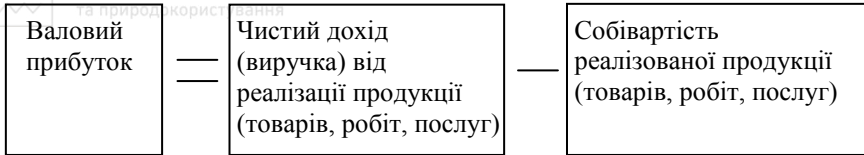


Рис. 9.1. Розрахунок валового прибутку

Чистий дохід (виручка) від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) визначається шляхом вирахування із доходу (виручки) від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) відповідних податків, зборів, знижок тощо.

Прибуток (збиток) від операційної діяльності визначається як алгебраїчна сума валового прибутку (збитку), іншого операційного доходу, адміністративних витрат, витрат на збут та інших операційних витрат.

Прибуток (збиток) від операційної діяльності визначається за формулою:

$$\Pi_{\text{од}} = \Pi_{\text{вал}} + D_{\text{ін.оп}} - V_{\text{адм}} - V_{\text{зб}} - C_{\text{ін.оп}}, \quad (9.3)$$

де $D_{\text{ін.оп}}$ – доходи від іншої операційної діяльності, грн.; $V_{\text{адм}}$ – адміністративні витрати, грн.; $V_{\text{зб}}$ – витрати на збут, грн.; $V_{\text{ін.оп}}$ – інші операційні витрати, грн.

Прибуток (збиток) від звичайної діяльності до оподаткування визначається як алгебраїчна сума прибутку (збитку) від операційної діяльності, фінансових та інших доходів (прибутків), фінансових та інших витрат (збитків).

Прибуток (збиток) звичайної діяльності до оподаткування визначається за формулою:

$$\Pi_{\text{п}} = (\Pi_{\text{оп}} + D_{\text{к}} + D_{\text{ф}} + D_{\text{ін}}) - (V_{\text{к}} + V_{\text{ф}} + V_{\text{ін}}), \quad (9.4)$$

де $D_{\text{к}}$, $D_{\text{ф}}$, $D_{\text{ін}}$ – відповідно доходи від участі в капіталі, інші фінансові доходи, інші доходи, грн.; $V_{\text{к}}$, $V_{\text{ф}}$, $V_{\text{ін}}$ – відповідно витрати від участі в капіталі, інші фінансові доходи, інші доходи, грн.

Чистий прибуток (збиток) розраховується як алгебраїчна сума прибутку (збитку) від звичайної діяльності



та надзвичайного прибутку, надзвичайного збитку та податків із надзвичайного прибутку.

Чистий прибуток (збиток) визначається за формулою:

$$Пч = П_{п} - ПП, \quad (9.5)$$

де ПП – податок на прибуток, грн. (с 01.01.04 встановлено в розмірі 25 %).

Балансовий прибуток – це категорія бухгалтерського обліку, що відображена в першій формі фінансової звітності, та має назву «баланс підприємства».

Окрім вище перерахованих загальних величин прибутку визначають прибутки по окремих видах діяльності. АТП (прибуток від вантажних і пасажирських перевезень, прибуток внаслідок здійснення транспортно-експлуатаційних послуг і прибуток від міжнародних перевезень).

Кожен з вищеназваних видів прибутку має свою специфіку, зміст і порядок визначення.

Прибуток – це економічна величина на розмір якої впливає значна кількість факторів. Умовно їх ділять на дві групи:

- внутрішні фактори;
- зовнішні фактори.

До внутрішніх факторів відносять:

- організація трудового процесу;
- продуктивність праці;
- використання новітніх технологій;
- інші фактори.

До зовнішніх факторів належать:

- кон'юнктура ринку транспортних послуг;
- податкова політика, держава;
- кредитивна політика банку;
- ціна запчастин автомобілів;
- інші фактори.

Прибуток АТП може визначатися двома методами:

1. прямим;
2. аналітичним.

Сутність прямого методу полягає в тому, що виручка від



реалізованої транспортної продукції і витрати за усіма видами діяльності підприємства визначають безпосереднім розрахунком. При цьому враховують:

1. обсяг перевезеного вантажу;
2. тариф відповідного класу вантажу;
3. вага вантажу;
4. відстань перевезення.

На відміну від вантажних перевезень дохід при перевезенні пасажирів визначається окремо по міських та міжміських маршрутах з урахуванням типу автобуса та контингенту пасажирів (дорослих, дітей).

За легковими, таксомоторними перевезеннями виручка від реалізацій транспортних послуг визначається на основі даних про кількість платних кілометрів пробігу, кількість посадочних місць, тривалість простою одного середньоспискового таксі у клієнта, а також встановлення тарифів по кожному виду послуг.

Таким чином прямий метод визначення прибутку використовується для визначення доходу по кожному виду діяльності АТП.

З метою визначення загального доходу АТП використовується аналітичний (непрямий) метод. Використання цього методу передбачає визначення середньої доходної ставки по кожному виду перевезень і показників обсягів перевезень.

У фінансовій політиці підприємства важливе місце займає розподіл і використання одержуваного прибутку, як основного джерела фінансування інвестиційних потреб підприємства з урахуванням економічних інтересів власників або інвесторів.

На рис.9.2. представлена схема формування чистого прибутку від звичайної діяльності [8, ст.486].

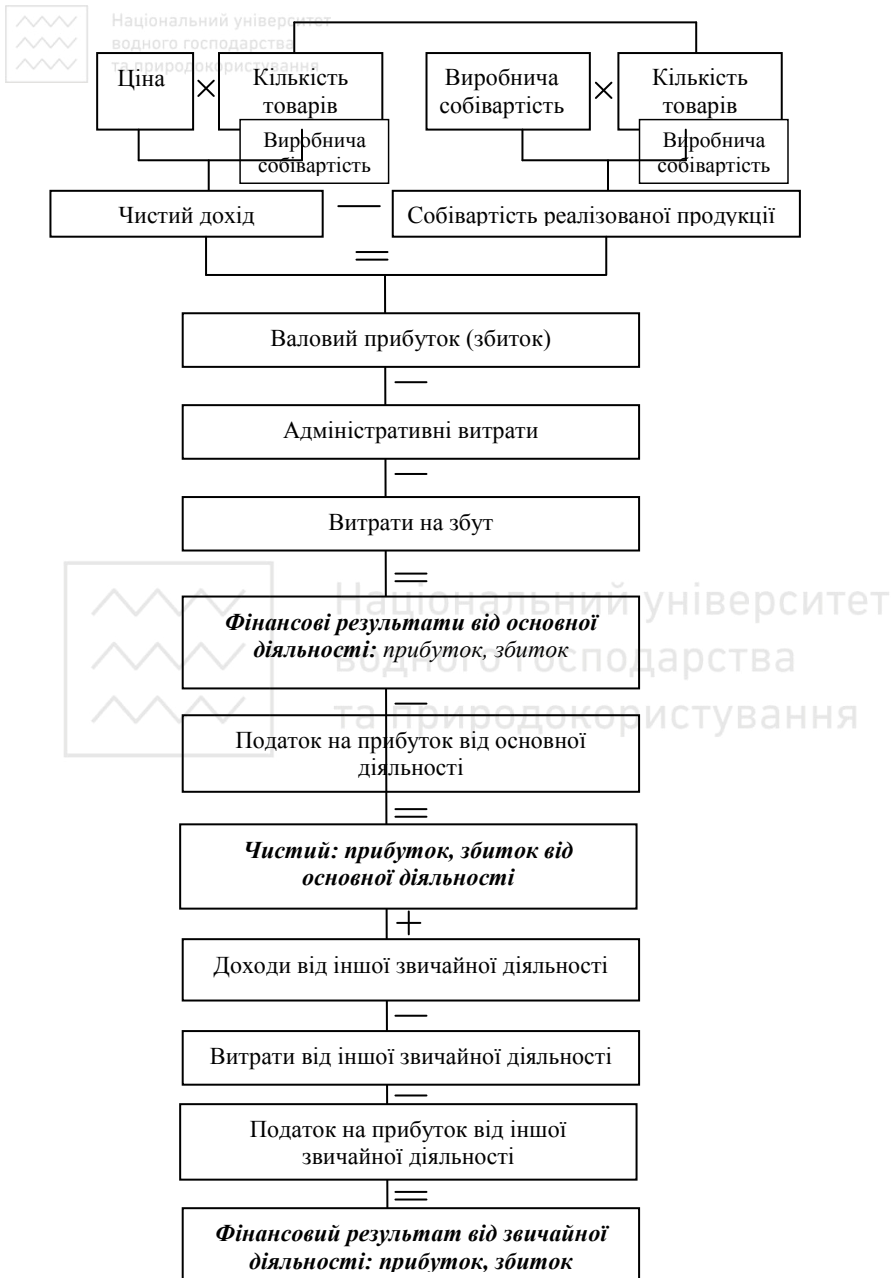


Рис. 9.2. Формування чистого прибутку від звичайної діяльності



9.3. Рентабельність господарської діяльності автотранспортного підприємства

Прибуток є одним з основних показників економічної роботи підприємства, однак він сам по собі являє тільки абсолютне вираження роботи підприємства. Однак така оцінка не буде повною, якщо не порівнювати прибуток із затратами. Таке порівняння здійснюється не в грошовій величині, а у відсотках. Показник що здійснює таке порівняння між прибутком та затратами у відсотках називається показник рентабельності.

Прибуток та рентабельність – це найважливіші показники, які характеризують кінцеві фінансові результати діяльності підприємств. Статистичне вивчення прибутку передбачає співставлення фактичної суми із плановою, виявлення джерел її утворення, характеристику структури [3].

Показником загальної суми прибутку, отриманого підприємством є **балансовий (загальний) прибуток** – прибуток від перевезень і ін. операцій за мінусом збитків (штрафів, пені). Основну частину *балансового* прибутку складає прибуток від перевезень, який визначають як різницю між сумою прибутку від перевезень і сумою затрат на виконанні перевезення, будівництво автомобільних доріг та ін. *Розрахунковий* прибуток визначають шляхом вираховування із балансового прибутку плати за виробничі фонди і трудові ресурси, рентних платежів, відсотків за банківський кредит.

Зміна прибутку здійснюється за рахунок таких трьох факторів:

Фактор 1. Зміна прибутку відбувається за рахунок зміни обсягу транспортної роботи (вантажообороту) [3]:

$$\Delta_{II}^P = \frac{(P_2 - P_1)(d_1 - s_1)}{10}, \quad (9.6)$$

де P_1, P_2 – плановий та звітний обсяг виконаної транспортної роботи; d_1, d_2 – планова та фактична середня доходна ставка 10 ткм, грн.; s_1, s_2 – планова та фактична собівартість 10 ткм,



Фактор II. Зміна прибутку відбулася за рахунок зміни собівартості транспортної роботи.

$$\Delta_{II}^z = \frac{(s_2 - s_1)P_2}{10}. \quad (9.7)$$

Фактор III. Зміна прибутку відбулася за рахунок зміни середньої доходної ставки (співвідношення суми доходу до обсягу транспортної роботи).

$$\overline{\Delta}_{II}^{d_c} = \frac{(\overline{d}_2 - \overline{d}_1)P_2}{10}. \quad (9.8)$$

Окрім абсолютної суми прибутку розраховують відносний показник – рентабельність – співставлення фінансових накопичень до затрат (вартості виробничих фондів). Загальна рентабельність підприємства визначається як співвідношення суми балансового прибутку ($\overline{\Pi}_b$) до середньої вартості основних виробничих фондів ($\overline{\Phi}_O$) і оборотних засобів (\overline{O}_{3H}), що нормуються. Рентабельність R розраховують за формулою:

$$R = \frac{\overline{\Pi}_b}{\overline{\Phi}_O + \overline{O}_{3H}}, \quad (9.9)$$

Величину рентабельності визначають як коефіцієнт або у відсотках [3].

Отже, для оцінки результатів виробничий-фінансової діяльності підприємства широко використовуються показники рентабельності. У практичній діяльності АТП найширше використовується показник рентабельності виробництва R_v , який дозволяє порівняти прибуток з витратами і служить основою ціноутворення. Визначається цей показник по формулі

$$R_v = \frac{\Pi_{вал}}{B_{заг}} \cdot 100 \quad (9.10)$$

де $B_{заг}$ – собівартість реалізованої продукції без врахування адміністративних витрат на збут та інших операційних витрат, грн.



Рентабельність перевезень визначається шляхом ділення прибутку підприємства, що отриманий в наслідок перевезень на суму витрат, пов'язаних з цими перевезеннями.

Рентабельність – це співставлення фінансових накопичень до затрат (вартості виробничих фондів). Загальна рентабельність підприємства визначається як співвідношення суми балансового прибутку ($\overline{П_б}$) до середньої вартості основних виробничих фондів ($\overline{\Phi_0}$) і оборотних засобів ($\overline{O_{ЗН}}$), що нормуються. Рентабельність R розраховують за формулою:

$$R = \frac{\overline{П_б}}{\overline{\Phi_0} + \overline{O_{ЗН}}}. \quad (9.11)$$

Величину рентабельності визначають як коефіцієнт або у відсотках.

Рентабельність виробничих фондів (активів) можна визначати відношенням чистого прибутку до середньорічної вартості виробничих фондів. Для оцінки ефективності всього використовуваного підприємством капіталу визначається рентабельність використовуваного капіталу (активів) $R_{\text{вик. акт}}$, яка розраховується як відношення чистого прибутку $\overline{П_ч}$ до середньорічної суми всіх використовуваних активів $\overline{A_{\text{вик}}}$ (власні засоби і довгострокові зобов'язання):

$$R_{\text{вик. акт}} = (\overline{П_ч} / \overline{A_{\text{вик}}}) \cdot 100. \quad (9.12)$$

За показником рентабельності перевезень можна оцінити ефективність витрат підприємства та виробництво транспортної продукції.

Окрім вище названих показників рентабельності визначають також рентабельність власного капіталу підприємства, що відображає ефективність використання активів, створених за рахунок власних коштів.

$$P_{\text{вк}} = \frac{\overline{П_ч}}{K_{\text{в}}} \cdot 100\%, \quad (9.13)$$

де $K_{\text{в}}$ – власний капітал підприємства, грн.

Якщо підприємство є акціонерним, то в цьому випадку визначають *рентабельність акціонерного капіталу*.



$$P_a = \frac{П_q}{K_{ст}} \cdot 100\%, \quad (9.14)$$

де $K_{ст}$ – статутний капітал (номінальна вартість проданих акцій), грн.

Рентабельність продукції можна обчислити також, як відношення прибутку до обсягу транспортної продукції. Саме в такому вигляді цей показник застосовується в зарубіжній практиці.

Якщо підприємство здійснює декілька видів діяльності, то поряд з рентабельності всієї продукції обчислюють також рентабельність окремих її різновидів. Для оцінки ефективної роботи підприємства за допомогою показників прибутковості та рентабельності необхідна відновлена інформаційна база. Такою можуть бути: звіт про фінансові результати діяльності підприємства, а також баланс, що є підсумковим синтетичним документом про склад засобів діяльності підприємства та джерела їх формування в грошовій формі на певну дату.

Таким чином прибуткове підприємство визначається двома напрямками:

- за допомогою показників прибутковості;
- рентабельності.

Прибуток виражає абсолютний ефективності без врахування використання ресурсів.

Тому для аналізу ефективної роботи підприємства додають показник рентабельності.

Рентабельність – відносний показник ефективності роботи підприємства, в зальній формі обчислюється, як відношення прибутку до витрат. Рентабельність має декілька модифікованих форм, залежно від того, який саме прибуток та ресурси використані в розрахунках. Передусім виокремлюють рентабельність інвестованих ресурсів (капіталу) і рентабельність продукції.

Рентабельність інвестованих ресурсів обчислюється і кількох модифікаціях [7, 8]:



- рентабельність активів;
- рентабельність власного капіталу;
- оборотного капіталу;
- акціонерного капіталу;
- та інші.

9.4. Шляхи підвищення рентабельності

Підвищення рівня рентабельності автотранспортного підприємства може бути досягнуто в результаті збільшення прибутковості і ефективнішого використання основних виробничих фондів і оборотних коштів. На розмір прибутку АТП впливає собівартість продукції, в зниженні якої зацікавлене будь-яке автотранспортне підприємство.

Підвищення ефективності використання фондів АТП (отримання найбільшого прибутку на 1 грн. основних виробничих фондів і оборотних засобів) досягається в результаті підвищення продуктивності рухомого складу. Автотранспортне підприємство повинне використовувати рухомий склад і інші основні фонди, які в конкретних умовах експлуатації можуть забезпечити найбільш високу продуктивність і меншу собівартість продукції.

Разом з цим підприємство повинно своєчасно реалізовувати непотрібне устаткування і приймати заходи до скорочення оборотних засобів.

Література: [2; 3; 5; 6; 7; 8; 14; 16; 37; 39; 42; 43; 44; 45]

Контрольні запитання для самоперевірки:

1. Як здійснюється статистичне дослідження прибутку та рентабельності автотранспортних та авторемонтних підприємств?



2. Назвіть основні економічні показники, які характеризують фінансові результати господарської діяльності АТП?
3. Що розуміють під поняттям «прибуток»?
4. Види прибутку?
5. Який порядок визначення прибутку?
6. Розкрийте суть поняття «рентабельність» господарської діяльності автотранспортного підприємства?
7. Назвіть шляхи підвищення рентабельності АТП?
8. За якою формулою визначається прибуток?
9. За якою формулою визначається дохід?
10. За якою формулою визначається рентабельність?
11. Які бувають різновиди рентабельності?





Розділ 10. Маркетингова діяльність підприємств автомобільного транспорту

10.1. Поняття, мета, концепція, функції, принципи маркетингу

Неперервний збір інформації про стан ринку і її аналіз є необхідною умовою для прийняття рішень у галузі комерційної діяльності підприємства. Розрізняють такі поняття та концепції маркетингу: концепція удосконалення виробництва, концепція якості товарів, концепція збуту, сучасна концепція соціально-орієнтованого маркетингу.

Усі джерела інформації, які використовуються у комерційній діяльності АТП поділяють на три групи:

- 1) система внутрішнього обліку і звітності підприємства;
- 2) зовнішня поточна інформація;
- 3) дані спеціальних маркетингових досліджень, що проводяться комерційною службою.

Основними принципами і метою маркетингу є орієнтація виробництва на ринок, конкурентоздатність, висока рентабельність.

Маркетинг як концепція управління виробничо-збутовою діяльністю має низку функцій:

1. Комплексне дослідження ринку.
2. Аналіз і оцінка виробничо-збутових можливостей підприємства.
3. Складання маркетингової стратегії і програми.
4. Втілення товарної політики.
5. Проведення цінової політики.
6. Формування попиту і стимулювання збуту.
7. Контроль над маркетинговою діяльністю і оцінка її ефективності.

Комплексне дослідження ринку здійснюється за такими напрямками: дослідження вимог споживача до товару (послуги), огляд економічної кон'юнктури, дослідження



ринку, аналіз ринкової сегментації, дослідження форм і методів здійснення угод купівлі-продажу даного товару, послуги на конкретному ринку, дослідження споживачів, дослідження конкурентів.

Фактори маркетингу на автомобільному транспорті наведені на рис. 10.1.

Аналіз і оцінка виробничо-збутових можливостей підприємства виконуються з метою визначення його конкурентних можливостей, виявлення його сильних і слабких сторін, пошуку шляхів удосконалення його діяльності.

Програма маркетингової діяльності – це розроблений на основі комплексних маркетингових досліджень стратегічний план-рекомендація виробничо-збутової і науково-технічної діяльності фірми на визначений період часу, що відображає оптимальний варіант її розвитку відповідно до цілей та стратегії. До товарної політики належить вивчення і реалізація заходів щодо підвищення конкурентоздатності послуг, що надаються автотранспортним підприємством.

Діяльність — щодо збору інформації про ринок автотранспортних послуг, а також їх поновлення повинна проводитися постійно, оскільки ситуація тут вкрай мінлива, і дані, якими володіє підприємств, швидко застарівають.

Надійність будь-якого джерела інформації і точність отримуваних із нього відомостей обмежені. Не є винятком і статистичні дані, фінансової звітності підприємств. У одних випадках причиною є неможливість отримання достовірної первинної інформації, у других – недостатня кваліфікація або відповідальність співробітників, які фіксують, обробляють або передають дані. Насамкінець, якщо мова йде про комерційні інтереси підприємств, можливі і ситуації навмисного викривлення інформації.

Тому при отриманні будь-яких відомостей варто намагатися оцінити їх точність і достовірність з урахуванням особливостей джерела.



Жодне джерело інформації не дасть повної картини досліджуваного питання, якщо використовувати його дані у відриві від іншої інформації. Тому обов'язковою умовою інформаційного забезпечення комерційної роботи є співставлення відомостей, отримуваних від різних джерел. Зокрема система внутрішнього обліку і звітності існує у тій або іншій формі на кожному підприємстві, проте її структура і перелік показників не завжди відповідають задачам, що вирішуються комерційною службою підприємства.

Національні автотранспортні підприємства традиційно ведуть облік виконаної транспортної роботи і витрат за типами і марками рухомого складу, а також за структурними виробничими одиницями самого підприємства (колони, бригади і т.д.). Разом з тим, також важливо і ведення такого обліку за групами споживачів послуг, за видами діяльності, а у низці випадків – і за окремими крупними клієнтами.

Якщо основна інформація, необхідна для комерційної служби, фіксується і зберігається лише на паперових носіях (подорожніх листах, товарно-транспортних накладних і т.д.), то обробка їх надзвичайно працездатна, а збереженість при тривалому зберіганні низька.

Тому доцільним є при створенні системи внутрішнього обліку і звітності підприємства або її удосконаленні:

- 1) формувати склад показників цієї системи і їх структур з урахуванням задач, що вирішуються комерційною службою конкретного підприємства;
- 2) вести внутрішній облік і звітність на комп'ютерній основі;
- 3) за можливістю, зберігати будь-яку інформацію, наявну у розпорядженні підприємства [5].

Отже, маркетинг – це складне явище, яке охоплює величезний спектр різних видів людської діяльності: від промисловості до політичної боротьби і від спорту до соціальних рухів. У силу цього зміст маркетингу дуже важко укласти в одну фразу. Не випадково в популярному



Рис. 10.1. Фактори маркетингу на автотранспортному підприємстві



підручнику для американських бізнесменів сказано: «Маркетинг визначити нелегко. Ще нікому не вдалося сформулювати чітку і всеосяжне визначення цього поняття, яке знайшло б універсальне застосування». В даний час багато дослідників дотримуються визначення, даного у 1985 році Американською асоціацією маркетингу. Маркетинг являє собою процес планування і втілення задуму, ціноутворення, просування і реалізацію ідей, товарів та послуг, за допомогою обміну, який задовольняє цілі окремих осіб, організацій і суспільства в цілому [10].

Сучасна концепція маркетингу будується на двох основних положеннях: по-перше, на задоволенні потреб або потреб людей і, по-друге, на здійсненні обміну. Виходячи з цього один з провідних світових маркетингологів Філіп Котлер визначає маркетинг наступним чином: «під маркетингом ми можемо розуміти будь-який вид людської діяльності, спрямований на задоволення потреб і потреб людини за допомогою обміну» [17, 18].

Концепція маркетингу стверджує, що запорукою досягнення цілей організації є визначення потреб цільових ринків і забезпечення бажаної задоволеності ефективнішими і продуктивнішими, ніж у конкурента способами. Суть методу: «пошукайте потребу і задовольніть її», «виробляйте те, що можете продавати, а не те, що можете виробляти».

Комерційні зусилля по збуту – це зосередженість на потребах продавця, а маркетинг – це зосередженість на потребах покупця. Існує шість основних ідей, що лежать в основі концепції маркетингу для авотранспортного підприємства: нужда, потреба, послуга, запит, обмін, угода.

Першою вихідною ідеєю, що лежить в основі концепції маркетингу, є ідея людських потреб. Нужда – це почуття нестачі чого-небудь, що відчуває людина. Якщо потреба не задоволена, людина вибирає один із двох можливих шляхів – або займеться пошуками об'єкта, здатного задовольнити нестаток, або спробує заглушити її [11, 17, 18, 19].



Друга основна ідея концепції маркетингу для транспортного підприємства – ідея людських потреб. Потреба – це специфічна форма необхідності, що залежить від культурного рівня та особистісних характеристик людини. Слід підкреслити, що є потреби мінливі, потреби більш постійні. Наприклад, власник магазину відчуває потребу в доставці товару і звертається до транспортного підприємства, яке може задовольнити нестаток. Якщо з'явиться інший спосіб доставки товарів до магазину або будь-яка фірма, яка займається транспортними перевезеннями, запропонує свої послуги на більш вигідних умовах, то потреба власника магазину відносно першої фірми різко знизиться, але сама потреба залишиться без змін.

Третя вихідна ідея маркетингу – це товар. Під товаром мається на увазі все, що може задовольнити потребу. Поняття товару не обмежується фізичними об'єктами. Крім виробів, товарами можуть бути послуги, місця, організації, види діяльності, робоча сила, ідеї – все, що представляє ціннісне значення. У даному випадку для транспортного підприємства – це послуга, перевезення товарів, якщо фірма займається вантажними доставками або пасажирськими перевезеннями.

Четверта основна ідея концепції маркетингу для транспортного підприємства – попит. Потреби людей безмежні, в той час, як можливості для їх задоволення обмежені. Людина вибирає в першу чергу ті товари, які в рамках її фінансових можливостей доставляють найбільше задоволення. Такі потреби і складають поняття попиту. Попит – це потреба, підкріплена купівельною здатністю людини, отже, транспортне підприємство в своїх запитах буде виходити зі свого фінансового становища. Задовольняти те, що потрібно в першу чергу.

П'ята базисна ідея маркетингу – обмін – акт отримання бажаного об'єкта від будь-кого з пропозицією будь-чого взамін. Обмін дозволяє зосередитися на створенні речей, виготовлення яких добре освоєно і змінювати їх на потрібні



предмети, зроблені іншими. У результаті товариство виробляє істотно більше, швидше і якісніше ніж в будь-якому іншому випадку.

Шоста основна ідея концепції маркетингу – угода. – комерційний обмін цінностями між двома сторонами. Зазвичай ми маємо справу з грошовими угодами, але можливо і бартерні угоди, де предметом обміну є товари або послуги. Угода передбачає наявність кількох умов: щонайменше двох ціннісно значущих об'єктів, узгоджених умов для її здійснення, узгодженого часу вчинення та узгодженого місця проведення.

Концепція угоди безпосередньо пов'язана з поняттям ринку. Ринок є сферою існуючих і потенційних угод. У економічному сенсі він характеризується взаємодією попиту та пропозиції.

Якщо на ринку продавця (де панує перевищення попиту над пропозицією) транспортні підприємства не мають проблем збуту, то на ринку покупця (де спостерігається перевищення пропозиції над попитом) процес обміну вимагає від них величезної роботи. Так, якщо транспортне підприємство хоче ефективно працювати на такому ринку, воно повинне шукати покупців, проектувати відповідні послуги, просувати їх на ринок, домовлятися про ціни і т.д. Ця робота і є змістом управління маркетингом.

Комплекс маркетингу – це одне з основних понять сучасної системи маркетингу, набір змінних факторів маркетингу, сукупність яких фірми використовують в прагненні викликати бажану відповідну реакцію з боку цільового ринку.

10.2. Збір інформації і комплексне дослідження ринку послуг

В комплекс маркетингу входить все, що фірма може зробити, для здійснення впливу на попит свого товару. Численні можливості можна об'єднати в чотири основні



групи: товар, ціна, місце і методи розповсюдження, методи стимулювання просування товару. Саме цими маркетинговими змінами користуються транспортні підприємства.

Товар – це набір виробів та послуг, що фірма пропонує цільовому ринку. Ціна – грошова сума, яку споживачі повинні сплатити для отримання послуги. Призначена транспортним підприємством ціна повинна відповідати цінності пропозиції, інакше потенційні споживачі будуть звертатися за послугами до конкурентів.

Методи поширення – всіляка діяльність, завдяки якій послуга стає доступною для цільових споживачів. Послуги транспортного підприємства – це методи поширення для фірм, які потребують транспортування їх товарів.

Методи стимулювання – всіляка діяльність транспортного підприємства щодо розповсюдження відомостей про переваги своїх послуг та переконання цільових споживачів користуватися саме його послугами. Так, транспортні підприємства оплачують рекламу, організують різного роду спеціальні підприємства, а також організують пропаганду.

Система зовнішньої поточної інформації охоплює:

1. Бесіди з клієнтами, постачальниками, посередниками, колегами і т.д. до інформації, отриманої у ході таких бесід, навіть якщо це не офіційні переговори або завчасно сплановані ділові зустрічі, варто відноситися серйозно, фіксуючи і аналізуючи отримані дані. Чисельна кількість підприємств проводять підготовчі заохочення своїх працівників до збору інформації у процесі таких бесід.

У автотранспортному або транспортно-експедиційному підприємстві більшість працівників у силу своїх професійних обов'язків так чи інакше спілкуються із зовнішнім середовищем. Тому робітники комерційної служби повинні періодично цікавитися даними, які отримують водії, співробітники служби експлуатації, робітники терміналів і т.д.

2. Дані спеціальних публікацій і періодичних видань, у



яких висвітлюють стан і тенденції ринку, де працює підприємство.

3. Відомості про стан суміжних і пов'язаних ринків.

При аналізі стану і тенденцій зміни попиту на ринку автотранспортних послуг варто враховувати взаємозв'язок його з іншими транспортними («суміжними») ринками і ринками промислових товарів, що перевозяться автотранспортом («пов'язаними» ринками).

Так, наприклад, більш раннє ніж зазвичай відкриття навігації на річці може викликати певне зниження попиту на ринку автотранспортних послуг, оскільки частина власників вантажів намагатиметься використовувати можливість для дешевшої доставки вантажів. І навпаки, ускладнення ситуації на залізничному і річковому транспорті може спричинити підвищення попиту на автотранспортні послуги.

Не менш важливе спостереження і прогнозування ринку промислової продукції у тих галузях, які обслуговуються автомобільним транспортом.

У економічно розвинутих країнах стан товарних ринків – предмет невпинної уваги з боку перевізників. Транспортні компанії намагаються своєчасно виявити як несприятливі, так й позитивні тенденції зростання попиту на окремі послуги на ринках [5].

З метою підвищення ефективності роботи щодо збору і аналізу поточної інформації доцільна підготовка для керівництва підприємства короткого періодичного огляду, у якому містилися б дані про стан ринку, і комерційному стані самого підприємства.

Спеціальні маркетингові дослідження проводяться у випадках, коли підприємство потребує детального дослідження конкретного питання і його аналізі. При проведенні спеціальних маркетингових досліджень зазвичай виконуються такі задачі:

- 1) вивчення ефективності реклами підприємства;
- 2) дослідження мотивації споживачів послуг



підприємства;

3) дослідження можливої реакції споживачів на зміну цін на пропозицію нових послуг або умов обслуговування і т.д.;

4) прогнозування і дослідження попиту на певному секторі ринку.

При встановленні цін на автотранспортні послуги на практиці повинні враховуватися насамперед три основні орієнтира:

- 1) собівартість і надання послуги.
- 2) середні ціни ринку.
- 3) гранична платоспроможність споживача.

Варто відмітити, платоспроможність конкретного споживача у єдності з реальними характеристиками послуг, які надаються у всіх випадках визначає верхню межу ціни. Ціни, які склалися на ринку, характерні для більшості конкурентів, зумовлюють орієнтоване середнє значення ціни.

Трьома вищевказаними характеристиками визначається той практичний діапазон, у якому встановлюється конкретна ціна послуги. Зміст усіх дій по її визначенню полягає у тому, щоб максимально звужити названий діапазон для прийняття кінцевого рішення, враховуючи при цьому загальні задачі підприємства, фактори поточної кон'юнктури ринку, обмеження, що накладаються органами державного управління і т.д.

Аналіз практики роботи автотранспортних підприємств дозволяє вказувати такі основні підходи до практичного встановлення цін на послуги, пов'язані із перевезенням вантажів.

Фактори, що визначають сегменти ринку. Послуги автосервісу відрізняються за видами робіт, формами їх представлення і сприйняття цих послуг споживачами. Послуги можна поділити за ознаками, що їх поєднують. Наприклад, технічне обслуговування автомобілів не залежить від того, для яких автомобілів і де воно виконується, хто є споживачем цих послуг. Другий підхід, протилежний



названому, полягає у тому, що послуги розглядаються за ознаками відмінності. Зрозуміло, що технічне обслуговування «Запорожця» і «Мерседеса» – не одне і теж. Або технічне обслуговування автомобіля, що належить пенсіонеру – людині, яка навряд чи кудись поспішає і йому нелегко платити за послуги, – це не технічне обслуговування автомобіля «Мерседес-Бенц», власником якого є бізнесмен або дипломат: такі люди дуже цінують свій час і заплатять за терміновість ремонту. Чим більше ознак, які керівництво СТОА враховує при наданні послуг, тим більшою мірою автотранспортне підприємство наближається до обліку потреб конкретної групи споживачів.

Врахування відмінностей у потребах, характеристиках або поведінці, за якими можна розділити споживачів на окремі групи, називається сегментацією ринку [5].

Сегмент ринку, на думку Ф.Котлера, складається із споживачів, які однаково реагують на один і той самий набір стимулюючих факторів маркетинга, тобто товар, ціну, методи поширення товару і стимулювання збуту [17, 18].

Сегмент ринку – це особливим способом виділена частина ринку; група споживачів, товарів або підприємств, які мають визначені подібні властивості, ознаки. Можна уособити сегменти ринку за ознаками однорідності споживачів, послуг або підприємств (конкурентів).

10.3. Дослідження поведінки споживачів автотранспортних послуг

Споживачі умовно групуються за географічною і демографічною ознаками, рівню доходів, особливостями поведінки. Проте кожна особистість має лише їй властиві характеристики (потреби, доходи, смак), звички, стимулюючі мотиви відносно отримання послуг. Насамкінець, можна стверджувати, що кожний покупець – це окремий сегмент ринку. Маючи бажання задовольнити потреби більшої



кількості покупців, фірми-виробники пропонують надзвичайно широкий набір комплектації автомобіля, із якого кожний споживач може обрати собі те, що йому потрібно. Зрозуміло, що задовольнити усі потреби усіх покупців виробнику складно, тому при сегментації ринку покупців групують за певними об'єднуючими ознаками. Чим більше ознак при цьому враховується, тим більш однорідними будуть сегменти ринку. Далі розглядаються особливості кожного із видів сегментації ринку [5].

Сегментація ринку за ознаками споживачів. Цей вид сегментації зумовлюють різні фактори, зокрема географічний. При цьому враховуються: специфіка попиту на автомобілі, а відтак, і на авто послуги, за регіонами; рівень насиченості автомобілями на душу населення в тому або іншому регіоні; кліматичні умови. За специфікою попиту на автомобілі і послуги територію нашої країни можна умовно поділити на області, промислові і аграрні регіони. Наприклад, у регіоні, де на 1 тис. жителів припадає 50-60 автомобілів, недоцільно споруджувати спеціалізовані станції техобслуговування, а в регіоні не 100-150 жителів, навпаки, у цьому є зміст. На морському узбережжі виникає потреба у забезпеченні протикорозійного захисту, у сухому кліматі – в більш частій зміні масла, чищенні автосалону. За рівнем насиченості автомобілями (на душу населення) територію України умовно можна поділити, наприклад, на аграрні (сільські) області – з малою насиченістю автомобілями; індустриальні області – з достатнім насиченням автомобілями; столицю Київ і прилеглу територію – з надлишковою насиченістю автомобілями.

В Україні налічується велика кількість великих, середніх, малих міст, районних центрів. Відносно кліматичних умов, які певною мірою впливають на формування сегменту ринку авто послуг.

Споживачів умовно можна поділити на за рівнями доходів, що враховується станціями технічного обслуговування автомобілів при наданні послуг. Зокрема, ціни на послуги у



більш «доходних» регіонах уп'ятеро вищі, ніж у малих містах.

Доходи СТОА можна диференціювати таким чином [5]:

- 1) безумовно високі – споживач готовий оплатити будь-які роботи і послуги, а також турботу про автомобіль у будь-якій формі;
- 2) достатньо високі – споживач може оплатити будь-які роботи і послуги;
- 3) високі – при необхідності споживач у стані заплатити за будь-які роботи і послуги;
- 4) недостатньо високі – споживач обмежений у виборі форм і методів надання послуг, але здатний оплатити роботи, послуги і запасні частини;
- 5) середньовисокі – споживач може оплатити усі роботи і послуги, але має обмежені можливості щодо придбання дорогих вузлів і агрегатів;
- 6) середні – споживач обмежений у виборі обсягу послуг і запасних частин і можливості часто звертатися на СТОА;
- 7) середньонизькі – споживач обмежений у можливості звертатися на станцію технічного обслуговування і звертається переважно у тих випадках, коли у нього виникає необхідність виконати роботи, технологічно не виконувани без СТОА, і придбати запасні частини, – все це обмежує використання автомобіля із-за нестачі коштів;
- 8) низькі – споживач дозволяє собі купити деталі для ремонту агрегатів, але не звертається на СТОА за послугою;
- 9) дуже низькі – споживач вважає, що краще відновлювати деталі самостійно, і звертається в автосервіс для придбання вторинних товарів.

10.4. Планування виробництва і асортименту послуг, формування цінової політики і встановлення тарифів на послуги. Організація збуту

Одним із головних завдань комерційних служб підприємств автомобільного транспорту є вивчення споживачів послуг



АТП і особливостей їх поведінки на ринку. Діапазон споживачів послуг автомобільного транспорту надзвичайно великий. Автотранспортні послуги споживаються і індивідуальними споживачами (окремими особами, сім'ями), і підприємствами усіх галузей національної економіки, і іншими транспортними підприємствами, і державними закладами. Поведінка споживачів кожної із цих груп при виборі автотранспортного підприємства і прийнятті рішення про укладення договору перевезення, а також їх вимоги до послуг, умов обслуговування і т.д. мають свої особливості.

Число покупців послуг підприємств вантажного автотранспорту на цьому етапі відносно мале, невеликий і обсяг послуг, які вони замовляють. Номенклатура послуг обмежена. Цей ринок не є домінуючим у діяльності вантажних автотранспортних підприємств. Разом з тим, ігнорувати його існування недоцільно. Тому розглянемо етапи процесу купівлі автотранспортних послуг і стимулюючі фактори маркетингу, що впливають на вибір споживача [5].

При розробленні плану однієї комерційної діяльності підприємства — необхідно вирішити питання про задачі комплексу стимулювання збуту, про співвідношення різних форм стимулювання збуту послуг підприємства, і, нарешті, про величину і розподілі затрат на них.

Виникнення споживачів у придбанні автотранспортних послуг (це перший етап процесу купівлі послуги) має у індивідуальних споживачів яскраво виражений часовий і сезонний характер.

Часові потреби виникають від випадку до випадку, скажімо, коли з'являється необхідність перевезти меблі, побутову техніку, при будівництві. У цих випадках споживачі звертаються до послуг автотранспортних підприємств (підприємця) або транспортних агентств.

Сезонні потреби мають місце, наприклад, при масовому виїзді міських жителів на дачі або при закінченні дачного сезону.



Другий етап – *пошук інформації* – настає тоді, коли

покупець автотранспортних послуг починає шукати інформацію як про автотранспортні підприємства, що надають необхідні йому послуги, так і про самі послуги, доступні на ринку. Індивідуальний споживач зазвичай користується такими джерелами інформації:

- 1) реклама у засобах масової інформації і в спеціальних рекламних газетах;
- 2) знайомі, друзі, родичі. Інформація, отримана від цих джерел, сприймається як найбільш достовірна;
- 3) власний досвід. Застосовується у випадках, коли споживач вже користувався послугами АТП. У даному випадку він може звернутися до того ж АТП.

На стадії пошуку інформації споживача зазвичай цікавлять такі питання:

- 1) асортимент послуг. Оскільки потреби індивідуального споживача не дуже різноманітні, то і вимоги до асортименту послуг невеликі. В основному ці вимоги зводяться до необхідності виконання силами перевізника навантажувально-розвантажувальних і такелажних робіт;
- 2) вартість послуг, яких потребує клієнт-замовник;
- 3) час виконання послуг (впродовж якого періоду часу буде виконане перевезення і надані інші послуги з моменту подання заявки).

Після збору необхідної інформації споживач здійснює її оцінку. Вирішальне значення на цьому етапі набуває зазвичай джерело отримання інформації. Більш високу оцінку отримує перевізник, послугами якого користувались родичі, знайомі, друзі або сам споживач. Як правило, і оцінка інформації, і прийняття рішення відбуваються на «побутовому» рівні, без застосування спеціальних методів аналізу.

У результаті користування послугами АТП у споживача може скластися як хороше, так і негативне ставлення. Для того, щоб споживач залишився задоволений якістю обслуговування, перевізник повинен точно виконати усі



обумовлені види робіт (послуг): дотриматися строків виконання перевезення; надати набір необхідних послуг; витримати оптимальну вартість обслуговування.

Необхідно зазначити, що конкретний індивідуальний споживач у процесі купівлі автотранспортних послуг часто уникає етапів пошуку і оцінки інформації. При виникненні потреби у перевезенні споживач може відразу звернутися у найближче відоме йому автотранспортне підприємство або транспортне агентство. Він може також використовувати автомобільний транспорт магазину або того продавця, де купує товар. Окрім того, споживач може знайти перевізника «на вулиці», тобто домовитися на дорозі з власником вантажного автомобіля про перевезення. На рис. 10.2 наведені можливі варіанти вибору перевізника.

Приступаючи до розгляду діяльності АТП і СТОА, необхідно насамперед вказати, що їх комерційні служби будують свою роботу на основі рівня поточних цін, що склалися на ринку. Така тактика найбільш характерна для дрібних і середніх підприємств, які не ставлять для себе специфічних задач ринкового розвитку і просто «плинуть за ринком» у своїй діяльності, прагнучи не виділятися на фоні інших підприємств.

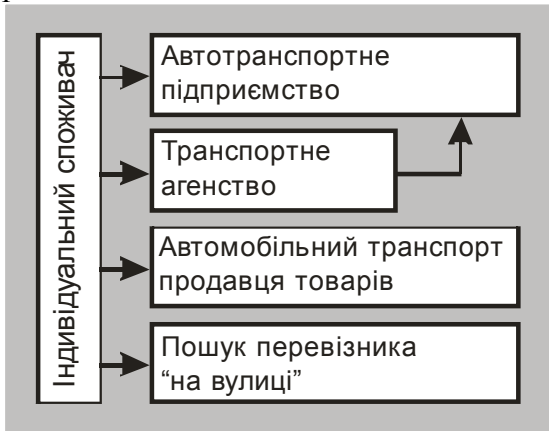


Рис. 10.2. Можливі варіанти вибору перевізника



У цьому випадку основним орієнтиром для підприємства в галузі ціноутворення стають характерні ціни на ті чи інші послуги, що склалися на ринку. Завдання комерційної служби підприємства полягає у тому, щоб постійно відслідковувати середній ринковий рівень цін і тенденції його зміни.

Основною перевагою вказаного підходу є його простота. Від комерційної служби підприємства не вимагаються ні розрахунки собівартості, ні дослідження по оцінці платоспроможності споживачів. Орієнтуючись на середні ціни, автотранспортне підприємство може, як правило, розраховувати і на середній рівень рентабельності (за умови, якщо рухомий склад відповідає технології перевезень, експлуатаційні умови у цілому адекватні середнім).

Керівники багатьох підприємств, де застосовують такий підхід, вважають також, що зміна середньоринкових цін є об'єктивною реакцією ринка на коливання попиту і, відповідно до трансформації середніх цін, АТП зможе адекватно реагувати і на зміну кон'юнктури, не проводячи спеціальних досліджень і аналізу.

Разом з тим, у сучасних умовах функціонування АТП, які намагаються відстежити тарифи вантажних перевезень, що склалися на ринку, можуть зіштовхнутися із деякими складнощами. Більшість перевізників на даний час не оголошують своїх тарифів. Тому аналіз середнього рівня цін – це копітка неперервна робота. Виключення складають міжнародні перевезення – ринок достатньо «прозорий» з точки зору тарифів, що застосовуються. Більшість перевізників і експедиторів працюють у достатньо вузькому ціновому діапазоні з добре відомими усім учасникам перевезень межами.

10.5. Застосування реклами на автомобільному транспорті

Реклама на автотранспортному підприємстві є основним



інструментом формування попиту і стимулювання збуту.

Реклама – це повідомлення, спрямоване на цільову аудиторію за допомогою різних засобів інформації для представлення або просування продукції або послуг.

Розрізняють декілька видів реклами:

1. Інформативна реклама. Її основне завдання – донести до споживачів інформацію про товар, послугу, підприємстві і їх характеристиках;

2. Оповідувальна реклама. Її завдання – переконати покупця придбати саме даний товар (послугу), а не у конкурентів. Різновидність оповіщу вальної реклами – порівняльна реклама;

3. Нагадувальна реклама. Її основне завдання – нагадувати потенціальним споживачам про існування певного товару або фірми на ринку.

Залежно від засобів поширення інформації, які використовують у рекламі, розрізняють:

- 1) рекламне повідомлення у пресі;
- 2) телевізійну, радіо- і кінорекламу;
- 3) рекламно-комерційну літературу (каталоги, довідники, буклети);
- 4) зовнішні експозиції (вивіски, плакати, щити);
- 5) рекламу на транспортних засобах і транспортних спорудах;
- 6) пряму поштову рекламу.

Плануючи рекламну кампанію, необхідно прийняти такі рішення про:

- 1) розроблення рекламного бюджету;
- 2) змісті і формі рекламного звернення;
- 3) про вибір і використання засобів поширення інформації.

Існує ціла низка методів оцінки ефективності реклами:

- 1) тести на впізнаваність реклами;
- 2) тести на запам'ятовування реклами;
- 3) опитування думок;
- 4) тести, опитування про імідж фірми;



5) анкетне опитування про якість і ефективність рекламного оголошення.

Рекламне оформлення магістральних автомобілів і автопоїздів найчастіше використовується для вирішення завдань нагаду вальної реклами.

Загальними перевагами зовнішньої реклами прийнято вважати високу ступінь її впливу (часто повторюється), відсутність безпосередньої «конкуренції» з рекламою інших підприємств і відносно невисоку вартість.

Рекламні листи адресовані безпосередньо потенційним споживачам. Основною перевагою цієї форми реклами є її особистісний характер, а також гнучкість. Недоліки – відносно висока вартість і уявлення про «макулатурність», пов'язані у більшості адресатів з великим потоком рекламних листів. Тому головною умовою ефективності рекламних листів є їх красиве оформлення (гарний конверт, печатка, якісний папір і т.д.).

«Сувенірна реклама» – авторучки, блокноти, календарики, папки і інші предмети, які несуть собою емблему фірми і інформацію про неї. Сувенірну рекламу варто розглядати скоріше, як необхідну складову «фірмового стилю» чи «фірмового дизайну» підприємства. Ефективність її у реальних рекламних кампаніях надзвичайно низька.

Радіо- і телереклама переважно характерні для тих підприємств, які випускають товари широкого вжитку або пропонують послуги населенню. Автотранспортні і експедиційні підприємства застосовують цей вид реклами лише зрідка.

Особистісні контакти з потенційними споживачами. Цьому виду реклами притаманні такі особливості:

1. Безпосереднє живе спілкування сторін. Кожний із учасників такого контакту може негайно вносити корективи у свою поведінку і інформацію, що повідомляється. Одночасно можуть уточнюватися і деталі, які цікавлять обидві сторони. При особистісних контактах із споживачем встановлюються



самі різні відносини – від формальних до дружніх. Якщо відносини розвиваються сприятливо, то на боці продавця виявляється, окрім об'єктивних переваг його підприємства, ще й намагання споживача не лише до користування послугами цієї фірми, але й до спілкування з певним працівником або працівниками.

2. Спонування до зворотної реакції. Особистий контакт із потенційним споживачем, на відміну, наприклад, від реклами, зазвичай створює у нього відчуття необхідної зворотної реакції на пропозицію. Навіть якщо клієнт не має на меті прийняти пропозиції фірми, він, тим не менше, відчуває себе певною мірою зобов'язаним за те, що з ним провели бесіду. Таким чином, дана пропозиція вже виділяється у його уявленні серед інших. Особистісні контакти – сама дорого вартісна і при цьому найефективніша форма стимулювання збуту. Для підприємств автомобільного транспорту вона є однією із основних.

Пропагандою називають безособистісне і неоплачуване стимулювання попиту за рахунок позитивних відгуків третьої сторони (зазвичай через засоби масової інформації) про підприємство і його діяльність. Пропаганда як форма стимулювання збуту має такі важливі особливості:

1. Уявлення про достовірність. Стаття у газеті, телепередача, у якій підприємство і його послуги характеризуються із позитивного боку, здаються споживачам більш правдоподібними, аніж відомості, які містяться у рекламі.

2. Висока запам'ятовуваність і помітність. Стаття або телевізійна передача зазвичай краще відкладаються у пам'яті, аніж рекламна інформація.

До числа одноразових заходів із стимулювання збуту, що застосовуються на АТП, належать сезонні знижки; пропозиції безкоштовних додаткових послуг; організація нарад із споживачами, презентації фірми і т.д. Разові стимулюючі заходи зазвичай розраховані на те, щоб привернути увагу



споживачів. Вони можуть містити також елемент, що стимулює споживача до негайного укладання угоди (знижки, пільги і т.д.). Такі заходи можуть містити різноманітні форми впливу: особистісні контакти; рекламу; паралельну пропагандистську просвіту у засобах масової інформації. АТП порівняно зрідка застосовують разові стимулюючі заходи.

Література: [5; 10; 11; 17; 18; 19; 20]

Контрольні запитання для самоперевірки:

1. Що таке «маркетинг» у Вашому розумінні?
2. Для чого потрібен маркетинг на автотранспортному підприємстві?
3. Назвіть і охарактеризуйте функції маркетингу?
4. Як ви розумієте концепцію маркетингу?
5. Яка мета маркетингу?
6. Що таке відбір цільових ринків і їх сегментація?
7. Назвіть основні фактори маркетингу і дайте їм характеристику.
8. Що таке реклама і як її застосовують у діяльності АТП?
9. Які види реклами Ви знаєте?
10. Який із видів реклами Ви вважаєте ефективнішим?
11. Як формують і встановлюють тарифи на послуги?



Розділ 11. Основи системи оподаткування автотранспортного підприємства

11.1. Сутність податків і їх функції

Законодавством України визначено, що сукупність податків і зборів (обов'язкових платежів) до бюджетів та державних цільових фондів, що справляються з суб'єктів господарювання, становить систему оподаткування.

Регулювання відносин в системі оподаткування здійснюється на підставі Податкового кодексу України. Податковий кодекс України визначає вичерпний перелік податків та зборів, що справляються в Україні, та порядок їх адміністрування, платників податків та зборів, їх права та обов'язки, компетенцію контролюючих органів, повноваження і обов'язки їх посадових осіб під час здійснення податкового контролю, а також відповідальність за порушення податкового законодавства [44].

Під *податком і збором* (обов'язковим платежем) до бюджетів та до державних цільових фондів потрібно розуміти обов'язковий внесок до бюджету відповідного рівня або державного цільового фонду, здійснюваний платниками у порядку і на умовах, що визначаються законами України про оподаткування.

Державні цільові фонди – це фонди, які створені відповідно до законів України і формуються за рахунок визначених законами України податків і зборів (обов'язкових платежів) юридичних осіб незалежно від форм власності та фізичних осіб [57, 44].

Державні цільові фонди включаються до Державного бюджету України, крім Фонду гарантування вкладів фізичних осіб, Пенсійного фонду України. Відрахування та збори на будівництво, реконструкцію, ремонт і утримання автомобільних доріг загального користування України зараховуються на окремі рахунки відповідних бюджетів та



використовуються виключно на фінансування дорожнього господарства України у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.

Сукупність податків і зборів (обов'язкових платежів) до бюджетів та до державних цільових фондів, що справляються у встановленому законами України порядку, становить систему оподаткування.

Платниками податків і зборів (обов'язкових платежів) є юридичні і фізичні особи, на яких згідно з законами України покладено обов'язок сплачувати податки і збори (обов'язкові платежі).

Податки встановлюються для утримання державних структур (законодавчої, виконавчої та судової влади), виконання ними функцій держави – управління, оборони, соціальної та економічної, а також для задоволення інших загальносуспільних потреб.

Збори встановлюються за використання суб'єктом господарювання певних ресурсів, які створюють йому дохід.

Платежі передбачаються на покриття певних витрат, які виникають при використанні ресурсів суб'єктом господарювання.

Об'єктами оподаткування є доходи (прибуток), додана вартість продукції (робіт, послуг), вартість продукції (робіт, послуг), у тому числі митна, або її натуральні показники, спеціальне використання природних ресурсів, майно юридичних і фізичних осіб та інші об'єкти, визначені законами України про оподаткування.

Ставка оподаткування – це законодавчо встановлений розмір податку на одиницю оподаткування.

Одиниця оподаткування – це одиниця виміру (фізичного чи грошового) об'єкта оподаткування.

Принципами побудови системи оподаткування є:

- стимулювання науково-технічного прогресу, технологічного оновлення виробництва виходу вітчизняного товаровиробника на світовий ринок високотехнологічної



продукції;

- стимулювання підприємницької виробничої діяльності та інвестиційної активності - введення пільг щодо оподаткування прибутку (доходу), спрямованого на розвиток виробництва;

- обов'язковість – впровадження норм щодо сплати податків і зборів (обов'язкових платежів), визначених на підставі достовірних даних про об'єкти оподаткування за звітний період, та встановлення відповідальності платників податків за порушення податкового законодавства;

- рівнозначність і пропорційність – справляння податків з юридичних осіб здійснюються у певній частці від отриманого прибутку і забезпечення сплати рівних податків і зборів (обов'язкових платежів) на рівні прибутки і пропорційно більших податків і зборів (обов'язкових платежів) – на більші доходи;

- рівність, недопущення будь-яких проявів податкової дискримінації забезпечення однакового підходу до суб'єктів господарювання (юридичних і фізичних осіб, включаючи нерезидентів) при визначенні обов'язків щодо сплати податків і зборів (обов'язкових платежів);

- соціальна справедливість – забезпечення соціальної підтримки малозабезпечених верств населення шляхом запровадження економічно обґрунтованого неоподаткованого мінімуму доходів громадян;

- стабільність – забезпечення незмінності податків і зборів (обов'язкових платежів) та їх ставок, а також податкових пільг протягом бюджетного року;

- економічна обґрунтованість – встановлення податків і зборів (обов'язкових платежів) на підставі показників розвитку національної економіки та фінансових можливостей з урахуванням необхідності досягнення збалансованості витрат бюджету з його доходами;

- рівномірність сплати – встановлення строків сплати податків і зборів (обов'язкових платежів) виходячи з

необхідності забезпечення своєчасного надходження коштів до бюджету для фінансування витрат;

- компетенція – встановлення і скасування податків і зборів (обов'язкових платежів), а також пільг їх платникам здійснюються відповідно до законодавства про оподаткування виключно Верховною Радою України, Верховною Радою Автономної Республіки Крим і сільськими, селищними, міськими радами;

- єдиний підхід – забезпечення єдиного підходу до розробки податкових законів з обов'язковим визначенням платника податку і збору (обов'язкового платежу), об'єкта оподаткування, джерела сплати податку і збору (обов'язкового платежу), податкового періоду, ставок податку і збору (обов'язкового платежу), строків та порядку сплати податку, підстав для надання податкових пільг;

- доступність – забезпечення дохідливості норм податкового законодавства для платників податків і зборів (обов'язкових платежів).

Контроль за правильністю та своєчасністю справляння податків і зборів (обов'язкових платежів) здійснюється державними податковими органами та іншими державними органами в межах повноважень, визначених законами.

За стягнення податків і зборів (обов'язкових платежів), які не передбачені цим Законом, посадові особи державних податкових органів та інших державних органів несуть відповідальність згідно з законами України.

11.2. Податок на додатну вартість

Податок на додану вартість (ПДВ) – це податок, який сплачується до бюджету із створеної суб'єктом господарської діяльності доданої вартості.

Платником податку на додану вартість є особа [44]:

- що зареєстрована як платник податку;
- що провадить господарську діяльність і реєструється за



своїм добровільним рішенням як платник податку упорядку, визначеному статтею 183 ПКУ;

- що ввозить товари на митну територію України в обсягах, які підлягають оподаткуванню, та на яку покладається відповідальність за сплату податків у разі переміщення товарів через митний кордон України відповідно до МКУ;

- щоведе облік результатів діяльності за договором про спільну діяльність без утворення юридичної особи;

- особа - управитель майна, яка веде окремий податковий облік з податку на додану вартість щодо господарських операцій, пов'язаних з використанням майна, що отримане в управлінні за договорами управління майном;

- особа, що проводить операції з постачання конфіскованого майна, знахідок, скарбів, майна, визнаного безхазяйним, майна, за яким не звернувся власник до кінця строку зберігання, та майна, що за правом успадкування чи на інших законних підставах переходить у власність держави, незалежно від того, чи досягає вона загальної суми операцій із постачання товарів/послуг, визначеної пунктом 181.1 статті 181 ПКУ;

- особа, що уповноважена вносити податок з об'єктів оподаткування, що виникають внаслідок поставки послуг підприємствами залізничного транспорту з їх основної діяльності, що перебувають у підпорядкуванні платника податку в порядку;

- особа – інвестор, який веде окремий податковий облік, пов'язаний з виконанням угоди про розподіл продукції.

Об'єктом оподаткування ПДВ є операції платників податку з:

- поставки товарів, місце постачання яких розташоване на митній території України, у тому числі операції з передачі права власності на об'єкти застави позичальнику, на товари, що передаються на умовах товарного кредиту, а також з передачі об'єкта фінансового лізингу в користування орендарю;



- постачання послуг, місце постачання яких розташоване на митній території України,

- ввезення товарів на митну територію України;
- вивезення товарів за межі митної території України;
- постачання послуг з міжнародних перевезень пасажирів і багажу та вантажів залізничним, автомобільним, морським і річковим та авіаційним транспортом.

База оподаткування операцій з поставки товарів (робіт, послуг) визначається виходячи з їх договірної вартості, але не нижче звичайних цін визначених відповідно до статті 39 ПКУ.

До складу договірної (контрактної) вартості включаються будь-які суми коштів, вартість матеріальних і нематеріальних активів, що передаються платнику податку безпосередньо покупцем або через будь-яку третю особу в зв'язку з компенсацією вартості послуг наданих таким платником податку.

До складу договірної (контрактної) вартості включаються будь-які суми коштів, вартість матеріальних і нематеріальних активів, що передаються платнику податку безпосередньо покупцем або через будь-яку третю особу у зв'язку з компенсацією вартості товарів/послуг [44].

Отже ставки податку встановлюються від бази оподаткування в таких розмірах:

а) 17 % – для всіх об'єктів оподаткування, що перераховані вище;

б) за нульовою ставкою оподаткування.

Сума податку додається до ціни товарів (робіт, послуг), вона визначається за формулою:

$$ПДВ = \frac{БО \cdot 17\%}{100\%}, \quad (10.1)$$

де ПДВ – сума податку на додану вартість; БО – база оподаткування.

Визначена сума ПДВ додається до ціни товару (робіт, послуг) підприємства і складає ціну продажу:

$$Ц_{пр} = Ц_{п} + ПДВ, \quad (10.2)$$



де $\Pi_{\text{пр}}$ – ціна продажу товару (робіт, послуг) покупцю; $\Pi_{\text{п}}$ – ціна підприємства (база оподаткування); ПДВ – сума податку на додану вартість.

Суму ПДВ в складі ціни продажу товару покупцю (виручки) визначають за формулою:

$$\text{ПДВ} = \frac{\Pi_{\text{пр}}(B) \cdot 17\%}{120\%}, \quad (10.3)$$

де $\Pi_{\text{пр}}(B)$ – ціна продажу товару покупцю (виручка з ПДВ).

За нульовою ставкою оподатковуються операції з:

а) вивізеньня товарів за межі митної території України (у митному режимі експорту та реекспорту, у митному режимі безмитної торгівлі та вільної митної зони);

б) поставка товарів (для заправки морських та повітряних суден; для заправки та забезпечення космічних кораблів, супутників тощо; магазинам безмитної торгівлі) [44].

11.3. Податок на прибуток

Оподаткування прибутку є важливим елементом системи прямих податків, яке дозволяє регулювати доходи суб'єктів господарювання та формувати надходження до бюджету.

Платниками податку є:

- з числа *резидентів* – суб'єкти господарської діяльності, юридичні особи, які здійснюють діяльність, спрямовану на отримання прибутку як на території «України, такі за її межами, а також управління залізниці, підприємства залізничного транспорту та неприбуткові установи та організації;

- з числа *нерезидентів* – юридичні особи, створені у будь-якій організаційно-правовій формі, які отримують доходи з джерелом їх походження з України, за винятком установ та організацій, що мають дипломатичний статус або імунітет згідно з міжнародними договорами України;

- *філії*, відділення та інші відокремлені підрозділи платників податку, що не мають статусу юридичної особи,



розташовані на території іншої, ніж такий платник податку, територіальної громади;

- *постійні представництва* нерезидентів, які отримують доходи з джерел їх походження з України або виконують агентські функції стосовно таких нерезидентів або їх засновників.

Об'єктом оподаткування є прибуток, який визначається шляхом зменшення суми валових доходів звітного періоду на:

- суму собівартості наданих послуг;
- суму інших витрат згідно податкового періоду [44].

Валовий дохід – загальна сума доходу платника податку від усіх видів діяльності, отриманого (нарахованого) протягом звітного періоду в грошовій, матеріальній або нематеріальній формах як на території України, її континентальному шельфі, виключній (морській) економічній зоні, так і за їх межами.

Сума амортизаційних відрахувань звітного періоду визначається як сума амортизаційних відрахувань, нарахованих для кожного із календарних кварталів, що входять до такого звітного періоду (далі – розрахункові квартали).

Сума амортизаційних відрахувань кварталу, щодо якого проводяться розрахунки (розрахунковий квартал), визначаються шляхом застосування норм амортизації до балансової вартості груп основних фондів на початок такого розрахункового кварталу.

Суми амортизаційних відрахувань вилученню до бюджету не підлягають, а також не можуть бути базою для нарахування будь-яких податків, зборів (обов'язкових платежів).

Дохід від реалізації наданих послуг АТП визнається за датою переходу споживачу права власності на таку послугу.

Дохід від надання послуг та виконання робіт визнається за датою складення акта або іншого документа, оформленого відповідно до вимог чинного законодавства, який підтверджує виконання робіт або надання послуг [44].



11. 4. Збір за першу реєстрацію транспортного засобу

Платниками збору є юридичні та фізичні особи, які здійснюють першу реєстрацію в Україні транспортних засобів, які відповідно до статті 232 ПКУ є об'єктами оподаткування.

У статті 234.1.2. ПКУ для легкових автомобілів (крім автомобілів, обладнаних електродвигуном) визначено ставки збору (табл. 11.1). Для легкових автомобілів, обладнаних електродвигуном ставка збору становить 0,5 гривні за 1 кВт потужності двигуна, для автобусів, в тому числі мікроавтобусів – 5 гривень за 100 куб. сантиметрів об'єму циліндрів двигуна; для тракторів – 2,5 гривні за 100 куб. сантиметрів об'єму циліндрів двигуна.

Таблиця 11.1

Ставки збору за першу реєстрацію транспортного засобу для легкових автомобілів

Група	Об'єм циліндрів двигуна, куб. сантиметрів		Ставка збору, гривень за 100 куб. сантиметрів об'єму циліндрів двигуна
	від	до (включно)	
1	до 1 000		3
2	1 001	1 500	5
3	1501	1 800	7
4	1801	2 500	10
5	2 501	3 500	25
6	3 501	4 500	40
7	4 501	5 500	45
8	5 501	6 500	55
9	понад 6 500		60

У статті 234.1.6. ПКУ визначено ставки збору за першу реєстрацію вантажних автомобілів, що наведено у табл. 11.2.



Ставки збору за першу реєстрацію транспортного засобу
для вантажних автомобілів

Група	Об'єм циліндрів двигуна, куб. сантиметрів		Ставка збору, гривень за 100 куб. сантиметрів об'єму циліндрів двигуна
	від	до (включно)	
1	до 8 200		15
2	8 201	15 000	20
3	понад 15 000		25

Збір за першу реєстрацію транспортного засобу для вантажо-пасажирських автомобілів сплачується у розмірах, установлених для вантажних автомобілів.

11.5. Спрощена система оподаткування

Спрощена система оподаткування, обліку та звітності - особливий механізм справляння податків і зборів, що встановлює заміну сплати окремих податків і зборів, встановлених пунктом 297.1 статті 297 ПКУ, на сплату єдиного податку в порядку та на визначених умовах з одночасним веденням спрощеного обліку та звітності [44].

Суб'єктами господарювання, які застосовують спрощену систему оподаткування можуть бути як є фізичні так і юридичні особи:

а) до фізичних осіб відносять підприємців, які протягом календарного року:

- не використовують працю найманих осіб, здійснюють виключно роздрібний продаж товарів з торговельних місць на ринках та провадять господарську діяльність з надання побутових послуг населенню і обсяг доходу яких протягом календарного року не перевищує 150 000 гривень;

- здійснюють господарську діяльність з надання послуг, у тому числі побутових, платникам єдиного податку та населенню, виробництво або продаж товарів, діяльність у сфері ресторанного господарства, які не використовують працю найманих осіб або кількість осіб, які перебувають з



ними у трудових відносинах, одночасно не перевищує 10 осіб та обсяг доходу не перевищував 1 млн. грн.;

- не використовують працю найманих осіб або кількість осіб, які перебувають з ними у трудових відносинах, одночасно не перевищує 20 осіб та обсяг доходу при цьому не перевищує 3 млн. грн.

а) до юридичних осіб відносять суб'єктів господарювання будь-якої організаційно-правової форми у яких протягом календарного року:

- середньооблікова кількість працівників не перевищує 50 осіб та обсяг доходу не перевищує 5 млн. грн.;

- не використовують працю найманих осіб або кількість осіб, які перебувають з ними у трудових відносинах, не обмежена та обсяг доходу не перевищує 20 млн. грн.;

- яких протягом календарного року обсяг доходу не перевищує 20 млн. грн.

Основними перевагами спрощеної системи оподаткування є: простота нарахування єдиного податку та заповнення звітності; звільнення від сплати платником єдиного податку низки податків і обов'язкових платежів; можливість не використовувати реєстратори розрахункових операцій (для ФОП); скасування доплати 50 % єдиного податку для ФОП за кожного співробітника.

Література: [44; 52; 54; 55; 58]

Контрольні запитання для самоперевірки:

1. Що розуміють під поняттям «податки» та «збори»?
2. Що є об'єктом оподаткування податку на додану вартість?
3. Як формується податок на прибуток?
4. Хто є платниками податку на прибуток?
5. Хто є платниками збору за першу реєстрацію транспортного засобу?
6. Що являє собою «спрощена система оподаткування»?



Розділ 12. Охорона праці на автомобільному транспорті

12.1. Правові та організаційні питання охорони праці на автотранспорті

Загальне керівництво роботою з охорони праці згідно із Законами України «Про охорону праці» в цілому на підприємстві покладається на його керівника. Для організації роботи, спрямованої на запобігання нещасним випадкам, професійним захворюванням і аваріям, на підприємствах із кількістю працюючих від 50 осіб повинна створюватися служба охорони праці. На АТП із кількістю працюючих менше 50 осіб функції цієї служби виконують особи із відповідною професійною підготовкою за сумісництвом.

Охорона праці на АТП здійснюється відповідно до Конституції України, Законів України: «Про охорону праці», «Про пожежну безпеку», «Про цивільну оборону України», «Про загальнообов'язкове державне соціальне страхування від нещасного випадку на виробництві та професійного захворювання, які спричинили втрату працездатності», Кодексом законів України про працю, а також нормативно-правовими актами: Правила з охорони праці на автомобільному транспорті, Правила проїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами, Правила обліку дорожньо-транспортних пригод та ін.

На автотранспортних підприємствах створюються ще й *служби безпеки дорожнього руху*, що підпорядковуються керівнику АТП і виконують такі завдання:

- проведення заходів, спрямованих на забезпечення безпеки дорожнього руху;
- здійснення контролю за додержанням керівниками вимог актів законодавства та інших нормативних документів з безпеки дорожнього руху,



– аналіз стану аварійності та фактів порушення вимог з безпеки руху, розробка заходів по їх попередженню чи ліквідації,

– облік і ведення в установленому порядку органами державної виконавчої влади і організаціями звітної інформації про дорожньо-транспортні пригоди та їх наслідки.

Визначення чисельного складу служби безпеки дорожнього руху наведено у табл. 12.1.

Таблиця 12.1

Чисельний склад служби безпеки дорожнього руху на АТП

№ з/п	Середньооблікова чисельність водіїв	Чисельність фахівців з безпеки дорожнього руху, осіб
1.	до 50	за сумісництвом
2.	51-250	1
3.	251-500	2
4.	501-1000	3
5.	від 1001	4

На АТП функціонують також *комісія з безпеки дорожнього руху* – з метою запобігання дорожньо-транспортним подіям і забезпечення дисципліна, а також *комісія з питань безпеки автотранспорту Укравтобансу* – з метою підвищення профілактичної роботи щодо попередження дорожньо-транспортних пригод, аварій, пожеж, нещасних випадків на виробництві, захисту життя та здоров'я працюючих на об'єктах підгалузі та ін.

Усі працівники АТП при прийнятті на роботу проходять інструктаж з питань охорони праці згідно із Типовим положенням про навчання, інструктаж і перевірку знань працівників з питань охорони праці. На особливо небезпечні роботи оформлюється *наряд-допуск на право виконання небезпечних робіт*.



12.2. Вимоги безпеки до виробничих і допоміжних приміщень на автотранспортних та авторемонтних підприємствах

Територія АТП і АРП повинна бути огороженою і впорядкованою, освітлюватися у нічний час, постійно утримуватися в чистоті і порядку. В огороженні території підприємства, де передбачено 10 і більше постів профілактичного обслуговування та ремонту або зберігання 50 і більше автомобілів, необхідно передбачити не менше двох воріт для в'їзду-виїзду. Ворота основного в'їзду на територію підприємства слід розташовувати на відстані, не меншій від найбільшої довжини автомобілів, що експлуатуються на підприємстві, включаючи автопоїзди, від основного проїзду вулиці, дороги. Ширину в'їзних воріт на територію підприємства необхідно вибирати за найбільшою шириною автомобілів, що використовуються, плюс 1,5 м, але не менше 4,5 м.

Паливо-заправні пункти та пости випуску і зливу газу, що розташовані на території АТП і АРП, повинні відповідати вимогам чинних нормативних документів і забезпечувати безпечну заправку автомобілів.

Приміщення для зберігання автомобілів не повинні безпосередньо з'єднуватися з іншими виробничими і допоміжними приміщеннями, де постійно знаходяться люди.

Робоче місце працюючого має бути відповідним чином укомплектоване необхідними інструментами, обладнанням, має бути раціональним з погляду оптимального використання виробничої площі, простору, забезпечувати максимальну зручність та продуктивність праці.

Вентиляція. Концентрація шкідливих речовин у повітрі робочої зони виробничих приміщень не повинна перевищувати встановлених норм. Для вилучення шкідливих викидів безпосередньо від місць їх виникнення потрібно встановлювати *місцеві вбиральні пристрої*: закриті приймачі,



бортові відсмоктувачі, витяжні зонти, шафи, кабіни і камери, спеціальні кожухи і т.д. Вони служать для видалення: теплоти, вологи, газів, парів, пилу.

Наприклад, об'єм повітря $V_{нов}$, необхідний для видалення із шафи шкідливих речовин і запобігання їх виходу у приміщення через робочий отвір шафи, визначають за формулою:

$$V_{нов} = FW \cdot 3600 \quad (11.1)$$

де F – площа робочого отвору шафи, m^2 ; W – швидкість повітря в робочому отворі, m/s .

Для автомобільних господарств, автомобілеремонтних майстерень, колективних гаражів та інших підприємств у випадках, коли повітря забруднюється продуктами згорання від двигунів, необхідний розрахунок обміну повітря зводиться до того, що спочатку визначають кількість спаленого палива, а потім – кількість шкідливих речовин у повітрі. Після цього визначають кількість повітря, яку необхідно подати для розчинення шкідливих речовин до безпечних концентрацій.

Так, при роботі автомобільних двигунів, кількість витраченого бензину Y_{δ} у літрах обчислюють за формулою:

$$Y_{\delta} = 0,6 + 0,8 L_{\delta\delta}, \quad (11.2)$$

де $L_{\delta\delta}$ – об'єм (літраж) циліндрів двигуна, л.

Кількість шкідливих речовин (оксиду вуглецю – Q_{co}), що виділяється при згоранні бензину, визначають:

$$G_{co} = 15Y_{\delta}(\hbar/100), \quad (11.3)$$

де \hbar – вміст CO, %, у відпрацьованих газах, залежить від режиму роботи двигуна.

При спалюванні етилованого бензину, крім CO, виділяються аерозолі свинцю, їх кількість визначається:

$$G_{св} = 0,05Y_{\delta}(G_I/100), \quad (11.4)$$

де G_I – кількість свинцю, що перетворився в аерозоль при згоранні палива ($Q_{co}=0,005\%$); $0,05$ – вміст свинцю в паливі.

Після визначення шкідливих речовин у повітрі обчислюють необхідну кількість повітря для вентиляції $V_{нов}$:

$$V_{нов} = (1000G_{tn})/60 H_{ш.р.}, \quad (11.5)$$



де G – кількість шкідливих речовин, що виділяються і потрапляють у повітря, кг/год; t – тривалість роботи двигуна автомобіля, хв.; n – кількість одночасно працюючих двигунів; $N_{ш.р.}$ – нормативний вміст шкідливих речовин у повітрі, г/м³.

Опалення. Для обігрівання і створення у виробничих приміщеннях нормованих показників мікроклімату має застосовуватися повітряне, парове або водне опалення.

Шум і вібрація. При роботі із ручними механізованими електричними і пневматичними інструментами застосовують засоби індивідуального захисту (рукавиці, вітрозахисні пластини). Для зниження рівня шуму використовують звукоізолюючі кожухи та акустичні екрани, глушники шуму.

12.3. Техніка безпеки при експлуатації транспортних засобів

Технічний стан, обладнання та укомплектованість автомобілів, причепів, напівпричепів усіх типів, марок, призначень, а також усіх механічних засобів з робочим об'ємом циліндрів більше 50 см³, що перебувають в експлуатації, повинні відповідати Правилам технічної експлуатації рухомого складу автомобільного транспорту, Правилам дорожнього руху України, Санітарним правилам з гігієни праці водіїв автомобілів, інструкціям заводів-виробників.

При заправленні автомобілів забороняється:

- палити та користуватися відкритим вогнем;
- проводити ремонтні та регулювальні роботи;
- заправляти автомобіль паливом при працюючому двигуні;
- допускати перелив та розлив палива;
- перебування пасажирів у кабіні, салоні або кузові.

На лінію мають виходити лише технічно справні автомобілі, укомплектовані, що підтверджується підписом у подорожньому листі особи, яка відповідальна за випуск



автомобіля на лінію, та водія. Водій може виїздити на лінію лише після проходження медичного огляду і відповідної відмітки про це у подорожньому листі.

Зупинка транспортних засобів забороняється:

- на залізничних переїздах;
- у місцях, де може бути утруднений зустрічний роз'їзд;
- у місцях, де транспортний засіб, що стоїть, зробить неможливим рух інших транспортних засобів.

Профілактичне обслуговування та ремонт транспортних засобів проводяться на спеціально відведених ділянках, робочих місцях (постах), які оснащені необхідним устаткуванням, пристроями, інструментом, приладами згідно з нормативно-технологічною документацією.

Виробниче устаткування і робочі місця слід розташовувати з урахуванням безпеки працюючих, зручності при виконанні технологічних операцій згідно з нормами технологічного проектування підприємств автомобільного транспорту. Робочі місця, виконання робіт на яких пов'язано з небезпекою для працюючих, повинні позначатися знаками безпеки згідно ГОСТ 12.4.026-76 та відповідними галузевими нормативними документами.

12.4. Вимоги пожежної безпеки

Пожежна безпека на АТП та АРП забезпечується шляхом проведення організаційних, технічних та інших заходів, спрямованих на запобігання пожежам, забезпечення безпеки людей, зниження можливих майнових втрат і зменшення негативних екологічних наслідків у разі виникнення пожеж, створення умов для швидкого виклику пожежних підрозділів та успішного гасіння пожеж.

Відповідно до статті 2 Закону України «Про пожежну безпеку» відповідальність за стан пожежної безпеки АТП і АРП покладається на їх керівників та уповноважених ними осіб. Обов'язки сторін щодо забезпечення пожежної безпеки



підприємств слід визначити в їх статутах.

На території АТП і АРП має бути встановлена і доведена до всіх працівників схема евакуації людей і техніки на випадок виникнення пожежі.

Відповідальним за стан і наявність вогнегасника на дорожньому транспортному засобі є водій. Він повинен знати будову вогнегасника і вміти ним користуватися. Водій зобов'язаний при щоденному огляді перевірити наявність на вогнегаснику пломб, відсутність механічних пошкоджень, величину тиску у вогнегаснику за індикатором, термін чергового огляду. Не допускається до роботи дорожній транспортний засіб, термін чергового посвідчення вогнегасника якого закінчився, а також якщо цей вогнегасник має механічні пошкодження, порушення пломби та падіння тиску.

Література: [4; 7; 8; 14; 15; 21; 22; 23; 43].

Контрольні питання для самоперевірки:

1. Що являє собою охорона праці на автотранспорті?
2. Які закони регулюють охорону праці на автотранспорті?
3. Які існують вимоги безпеки до виробничих і допоміжних приміщень?
4. Які існують вимоги безпеки до експлуатації транспортних заходів?
5. Які існують вимоги безпеки при профілактичному обслуговуванні та ремонті транспортних засобів?
6. Які існують вимоги пожежної безпеки на автотранспорті?



Контрольні тестові завдання до розділу I «Особливості функціонування автотранспортного підприємства в нових умовах господарювання»

Примітка: при розв'язанні контрольних тестових завдань студент повинен визначити із чотирьох запропонованих відповідей одну вірну.

1. Дайте визначення поняття "підприємство":

а) це господарюючий суб'єкт, що має права юридичної особи, здійснює свою діяльність на умовах господарського розрахунку з метою одержання прибутку;

б) це виробнича одиниця, що надає транспортні послуги;

в) це господарський суб'єкт, що має права фізичної особи, здійснює свою діяльність на умовах господарського розрахунку з метою одержання прибутку;

г) вірні б та в.

2. Автотранспортне підприємство це ...:

а) це господарський суб'єкт, що має права юридичної особи, здійснює свою діяльність на умовах господарського розрахунку з метою одержання прибутку;

б) форма організації виробництва, що ґрунтується на кооперації і виступає як економічно відособлений суб'єкт господарювання, це виробнича одиниця, що надає транспортні послуги;

в) це господарський суб'єкт, що має права фізичної особи, здійснює свою діяльність на умовах господарського розрахунку з метою одержання прибутку;

г) не має вірної відповіді.

3. Які можуть діяти підприємства залежно від форм власності:

а) малі, середні та великі;

б) приватні та змішані;

в) приватні, колективні, державне (комунальне), змішані;

г) середні, колективні та комунальні.

4. Усі виробничі ресурси підприємства можна поділити на такі основні групи:

а) матеріальні, трудові, фінансові, інформаційні ресурси;

б) службові, трудові та змішані;

в) матеріальні, нематеріальні;



г) свій варіант.

5. Назвіть способи створення підприємства, що діє на ринку транспортних послуг:

а) створення нового підприємства, відокремлення структурних одиниць із складу виробничих підприємств різних галузей;

б) купівля діючого підприємства;

в) виділення малих дочірніх АТП, створення спільних підприємств;

г) вірні а, б та в.

6. До видів діяльності автотранспортного підприємства належать:

а) перевезення вантажів та пасажирів;

б) продаж авто;

в) перевезення вантажів та пасажирів, ТО і ремонт рухомого складу, експедиторські послуги;

г) вірні а, б та в.

7. Приватне підприємство це ...:

а) підприємство, що діє на основі приватної власності громадян чи суб'єкта господарювання (юридичної особи);

б) підприємство, що діє на основі колективної власності (підприємство колективної власності);

в) підприємство, що діє на основі комунальної власності територіальної громади;

г) підприємство, що діє на основі державної власності.

8. Колективне підприємство це ...:

а) підприємство, що діє на основі приватної власності громадян чи суб'єкта господарювання (юридичної особи);

б) підприємство, що діє на основі колективної власності (підприємство колективної власності);

в) підприємство, що діє на основі комунальної власності територіальної громади;

г) підприємство, що діє на основі державної власності.

9. Комунальне підприємство це ...:

а) підприємство, що діє на основі приватної власності громадян чи суб'єкта господарювання (юридичної особи);

б) підприємство, що діє на основі колективної власності (підприємство колективної власності);

в) підприємство, що діє на основі комунальної власності

територіальної громади;

г) підприємство, що діє на основі державної власності.

10. *Державне підприємство це ...:*

а) підприємство, що діє на основі приватної власності громадян чи суб'єкта господарювання (юридичної особи);

б) підприємство, що діє на основі колективної власності (підприємство колективної власності);

в) підприємство, що діє на основі комунальної власності територіальної громади;

г) підприємство, що діє на основі державної власності.

Контрольні тестові завдання до розділу II «Організаційно-правові форми господарської діяльності автотранспортних підприємств та їх класифікація за формами власності»

1. *Що відносять до перевізних послуг підприємств автомобільного транспорту:*

а) перевезення вантажів і пасажирів;

б) відносяться навантажувально-розвантажувальні роботи, упаковка і маркування, пакетування і контейнеризація, тимчасове зберігання, сортування; об'єкт

в) роботи, пов'язані із збором, обробкою і передачею інформації між учасниками транспортного процесу, інформування споживачів про види і вартість послуг, тарифи і умови транспортного обслуговування, надання споживачам консультацій по різних питаннях, пов'язаними з транспортними послугами;

г) посередництво між виробником і споживачем продукції; виконання митних операцій при міжнародних перевезеннях; здійснення страхових операцій за дорученням вантажовласника; розшук недоставлених вантажів; оформлення з перевізниками або їх агентами комерційних актів про недостачі або надлишки вантажів, псування вантажів, організація охорони і супроводу вантажу в процесі його перевезення і зберігання.

2. *Що відносять до технологічних послуг підприємств автомобільного транспорту:*

а) перевезення вантажів і пасажирів;

б) відносяться навантажувально-розвантажувальні роботи,



упаковка і маркування, пакетування і контейнеризація, тимчасове зберігання, сортування;

в) роботи, пов'язані із збором, обробкою і передачею інформації між учасниками транспортного процесу, інформування споживачів про види і вартість послуг, тарифи і умови транспортного обслуговування, надання споживачам консультацій по різних питаннях, пов'язаними з транспортними послугами;

г) посередництво між виробником і споживачем продукції; виконання митних операцій при міжнародних перевезеннях; здійснення страхових операцій за дорученням вантажовласника; розшук недоставлених вантажів; оформлення з перевізниками або їх агентами комерційних актів про недостачі або надлишки вантажів, псування вантажів, організація охорони і супроводу вантажу в процесі його перевезення і зберігання.

3. Що відносять до інформаційних послуг підприємств автомобільного транспорту:

а) перевезення вантажів і пасажирів;

б) відносяться навантажувально-розвантажувальні роботи, упаковка і маркування, пакетування і контейнеризація, тимчасове зберігання, сортування;

в) роботи, пов'язані із збором, обробкою і передачею інформації між учасниками транспортного процесу, інформування споживачів про види і вартість послуг, тарифи і умови транспортного обслуговування, надання споживачам консультацій з різних питань, пов'язаними з транспортними послугами;

г) посередництво між виробником і споживачем продукції; виконання митних операцій при міжнародних перевезеннях; здійснення страхових операцій за дорученням вантажовласника; розшук недоставлених вантажів; оформлення з перевізниками або їх агентами комерційних актів про недостачі або надлишки вантажів, псування вантажів, організація охорони і супроводу вантажу в процесі його перевезення і зберігання.

4. Що відносять до комерційних послуг підприємств автомобільного транспорту:

а) перевезення вантажів і пасажирів;

б) відносяться навантажувально-розвантажувальні роботи, упаковка і маркування, пакетування і контейнеризація, тимчасове зберігання, сортування;



в) роботи, пов'язані із збором, обробкою і передачею інформації між учасниками транспортного процесу, інформування споживачів про види і вартість послуг, тарифи і умови транспортного обслуговування, надання споживачам консультацій по різних питаннях, пов'язаними з транспортними послугами;

г) посередництво між виробником і споживачем продукції; виконання митних операцій при міжнародних перевезеннях; здійснення страхових операцій за дорученням вантажовласника; розшук недоставлених вантажів; оформлення з перевізниками або їх агентами комерційних актів про недостачі або надлишки вантажів, псування вантажів, організація охорони і супроводу вантажу в процесі його перевезення і зберігання.

5. Дайте визначення поняття “об’єднання підприємств”:

а) господарська організація, утворена у складі одного підприємства з метою координації їх виробничої, наукової та іншої діяльності для вирішення спільних економічних та соціальних завдань;

б) господарська організація, утворена у складі двох або більше підприємств з метою координації їх виробничої, наукової та іншої діяльності для вирішення спільних економічних та соціальних завдань;

в) фізична або юридична особа, яка утворюються на визначений строк або як тимчасове об’єднання;

г) вірні б та в.

6. Які розрізняють види господарських об’єднань:

а) асоціація, акціонерне, неакціонерне;

б) відкрите та закрите;

в) повне, закрите, консорціум;

г) асоціація, корпорація, консорціум, концерн.

7. Асоціація це ...:

а) договірне об’єднання, створене на основі поєднання виробничих, наукових і комерційних інтересів підприємств, що об’єдналися, з делегуванням ними окремих повноважень централізованого регулювання діяльності кожного з учасників органам управління корпорації;

б) договірне об’єднання, створене з метою постійної координації господарської діяльності підприємств, що об’єдналися, шляхом централізації однієї або кількох виробничих та

управлінських функцій, розвитку спеціалізації і кооперації виробництва, організації спільних виробництв на основі об'єднання учасниками фінансових та матеріальних ресурсів для задоволення переважно господарських потреб учасників асоціації;

в) тимчасове статутне об'єднання підприємств для досягнення його учасниками певної спільної господарської мети (реалізації цільових програм, науково-технічних, будівельних проєктів тощо);

г) статутне об'єднання підприємств, а також інших організацій, на основі їх фінансової залежності від одного або групи учасників об'єднання, з централізацією функцій науково-технічного і виробничого розвитку, інвестиційної, фінансової, зовнішньоекономічної та іншої діяльності.

8. *Корпорацією називають:*

а) договірне об'єднання, створене на основі поєднання виробничих, наукових і комерційних інтересів підприємств, що об'єдналися, з делегуванням ними окремих повноважень централізованого регулювання діяльності кожного з учасників органам управління корпорації;

б) договірне об'єднання, створене з метою постійної координації господарської діяльності підприємств, що об'єдналися, шляхом централізації однієї або кількох виробничих та управлінських функцій, розвитку спеціалізації і кооперації виробництва, організації спільних виробництв на основі об'єднання учасниками фінансових та матеріальних ресурсів для задоволення переважно господарських потреб учасників асоціації;

в) тимчасове статутне об'єднання підприємств для досягнення його учасниками певної спільної господарської мети (реалізації цільових програм, науково-технічних, будівельних проєктів тощо);

г) статутне об'єднання підприємств, а також інших організацій, на основі їх фінансової залежності від одного або групи учасників об'єднання, з централізацією функцій науково-технічного і виробничого розвитку, інвестиційної, фінансової, зовнішньоекономічної та іншої діяльності.

9. *Консорціум це ...:*

а) договірне об'єднання, створене на основі поєднання виробничих, наукових і комерційних інтересів підприємств, що



об'єдналися, з делегуванням ними окремих повноважень централізованого регулювання діяльності кожного з учасників органам управління корпорації;

б) договірне об'єднання, створене з метою постійної координації господарської діяльності підприємств, що об'єдналися, шляхом централізації однієї або кількох виробничих та управлінських функцій, розвитку спеціалізації і кооперації виробництва, організації спільних виробництв на основі об'єднання учасниками фінансових та матеріальних ресурсів для задоволення переважно господарських потреб учасників асоціації;

в) тимчасове статутне об'єднання підприємств для досягнення його учасниками певної спільної господарської мети (реалізації цільових програм, науково-технічних, будівельних проектів тощо);

г) статутне об'єднання підприємств, а також інших організацій, на основі їх фінансової залежності від одного або групи учасників об'єднання, з централізацією функцій науково-технічного і виробничого розвитку, інвестиційної, фінансової, зовнішньоекономічної та іншої діяльності.

10. Концерном називають:

а) договірне об'єднання, створене на основі поєднання виробничих, наукових і комерційних інтересів підприємств, що об'єдналися, з делегуванням ними окремих повноважень централізованого регулювання діяльності кожного з учасників органам управління корпорації;

б) договірне об'єднання, створене з метою постійної координації господарської діяльності підприємств, що об'єдналися, шляхом централізації однієї або кількох виробничих та управлінських функцій, розвитку спеціалізації і кооперації виробництва, організації спільних виробництв на основі об'єднання учасниками фінансових та матеріальних ресурсів для задоволення переважно господарських потреб учасників асоціації;

в) тимчасове статутне об'єднання підприємств для досягнення його учасниками певної спільної господарської мети (реалізації цільових програм, науково-технічних, будівельних проектів тощо);

г) статутне об'єднання підприємств, а також інших організацій, на основі їх фінансової залежності від одного або групи учасників



об'єднання, з централізацією функцій науково-технічного і виробничого розвитку, інвестиційної, фінансової, зовнішньоекономічної та іншої діяльності.

11. *Хто може бути учасниками повного товариства та командитного?*

- а) будь-хто;
- б) особи, які зареєстровані як суб'єкти підприємництва;
- в) фізичні та юридичні особи;
- г) свій варіант.

12. *Які розрізняють товариства:*

- а) середні та малі;
- б) середні, малі, великі;
- в) відкриті та закриті;
- г) свій варіант.

13. *Чи передбачається проведення будь-яких операцій з акціями в закритих акціонерних товариствах?*

- а) так;
- б) ні;
- в) передбачається лише зі згоди акціонерів і в межах акціонерів;
- г) свій варіант.

Контрольні тестові завдання

до розділу III «Виробнича програма автотранспортного підприємства та її основні економічні показники»

1. *Що потрібно врахувати при виборі типу і марки транспортного засобу?*

- а) вид перевезень, вид вантажу, відстань перевезень і дорожні умови, величину вантажу, вид вантажно-розвантажувальних робіт;
- б) фронт навантаження й розвантаження й розміри вантажно-розвантажувальних пунктів;
- в) наявність певних типів і моделей рухомого складу на підприємстві;
- г) вірні а, б та в.

2. *Під виробничою потужністю автотранспортного підприємства розуміють ...:*

- а) обсяг роботи, виконаної наявним рухомим складом підприємства при певних техніко-експлуатаційних показниках, що



склалися в конкретних умовах;

- б) це продуктивність автомобіля в рік;
- в) це ділення витрат підприємства на прибуток;
- г) це ділення прибутку підприємства на витрати.

3. *Що можна зробити, коли плановий обсяг роботи перевищує можливий?*

а) зменшити можливий обсяг роботи, шляхом покращення експлуатаційних показників, скоротити час роботи рухомого складу на маршрутах;

б) підвищити можливий обсяг роботи, шляхом покращення експлуатаційних показників, підвищити час роботи рухомого складу на маршрутах;

в) підвищити можливий обсяг роботи, шляхом підвищення середньої вантажопідйомності рухомого складу, збільшення кількості рухомого складу даної моделі;

г) вірні б та в.

4. *Під виробничою потужністю підприємств автомобільного транспорту промислового типу розуміється... :*

а) обсяг роботи, виконаної наявним рухомих складом підприємства при певних техніко-експлуатаційних показниках, що склалися в конкретних умовах;

б) максимально можливий річний випуск продукції в натуральному вираженні в сформованій номенклатурі й асортиментах при прийнятому режимі роботи, повному використанні виробничого устаткування й площ, впровадженні передової технології, організації праці й виробництва й застосуванні прогресивних норм використання устаткування, а також максимальному використанні наявних резервів виробництва;

в) це ділення витрат підприємства на прибуток;

г) це ділення прибутку підприємства на витрати.

5. *Як визначаються вхідна потужність?*

а) визначається з урахуванням наявного устаткування, технічного оснащення підприємства на початок планового періоду;

б) розраховується з урахуванням робіт по будівництву й дообладнуванню підприємства;

в) визначають як середньозважену з величин по окремих планових відрізках часу;

г) свій варіант.



6. *Як визначаються вихідна потужність?*

- а) визначається з урахуванням наявного устаткування, технічного оснащення підприємства на початок планового періоду;
- б) розраховується з урахуванням робіт по будівництву й дообладнуванню підприємства;
- в) визначають як середньозважену з величин по окремих планових відрізках часу;
- г) свій варіант.

7. *Як визначаються середня потужність?*

- а) визначається з урахуванням наявного устаткування, технічного оснащення підприємства на початок планового періоду;
- б) розраховується з урахуванням робіт по будівництву й дообладнуванню підприємства;
- в) визначають як середньозважену з величин по окремих планових відрізках часу;
- г) свій варіант.

8. *Використання виробничих потужностей залежить від:*

- а) навантажувально-розвантажувальних засобів;
- б) раціонального використання транспортних засобів;
- в) адміністрації підприємства;
- г) організації виробництва на підприємстві в цілому.

Контрольні тестові завдання до розділу IV “Основні засоби автотранспортного підприємства”

1. Залежно від характеру участі основних фондів у процесі виробництва основні виробничі засоби (ОВЗ) діляться на:

- а) виробничі запаси та споруди;
- б) основні оборотні засоби та активи АТП;
- в) основні виробничі засоби виробничого та невиробничого призначення;
- г) основні виробничі засоби та основні оборотні засоби.

2. За рахунок чого поповнюються основні виробничі засоби?:

- а) собівартості та транспортних засобів;
- б) капітальних вкладень;
- в) витрат АТП;
- г) не має вірної відповіді, свій варіант.



3. Що відносять до ОВЗ виробничого призначення?

- а) споруди і будівлі ЖКГ;
- б) транспортні засоби, силові машини, споруди, передавальні пристрої, інвентар та інструменти;
- в) водії, адміністративний персонал;
- г) виробничі запаси, незавершене будівництво, витрати майбутніх періодів, грошові засоби.

4. Що можна віднести до ОВЗ невиробничого призначення?

- а) споруди і будівлі ЖКГ;
- б) транспортні засоби, силові машини, споруди, передавальні пристрої, інвентар та інструменти;
- в) водії, адміністративний персонал;
- г) виробничі запаси, незавершене будівництво, витрати майбутніх періодів, грошові засоби.

5. Що можна віднести до основних оборотних засобів?

- а) споруди і будівлі ЖКГ;
- б) транспортні засоби, силові машини, споруди, передавальні пристрої, інвентар та інструменти;
- в) водії, адміністративний персонал;
- г) виробничі запаси, незавершене будівництво, витрати майбутніх періодів, грошові засоби.

6. Основні виробничі засоби це...:

а) це засоби, які неодноразово беруть участь у виробничому процесі, зберігаючи при цьому свою натуральну форму, а їхня вартість переноситься на знову створену роботу поступово, частинами, у міру зносу;

б) це засоби, які не беруть участь у процесі виробництва й не переносять свою вартість на виробничу продукцію (роботу);

в) це засоби, беруть участь у виробничому процесі лише один раз, зберігаючи при цьому свою грошову форму, а їхня вартість переноситься на знову створену роботу;

г) це засоби, які беруть участь у процесі виробництва й не переносять свою вартість на виробничу продукцію (роботу).

7. Основні невиробничі засоби це...:

а) це засоби, які неодноразово беруть участь у виробничому процесі, зберігаючи при цьому свою натуральну форму, а їхня вартість переноситься на знову створену роботу поступово, частинами, у міру зносу;



б) це засоби, які не беруть участь у процесі виробництва й не переносять свою вартість на виробничу продукцію (роботу);

в) це засоби, беруть участь у виробничому процесі лише один раз, зберігаючи при цьому свою грошову форму, а їхня вартість переноситься на знову створену роботу;

г) це засоби, які беруть участь у процесі виробництва й не переносять свою вартість на виробничу продукцію (роботу).

8. *Активною частиною ОВЗ називають:*

а) ті ОВЗ, що тільки забезпечують транспортний процес;

б) ті оборотні засоби, які знаходяться в період до 1 року;

в) ті оборотні засоби, які знаходяться в період до 0,5 року;

г) ті ОВЗ, які безпосередньо приймають участь в транспортному виробництві.

9. *Пасивною частиною ОВЗ називають:*

а) ті ОВЗ, що тільки забезпечують транспортний процес;

б) ті оборотні засоби, які знаходяться в період до 1 року;

в) ті оборотні засоби, які знаходяться в період до 0,5 року;

г) ті ОВЗ, які безпосередньо приймають участь в транспортному виробництві.

10. *ОВЗ у вартісній формі оцінюються:*

а) за первісною вартістю;

б) за відновленою вартістю;

в) за залишковою вартістю;

г) вірні а, б, в.

11. *Основними показниками, що характеризують рух ОВЗ на АТП є:*

а) коефіцієнт вибуття ОВЗ, коефіцієнт надходження ОВЗ, коефіцієнт оновлення ОВЗ, коефіцієнт придатності і зносу;

б) коефіцієнт обороту, термін обороту, коефіцієнт завантаження;

в) прибуток, дохід, рентабельність;

г) амортизація, статичний коефіцієнт використання ОВЗ.

12. *Коефіцієнт вибуття ОВЗ визначається:*

а) як відношення величини ОВЗ, що були введені в експлуатацію у звітному періоді до балансової вартості ОВЗ на кінець періоду;

б) як відношення суми ОВЗ, що вибули за певний період до балансової вартості ОВЗ на початок періоду;

в) як відношення величини зносу ОВЗ до балансової вартості цих фондів на початок періоду;



г) як відношення ОВЗ, що надійшли впродовж звітнього періоду до балансової вартості ОВЗ на початок періоду.

13. Коефіцієнт оновлення ОВЗ:

а) як відношення величини ОВЗ, що були введені в експлуатацію у звітньому періоді до балансової вартості ОВЗ на кінець періоду;

б) як відношення суми ОВЗ, що вибули за певний період до балансової вартості ОВЗ на початок періоду;

в) як відношення величини зносу ОВЗ до балансової вартості цих фондів на початок періоду;

г) як відношення ОВЗ, що надійшли впродовж звітнього періоду до балансової вартості ОВЗ на початок періоду.

14. Коефіцієнт зносу ОВЗ:

а) як відношення величини ОВЗ, що були введені в експлуатацію у звітньому періоді до балансової вартості ОВЗ на кінець періоду;

б) як відношення суми ОВЗ, що вибули за певний період до балансової вартості ОВЗ на початок періоду;

в) як відношення величини зносу ОВЗ до балансової вартості цих фондів на початок періоду;

г) як відношення ОВЗ, що надійшли впродовж звітнього періоду до балансової вартості ОВЗ на початок періоду.

15. Коефіцієнт надходження ОВЗ:

а) як відношення величини ОВЗ, що були введені в експлуатацію у звітньому періоді до балансової вартості ОВЗ на кінець періоду;

б) як відношення суми ОВЗ, що вибули за певний період до балансової вартості ОВЗ на початок періоду;

в) як відношення величини зносу ОВЗ до балансової вартості цих фондів на початок періоду;

г) як відношення ОВЗ, що надійшли впродовж звітнього періоду до балансової вартості ОВЗ на початок періоду.

16. Дайте визначення поняття “амортизація”:

а) це економічна категорія, яка у вартісній формі відображає величину фізичного зношення всіх грошових коштів;

б) показує, яку частку складає залишкова вартість ОВЗ від першопочаткової їх вартості;

в) показує, яка частка ОВЗ, що була на балансі підприємства на початок періоду вибули за певний період (впродовж року) із-за зносу або інших причин;

г) це планомірний процес відшкодування зношування основних



фондів шляхом поступового включення частини їхньої вартості у витрати на знову створений продукт або виконану транспортну роботу.

17. Назвіть методи нарахування амортизації:

- а) метод прямолінійного нарахування амортизації, виробничий метод, метод подвійної норми амортизації, кумулятивний метод;
- б) виробничий та невиробничий метод;
- в) метод подвійної норми кумулятивного числа, метод рівномірного рахунку, метод збереження вартості ОВЗ;
- г) вірні а та г.

18. В чому полягає сутність рівномірного (прямолінійного) нарахування амортизаційних відрахувань?:

- а) річні амортизаційні відрахування визначають виходячи з виробітку амортизованого об'єкту;
- б) передбачає використання подвійної норми амортизаційних відрахувань, що визначаються за методом рівномірного прямолінійного списання із залишкової вартості ОФ;
- в) нарахування здійснюються після визначення кумулятивного числа;
- г) нарахування здійснюються рівномірно, однаковими частками (сумами) впродовж всього терміну експлуатації основних фондів.

19. В чому полягає сутність виробничого методу нарахування амортизаційних відрахувань?

- а) річні амортизаційні відрахування визначають виходячи з виробітку амортизованого об'єкту;
- б) передбачає використання подвійної норми амортизаційних відрахувань, що визначаються за методом рівномірного прямолінійного списання із залишкової вартості ОФ;
- в) нарахування здійснюються після визначення кумулятивного числа;
- г) нарахування здійснюються рівномірно, однаковими частками (сумами) впродовж всього терміну експлуатації основних фондів.

20. В чому полягає сутність методу подвійної норми амортизації?:

- а) річні амортизаційні відрахування визначають виходячи з виробітку амортизованого об'єкту;
- б) передбачає використання подвійної норми амортизаційних відрахувань, що визначаються за методом рівномірного



прямолінійного списання із залишкової вартості ОФ;

- в) нарахування здійснюються після визначення кумулятивного числа;
- г) нарахування здійснюються рівномірно, однаковими частками (сумами) впродовж всього терміну експлуатації основних фондів.

Контрольні тестові завдання до розділу V “Оборотні засоби підприємства автомобільного транспорту”

1. Назвіть показники ефективності оборотних засобів?

- а) коефіцієнт вибуття ОВЗ, коефіцієнт надходження ОВЗ, коефіцієнт оновлення ОВЗ, коефіцієнт придатності і зносу;
- б) коефіцієнт оборотності, тривалість обороту, коефіцієнт використання оборотних засобів;
- в) прибуток, дохід, рентабельність;
- г) амортизація, статичний коефіцієнт використання ОВЗ.

2. Як визначається коефіцієнт оборотності?

- а) визначається як відношення тривалості періоду (місяць, квартал, рік) до коефіцієнта їх оборотності;
- б) визначається, як відношення прибутку до середньорічної вартості оборотних активів;
- в) визначається як відношення обсягу реалізованої транспортної продукції до середньорічного залишку оборотних активів;
- г) свій варіант.

3. Як визначається тривалість одного обороту оборотних активів?

- а) визначається як відношення тривалості періоду (місяць, квартал, рік) до коефіцієнта їх оборотності;
- б) визначається, як відношення прибутку до середньорічної вартості оборотних активів;
- в) визначається як відношення обсягу реалізованої транспортної продукції до середньорічного залишку оборотних активів;
- г) свій варіант.

4. Як визначається коефіцієнт використання оборотних активів?

- а) визначається як відношення тривалості періоду (місяць, квартал, рік) до коефіцієнта їх оборотності;



б) визначається, як відношення прибутку до середньорічної вартості оборотних активів;

в) визначається як відношення обсягу реалізованої транспортної продукції до середньорічного залишку оборотних активів;

г) свій варіант.

5. Залежно від джерел формування й поповнення, оборотні кошти розділяються на:

а) нормовані та ненормовані;

б) виробничі та невиробничі;

в) власні та позикові;

г) загальні та конкретні.

6. Залежно від особливостей планування, оборотні кошти підрозділяються на:

а) нормовані та ненормовані;

б) виробничі та невиробничі;

в) власні та позикові;

г) загальні та конкретні.

7. До складу виробничих запасів АТП належать:

а) автомобільне паливо, ремонтно-будівельні матеріали;

б) автомобільні шини;

в) запасні частини, матеріали для ремонту автомобілів;

г) вірні а, б, в.

8. Скільки стадій включає в себе кругообіг оборотних коштів?

а) 3

б) 4

в) 5

г) 2

9. Що відбувається на першій стадії кругообігу?

а) готова продукція реалізується й перетворюється в грошову форму. Потім ці кошти знову перетворюються в матеріальні цінності (предмети праці). У такий спосіб процес кругообігу починає повторюватися й відбувається багаторазово;

б) оборотні засоби виступають у грошовій формі й витрачаються на придбання матеріальних цінностей;

в) придбані матеріальні цінності переходять безпосередньо у виробничий процес і перетворюються спочатку в виробничі запаси, а після завершення виробничого процесу – у готову продукцію (послуги);



г) основні виробничі засоби виступають у не грошовій формі й витрачаються на придбання малоцінних матеріалів.

10. Що відбувається на другій стадії кругообігу?

а) готова продукція реалізується й перетворюється в грошову форму. Потім ці кошти знову перетворюються в матеріальні цінності (предмети праці). У такий спосіб процес кругообігу починає повторюватися й відбувається багаторазово;

б) оборотні засоби виступають у грошовій формі й витрачаються на придбання матеріальних цінностей;

в) придбані матеріальні цінності переходять безпосередньо у виробничий процес і перетворюються спочатку в виробничі запаси, а після завершення виробничого процесу - у готову продукцію (послуги);

г) основні виробничі засоби виступають у не грошовій формі й витрачаються на придбання малоцінних матеріалів.

11. Що відбувається на третій стадії кругообігу, яка відбувається в сфері обігу?

а) готова продукція реалізується й перетворюється в грошову форму. Потім ці кошти знову перетворюються в матеріальні цінності (предмети праці). У такий спосіб процес кругообігу починає повторюватися й відбувається багаторазово;

б) оборотні засоби виступають у грошовій формі й витрачаються на придбання матеріальних цінностей;

в) придбані матеріальні цінності переходять безпосередньо у виробничий процес і перетворюються спочатку в виробничі запаси, а після завершення виробничого процесу - у готову продукцію (послуги);

г) основні виробничі засоби виступають у не грошовій формі й витрачаються на придбання малоцінних матеріалів.

Контрольні тестові завдання до розділу VI «Трудові ресурси автотранспортного підприємства та організація оплати праці»

1. В АТП всі працівники, залежно від ступеня участі їх у виробничому процесі, діляться на 2 групи:

а) виробничий та невиробничий персонал;

б) водії та ремонтні робітники;



в) науково-технічні та адміністративні працівники;

г) робітники та науково-технічні працівники.

2. До виробничого персоналу відносять:

а) працюючі в сфері виробництва або обслуговуючі її;

б) працівники, які обслуговують невиробничі господарства від організації підприємства;

в) водії, ремонтні і допоміжні робітники, працівники апарата керування та ін.;

г) вірні а та в.

3. До невиробничого персоналу відносять:

а) працюючі в сфері виробництва або обслуговуючі її;

б) працівники, які обслуговують невиробничі господарства від організації підприємства;

в) водії, ремонтні і допоміжні робітники, працівники апарата керування та ін.;

г) вірні а та в.

4. Залежно від характеру виконуваних функцій виділяються наступні категорії виробничого персоналу:

а) виробничий та невиробничий;

б) основний та допоміжний;

в) основні робітники, допоміжні службовці, молодша пожежно-сторожова охорона;

г) робітники, інженерно-технічні працівники; службовці, молодший обслуговуючий персонал, пожежно-сторожова охорона.

5. Що включає в себе списковий склад працівників АТП?

а) включає всі постійні, тимчасові, сезонні працівники, прийнятих на строк понад 1-го день по основній діяльності й понад 5-ти дні по неосновній діяльності;

б) включає всі постійні працівники, прийнятих на строк понад 1-го місяця по основній діяльності;

в) включає кількість працівників облікового складу, які явилися на роботу;

г) включає кількість працівників облікового складу, які не явилися на роботу.

6. Що таке „явочна чисельність” працівників АТП?

а) це всі постійні, тимчасові, сезонні працівники, прийнятих на строк понад 1-го день по основній діяльності й понад 5-ти дні по неосновній діяльності;



б) це всі постійні працівники, прийнятих на строк понад 1-го місяця по основній діяльності;

в) це кількість працівників облікового складу, які явилися на роботу;

г) це кількість працівників облікового складу, які не явилися на роботу.

7. Як визначається середньосписковий склад працівників АТП?

а) визначається шляхом різниці явочного та не явочного складу працівників АТП;

б) визначається шляхом підсумовування чисельності працівників облікового складу за кожен календарний день певного періоду часу включаючи святкові й вихідні дні й розподіли отриманої суми на кількість календарних днів того ж періоду часу;

в) визначається щодня за даними табельного обліку;

г) вірні б та в.

8. Якими показниками характеризується рух кадрів на підприємстві?

а) коефіцієнт обороту, тривалість одного обороту;

б) коефіцієнт утворення трудових ресурсів, коефіцієнт звільнення, коефіцієнт структурних зрушень серед персоналу АТП;

в) показниками обороту по прийому й звільненню, плинності кадрів;

г) показних руху заробітної плати, показних успішності, продуктивності.

9. Продуктивність праці – це... :

а) кількість витраченої живої праці на одиницю продукції;

б) це відношення прибутку до витрат підприємства;

в) це відношення кількості виробленої продукції до доходу;

г) це відношення витрат АТП до рентабельності.

10. Назвіть фактори, які впливають на підвищення продуктивності праці в АТП?

а) зменшення кількості працівників, зменшення організації праці;

б) підвищення технічного рівня виробництва, поліпшення організації транспортного процесу, поліпшення організації праці;

в) збільшення рівня тарифів, підвищення рівня обслуговування, зменшення технічного рівня виробництва;

г) немає вірної відповіді, свій варіант.



11. За якою формулою визначається річний фонд робочого часу одного працівника?

$$\Phi_{p.ч.} = \left[D_{\kappa} - (D_{\epsilon} + D_{c\epsilon} - D_{\text{від}} + D_{x\epsilon} + D_{\text{до}}) \right] \cdot t_2 -$$

а) $-(D'_{\epsilon} + D'_{c\epsilon} + D'_{\text{від}}) \cdot t_1;$

$$\Phi_{p.ч.} = \left[D_{\kappa} - (D_{\epsilon} + D_{c\epsilon} + D_{\text{від}} + D_{x\epsilon} + D_{\text{до}}) \right] \cdot t_1 -$$

б) $-(D'_{\epsilon} + D'_{c\epsilon} - D'_{\text{від}}) \cdot t_2;$

$$\Phi_{p.ч.} = \left[D_{\kappa} - (D_{\epsilon} + D_{c\epsilon} + D_{\text{від}} + D_{x\epsilon} + D_{\text{до}}) \right] \cdot t_1 -$$

в) $-(D'_{\epsilon} + D'_{c\epsilon} - D'_{\text{від}}) \cdot t_2;$

$$\Phi_{p.ч.} = \left[D_{\kappa} - (D_{\epsilon} + D_{c\epsilon} + D_{\text{від}} + D_{x\epsilon} + D_{\text{до}}) \right] \cdot t_1 -$$

г) $-(D'_{\epsilon} + D'_{c\epsilon} - D'_{\text{від}}) \cdot t_2.$

12. Основні форми оплати праці є:

а) відрядна і погодинна;

б) натуральна і грошова;

в) подвійна та одинарна;

г) велика та мала.

13. При відрядній формі оплати праці:

а) заробітна плата робітників прямо залежить від кількості виконаної роботи і розміру розцінки;

б) заробіток працівника залежить від відпрацьованого ним часу;

в) заробіток працівника не залежить від відпрацьованого ним часу;

г) заробітна плата робітників прямо залежить від якості виконаної роботи.

14. При погодинній формі оплати праці:

а) заробітна плата робітників прямо залежить від кількості виконаної роботи і розміру розцінки;

б) заробіток працівника залежить від відпрацьованого ним часу;

в) заробіток працівника не залежить від відпрацьованого ним часу;

г) заробітна плата робітників прямо залежить від якості виконаної роботи.

15. Хто на підприємстві регулює систему і форму оплати праці працівників:



- а) керівник підприємства;
- б) фінансовий директор;
- в) бухгалтер;
- г) держава.

16. За якою формулою визначається кількість водіїв на АТП:

- а) $Чв = АТн / Тн \cdot 1,5$;
- б) $Чв = АТн / Тв \cdot 1,5$;
- в) $Чв = АГн \cdot Тв / кВ$;
- г) $Чв = АТн / Тг \cdot кв$.

17. Заробітна плата це:

а) це винагорода, обчислена як правило у натуральному виразі, яку власник або уповноважений ним орган сплачує працівникові за виконану ним роботу відповідно до трудового договору;

б) це винагорода, обчислена як правило у грошовому виразі, яку власник або уповноважений ним орган сплачує працівникові за виконану ним роботу відповідно до трудового договору;

в) це винагорода, за додаткову виконану роботу відповідно до трудового договору;

г) це премія, виражена в грошовій формі.

18. Трудомісткість, тобто кількістю часу, витраченого на одиницю продукції W_p , визначається:

- а) $Wt = V_{тр} / Q_v$;
- б) $Wt = V_{тр} \cdot Q_v$;
- в) $Wt = Q_v / V_{тр}$;
- г) $W_t = Q_v / V_{тр} / k$.

19. Залежно від характеру зміни чисельності працівників при зміні обсягу виробництва в одиниці часу увесь персонал підприємства поділяється на:

- а) основний та допоміжний;
- б) умовно-постійний та умовно-змінний;
- в) постійний та змінний;
- г) умовно-основний та умовно-допоміжний.

20. Залежно від характеру виконуваних функцій робітниками у виробничому процесі, виділяють 2 групи робітників:

- а) основний та допоміжний;
- б) умовно-постійний та умовно-змінний;
- в) постійний та змінний;
- г) умовно-основний та умовно-допоміжний.



Контрольні тестові завдання до розділу VII «Групування витрат за економічними елементами витрат»

1. Дайте визначення “витрати підприємства”?

а) це грошове вираження витрат виробничих факторів (капітал, праця, природні ресурси), необхідних для здійснення підприємством своєї виробничої та комерційної діяльності;

б) це виражені в натуральній 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;

в) витрати поточного періоду на купівлю транспортних засобів;

г) це грошове вираження наявних витрат необхідних для здійснення підприємством своєї виробничої та комерційної діяльності.

2. Які розрізняють види витрат в ринковій економіці?

а) довгострокові та строкові;

б) наявні, тимчасові, безповоротні;

в) матеріальні та нематеріальні;

г) виробничі та цільові.

3. Наявні витрати це ...:

а) являють собою грошові витрати на придбання матеріалів, амортизацію основних фондів, оплату праці та інші витрати на виробництво й реалізацію продукції (послуг);

б) витрати на використання якого-небудь фактору виробництва, визначенні з точки зору найкращого з альтернативних варіантів та з'являються тільки тоді, коли мова йде про ухвалення економічного рішення;

в) витрати, які не можуть бути повернуто, якщо навіть підприємство припинить своє існування. Це, як правило, витрати першого року функціонування підприємства;

г) витрати придбаних у сторонніх організацій або виготовлених власними силами пального, запасних частин і комплектуючих виробів, мастил, матеріалів, шин, енергії, палива, інших виробничих запасів.



4. Тимчасові витрати це ...:

а) являють собою грошові витрати на придбання матеріалів, амортизацію основних фондів, оплату праці та інші витрати на виробництво й реалізацію продукції (послуг);

б) витрати на використання якого-небудь фактору виробництва, визначенні з точки зору найкращого з альтернативних варіантів та з'являються тільки тоді, коли мова йде про ухвалення економічного рішення;

в) витрати, які не можуть бути повернуті, якщо навіть підприємство припинить своє існування. Це, як правило, витрати першого року функціонування підприємства;

г) витрати придбаних у сторонніх організацій або виготовлених власними силами пального, запасних частин і комплектуючих виробів, мастил, матеріалів, шин, енергії, палива, інших виробничих запасів.

5. Безповоротні витрати це ...:

а) являють собою грошові витрати на придбання матеріалів, амортизацію основних фондів, оплату праці та інші витрати на виробництво й реалізацію продукції (послуг);

б) витрати на використання якого-небудь фактору виробництва, визначенні з точки зору найкращого з альтернативних варіантів та з'являються тільки тоді, коли мова йде про ухвалення економічного рішення;

в) витрати, які не можуть бути повернуто, якщо навіть підприємство припинить своє існування. Це, як правило, витрати першого року функціонування підприємства;

г) витрати придбаних у сторонніх організацій або виготовлених власними силами пального, запасних частин і комплектуючих виробів, мастил, матеріалів, шин, енергії, палива, інших виробничих запасів.

б. За якою формулою визначаються відрахування на соціальні заходи?

а) $V_{c.z.} = B_{zn} + K_{c.z.}$;

б) $V_{c.z.} = B_{zn} \cdot 0,75$;

в) $V_{c.z.} = B_{zn} / K_{c.z.}$;

г) $V_{c.z.} = B_{zn} \cdot K_{c.z.}$

7. За якою формулою визначаються витрати палива в натуральній формі для вантажних автомобілів, що працюють



погодинно?

а) $Q_{л} = 0,01 \cdot (H_p \cdot L + H_s \cdot P) \cdot (1 + K_{\Sigma})$;

б) $Q_{л} = 0,001 \cdot (H_s \cdot L + H_p \cdot P) \cdot (1 + K_{\Sigma})$;

в) $Q_{л} = 0,01 \cdot (H_s \cdot L + H_p \cdot P) \cdot (1 + K_{\Sigma})$;

г) $Q_{л} = 0,01 \cdot (H_s \cdot L + H_p \cdot P) / (1 + K_{\Sigma})$.

8. За якою формулою визначаються витрати мастильних матеріалів?

а) $B_{м.м.} = B_n / K_{м.м.}$;

б) $B_{м.м.} = B_n \cdot K_{м.м.}$;

в) $B_{м.м.} = B_n \cdot 1,56$;

г) $B_{м.м.} = B_n \cdot 1,2$.

9. За якою формулою визначаються витрати на запасні частини?

а) $B_{з.ч.} = \frac{L \cdot H_{з.ч.}}{1000}$;

б) $B_{з.ч.} = \frac{L \cdot H_{з.ч.}}{100}$;

в) $B_{з.ч.} = \frac{L \cdot H_{з.ч.}}{1000 \cdot 100}$;

г) $B_{з.ч.} = \frac{H_{з.ч.}}{L \cdot 100}$.

10. За якою формулою визначаються витрати на матеріали для технічного обслуговування і поточного ремонту автомобіля?

а) $B_{т.о.і.п.р.} = (L/10000) \cdot (L_{т.о.і.п.р.}/1000) \cdot k$;

б) $B_{т.о.і.п.р.} = (L/100) / (L_{т.о.і.п.р.}/1000) \cdot k$;

в) $B_{т.о.і.п.р.} = (L_{т.о.і.п.р.}/1000) \cdot (L/100) \cdot k$;

г) $B_{т.о.і.п.р.} = (L/1000) \cdot (L_{т.о.і.п.р.}/100) \cdot k$.

11. За якою формулою визначаються витрати на відновлення та ремонт зношених?

а) $B_{ш} = \frac{L \cdot \Pi_{вш} \cdot \Pi_{ш} \cdot n_{ш}}{100 \cdot 1000}$;

б) $B_{ш} = \frac{L \cdot \Pi_{вш} \cdot \Pi_{ш}}{100 \cdot 1000}$;



$$в) B_{ш} = \frac{L \cdot \Pi_{виш} \cdot \Pi_{ш} \cdot n_{ш} \cdot K_{шт}}{100 \cdot 1000};$$

$$г) B_{ш} = \frac{(L + \Pi_{виш}) \cdot \Pi_{ш} \cdot n_{ш}}{1000 \cdot 1000}.$$

12. За якою формулою визначаються витрати амортизацію рухомого складу?

а) $B_{Ai} = c_a \cdot H_a / 100;$

б) $B_{Ai} = c_a / H_a \cdot 100;$

в) $B_{Ai} = c_a \cdot H_a / 1000 \cdot 100;$

г) $B_{Ai} = B_a \cdot 20\% / 100.$

13. За якими елементами групуються витрати від операційної діяльності підприємств транспорту відповідно до їх економічного змісту?

а) наявні, тимчасові, постійні;

б) інші операційні витрати;

в) матеріальні витрати, витрати на оплату праці, відрахування на соціальні заходи, амортизація основних фондів та нематеріальних активів;

г) вірні б та в.

Контрольні тестові завдання до розділу VIII «Порядок формування собівартості вантажних і пасажирських перевезень»

1. Дайте визначення поняття “собівартість перевезень”?

а) це виражені в грошовій формі поточні витрати автотранспортного підприємства, пов’язані із виконанням транспортної роботи (надання транспортних послуг);

б) це визначення розміру витрат у грошовій формі на виробництво одиниці певного виду робіт (послуг) по окремих видах витрат;

в) це всі поточні та тимчасові витрати транспортних підприємств, безпосередньо пов’язані з підготовкою та здійсненням процесу перевезень вантажів і пасажирів, а також виконанням робіт і послуг, що забезпечують перевезення;

г) це ціна за перевезений вантаж.



2. Дайте визначення поняття “калькулювання собівартості”?

а) 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;

б) це визначення розміру витрат у грошовій формі на виробництво одиниці певного виду робіт (послуг) по окремих видах витрат;

в) це всі поточні та тимчасові витрати транспортних підприємств, безпосередньо пов’язані з підготовкою та здійсненням процесу перевезень вантажів і пасажирів, а також виконанням робіт і послуг, що забезпечують перевезення;

г) це поділ витрат та доходів підприємства відповідно до типу.

3. Як поділяють витрати за способом перенесення вартості на продукцію?

а) великі та малі;

б) прямі та непрямі;

в) залежні та незалежні;

г) змінні та постійні.

4. Із наведеного переліку, статтями витрат є:?

а) загальновиробничі;

б) матеріальні витрати;

в) витрати від браку;

г) змінні та умовно-постійні витрати.

5. Які витрати можливі віднести до прямих витрат?

а) витрати, які можуть бути безпосередньо включені до собівартості окремих видів перевезень (робіт, послуг);

б) витрати, безпосередньо не пов’язані із виконанням транспортних робіт, послуг;

в) загальновиробничі витрати, які включають витрати по управлінню та обслуговуванню виробничого процесу;

г) вірні б та в.

6. Які витрати можливі віднести до непрямих витрат?

а) витрати, які можуть бути безпосередньо включені до собівартості окремих видів перевезень (робіт, послуг);

б) витрати, безпосередньо не пов’язані із виконанням транспортних робіт, послуг;



- в) загальновиробничі витрати, які включають витрати по управлінню та обслуговуванню виробничого процесу;
- г) вірні б та в.

7. Як можна поділити витрати в залежності від обсягу перевезень?

- а) великі та малі;
- б) прямі та непрямі;
- в) залежні та незалежні;
- г) змінні та постійні.

8. В залежності від відношення до виробничого процесу, витрати групуються на:

- а) великі та малі;
- б) прямі та непрямі;
- в) залежні та незалежні;
- г) основні та накладні.

9. Змінні витрати це...:

а) витрати, абсолютна величина яких змінюється (збільшується або зменшується) разом із зміною обсягів перевезень (робіт, послуг);

б) витрати, безпосередньо не пов'язані із виконанням транспортних робіт, послуг;

в) загальновиробничі витрати, які включають витрати по управлінню та обслуговуванню виробничого процесу;

г) витрати, абсолютна величина яких із збільшенням або зменшенням обсягів перевезень (робіт, послуг) істотно не змінюється.

10. Постійні витрати це ...:

а) витрати на пально-мастильні матеріали, електроенергію;

б) витрати на оплату праці працівників;

в) загальновиробничі витрати, які включають витрати по управлінню та обслуговуванню виробничого процесу;

г) витрати, абсолютна величина яких із збільшенням або зменшенням обсягів перевезень (робіт, послуг) істотно не змінюється.

11. За якою формулою визначаються витрати на знаходження автомобіля в русі від загального періоду експлуатації?

а) $B_p = B_{zn} + B_{с.з.} + B_n + B_{м.м.} + B_{ш} + B_{зч} + B_A + B_{ц}$;

б) $B_p = B_{ТОПР} + B_A$;



$$\text{в) } B_p = V_{\text{ТОiПР}} + B_A + B_n;$$

$$\text{г) } B_p = V_{\text{с.з.}} + B_n + B_{\text{м.м.}} + B_{\text{ш}} + B_{\text{зч}} + B_A + B_n.$$

12. За якою формулою визначаються витрати на знаходження автомобіля в стані простою першого типу (відображає тривалість технологічних стоянок автомобіля протягом робочого часу його використання)?

$$\text{а) } B_{\text{np1}} = B_{\text{zn}} + V_{\text{с.з.}} + B_n + B_{\text{м.м.}} + B_{\text{ш}} + B_{\text{зч}} + B_A + B_n;$$

$$\text{б) } B_{\text{np1}} = V_{\text{ТОiПР}} + B_A;$$

$$\text{в) } B_{\text{np1}} = V_{\text{ТОiПР}} + B_A + B_n;$$

$$\text{г) } B_{\text{np1}} = V_{\text{с.з.}} + B_n + B_{\text{м.м.}} + B_{\text{ш}} + B_{\text{зч}} + B_A + B_n.$$

13. За якою формулою визначаються витрати на знаходження автомобіля в стані простою другого типу (відображає тривалість простою автомобіля за межами робочого часу його використання)?

$$\text{а) } B_{\text{np2}} = B_{\text{zn}} + V_{\text{с.з.}} + B_n + B_A + B_n;$$

$$\text{б) } B_{\text{np2}} = V_{\text{ТОiПР}} + B_A;$$

$$\text{в) } B_{\text{np2}} = V_{\text{ТОiПР}} + B_A + B_n;$$

$$\text{г) } B_{\text{np2}} = B_{\text{ш}} + B_{\text{зч}} + B_A + B_n.$$

14. За якою формулою визначається собівартість перевезень однієї тонни вантажу?

$$\text{а) } S_T = \frac{A \cdot \bar{C} \cdot T_e}{Q_6};$$

$$\text{б) } S_T = \frac{A \cdot \bar{C} \cdot T_e}{P_6};$$

$$\text{в) } S_T = A \cdot \bar{C} \cdot T_e \cdot Q_6;$$

$$\text{г) } S_T = \frac{A \cdot \bar{C} \cdot T_e}{1000}.$$

15. За якою формулою визначається собівартість перевезень транспортної роботи?

$$\text{а) } S_{\text{TKM}} = \frac{A \cdot \bar{C} \cdot T_e}{Q_6};$$

$$\text{б) } S_{\text{TKM}} = \frac{A \cdot \bar{C} \cdot T_e}{P_6};$$



в) $S_{TKM} = A \cdot \bar{C} \cdot T_e \cdot Q_g$;

г) $S_{TKM} = \frac{A \cdot \bar{C} \cdot T_e}{1000}$.

16. Зниження собівартість перевезень за рахунок відносного зменшення витрат по окремих статтях визначається за формулою:

а) $\Delta S_i = \left(\frac{I_{zzi}}{I_p} + 1 \right) \cdot Q_{ci}$,

б) $\Delta S_i = \left(\frac{I_{zzi}}{I_p} - 1 \right) / Q_{ci}$,

в) $\Delta S_i = \left(\frac{I_p}{I_{zzi}} - 1 \right) \cdot Q_{ci}$,

г) $\Delta S_i = \left(\frac{I_{zzi}}{I_p} - 1 \right) \cdot Q_{ci}$,

17. До незалежних від діяльності АТП факторів, які впливають на зниження собівартості перевезень належать:

а) прискорення науково-технічного прогресу як в області конструювання та виробництва автомобілів, так й в області організації технічного обслуговування, ремонту й експлуатації рухомого складу;

б) ставки податків і зборів, зміна державних регульованих тарифів, природно-кліматичні умови та ін.

в) впровадження прогресивних форм і методів організації процесу перевезень;

г) вірні а, б та в.

18. До факторів залежних від діяльності АТП, які впливають на зниження собівартості перевезень належать:

а) прискорення науково-технічного прогресу як в області конструювання та виробництва автомобілів, так й в області організації технічного обслуговування, ремонту й експлуатації рухомого складу;

б) поліпшення організації праці та виробництва;

в) впровадження прогресивних форм і методів організації



г) вірні а, б та в.

19. Які техніко-експлуатаційні показники можна віднести до I-ої групи показників, які впливають на собівартість перевезення?

а) середня вантажопідйомність та коефіцієнт використання вантажопідйомності, коефіцієнт використання пробігу;

б) коефіцієнт використання парку автомобілів, час знаходження автомобілів на лінії, час простою автомобілів під завантаженням та розвантаженням;

в) середня технічна швидкість;

г) вірні б та в.

20. Які техніко-експлуатаційні показники можна віднести до II-ої групи показників, які впливають на собівартість перевезення?

а) середня вантажопідйомність та коефіцієнт використання вантажопідйомності, коефіцієнт використання пробігу;

б) коефіцієнт використання парку автомобілів, час знаходження автомобілів на лінії, час простою автомобілів під завантаженням та розвантаженням;

в) середня технічна швидкість;

г) вірні б та в.

Контрольні тестові завдання

до розділу IX «Визначення фінансових результатів господарської діяльності по пасажирських та вантажних перевезеннях»

1. Прибуток це...:

а) відношення витрат до доходів підприємства;

б) відношення собівартості до доходів підприємства;

в) різниця між доходом та витратами;

г) свій варіант.

2. Основним економічним показником ефективної роботи АТП

є:

а) собівартість;

б) об'єм перевезень;

в) прибуток ;

г) фондовіддача.

3. Прибуток розрізняють:



а) валовий та кінцевий;

б) балансовий, чистий та валовий;

в) балансовий та валовий;

г) балансовий, чистий та мінімальний.

4. Прибуток АТП може визначатися наступними методами:

а) прямий та аналітичний;

б) непрямий та аналітичний;

в) прямий, аналітичний та розрахунковий;

г) прямий та розрахунковий.

5. З метою визначення загального доходу АТП використовують:

а) прямий метод;

б) аналітичний метод;

в) розрахунковий метод;

г) прямий та непрямий методи.

6. При розрахунку прямим методом прибутку враховують:

а) кількість автомобілів;

б) обсяг перевезеного вантажу;

в) вид вантажу;

г) кількість водіїв на лінії.

7. Чистий прибуток визначається як:

а) $ЧП = П_6 - П_{пр}$

б) $ЧП = П_6 - C/V$

в) $ЧП = В_д - П_{пр}$

г) $ЧП = В_д - C/V$

8. Рентабельність перевезень визначається:

а) відношенням прибутку до вартості основних виробничих фондів;

б) відношенням прибутку до суми витрат пов'язаних з цими перевезеннями;

в) відношенням прибутку до собівартості транспортної продукції;

г) відношенням прибутку до матеріальних витрат.

9. Рентабельність продукції визначається як відношення:

а) прибутку від реалізації транспортної продукції до капвкладень;

б) прибутку від реалізації транспортної продукції до активів підприємства;

в) прибутку від реалізації транспортної продукції до



собівартості реалізованої транспортної продукції;

г) прибутку від реалізації транспортної продукції до обсягу реалізованої продукції.

10. Для аналізу ефективної роботи підприємства використовують показник:

- а) собівартість;
- б) фондівдача;
- в) рентабельність;
- г) дохід.

11. До складу валових доходів відносять:

а) всі доходи підприємства, що підприємство отримало за звітний період від усіх видів діяльності;

б) всі доходи підприємства, що підприємство отримало за звітний період від операційної діяльності;

в) всі доходи підприємства, що підприємство отримало за звітний період від інвестиційної і фінансової діяльності;

г) свій варіант.

12. Внутрішні фактори, які впливають на розмір прибутку:

- а) продуктивність праці;
- б) кон'юнктура ринку транспортних послуг;
- в) організація праці ремонтних робітників;
- г) заробітна плата персоналу.

13. Зовнішні фактори, які впливають на розмір прибутку:

- а) продуктивність праці;
- б) кон'юнктура ринку транспортних послуг;
- в) організація праці ремонтних робітників;
- г) заробітна плата персоналу.

14. Що ми отримуємо, якщо від загального прибутку відніmemo податок на прибуток?

- а) розподільчий прибуток;
- б) не розподільчий прибуток;
- в) чистий прибуток;
- г) валовий прибуток.



Контрольні тестові завдання до розділу XI «Основи системи оподаткування автотранспортного підприємства»

1. Податки та збори до бюджетів та до державних цільових фондів це...:

а) обов'язковий внесок до бюджету відповідного рівня або державного цільового фонду, здійснюваний платниками у порядку і на умовах, що визначаються законами України про оподаткування;

б) загальна сума податку, одержана (нарахована) платником податку в звітному (податковому) періоді, визначена згідно з Податковим кодексом України;

в) сума, на яку платник податку має право зменшити податкове зобов'язання звітного періоду, визначена згідно з Податковим кодексом України;

г) сума, що підлягає поверненню платнику податку з бюджету у зв'язку з надмірною сплатою податку у випадках, визначених Податковим кодексом України.

2. Дайте визначення "податкове зобов'язання"?

а) обов'язковий внесок до бюджету відповідного рівня або державного цільового фонду, здійснюваний платниками у порядку і на умовах, що визначаються законами України про оподаткування;

б) загальна сума податку, одержана (нарахована) платником податку в звітному (податковому) періоді, визначена згідно з Податковим кодексом України;

в) сума, на яку платник податку має право зменшити податкове зобов'язання звітного періоду, визначена згідно з Податковим кодексом України;

г) сума, що підлягає поверненню платнику податку з бюджету у зв'язку з надмірною сплатою податку у випадках, визначених Податковим кодексом України.

3. Дайте визначення «податковий кредит»?

а) обов'язковий внесок до бюджету відповідного рівня або державного цільового фонду, здійснюваний платниками у порядку і на умовах, що визначаються законами України про оподаткування;



б) загальна сума податку, одержана (нарахована) платником податку в звітному (податковому) періоді, визначена згідно з Податковим кодексом України;

в) сума, на яку платник податку має право зменшити податкове зобов'язання звітного періоду, визначена згідно з Податковим кодексом України;

г) сума, що підлягає поверненню платнику податку з бюджету у зв'язку з надмірною сплатою податку у випадках, визначених Податковим кодексом України.

4. Дайте визначення “бюджетне відшкодування”?

а) обов'язковий внесок до бюджету відповідного рівня або державного цільового фонду, здійснюваний платниками у порядку і на умовах, що визначаються законами України про оподаткування;

б) загальна сума податку, одержана (нарахована) платником податку в звітному (податковому) періоді, визначена згідно з ПКУ;

в) сума, на яку платник податку має право зменшити податкове зобов'язання звітного періоду, визначена згідно з Податковим кодексом України;

г) сума, що підлягає поверненню платнику податку з бюджету у зв'язку з надмірною сплатою податку у випадках, визначених Податковим кодексом України.

5. Що містить податкова накладна?

а) порядковий номер податкової накладної;

б) повну або скорочену назву, зазначену у статутних документах юридичної особи;

в) дату виписування податкової накладної;

г) вірні а, б, в.

б. Об'єктом оподаткування при податку на додану вартість є операції платників податку з:

а) поставки товарів та послуг, місце надання яких знаходиться на митній території України; ввезення товарів у митному режимі імпорту;

б) передачі майна у схов (відповідальне зберігання), а також у лізинг (оренду), крім передачі у фінансовий лізинг;

в) вивезення товарів (супутніх послуг) у митному режимі експорту або реекспорту (далі - експорту), поставки транспортних послуг по перевезенню пасажирів, вантажобагажу (товаробагажу)



та вантажу за межами державного кордону України.

г) вірні а, в.

7. *Не є об'єктом оподаткування операції при податку на додану вартість з:*

а) поставки товарів та послуг, місце надання яких знаходиться на митній території України; ввезення товарів у митному режимі імпорту;

б) передачі майна у схов (відповідальне зберігання), а також у лізинг (оренду), крім передачі у фінансовий лізинг;

в) вивезення товарів (супутніх послуг) у митному режимі експорту або реекспорту, поставки транспортних послуг по перевезенню пасажирів, вантажобагажу (товаробагажу) та вантажу за межами державного кордону України.

г) вірні а, в.

8. *Скільки становить ставка податку на додану вартість?*

а) 20 % від бази оподаткування (вартість товарів) робіт чи послуг з врахуванням акцизного збору, ввізного мита, обов'язкових платежів (за винятком податку на додану вартість);

б) 30 % від суми прибутку, обчислення як різниця між скоригованим валовим доходом, валовими витратами та сумою амортизаційних відрахувань;

в) 30 % від бази оподаткування (вартість товарів) робіт чи послуг з врахуванням акцизного збору, ввізного мита, обов'язкових платежів (за винятком податку на додану вартість);

г) 20 % від суми прибутку, обчислення як різниця між скоригованим валовим доходом, валовими витратами та сумою амортизаційних відрахувань.

9. *Скільки становить ставка податку на прибуток підприємства?*

а) 20 % від бази оподаткування (вартість товарів) робіт чи послуг з врахуванням акцизного збору, ввізного мита, обов'язкових платежів (за винятком податку на додану вартість);

б) 30 % від суми прибутку, обчислення як різниця між скоригованим валовим доходом, валовими витратами та сумою амортизаційних відрахувань;

в) 30 % від бази оподаткування (вартість товарів) робіт чи послуг з врахуванням акцизного збору, ввізного мита, обов'язкових платежів (за винятком податку на додану вартість);



г) 20 % від суми прибутку, обчислення як різниця між скоригованим валовим доходом, валовими витратами та сумою амортизаційних відрахувань.

10. Хто такі резиденти?

а) фізичні особи та суб'єкти господарської діяльності іншої країни, що мають статус юридичної особи, які створені та здійснюють свою діяльність відповідно до законодавства тієї країни з місцезнаходженням на її території;

б) юридичні особи та суб'єкти господарської діяльності України, що не мають статусу юридичної особи, які створені та здійснюють свою діяльність відповідно до законодавства України з місцезнаходженням на її території;

в) юридичні особи та суб'єкти господарської діяльності, що не мають статусу юридичної особи з місцезнаходженням за межами України, які створені та здійснюють свою діяльність відповідно до законодавства іншої держави;

г) юридичні особи та фізичні особи, що мають статус юридичної особи з місцезнаходженням за межами України, які створені та здійснюють свою діяльність відповідно до законодавства іншої держави.

11. Хто такі нерезиденти?

а) фізичні особи та суб'єкти господарської діяльності іншої країни, що мають статус юридичної особи, які створені та здійснюють свою діяльність відповідно до законодавства тієї країни з місцезнаходженням на її території;

б) юридичні особи та суб'єкти господарської діяльності України, що не мають статусу юридичної особи, які створені та здійснюють свою діяльність відповідно до законодавства України з місцезнаходженням на її території;

в) юридичні особи та суб'єкти господарської діяльності, що не мають статусу юридичної особи з місцезнаходженням за межами України, які створені та здійснюють свою діяльність відповідно до законодавства іншої держави;

г) юридичні особи та фізичні особи, що мають статус юридичної особи з місцезнаходженням за межами України, які створені та здійснюють свою діяльність відповідно до законодавства іншої держави.



ТИПОВІ РОЗВ'ЯЗКИ ЗАДАЧ

Тема. Основні виробничі фонди АТП

Задача № 1

Автотранспортне підприємство «Вантажівка» придбало машинне обладнання, яке належить до четвертої групи основних фондів. Причому:

- первісна вартість – 33000 грн.;
- ліквідаційна вартість – 3000грн.;
- термін експлуатації – 5 років.

Визначити розмір амортизаційних відрахувань за прямолінійним методом.

Розв'язок:

Як уже зазначалося, за цим методом витратами поточного періоду впродовж усього строку корисного використання активу визначається завжди однакова частина вартості об'єкта основних засобів, що амортизується.

1. Визначаємо суму амортизації за 5 років у грошовій формі:

$$A_6 = \frac{B_{пер} - B_{лік}}{T_e} = \frac{33000 - 3000}{5} = 6000(\text{грн}),$$

де $B_{пер}$ – первісна вартість машинного обладнання, грн.;

$B_{лік}$ – ліквідаційна вартість обладнання, грн.;

T_e – термін експлуатації, роки.

2. Визначимо суму амортизації за період 5 років за допомогою річної норми амортизації, яка визначається:

$$1:5 \cdot 100 \% = 20 \%$$

Звідси річна сума амортизації дорівнює:

$$A_6 = (33000 - 3000) \cdot 20\% = 6000(\text{грн})$$

Таким чином ця сума амортизації (6000 грн.) входить щороку, впродовж строку корисного використання об'єкта, до складу витрат підприємства і відобразиться у Звіті про фінансові результати. На цю саму суму рівномірно



збільшуватиметься накопичена амортизація (знос) і відповідно зменшуватиметься залишкова вартість об'єкта основних засобів, які відображаються у Балансі.

Задача № 2

Автотранспортне підприємство «Вантажівка» придбало машинне обладнання, яке належить до четвертої групи основних фонів, його:

- первісна вартість – 33000 грн.;
- ліквідаційна вартість – 3000грн.;
- термін експлуатації – 5 років.

Визначити розмір амортизаційних відрахувань за кумулятивним (суми цифр років експлуатації) методом.

Розв'язок:

Метод полягає в тому, що для підрахунку суми амортизації за обліковий період вартість активу, яка амортизується, множать на кумулятивний коефіцієнт:

$$A_{\text{в}} = K_k \cdot (B_{\text{пер}} - B_{\text{лік}}),$$

де K_k – кумулятивний коефіцієнт.

Кумулятивний коефіцієнт визначається як дріб, чисельник якого дорівнює числу років експлуатації, що залишилися до кінця строку використання об'єкта, з урахуванням поточного, а знаменник – сумі чисел років корисного використання об'єкта основних засобів, починаючи з першого до останнього, тобто $1 + 2 + 3 + \dots + n$. У кожному наступному році чисельник цього дробу зменшується на одиницю:

$$K_k = \frac{t_n}{k_t},$$

де t_n – кількість років, що залишаються до кінця очікуваного строку використаного об'єкта, k_t – сума чисел років корисного використання об'єкта основних засобів

У нашому прикладі сума чисел років корисної експлуатації обладнання дорівнює $15(1 + 2 + 3 + 4 + 5)$. Кумулятивний коефіцієнт становить для першого, другого,



третього, четвертого і п'ятого років відповідно 5/15, 4/15, 3/15, 2/15, 1/15.

Розрахунок проводимо в табличній формі (табл.1)

Таблиця 1

Нарахування амортизації кумулятивним методом, грн

Рік	Амортизаційні відрахування за рік	Накопичена амортизація (знос) на кінець року	Залишкова вартість на кінець року
0	-	-	33000
1	$5/15 \times 30000 = 10000$	10000	23000
2	$4/15 \times 30000 = 8000$	18000	15000
3	$3/15 \times 30000 = 6000$	24000	9000
4	$2/15 \times 30000 = 4000$	28000	5000
5	$1/15 \times 30000 = 2000$	30000	3000

Отже, цей метод можна застосовувати і у зворотному порядку, коли, наприклад, під кінець строку корисного використання передбачається випуск більших обсягів продукції, і тому обладнання у другій половині строку експлуатації більшою мірою зношується (уповільнена амортизація).

Задача № 3

Автотранспортне підприємство «Вантажівка» придбало машинне обладнання, яке належить до четвертої групи основних фондів. Причому:

- первісна вартість – 33000 грн.;
- ліквідаційна вартість – 3000грн.;
- термін експлуатації – 5 років.

Очікуваний обсяг наданих транспортних послуг, які будуть надані з використанням приманного машинного обладнання, 15000од., у тому числі за роками:



- перший рік – 2500 од.;
- другий рік – 4500 од.;
- третій рік – 3000 од.;
- четвертий рік – 3000 од.;
- п'ятий рік – 2000 од.

Визначити розмір амортизаційних відрахувань за виробничим методом.

Розв'язок:

Метод застосовується, як правило, до активної частини основних засобів, які експлуатуються нерівномірно. Він ґрунтується на тому, що величина амортизації є результатом експлуатації об'єкта і залежить від обсягу виробленої на ньому продукції. Тому для її визначення потрібно мати дані про розрахунковий сумарний обсяг продукції у натуральних показниках за весь строк корисного використання і фактичний обсяг одиниць продукції у конкретному періоді. Виробнича експлуатація об'єкта може бути виражена у годинах роботи, у кілометрах пробігу тощо.

Сума амортизації основних засобів за цим методом визначається за формулою:

$$A_{\text{в}} = Q_{\text{ф}} \cdot C_{\text{в}},$$
$$C_{\text{в}} = \frac{B_{\text{пер}} - B_{\text{лік}}}{Q},$$

де Q – очікуваний загальний обсяг продукції з використанням об'єкта ОЗ, од.;

$Q_{\text{ф}}$ – фактичний обсяг продукції, од.;

$C_{\text{в}}$ – виробнича ставка амортизації.

Нарахування амортизації за весь період експлуатації виробничим методом проводимо в табличній формі (табл.2).



Нарахування амортизації виробничим методом, грн.

Рік	Фактичний обсяг транспортних послуг, од.	Амортизаційні відрахування за рік	Накопичена амортизація (знос) на кінець року	Залишкова вартість на кінець року
0	-	-	-	33000
1	2500	$2500 \cdot 2 = 5000$	5000	28000
2	4500	$4500 \cdot 2 = 9000$	14000	19000
3	3000	$3000 \cdot 2 = 6000$	20000	13000
4	3000	$3000 \cdot 2 = 6000$	26000	7000
5	2000	$2000 \cdot 2 = 4000$	30000	3000

У нашому прикладі очікуваний обсяг продукції із використанням обладнання становить за роками: 1-й рік – 2500 одиниць, 2-й рік – 4500, 3-й рік - 3000, 4-й рік - 3000, 5-й рік – 2000. Разом 15000 одиниць.

Виробнича ставка амортизації на одиницю продукції дорівнюватиме: $(33000 - 3000) / 15000 = 2$ грн/од.

При використанні цього методу амортизація машинного обладнання розглядається як змінні витрати, оскільки її сума змінюється прямо пропорційно до прийнятої бази — кількості одиниць наданих транспортних послуг (або до відпрацьованих годин).

Задача № 5

АТП придбало мікроавтобус за ціною 75 000 грн., витрати на доставку склали 3 000 грн., Мито – 7000 грн., ПДВ – 15 000 грн. Визначити первісну вартість придбаного мікроавтобуса.

Розв'язок:

$$C_{пер} = 75\,000 + 3\,000 + 7000 + 15\,000 = 100\,000 \text{ грн.}$$



Задача № 6

Ціна купленого вантажного автомобіля 200 000грн.(c_a); транспортні витрати (B_T) – 10 000грн., норма амортизації (N_a) – 15%, період експлуатації (T_e) – 6 років.

Визначити:

- 1) Необхідно визначити первісну вартість автомобіля ($C_{пер}$);
- 2) Залишкова вартість автомобіля ($C_{зал}$)

Розв'язок:

1) первісна вартість одного автомобіля – це ціна купівлі автомобіля плюс транспортні витрати:

$$C_{пер} = c_a + B_T, \text{ грн.}$$

$$C_{пер} = 200\,000 + 10\,000 = 210\,000 \text{ грн.}$$

2) залишкова вартість – це первісна вартість, яка зменшена на величину перенесеної вартості:

$$C_{зал} = C_{пер} - C_{пер} \cdot N_a \cdot T_e = C_{пер} (1 - N_a \cdot T_e), \text{ грн.}$$

$$C_{зал} = 210\,000(1 - 0,15 \cdot 6) = 21\,000 \text{ грн.}$$

Задача № 7

АТП за звітний період придбало за рахунок кредиту мікроавтобус закупівельною вартістю 63 000грн., витрати на доставку склали 2 000грн., Мито – 7100 грн., при цьому відсоток за кредит за рік рівний – 3150грн.

Визначити первісну вартість придбаного мікроавтобуса.

$$C_{пер} = 63\,000 + 2\,000 + 7\,100 = 72\,100 \text{ грн.}$$

Задача № 8

Автотранспортне підприємство використовує 5 автомобілів для здійснення перевезень, які були придбані 3 роки тому по ціні 100 000грн. кожний. Нормативний термін експлуатації 6 років, на сьогодні вартість такої машини становить 80500грн. Необхідно розрахувати загальний коефіцієнт зношення машин.



Коефіцієнт зношення визначається - як відношення суми нарахованої амортизації за 3 роки до початкової вартості машин.

Розв'язок:

1. $N_a = 100\% / 6 = 16,7\%$;
2. $A = 100000 \cdot 5 \cdot 3 \cdot 0,167 = 250\,500$ грн.
3. $K_{\text{фзнош}} = 250\,500 / (100\,000 \cdot 5) = 0,501$
4. $K_{\text{мор. знош}} = (100\,000 \cdot 5 - 80500 \cdot 5) / 100000 \cdot 5 =$
 $= \frac{500000 - 402500}{500000} = 0,195.$

5. $K_3 = 1 - (1 - K_{\text{фзнош}}) \cdot (1 - K_{\text{мор. знош}}) = 1 - 0,499 \cdot 0,805 = 0,59$

Відповідь: Загальний коефіцієнт зношення машин рівний 0,59.

Задача № 9

АТП на початок року мало на своєму балансі ОВЗ вартістю 2900000 грн. В тому числі:

- транспортні засоби 1 000 000 грн.;
- управлінські приміщення 500 000 грн.;
- та інші види ОВЗ 1 400 000 грн.

Визначити загальну річну суму амортизації та залишкову вартість ОВЗ на кінець року.

Розв'язок:

Згідно Податкового кодексу України виділяють 16 основні групи ОВЗ, з них:

- 1) транспортні засоби (група 5) - $N_a = 20\%$;
- 2) будівлі (група 3) - $N_a = 5\%$;
- 3) інші види (група 9) - $N_a = 8\%$.

1. $A_{т.з.} = 1\,000\,000 \cdot 20 / 100 = 200\,000$ грн.

2. $A_{б.с.} = 500\,000 \cdot 5 / 100 = 25\,000$ грн.

3. $A_{і.в.} = 1\,400\,000 \cdot 8 / 100 = 112\,000$ грн.

$\sum A = 200\,000 + 25\,000 + 112\,000 = 337\,000$ грн.

Залишкова вартість ОВЗ:



$$\text{Зт.з.} = 100000 - 200000 = 8000000 \text{ грн.}$$

$$\text{Зб.с.} = 500000 - 25000 = 475000 \text{ грн.}$$

$$\text{Зі. в.} = 1400000 - 112000 = 1288000 \text{ грн.}$$

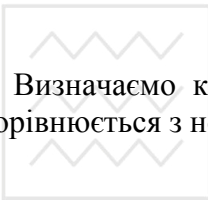
$$\sum \text{З} = 800000 + 475000 + 1288000 = 2563000 \text{ грн.}$$

$$\text{Або Залишкова вартість} = 2900000 - (200000 + 25000 + 112000) = 2596000 \text{ грн.}$$

Задача № 10

Визначити економічну ефективність кап. вкладень в розвиток матеріально-технічної бази АТП, якщо запланований обсяг кап. вкладень на наступний рік склав 4 500 000 грн., прибуток за звітний період 730 000 грн., а на наступний рік запланований прибуток в розмірі 1350000 грн.

Примітка: Нормативний коефіцієнт кап. вкладень складає 0,12.



Розв'язок:

Визначаємо коефіцієнт ефективності кап. вкладень, який порівнюється з нормативним.

$$E = \frac{1350000 - 730000}{450000} = 0.14$$

Висновок: Отже заплановані капітальні вкладення в розвиток МТБ – ефективні, оскільки отриманий коефіцієнт ефективності вище нормативного (0,14 > 0,12).

Задача № 11

Визначте економічну ефективність капітальних вкладень в нове будівництво АТП, якщо маємо:

- Кошторисна вартість будівництва АТП = 4100 000 грн.;
- Затрати на оборотні засоби = 1600 000 грн.;
- Експлуатаційні затрати впродовж року = 6 800 000 грн.;
- Валовий дохід АТП = 8 000 000 грн.

Розв'язок:

1. Визначаємо коефіцієнт ефективності кап. вкладень:



$$E = \frac{P_{p.np.}}{K.в.} = \frac{8.000.000 - 6.800.000}{4.100.000 + 1.600.000} = 0,21.$$

2. Визначаємо термін окупності кап. вкладень:

$$T = \frac{4.100.000 + 1.600.000}{8.000.000 - 6.800.000} = \frac{5.700.000}{1.200.000} = 4,25 \text{ роки.}$$

Висновок: Будівництво нового АТП ефективне, так як отриманий коефіцієнт ефективності вище нормативного (0,21 > 0,12), а термін окупності капітальних вкладень нищий (4,25 < 8).

Задача № 12

Визначте доцільність реконструкції АТП при наступних вихідних даних:

- Річний вантажооборот АТП до реконструкції – 95 490 000 ткм., після реконструкції – 100 795 000 ткм;
- Собівартість 10 ткм до реконструкції – 55,6 коп. (0,556 грн.), після реконструкції – 52,9 коп (0,529 грн.);
- Прибуткова ставка 10 ткм до і після реконструкції АТП – 72,6 коп (0,726 грн);
- Вартість ОВФ до реконструкції – 2 496 000 грн., після – 3 098 000 грн.;
- Капітальні вкладення на реконструкцію – 660 000 грн.
- Розмір прибутку складає 48% від балансового прибутку;

Визначити:

1. коефіцієнт ефективності кап. вкладень на реконструкцію АТП;
2. термін окупності кап. вкладень;
3. коефіцієнт оновлення ОВФ.

Розв'язок:

$$1. E = \frac{P_{p.np.}}{K.в.} = \frac{100.795.000 \cdot 0.0556 - 0.0529}{660.000} = \frac{2721}{660} = 0.412$$



Тобто більше нормативного ($0,412 > 0,12$).

2. термін окупності:

$$T = \frac{660000}{272100} = 2,4 \text{ роки.}$$

3. $K_{\text{он.}} = \frac{660000}{3098000} = 0,213$.

Тема. Оборотні засоби підприємства автомобільного транспорту

Задача № 13

Необхідно визначити показники оборотності оборотних активів підприємства. Якщо відомо, що обсяг реалізованої транспортної продукції склав 5 670 000 грн. А середній залишок оборотних активів (засобів) 394 000 грн.

Визначити:

- Коефіцієнт обороту?
- Тривалість одного обороту?
- Коефіцієнт завантаження (обернений до коефіцієнта оборотності)?

Розв'язок:

$$K_{\text{об}} = \frac{\text{Обсяг транспортної продукції (ОТП)}}{\text{СрОА}} = \frac{5670000}{394000} =$$

$$= 14,39 \text{ оборотів}$$

$$T_{\text{об}} = \frac{Д}{K_{\text{об}}} = \frac{365}{14,39} = 25,01 \text{ днів};$$

$$K_{\text{зав}} = \frac{\text{СрОА}}{\text{ОТП}} = \frac{394000}{5670000} = 0,069 \text{ коп. на 1грн.}$$

Відповідь:

$$K_{\text{об}} = 14,39 \text{ оборотів}; T_{\text{об}} = 25,01 \text{ днів};$$

$$K_{\text{зав}} = 0,069 \text{ коп. на 1грн.}$$



Задача № 14

Визначити показники ефективності використання оборотних активів за даними таблиці 3.

Таблиця 3

Показники	Попередній рік, 2005р.	Поточний рік, 2006р.	Поточний (звітний рік) до попереднього, %
1. Валовий дохід, тис. грн.	7482	7976	106,6
2. Середньорічна вартість оборотних активів, тис. грн.	326,5	328,2	100,5

Підказка! Визначити: 1. Число оборотів?

2. Тривалість одного обороту окремо за попередній рік та за звітний.

Розв'язок:

$$\begin{array}{l} \text{За попередній рік:} \\ K_{об} = \frac{7482}{326,5} = 22,9 \text{ оборотів} \end{array} \quad \begin{array}{l} \text{За поточний рік:} \\ K_{об} = \frac{7976}{328,2} = 24,3 \text{ оборотів} \end{array}$$

$$T_{об} = \frac{326,5}{22,9} = 14,3 \text{ днів.} \quad T_{об} = \frac{328,2}{24,3} = 13,5 \text{ днів.}$$

Відповідь:

За попередній період $K_{об} = 22,9$ оборотів; $T_{об} = 14,3$ днів;

За звітний період $K_{об} = 24,3$ оборотів; $T_{об} = 13,5$ днів.

Висновок! – Коли ефективніше використані активи підприємства?

– Яка економія в грошовому виразі?

$$\Delta \Phi_{об.а.} (\text{економія}) = \frac{\text{Валовий дохід за звіт}}{K_{об} \text{ за попередній рік}} - \text{Середньорічна вартість}$$

$$\text{за звіт} = \frac{7976}{22,9} - 328,2 = 20,1 \text{ тис. грн. (21000 грн.)}$$

**Задача № 15**

Необхідно визначити виконання норм виробітку водіїв, якщо обсяг перевезення вантажів складає 22500 т; вантажооборот – 250600 ткм.; норми часу на навантаження-розвантаження 1т. вантажу – 0,067год.; на 1ткм. – 0,013 год.; кількість водіїв в бригаді – 25 чол.; Кожним водієм відпрацьовано по 24 дні при 7-годинному робочому дні (тривалість робочого дня).

Розв'язок:

Виконання норми виробітку ремонтними робочими (бригадою) за місяць становить:

$$W_g = \frac{t_1 \cdot P_{\phi} + t_2 \cdot Q_p}{T_n} = \frac{0,067 \cdot 22500 + 0,013 \cdot 250600}{7 \cdot 24 \cdot 25} \cdot 100\% = \frac{4765}{4200} 100\% = 113,4\%$$

де t_1 – норма часу на виконання 1ткм, год;

P_{ϕ} – фактичний вантажооборот, ткм;

t_2 – норма часу на завантаження і розвантаження 1т вантажу, год;

Q_p – фактичний об'єм перевезеного вантажу, т;

T_n – час, відпрацьований водієм на лінії.

Відповідь: $W_g = 113,4\%$.

Задача № 16

Необхідно визначити ступінь виконання місячної норми виробітки бригадою слюсарів АТП, які складаються із 4-ох чол., з яких 2-є відпрацьовали по 24 дні, 1- 22 дні і 1 – 20днів при тривалості робочого дня 7год. За цей час бригада здійснила ремонт 20автомобілів МАЗ при нормативній трудоемності ремонту 1 авто – 20,8 чол. / год. і 12 автомобілів КаМАЗ при нормативній трудоемності ремонту цього авто 23чол./год.



Розв'язок:

Виконання місячної норми виробітку шлюсарів розраховують за формулою:

$$W_{p.p.} = \frac{\sum_{i=1}^n t_i \cdot N_{ТО.ПРi}}{T_{\phi}} \cdot 100\%,$$

де t_i – норма часу на виконання i -того виду робіт технічного обслуговування і поточного ремонту, люд./год;

$N_{топр}$ – фактична кількість проведених технічних обслуговувань або поточних ремонтів i -го виду;

T_{ϕ} – фактична трудоемність виконаних робіт, люд./год.

$$W_{p.p.} = \frac{20,8 \cdot 20 + 23,0 \cdot 12}{7(24 \cdot 2 + 22 + 20)} \cdot 100\% = \frac{692}{630} 100 = 109,8\%.$$

Відповідь: $W_{p.p.} = 109,8\%$.

Задача № 17

Необхідно визначити чисельність ремонтних робітників за даними таблиці 4., за умови, що річний фонд одного працівника 1905 год.

Таблиця 4

Показники	Види ТО і ТР				Всього по АТП
	ЕО	ТО-1	ТО-2	ТР	
1. Трудоемність, люд.-год.	69 261	28 503	38 760	185 127	321 651
2. Планове виконання норм виробітку, %	101,5	102,4	102,7	103,1	–

Розв'язок:

Чисельність ремонтних робітників визначається за формулою:



$$N_{p.p.} = \frac{\sum_{i=1}^n T_{TO,TP_i}}{\Phi_{p.p.}}, \text{ чол.},$$

де $\sum_{i=1}^n T_{TO,TP_i}$ – сумарна трудоємність робіт всіх видів ТО і ТР автомобілів, люд.-год. Визначається сумуванням трудоємностей робіт по кожному виду технічного впливу з врахуванням перевиконання норм виробітку ремонтними робочими:

$$\sum_{i=1}^n T_{TO,TP_i} = \sum_{i=1}^n \frac{100T_i}{H_{пл}},$$

де T_i – трудоємністю i -го виду ТО або ТР, люд.-год.; $H_{пл}$ – планове виконання норм виробітку, %.

$$N_{p.p.} = \left[\frac{69261}{1905 \cdot 1,015} \right] + \left[\frac{28503}{1905 \cdot 1,024} \right] + \left[\frac{38760}{1905 \cdot 1,027} \right] + \left[\frac{185127}{1905 \cdot 1,031} \right] = 165 \text{ люд.},$$

Відповідь: $N_{p.p.} = 165 \text{ люд.}$

Задача № 18

Потрібно визначити необхідну чисельність водіїв за даними, приведені в таблиці 5., при календарному числі днів в році – 365 днів, вихідних – 52, святкових – 6, відпустка основна – 24 дні, додаткова відпустка – 2 дні; неявка на роботу по хворобі – 5 днів; неявки в зв'язку з виконанням державних обов'язків – 3 дні; кількість вихідних і передсвяткових днів, які співпадають з відпусткою – 3 дні.



Показники	Марки автомобілів					Всього на АТП
	ГАЗ-53-А	ЗИЛ-130	КаМАЗ-5320	КАЗ-608	Урал-377	
1. Середньоспискова кількість автомобілів, од.	80	125	150	75	80	510
2. Коефіцієнт використання автомобілів	0,75	0,78	0,81	0,79	0,78	0,78
3. Час знаходження автомобілів на лінії, год.	9,8	11,2	12,5	10,5	11,4	11,3
4. Прогнозований плановий % перевиконання норм виробітку автомобілями, (у %)	101,2	102,5	103,6	102,8	103,2	102,9

Розв'язок:

1. Визначаємо річний фонд робочого часу водіїв:

$$\Phi_{р.в.в.} = (365 - (52 + 6 + 24 + 2 + 5 + 6)) \cdot 8 = 2160 (\text{год}).$$

2. Визначаємо автомобіле-години в наряді і підготовчо-заклучний час по маркам автомобілів:

ГАЗ-53А

$$A_{Гн} = 80 \cdot 365 \cdot 0,75 \cdot 9,8 = 214620 \text{ год.} \quad A_{Гн} = 125 \cdot 365 \cdot 0,78 \cdot 11,2 = 398580 \text{ год.}$$

$$t_{п-з} = 216620 \cdot 0,043 = 9 \text{ 229 год.} \quad t_{п-з} = 398580 \cdot 0,043 = 17 \text{ 140 год.}$$

КаМАЗ-5320

$$A_{Гн} = 150 \cdot 365 \cdot 0,81 \cdot 12,5 = 554344 \text{ год.} \quad A_{Гн} = 75 \cdot 365 \cdot 0,79 \cdot 10,5 = 227076 \text{ год.}$$

$$t_{п-з} = 554344 \cdot 0,043 = 23 \text{ 837 год.} \quad t_{п-з} = 227076 \cdot 0,043 = 9 \text{ 764 год.}$$

Урал-377

$$A_{Гн} = 80 \cdot 365 \cdot 0,78 \cdot 11,4 = 259 \text{ 646 год.}$$

$$t_{п-з} = 259646 \cdot 0,043 = 11 \text{ 165 год.}$$

3. Визначаємо чисельність водіїв по маркам та в цілому по АТП:



Чисельність водіїв N_v визначається за формулою:

$$N_v = \frac{AG_n + t_{n-3}}{\Phi_{p.v.v.} \cdot H_{пл}}$$

де AG_n – автомобіле-години в наряді; t_{n-3} – підготовчо-заклучний час (встановлено в розмірі 0,043год. на 1 год. роботи або 18 хв. за зміну; $\Phi_{p.v.v.}$ – кількість годин, що повинен відпрацювати за певний період часу;

$H_{пл}$ – планове виконання виробітку, %.

$$N_v(ГАЗ) = \frac{214620 + 9229}{21601012} = \frac{223849}{218592} = 102(\text{люд.});$$

$$N_v(ЗІЛ) = \frac{398580 + 171140}{21601025} = \frac{415718}{2214} = 188(\text{люд.});$$

$$N_v(КаМАЗ) = \frac{554344 + 23837}{21601036} = \frac{578180}{2238} = 258(\text{люд.});$$

$$N_v(КАЗ) = \frac{227076 + 9764}{21601028} = \frac{2220}{2220} = 107(\text{люд.});$$

$$N_v(Урал) = \frac{259646 + 11165}{21601032} = \frac{270811}{2229} = 121(\text{люд.}).$$

$$N_v АТП = 102 + 188 + 258 + 107 + 121 = 776(\text{люд.})$$

Відповідь: $N_v АТП = 776(\text{люд.})$

Тема. Порядок формування собівартості перевезень

Задача № 19

Визначити відносну економію умовно-постійних витрат в плановому році в порівнянні з минулим (базовим) роком по автобусному АТП в зв'язку зі зміною об'єму перевезень. Темп приросту об'єму перевезень в плановому році в порівнянні з базовим роком – 6,8%; сума умовно-постійних витрат в базовому році – 3171 тис.грн.



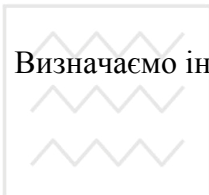
Розв'язок:

$$\mathcal{E}_{\text{накл}} = \frac{\Delta Q \cdot C_{\text{накл}}}{100} = \frac{6,8 \cdot 3171000}{100} = 215628 \text{ грн.};$$

Відповідь: $\mathcal{E}_{\text{накл}} = 215628$ грн.

Задача № 20

Необхідно визначити зниження собівартості перевезення вантажів за рахунок відносного скорочення витрат по статті „Ремонтний фонд рухомого складу” по АТП. Якщо: витрати на ТО і ТР в плановому році –161,2 тис.грн. в базовому році – 156,5 тис. грн.; вантажооборот в плановому році –3580,5 тис. ткм., в базовому – 3410,2 тис. ткм.; загальна сума витрат на перевезення в базовому році –1664,9 тис.грн.



Розв'язок:

Визначаємо індекси зміни витрат $I_{\text{ст}}$ і об'єму перевезень $I_{\text{р}}$:

$$I_{\text{ст}} = 161,2 / 156,5 = 1,03;$$

$$I_{\text{р}} = 3580,5 / 3410,2 = 1,05.$$

Зниження собівартості:

$$\Delta S_{\text{т}} = (1,03 / 1,05 - 1) \cdot (156,5 / 1664,9) \cdot 100 = -0,01 \cdot 15,5\% = -0,30\%$$

Задача № 21

Необхідно визначити зниження собівартості перевезень в гривнях і відсотках по таксомоторному АТП, які застосовують автомобілі-таксі, оснащенні радіо зв'язком при наступних вихідних даних:

– середньодобовий пробіг автомобілів-таксі за рік до застосування радіофікації – 3225 тис. км.;

– після застосування – 3484 тис. км.;

– автомобіле - години за годину до і після застосування радіофікації – 143,2 тис. год.;

– коефіцієнт платного пробігу до радіофікації – 0,81, після радіофікації – 0,86;

– змінні витрати на 1км. пробігу до і після застосування радіофікації – 5,3коп.



– накладні витрати на 1 авт. год. – 38,9 коп.; норматив на
1 грн. доходів – 0,25 грн.,
– доходи до застосування радіофікації – 709,5 тис. грн.,
після застосування – 753,3 тис. грн.;
– експлуатаційні витрати по утриманню радіоапаратури
– 9,8 тис. грн..

Розв'язок

Визначають витрати до і після застосування таксі:

до застосування:

$$ЗП_{в1} = (0,25 \cdot 709,5) \cdot 1,053 = 186,8 \text{ тис. грн.}$$

$$С_{зм1} = 0,053 \cdot (3225/0,81) = 211,0 \text{ тис. грн.}$$

$$С_{непр1} = 0,389 \cdot 143,2 = 55,7 \text{ тис. грн.}$$

Загальна сума витрат складає:

$$С_{заг} = 186,8 + 211,0 + 55,7$$

після застосування:

$$ЗП_{в2} = (0,25 \cdot 753,3) \cdot 1,053 = 198,3 \text{ тис. грн.}$$

$$С_{зм2} = 0,053 \cdot (3484/0,86) = 214,7 \text{ тис. грн.}$$

Накладні витрати залишаються незмінними і складають
55,7 тис. грн.

Загальна сума витрат з врахуванням річних
експлуатаційних витрат на радіустановку рівна:

$$С_{заг2} = 198,3 + 214,7 + 55,7 + 9,8 = 478,5 \text{ тис. грн.}$$

Собівартість 1 км пробігу складає:

до застосування радіофікації $S_1 = 453,5 \cdot 100/3225 =$
14,06 коп.;

після застосування $S_2 = 478,5 \cdot 100/3484 = 13,73$ коп.

Собівартість перевезень знизилась на:

$$\Delta S = 13,73 - 14,06 = -0,33 \text{ коп. або } -0,33/14,06 \cdot 100 = 2,35\%.$$

Річна економія від застосування таксі, де застосовується
радіо складає:

$$E = (14,06 - 13,73) \cdot 100 \cdot 3484 = 11,5 \text{ тис. грн.}$$



Задача №22

Визначити відносну економію непрямих витрат за звітний рік в порівнянні з плановим даними по вантажному АТП в зв'язку зі зміною структури перевезень, якщо вантажооборот в звітному році – 134 486,2 тис. ткм, за планом – 121 983,5 тис. ткм; сума накладні витрат по плану – 765,7 тис. грн.

Розв'язок:

$$E = \frac{\Delta Q \cdot C_n}{100},$$

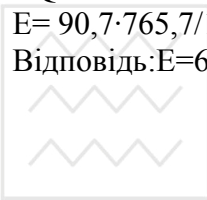
де ΔQ – приросту обсягу перевезень в порівнянні з плановим роком (%);

C_n – сума накладних витрат в базовому періоді (грн.).

$$\Delta Q = 121983500/134486200 \cdot 100\% = 90,7$$

$$E = 90,7 \cdot 765,7 / 100 = 686 \text{ грн.}$$

Відповідь: $E = 686$ грн.





Автомобіль – колісний транспортний засіб, який приводиться в рух джерелом енергії, має не менше чотирьох коліс, призначений для руху безрейковими дорогами і використовується для перевезення людей та (чи) вантажів, буксирування транспортних засобів, виконання спеціальних робіт.

Автобус – транспортний засіб, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для перевезення пасажирів з кількістю місць для сидіння більше ніж дев'ять з місцем водія включно.

Автобусний маршрут – (шлях) проходження автобуса між початковим та кінцевим пунктами з визначеними місцями на дорозі для посадки (висадки) пасажирів.

Автобусний маршрут загального користування – шлях проходження автобуса при перевезенні пасажирів між відповідно обладнаними пунктами.

Автобусний маршрут міжміський – автобусний маршрут, який з'єднує населені пункти і протяжність якого перевищує 50 км.

Автобусний маршрут міжнародний – автобусний маршрут, який перетинає державний кордон України.

Автобусний маршрут міський – автобусний маршрут, який виходить за межі території населеного пункту.

Автобусний маршрут нерегулярних перевезень – автобусний маршрут, на якому здійснюють нерегулярні пасажирські перевезення.

Автобусний маршрут приміський – автобусний маршрут, який з'єднує населені пункти і протяжність якого не перевищує 50 км.

Автобусний маршрут спеціальних перевезень – автобусний маршрут, на якому здійснюють регулярні спеціальні пасажирські перевезення.

Автовокзал – комплекс будівель, споруд, стоянок та під'їздів



для прийняття, відправлення, управління рухом автобусів та одночасного обслуговування до 150 пасажирів.

Автомобіль вантажний – автомобіль, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для перевезення вантажів.

Автомобіль легковий – автомобіль, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для перевезення пасажирів з кількістю місць для сидіння не більше ніж дев'ять з місцем водія включно.

Автомобільний перевізник – фізична чи юридична особа, яка здійснює на комерційній основі чи за власний кошт перевезення пасажирів чи (та) вантажів транспортними засобами.

Автомобільний транспорт – галузь транспорту, яка забезпечує задоволення потреб населення та суспільного виробництва у перевезеннях пасажирів та вантажів автомобільними транспортними засобами.

Автомобільний транспортний засіб – колісний транспортний засіб (автобус, вантажний та легковий автомобіль, причіп, напівпричіп), який використовується для перевезення пасажирів, вантажів або виконання спеціальних робочих функцій.

Автопавільйон – споруда на зупинці для короткочасного перебування пасажирів.

Автостанція – споруда або комплекс будівель, споруд, стоянок та під'їздів для прийняття, відправлення, управління рухом автобусів та обслуговування пасажирів.

Активи – економічні ресурси підприємства у формі основного і оборотного капіталу, нематеріальних засобів, що використовуються у виробничій діяльності з метою отримання прибутку.

Амортизація – процес зношування основних фондів і перенесення їх вартості на новостворювану продукцію або послуги.

Балансовий прибуток – загальна сума фактично одержаного



прибутку від усіх видів господарської діяльності підприємства.

Валовий дохід – грошова виручка підприємства від реалізації транспортної продукції, робіт, послуг за певний період.

Валовий прибуток – частина валового доходу підприємства, що залишається в нього за вирахуванням всіх витрат.

Вантаж – продукт виробництва (сировина, напівфабрикати, готова продукція), прийнятий транспортом до перевезення.

Вантажна автомобільна станція – комплекс будівель, споруд, призначених для виконання вантажних, господарських робіт з вантажами та надання транспортно-експедиційних послуг перевізником.

Вантажний термінал (автопорт) – комплекс будівель, споруд, обладнаних навантажувальними засобами, призначеними для виконання вантажних господарських робіт з вантажами, технічного обслуговування автомобільних транспортних засобів, транспортно-експедиційних та інших послуг перевізникам.

Вантажні перевезення – перевезення вантажів вантажними автомобілями.

Вантажооборот – показник транспортної роботи в тонно-кілометрах, який відображає обсяг та відстань перевезення вантажів.

Ввезення товарів і транспортних засобів на митну територію України, вивезення товарів і транспортних засобів за межі митної території України – сукупність дій, пов'язаних із переміщенням товарів і транспортних засобів через митний кордон України у відповідному напрямку.

Великогабовий транспортний засіб – транспортний засіб з вантажем або без вантажу, хоча б один з вагових параметрів якого перевищує встановлені на території України допустиму максимальну масу чи осьове навантаження.

Великогабаритний транспортний засіб – транспортний засіб з вантажем або без вантажу, хоча б один з габаритних параметрів якого перевищує встановлені на території України



допустимі параметри.

Внутрішні перевезення – перевезення пасажирів і вантажів між населеними пунктами, розташованими на території однієї держави.

Водій – особа, яка керує транспортним засобом і має відповідне посвідчення встановленого зразка.

Графік руху – відомості про час і послідовність виконання рейсу.

Декларант – юридична і фізична особа, яка здійснює декларування товарів і транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон України.

Договірні Сторони – держави, суб'єкти міжнародних правовідносин, що беруть участь у процесі міжнародних автомобільних перевезень, визначені законодавством.

Дозвіл на здійснення міжнародних перевезень автомобільним транспортом – документ, що видається уповноваженими органами Договірних Сторін міжнародним автомобільним перевізникам для в'їзду, транзитного проїзду через територію Договірних Сторін, а також здійснення інших видів перевезень, передбачених законодавством.

Дозвіл органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування – документ, який надає право на здійснення перевезень пасажирів на автобусному маршруті загального користування.

Дозвіл узгодження умов та режимів перевезень – додатковий дозвіл, що видається уповноваженими органами на проїзд великогабового та (або) великогабаритного транспортного засобу.

Дорожній лист – документ установленого зразка для визначення та обліку роботи автомобільного транспортного засобу.

Економіко-екологічний аналіз – це дослідження взаємодії екологічних та економічних процесів зі збереженням довкілля та затратами на екологію.

Економіко-математичний аналіз – це аналіз призначений для



обрання розрахунковим шляхом варіанта рішення економічної задачі, виявлення резервів підвищення ефективності виробництва за рахунок більш повного використання наявних ресурсів.

Економіко-статистичний аналіз – це вивчення масових явищ на всіх рівнях управління.

Економічна ефективність – показник, що характеризує результативність виробництва, тобто співвідношення між результатами господарської діяльності і затратами праці.

Експлуатаційна швидкість руху – середня швидкість руху автомобіля за час його роботи на лінії.

Експорт (експорт товарів) – продаж товарів українськими суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності іноземним суб'єктам господарської діяльності з вивезенням або без вивезення цих товарів через митний кордон України, включаючи реекспорт товарів. При цьому термін реекспорт означає продаж іноземним суб'єктам господарської діяльності та вивезення за межі України товарів, що були раніше імпортовані на територію України.

Елементи затрат на виробництво – це первинні однорідні витрати затрат на виробництво продукції, які на одному підприємстві неможливо розкласти на складові частини.

Ефективність виробництва – економічний показник, що характеризує ступінь віддачі і раціональність організації господарства.

Єдина транспортна система (ЄТС) – це сукупність шляхів сполучення, технічних засобів, облаштування всіх видів транспорту, які об'єднані системою технологічних, технічних, інформаційних, правових і економічних відносин, що забезпечують задоволення потреб народного господарства в перевезенні вантажів і пасажирів.

Замовник транспортних послуг – юридична або фізична особа, яка замовляє транспортні послуги з перевезення пасажирів чи/та вантажів.

Збірний маршрут – маршрут, на якому рухомих склад



послідовно проходить всі навантажувальні пункти, поступово завантажується і завозить вантаж в один пункт споживання.

Змінні витрати нормуються на одиницю продукції і безпосередньо пов'язані з обсягом виробництва.

Зовнішньоекономічна діяльність – діяльність суб'єктів господарської діяльності України та іноземних суб'єктів господарської діяльності, побудована на взаємовідносинах між ними, що маж місце як на території України так і за її межами.

Зовнішньоекономічний договір (контракт) – матеріально оформлена угода двох або більше суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності та їх іноземних контрагентів, спрямована на встановлення, зміну або припинення їх взаємних прав та обов'язків в зовнішньоекономічній діяльності.

Зовнішньоекономічні зв'язки – торгові, виробничі, науково-технічні та інші зв'язки суб'єктів господарської діяльності України із суб'єктами господарської діяльності інших держав.

Зона митного контролю – місце, визначене митними органами в пунктах пропуску через митний кордон України або в інших місцях митної території України, в межах якого митні органи здійснюють митні процедури.

Зупинка – спеціально обладнаний пункт для очікування автобуса та посадки пасажирів.

Імпорт (імпорт товарів) – купівля українськими суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності в іноземних суб'єктів господарської діяльності товарів з ввезенням або без ввезення цих товарів на територію України, включаючи купівлю товарів, призначених для власного споживання установами та організаціями України, розташованими за її межами.

Інвестиції – усі види майнових та інтелектуальних цінностей, що вкладаються в об'єкти підприємницької та інших видів діяльності, в результаті якої створюється прибуток (доход) або досягається соціальний ефект.

Інвестиційна діяльність – сукупність практичних дій



громадян, юридичних осіб і держави щодо реалізації інвестицій.

Інвестиційний ризик – ймовірність виникнення непередбачених фінансових втрат (зниження прибутку, доходів, втрати капіталу і т.п.) в ситуації невизначеності умов інвестиційної діяльності.

Інвестори – суб'єкти інвестиційної діяльності, які приймають рішення про вкладення власних, позичкових і залучених майнових та інтелектуальних цінностей в об'єкти інвестування.

Інновації – новостворені (застосовані) і (або) вдосконалені конкурентноздатні технології, продукція або послуги, а також організаційно-технічні рішення виробничого, адміністративного, комерційного або іншого характеру, що істотно поліпшують структуру та якість виробництва і (або) соціальної сфери.

Інноваційна діяльність – діяльність, що спрямована на використання і комерціалізацію результатів наукових досліджень та розробок і зумовлює випуск на ринок нових конкурентноздатних товарів і послуг.

Інноваційна продукція – нові конкурентноздатні товари чи послуги.

Інноваційне підприємство (інноваційний центр, технопарк, технополіс, інноваційний бізнес-інкубатор тощо) – підприємство (об'єднання підприємств), що розробляє, виробляє і реалізує інноваційні продукти і (або) продукцію чи послуги, обсяг яких у грошовому вимірі перевищує 70 відсотків його загального обсягу продукції і (або) послуг.

Інноваційний продукт – результат науково-дослідної і (або) дослідно-конструкторської розробки.

Інструменти фондового ринку – інструменти, за допомогою яких здійснюються операції на фондовому ринку. До основних інструментів фондового ринку належать акції, облігації, ощадні сертифікати, опціони, ф'ючерні контракти, інвестиційні сертифікати.



Калькуляція – розрахунки з визначення собівартості одиниці транспортної роботи.

Квоти – кількісне обмеження ввезення (вивезення) товарів (валюти). Квота буває глобальна; групова; експортна (імпортна); індивідуальна; антидемпінгова; компенсаційна; спеціальна.

Кільцевим маршрутом називається маршрут, на якому рухомий склад проходить послідовно всі навантажувально-розвантажувальні пункти при русі по замкненому контурі.

Колісний транспортний засіб – транспортний засіб, призначений для руху безрейковими дорогами, який використовується для перевезення людей і (або) вантажів, а також перевезення і приводу під час руху чи на місці встановленого на ньому обладнання чи механізмів для виконання спеціальних робочих функцій, допущений до участі в дорожньому русі.

Контейнерний пункт – комплекс будівель, споруд, обладнаних технічними засобами, призначених для виконання навантажувально-розвантажувальних господарських операцій з контейнерами, а також робіт з технічного обслуговування і ремонту контейнерів та надання транспортно-експедиційних послуг перевізником.

Легковий автомобіль – пасажирський автомобільний транспортний засіб з числом місць для сидіння не більше дев'яти з місцем водія включно.

Ліцензійна картка транспортного засобу – документ, який містить реєстраційні дані ліцензії та транспортного засобу.

Ліцензія – належним чином оформлене право на імпорт (експорт) в Україну (з України) протягом установленого строку певного товару. Ліцензії бувають: антидемпінгова; компенсаційна; спеціальна; відкрита (індивідуальна); генеральна; експортна (імпортна); разова (індивідуальна).

Маркетинговий аналіз – це вивчення ринків сировини та готової продукції, попиту та пропозиції, формування цін, конкурентного середовища і т. ін.



Маршрут – шлях рухомого складу, пройдений від початкового до кінцевого пункту при виконанні перевезень.

Маятниковий маршрут – маршрут на якому рухомий склад проходить всі навантажувально-розвантажувальні пункти при русі по одній трасі в прямому та зворотньому напрямках.

Методи калькулювання собівартості продукції – способи, прийоми збирання, групування в обліку інформації про виробничі затрати і обчислення фактичної собівартості транспортної продукції для контролю за витратами підприємств.

Митний контроль – сукупність заходів, що здійснюються митними органами в межах своєї компетенції з метою забезпечення додержання норм Митного кодексу, законів та інших нормативно-правових актів з питань митної справи, міжнародних договорів України.

Митні органи – спеціально уповноважені органи виконавчої влади в галузі митної справи, на які покладено здійснення митної справи.

Міжнародні перевезення пасажирів і вантажів – перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом з перетином державного кордону.

Міжнародні човникові (маятникові) перевезення – перевезення, що передбачають прямі та зворотні поїздки груп пасажирів з певного місця відправлення до певного місця призначення.

Накладні витрати пов'язані з обслуговуванням виробництва, утриманням апарату управління підприємства та створенням необхідних умов праці.

Напівпричіп – причіп, вісь (осі) якого розміщено позаду центра мас транспортного засобу (за умови рівномірного завантаження) і який обладнано зчіпним пристроєм, що забезпечує передачу горизонтальних і вертикальних зусиль на інший транспортний засіб, що виконує функції тягача.

Небезпечний вантаж – речовини, матеріали, вироби, відходи виробничої та іншої діяльності і тара з-під них, які внаслідок



притаманних їм властивостей за наявності певних факторів можуть під час перевезення спричинити вибух, пожежу, пошкодження технічних засобів, пристроїв, споруд та інших об'єктів, заподіяти матеріальні збитки та шкоду довкіллю, а також призвести до загибелі, травмування, отруєння людей, тварин і які за міжнародними договорами, згода на обов'язковість, яких надана Верховною Радою України, або за результатами випробувань, залежно від ступеня їх впливу на довкілля або людину, віднесено до одного з класів небезпечних речовин.

Невиробничий персонал, до якого відносять працівників, які не зайняті в основному виробництві, а створюють умови для забезпечення нормального функціонування АТП в цілому.

Нематеріальні активи – цінності, що не являються фізичними об'єктами, але які мають вартісну оцінку (патенти, ліцензії, “ноу-хау”, товарні знаки і т.п.), що знаходяться в розпорядженні підприємства.

Нерегулярні пасажирські перевезення – перевезення пасажирів автобусом, замовленим юридичною або фізичною особою з укладанням письмового договору на кожну послугу, в якому визначають маршрут руху, дату та час перевезень, інші умови перевезень та форму оплати послуги, або перевезення за власний кошт.

Нерезиденти – юридичні особи, суб'єкти підприємницької діяльності, що не мають статусу юридичної особи (філії, представництва тощо), з місцезнаходженням за межами України, які створені й діють відповідно до законодавства іноземної держави, у тому числі юридичні особи та інші суб'єкти підприємницької діяльності, створені за участю юридичних і фізичних осіб.

Оборот – закінчений цикл руху на маршруті, що включає в себе одну або декілька їздок з поверненням автомобіля в початковий пункт.

Оборотний капітал – це майно, призначене для поточного (разового) використання в процесі господарської діяльності,



або яке знаходиться в обороті підприємства не більше як один рік.

Оборотний рейс – рух автобуса від початкової до кінцевої зупинки маршруту і у зворотному напрямку до початкової зупинки.

Основні засоби – це вартість сукупного рухомого і нерухомого майна, що протягом тривалого часу знаходиться на даному підприємстві і погашається поступово, протягом терміну його експлуатації, шляхом амортизаційних відрахувань, які включаються у витрати підприємства.

Параметри комфортності автобуса – конструктивні параметри автобуса, які визначають для пасажирів комфортність поїздки.

Пасажирообмін характеризується кількістю прибувших пасажирів і пасажирів що відправляються на транспорті по даній зупинці маршруту за визначений час (години, дні).

Пасажиро-перевізник – суб'єкт підприємницької діяльності, який відповідно до законодавства та одержаної ліцензії надає послугу за договором перевезення пасажирів автотранспортом загального користування, що використовується ним на законних підставах збитки пасажиро перевізника від пільгових перевезень та від перевезень за регульованими збитковими тарифами повністю компенсується за рахунок коштів відповідних бюджету.

Пасажиропотік – переміщення пасажирів у визначеному напрямку. Пасажиропотоки можуть бути постійні або тимчасові, односторонні або двохсторонні, рівномірні або нерівномірні.

Пасажирські перевезення – перевезення пасажирів легковими автомобілями або автобусами.

Пасиви – позичкові грошові засоби, що використовуються підприємством для фінансування своєї діяльності.

Паспорт маршруту – документ, що містить схему маршруту, розклад руху, таблицю вартості проїзду, графіки режимів праці та відпочинку водіїв тощо.



Паспорт стоянки таксі – документ, який містить інформацію про засоби облаштування стоянки, інформаційне забезпечення пасажирів, власника стоянки, схеми руху та правила надання послуг.

Перевезення пасажирів в експресному режимі руху – перевезення пасажирів автобусами на маршруті загального користування, на якому є звичайний режим руху, з дотриманням зупинок, кількість яких за розкладом руху не перевищує 25% кількості зупинок при звичайному режимі руху.

Перевезення пасажирів легковим автомобілем на замовлення – перевезення пасажирів легковим автомобілем загального призначення, замовленим юридичною або фізичною особою з укладанням письмового договору на кожну послугу чи на обумовлений термін обслуговування, у якому визначають умови обслуговування, вартість послуги, термін її виконання та інші положення за домовленістю сторін.

Перевезення пасажирів у звичайному режимі руху – перевезення пасажирів автобусами на маршруті загального користування з дотриманням усіх зупинок, передбачених розкладом руху.

Перевезення пасажирів у режимі маршрутної таксі – перевезення пасажирів на міському чи приміському автобусному маршруті загального користування за розкладом руху, в якому визначається час відправлення автобусів з початкового та кінцевого пунктів маршруту з висадкою і посадкою пасажирів чи громадян на їхню вимогу на шляху прямування автобуса в місцях, де це не забороняється правилами дорожнього руху.

Перевізник – особа, яка надає послуги з перевезення пасажирів чи вантажу автомобільним транспортом загального користування.

Перегін – це відстань між суміжними пунктами зупинок на маршруті.

Планування діяльності АТП – це обґрунтування цілей



підприємства, способів і методів їх досягнення, вибір та розподіл технічних, матеріальних, трудових, фінансових ресурсів з метою задоволення потреб споживачів в вантажних та пасажирських перевезеннях та отриманні прибутку.

Порівняльний аналіз – це просте порівняння звітних показників з показниками плану поточного року або звітними даними минулих періодів, звітними показниками інших підприємств, середньогалузевими показниками.

Послуга з перевезення пасажирів чи вантажів – перевезення пасажирів чи вантажів транспортними засобами на договірних умовах із замовником послуги за плату.

Постійне місцезнаходження – місцезнаходження офіційно зареєстрованого головного органу управління (контори) суб'єкта господарської (зовнішньоекономічної) діяльності.

Причип – транспортний засіб без власного джерела енергії, пристосований для буксирування автомобілем.

Причип – транспортний засіб, призначений для руху в з'єднанні з автомобільним транспортним засобом.

Пробіг автомобіля – відстань, яку проходить автомобіль за певний період часу. Пробіг з вантажем називають робочим пробігом. Пробіг без вантажу може бути холостим, якщо він здійснюється в процесі перевезення, при русі автомобіля від місця розвантаження до місця навантаження або нульовим, якщо він здійснюється при русі автомобіля до місця роботи, в гараж, на заправку, тощо.

Провізна здатність – найбільший об'єм перевезень, який виконується за визначений період часу (за рік) рухомим складом в конкретних техніко-економічних умовах.

Продуктивність автомобіля – кількість перевезеного вантажу у тоннах, або транспортна робота у тонно-кілометрах за одиницю часу.

Промислово-виробничий персонал, до якого відносять всіх працівників основних, допоміжних, підсобних цехів і апарату управління.

Пропускна здатність – це можливість шляху (зупиночного



пункту – станції, порту, транспортного вузла) пропустити максимальну кількість рухомого складу, вантажу, пасажирів.

Регулярні пасажирські перевезення – перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування за умовами, визначеними паспортом маршруту, затвердженим в установленому порядку органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування або уповноваженими органами Договірних Сторін у разі міжнародних перевезень.

Регулярні спеціальні пасажирські перевезення – перевезення певних категорій пасажирів (працівників підприємств, школярів, студентів, туристів, екскурсантів та інших) на автобусному маршруті за умовами, визначеними паспортом маршруту, затвердженим в установленому порядку замовником транспортних послуг або уповноваженими органами Договірних Сторін у разі міжнародних перевезень.

Рейс – рух транспортного засобу від початкового до кінцевого пункту маршруту.

Рентабельність – узагальнюючий показник економічної ефективності виробництва, що характеризує співвідношення між результатами виробничо-господарської діяльності і затратами на виробництво продукції, тобто показує дохідність, прибутковість.

Розвізний маршрут – маршрут, на якому рухомий склад завантажуються в пункті завантаження і розвозить вантаж у всі пункти споживання.

Резиденти – юридичні особи, суб'єкти підприємницької діяльності, що не мають статусу юридичної особи (філії, представництва тощо), з місцезнаходженням на території України, які здійснюють свою діяльність відповідно до законодавства України.

Розклад руху – сукупність графіків руху автобусів за маршрутом.

Середня відстань перевезень – визначає середню дальність перевезення кожної тони вантажу.

Сідельний тягач – автомобіль, який за своєю конструкцією та



обладнанням призначений для буксирування напівпричепа.

Собівартість – поточні затрати підприємства на виробництво транспортної продукції, виражені в грошовій формі.

Спеціалізований автомобіль – автомобіль, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для перевезення пасажирів або вантажів певних категорій.

Спеціальна економічна зона – територія, в межах якої відповідним законом України встановлюється і діє спеціальний правовий режим господарської діяльності та спеціальний порядок застосування і дії законодавства України.

Спеціальний автомобіль – автомобіль, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для виконання спеціальних робочих функцій.

Спільні підприємства – підприємства, які базуються на спільному капіталі суб'єктів господарської діяльності України та іноземних суб'єктів господарської діяльності, на спільному управлінні та на спільному розподілі результатів та ризиків.

Стаття калькуляції – певний вид витрат, що утворюють собівартість.

Стоянка таксі – спеціально обладнаний пункт для зупинки таксі та посадки пасажирів.

Таксі – спеціальний легковий автомобіль, обладнаний таксометром і призначений для перевезення пасажирів та їх багажу в індивідуальному порядку.

Таксометр – прилад, призначений для інформування пасажирів про вартість поїздки та реєстрації параметрів роботи автомобіля-таксі, визначених законодавством.

Тариф – система ставок, що визначає розмір плати за послуги для підприємств.

Тарифна сітка – сукупність розрядів та відповідних їм тарифних коефіцієнтів, за якими диференціюють зарплату працівників залежно від складності виконуваної роботи і кваліфікації робітників.

Термінал – це пункт у транспортній системі призначений для



виконання різноманітних робіт, пов'язаних із забезпеченням переміщення вантажів і пасажирів.

Технічна швидкість руху – середня швидкість руху автомобіля, яка дорівнює відношенню пробігу автомобіля до часу руху (включаючи час простою в дорозі у зв'язку з регулюванням руху).

Товар – будь-яка продукція, послуги, роботи, права інтелектуальної власності та інші немайнові права, призначені для продажу (оплатної передачі).

Транзит товарів – переміщення товарів, вироблених за межами України, через територію України без будь-якого використання цих товарів на зазначеній території.

Транспортний засіб загального призначення – транспортний засіб, не обладнаний спеціальним устаткуванням і призначений для перевезення пасажирів або вантажів (автобус, легковий автомобіль, вантажний автомобіль, причіп, напівпричіп з бортовою платформою відкритого або закритого типу).

Транспортний засіб спеціалізованого призначення – транспортний засіб, який призначений для перевезення певних категорій пасажирів чи вантажів (автобус для перевезення дітей, інвалідів, пасажирів певних професій, самоскид, цистерна, сідельний тягач, фургон, швидка медична допомога, автомобіль інкасації, ритуальний автомобіль тощо) та має спеціальне обладнання (таксі, броньований, обладнаний спеціальними світловими і звуковими сигнальними пристроями тощо).

Транспортний засіб спеціального призначення – транспортний засіб, призначений для виконання спеціальних робочих функцій (для аварійного ремонту, автокран, пожежний, авто бетономішалка, вишка розвідувальна чи бурова на автомобілі, для транспортування сміття та інших відходів, технічна допомога, автомобіль прибиральний, автомобіль-майстерня, радіологічна майстерня, автомобіль для пересувних телевізійних і звукових станцій тощо).



Транспортний процес – це процес переміщення вантажів, який включає всі підготовчі та заключні операції: підготовку вантажів до перевезення, їх навантаження і розвантаження, приймання вантажів, подання транспортних засобів під навантаження-розвантаження, тощо.

Уповноважені органи договірних сторін – державні органи договірних сторін, визначені законодавством для виконання його положень у галузі міжнародних автомобільних перевезень.

Факторний аналіз – це аналіз спрямований на виявлення та розрахунок величини впливу окремих чинників на величину результативних показників.

Фінансово-економічний аналіз – це дослідження фінансових результатів діяльності підприємства, тобто прибутку, рентабельності, ефективності використання капіталу, фінансового стану та платоспроможності.

Фондовіддача – відношення вартості транспортної продукції до вартості основних виробничих фондів.

Циклом транспортного процесу називають закінчений комплекс операцій, які необхідні для перевезення вантажів. На автомобільному транспорті під циклом транспортного процесу розуміють – їзду.

Час їздки – це закінчений цикл транспортної роботи, що включає час завантаження, час перевезення вантажу, час розвантаження і час подачі транспортного засобу для наступного завантаження (руху без вантажу).



Базова література

1. Анисимов А. П. Экономика, организация и планирование автомобильного транспорта : учеб. для автотрансп. техникумов / А.П. Анисимов, В.К. Юфин. – М. : Транспорт, 1986. – 248 с.
2. Доповідь про стан навколишнього природного середовища у Рівненській області у 2011 р. Державне управління екології та природних ресурсів в Рівненській області. – Рівне, 2012 р. – 246 с.
3. Зінь Е. А. Статистика : Інтерактивний комплекс навчально–методичного забезпечення / Е. А. Зінь, А. Ю. Якимчук. – Р. : НУВГП, 2008. – 126 с.
4. Сербиновський Б. Ю. Экономика предприятий автомобильного транспорта : уч. пособ. / Б. Ю. Сербиновський, Н. Н. Фролов, Н. В. Напхоненко [та ін.]. – Москва : ИКЦ «МарТ», Ростов н/д: Издательский центр «МАРТ», 2006. – 496 с.
5. Туревский И. С. Экономика отрасли (автомобильный транспорт): учебник. / И. С. Туревский. – М. : ИД «ФОРУМ», 2008. – 288 с.
6. Хмельницкий А. Д. Экономика и управление на грузовом автомобильном транспорте: учеб. пособие для студ. ВУЗ / А. Д. Хмельницкий. – Изд. 2-е, стер. – М. : Издательский центр «Академия», 2007. – 256 с.
7. Економіка підприємства: підручник. / за заг. ред. С.Ф. Покропивний. – К. : КНЕУ, 2001. – 528 с.
8. Шваб Л. І. Економіка підприємства: навч. пос. для студ. ВНЗ. – Вид. 3-є. – К. : Каравела, 2006. – 584 с.

Допоміжна література

9. Автомобильный транспорт Украины: стан, проблеми, перспективи розвитку : моногр. / за заг. ред. А. М. Редзюка ; ДАНДПП. – К. : ДП «ДержавтотрансНДІпроект», 2005. – 400 с.
10. Герасимчук З. В. Маркетинг природно-заповідних територій : моногр. / З. В. Герасимчук, Т. М. Микитин, А. Ю. Якимчук. – Луцьк : ЛНТУ, 2012. – 245 с.
11. Завьялов П. С. Формула успеха: Маркетинг (сто вопросов о том, как эффективно действовать на внешнем рынке) / П. С. Завьялов, В. Е. Демидов. – Вид. 2-е, перераб. и доп. – М. :

Международ. отношения, 1991. – 416 с.

12. Зінь Е. А. Планування діяльності підприємства : підручник / Е. А. Зінь, М. О. Турченко. – К. : ВД «Професіонал», 2004. – 320 с.

13. Зінь Е. А. Методичні вказівки до виконання курсової роботи з дисципліни “Економіка перевезень” для студентів напряму 6.070101 “Транспортні технології” денної та заочної форм навчання / Е. А. Зінь, Т. С. Карпан. – Рівне : НУВГП, 2008, – 40 с.

14. Зінь Е. А. Робоча програма навчальної дисципліни для студентів за напрямом підготовки 6.070101 “Транспортні технології” / Е. А. Зінь, Т. С. Карпан. – Рівне : НУВГП, 2008. – 16 с.

15. Державний класифікатор України “Класифікація організаційно-правових форм господарювання”, затверджено Державного комітету України з питань технічного регулювання та споживчої політики від 28 травня 2004 року №97.

16. Дмитриев И.А. Экономика предприятий автомобильного транспорта : уч. пособ. / И. А. Дмитриев, О. М. Жарова. – Харьков: ХНАДУ, 2004. – 184 с.

17. Котлер Ф. Маркетинг мест. Привлечение инвестиций, предприятий, жителей и туристов в города, коммуны, регионы и страны Европы / Ф. Котлер, К. Асплунд, И. Рейн, Д. Хайдер. Питер : Стокгольмская школа экономики в Санкт–Петербурге, СПб, 2005. – 382 с.

18. Котлер Ф. Основы маркетинга: пер. с англ. / общ. ред и вступ. ст. Е. М. Пеньковой. / Ф. Котлер– М. : Прогресс, 1990. – 736 с.

19. Окландер М. А. Маркетинг и логистика в предпринимательстве / М. А. Окландер. – Одесса : АП НТ и ЭМ, 1996. – 104 с.

20. Современный маркетинг / В.Е. Хруцкий, И.В. Корнеева, Е.Э. Автухова. под ред. В. Е. Хруцкого. – М. : Финансы и статистика, 1991. – 256 с.

21. Боярский, А.Я. Общая теория статистики : уч. пособ. / под ред. А.Я. Боярского, Г.А. Громыко. - 2-е изд. - М.: Издательство Моск. ун-та, 1985. - 182 с.

22. Пістун І. П. Охорона праці на автомобільному транспорті : навч. посіб. / І. П. Пістун, Й. В. Хом'як, В. В. Хом'як. – Суми : ВДТ «Університетська книга», 2005. – 374 с.

23. Правила пожежної безпеки для підприємств і організацій

автомобільного транспорту України. – К. : Основа, 1999. – 239 с.

24. Шинкаренко В.Г. Статистика автомобільного транспорту / В.Г.Шинкаренко, Н. И. Благоразумова. – Х.: Вища школа, 1989. – 191 с.

25. Освітньо-професійна програма підготовки бакалавра напряму підготовки 1004 «Транспортні технології». Рівне : УДУВГП, 2003.

Інформаційні ресурси

26. Наукова бібліотека НУВГП – м. Рівне, вул. Приходька, 75, т.22–25–39

27. Обласна наукова бібліотека – м. Рівне, майдан Короленка, 6, т.22–70–63

28. www.rada.gov.ua – офіційний сайт Верховної ради України;

29. www.president.gov.ua – офіційний сайт Президента України

30. www.kmu.gov.ua – офіційний сайт Кабінету міністрів України

31. www.mifin.gov.ua – офіційний сайт Міністерства фінансів України

32. www.bank.gov.ua – офіційний сайт Національного банку України

33. www.ssmc.gov.ua – офіційний сайт Державної комісії з цінних паперів та фондового ринку

34. www.ukrstat.gov.ua – офіційний сайт Департаменту статистики України

Нормативні документи

35. Господарський Кодекс України № 436-IV-ВР від 16.01.03 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 18. – Ст. 144.

36. Кодекс законів про працю України №322–VIII-ВР від 10.12.71 р. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/322-08/print1332270728342963>.

37. Конституція України прийнята на п'ятій сесії ВРУ 28.06.96 р. // Офіційний вісник Україн. – 2010. - № 72. – Ст. 2598

38. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 2 “Баланс” № 87 МФУ від 31.03.99 р. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0396-99>.

39. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 7 “Основні засоби” № 92 МФУ від 27.04.00 р. [Електронний ресурс]. Режим



доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/z0288-00>.

40. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 9 “Запаси” № 246 МФУ від 20.10.99 р. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0751-99>.

41. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 16 “Витрати” № 318 МФУ від 31.12.99 р. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0027-00>.

42. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 3 “Звіт про фінансові результати” № 87 МФУ від 31.03.99 [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0397-99>.

43. Про автомобільний транспорт: закон України від 23.02.2006 р. № 3492-IV-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 2001. - № 22. – Ст. 105.

44. Податковий кодекс України №2755-VI-ВР від 02.12.10 р. [Електронний ресурс]. Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2755-17>.

45. Про внесення змін до Конституції України: закон України від 8.12.2004 р. № 2222-IV-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 2005. - № 2. – Ст. 44.

46. Про господарські товариства: закон України від 19.09.1991 р. № 1576-XII-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1991. - № 49. – Ст. 682.

47. Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо державної податкової служби та у зв'язку з проведенням адміністративної реформи в Україні: закон України від 05.07.2012 р. № 5083-VI-ВР р. // Офіційний вісник України. – 2012. - № 62. – Ст. 2510.

48. Про державну реєстрацію юридичних осіб та фізичних осіб – підприємців: закон України № 755-IV-ВР від 1505.03 р. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/755-15>

49. Про державну спеціальну службу транспорту: закон України від 05.02.2004 р. № 1449-IV-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 2004. - № 19. – Ст. 269.

50. Про дорожній рух: закон України № 3353-XII від 30.06.93 р. [Електронний ресурс]. Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/3353-12>



51. Про державну статистику : закон України від 17.09.1992 р. № 2614–XII-ВР // Відомості Верховної Ради України. –1992. – № 4. Ст. 608.

52. Про державне мито : декрет КМУ № 7–93 від 21.01.93 р. [Електронний ресурс]. Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/7-93>.

53. Про затвердження Інструкції зі статистики кількості працівників : наказ ДКС від 28.09.2005 р. № 286 // Офіційний вісник України. – 2005. - № 48. – Ст. 3024.

54. Про збір на обов'язкове державне пенсійне страхування: закон України від 26.06.1997 р. № 400/97-ВР // Відомості Верховної Ради України. –1997. – № 37. Ст. 237.

55. Про місцеві податки і збори: декрет КМУ № 56–93 від 20.05.93 р. [Електронний ресурс]. Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/56-93>.

56. Про оплату праці: закон України №108/95-ВР від 24.03.95 р. [Електронний ресурс]. Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/108/95-%D0%B2%D1%80>.

57. Про професійно-технічну освіту: закон України від 10.02.1998 р. № 103/98 // Відомості Верховної Ради України. – 1998. - № 32. – Ст. 215.

58. Про розрахунок норми тривалості робочого часу на 2012 рік: лист Міністерства соціальної політики України № 8515/о/14-11/13 від 23.08.11 р. [Електронний ресурс]. Режим доступу : http://www.nibu.factor.ua/ukr/info/N_rab_brem/p-8515/.

59. Про ціни і ціноутворення: закон України від 3.12.1990 р. № 5007-VI-ВР // Офіційний вісник України. – 2012. - № 58. – Ст. 2309.

60. Единые нормы времени на перевозку грузов автомобильным транспортом и сдельные расценки для оплаты труда водителей: бюлетень [Електронний ресурс]. Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/v0142400-87>.