

Міністерство освіти і науки України
ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ АВТОМОБІЛЬНО-ДОРОЖНИЙ
УНІВЕРСИТЕТ

МЕТОДИЧНІ ВКАЗІВКИ ДО КУРСОВОЇ РОБОТИ
з дисципліни “Управління проєктами та змінами”
для студентів спеціальності 073 «Менеджмент»

Харків ХНАДУ 2022

Міністерство освіти і науки України
ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ АВТОМОБІЛЬНО-ДОРОЖНИЙ
УНІВЕРСИТЕТ

МЕТОДИЧНІ ВКАЗІВКИ ДО КУРСОВОЇ РОБОТИ
з дисципліни “Управління проєктами та змінами”
для студентів спеціальності 073 «Менеджмент»

Затверджено
методичною радою
університету
Протокол № _____
від ____ . ____ . 20 ____ р.

Харків ХНАДУ 2022

Укладачі: Ольга Михайлівна Жарова, Яна Вікторівна Догадайло

Кафедра менеджменту

ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

Метою курсової роботи є закріплення та поглиблення теоретичних знань, які отримують здобувачі вищої освіти в процесі вивчення курсу “Управління проєктами та змінами”, на підставі засвоєння методів розрахунку економічної ефективності інвестиційних проєктів.

Задачі курсової роботи – надбання здобувачами вищої освіти навичок з: обґрунтування техніко-економічної доцільності інвестиційного проєкту; розрахунку економічного ефекту від реалізації інвестиційного проєкту; визначення зміни кількісних і якісних показників роботи підприємства за рахунок впровадження у виробництво інвестиційного проєкту.

Розрахунково-пояснювальна записка має вміщувати наступні розділи:

Вступ.

1. Аналіз основних напрямків розвитку основних положень управління проєктами в АТП

2. Розрахунок техніко-економічних показників роботи АТП

3. Техніко-економічне обґрунтування інвестиційного проєкту

4. Розрахунок річного економічного ефекту від реалізації інвестиційного проєкту

5. Оцінка ефективності роботи АТП після реалізації інвестиційного проєкту

Висновки.

Список літератури.

1. ПОРЯДОК ВИКОНАННЯ І ОФОРМЛЕННЯ КУРСОВОЇ РОБОТИ

У вступі необхідно коротко висвітлити значення автомобільного транспорту в економіці країни, особливості його розвитку в ринкових умовах; розкрити актуальність теми та визначити її місце в ринковій економіці; викласти мету і задачі виконання курсового проєкту стосовно до завдання.

У розділі “Аналіз основних напрямків розвитку основних положень по управлінню проєктами в АТП слід розкрити поняття “проєкт”, “інвестиційний проєкт”, інвестиційна діяльність”, “економічна ефективність”; визначити основні напрямки розвитку основних положень по управлінню проєктами в АТП, зокрема з управління інвестиційним проєктом. Раціональність впровадження вибраного інвестиційного проєкту встановлюється на підставі аналізу, який включає визначення технічної, організаційної, соціальної та економічної доцільності проєкту.

Потім здійснюється розрахунок техніко-економічних показників роботи АТП. На підставі виданого завдання дається характеристика АТП, яка має починатися із зазначення виду перевезень, марки рухомого складу і розрахунку усіх техніко-економічних показників відповідно до методики, яка викладена у підрозділі 2.1. Далі обґрунтовується техніко-економічна доцільність інвестиційного проєкту відповідно до методики, викладеної у підрозділі 2.2. За результатами розрахунків з техніко-економічного обґрунтування обрати кращий варіант інвестиційного проєкту. Далі слід визначити річний економічний ефект від реалізації інвестиційного проєкту (підрозділ 2.3), техніко-економічні показники роботи АТП після реалізації інвестиційного проєкту (підрозділ 2.4), на підставі яких робляться остаточні висновки.

Курсова робота оформляється у вигляді розрахунково-пояснювальної записки, що має бути роздрукована на аркушах білого паперу формату А4 та відповідати вимогам діючих стандартів.

Порядок розміщення матеріалу в розрахунково-пояснювальній записці такий: титульний аркуш; завдання на розроблення курсової роботи; зміст; вступ; основна частина пояснювальної записки; висновки; список літератури.

2. ВКАЗІВКИ ДО ВИКОНАННЯ РОЗРАХУНКОВОЇ ЧАСТИНИ КУРСОВОЇ РОБОТИ

2.1 Розрахунок техніко-економічних показників роботи АТП

На підставі вихідних даних індивідуальних завдань розраховуються показники виробничої бази і виробничої програми відповідно до виду перевезень. Результати розрахунків зводяться в таблицю 1.

Таблиця 1 – Показники використання рухомого складу

Показники	Умовні позначення	Розрахункові формули	Величина показників
Виробнича база			
Техніко-експлуатаційні показники			
Виробнича програма			

Потім слід розрахувати вартісні показники: витрати, виручку від реалізації транспортної продукції, балансовий прибуток та прибуток, що залишається у розпорядженні АТП.

Витрати на перевезення $C_{заг}$ розрахувати укрупненим методом за формулою

$$C_{заг} = C_{1км} \cdot L_{заг} + C_{1АГр} \cdot АГр + ФЗП + C_{соц} + C_{ам}, \text{ грн}, \quad (1)$$

де $C_{1км}$ – змінні витрати на 1 км пробігу, грн;

$C_{1АГр}$ – постійні витрати на 1 автомобіле-годину роботи, грн;

$ФЗП$ – фонд заробітної плати працівників, грн;

$C_{соц}$ – відрахування на соціальні потреби, грн;

$C_{ам}$ – сума амортизаційних відрахувань на відновлення рухомого складу, грн.

Фонд оплати праці вміщує фонд заробітної плати водіїв $ФЗПв$ та інших категорій працівників $ФЗПін$. Фонд заробітної плати інших категорій працівників рекомендується встановити у роз-

мірі 45 % від фонду заробітної плати водіїв. При розрахунку фонду заробітної плати водіїв необхідно враховувати, що для водіїв, працюючих на “відрядних” автомобілях і таксомоторах застосовується відрядна система оплати праці, а для водіїв “погодинних” автомобілів та автобусів – погодинна система оплати праці. Фонд оплати праці водіїв збільшується відповідно до коефіцієнта, що враховує доплати та надбавки до заробітної плати $K_{нд}$, який рекомендується встановити у розмірі 1,55.

Амортизація основних засобів та інших необоротних активів $C_{ам}$ нараховується із застосуванням прямолінійного методу, за яким річна сума амортизації визначається діленням вартості, яка амортизується, на строк корисного використання об’єкта основних засобів

$$C_{ам} = K / T_{сл}, \text{ грн}, \quad (2)$$

де K – первісна або залишкова вартість автомобіля, грн;

$T_{сл}$ – нормативний термін служби автомобіля, років.

Відрахування на соціальні потреби визначаються відповідно до чинного законодавства.

Виручка від реалізації транспортної продукції $D_{загi}$ визначається добутком тарифів i -го виду перевезень C_i на відповідний обсяг транспортної продукції Q_i .

Слід відзначити, що для визначення виручки від маршрутних автобусних і таксомоторних перевезень використовуються діючі тарифи; від вантажних і “погодинних” автобусних перевезень – договірні тарифи, які розраховуються студентами самостійно відповідно до діючої методики.

Валовий прибуток P_b являє собою різницю між виручкою від реалізації транспортної продукції та витратами на перевезення із врахуванням оподаткування.

Прибуток, що залишається у розпорядженні АТП, $P_{зал}$ визначається як різниця між валовим прибутком та податком на прибуток. Ставка податку на прибуток встановлюється відповідно до діючого законодавства.

Для більш повної характеристики роботи АТП слід розрахувати собівартість одиниці транспортної роботи, продуктивність праці,

кількість персоналу, фондівіддачу, рентабельність виробництва, середньорічну заробітну плату одного працівника. Розрахунки слід робити за загальновідомими формулами, при цьому рекомендується фонд робочого часу прийняти у розмірі 1800 год; кількість іншого персоналу – 35 % від кількості водіїв; вартість виробничо-технічної бази – 55 % від вартості рухомого складу.

Результати розрахунків звести у таблицю 2.

Таблиця 2 -Показники діяльності АТП

Показники	Умовні позначення	Величина показників
Виручка від реалізації транспортної продукції, грн		
Загальна сума витрат, грн		
Податок на додану вартість, грн		
Балансовий прибуток, грн		
Податок на прибуток, грн		
Прибуток, що залишається у розпорядженні АТП,		
Кількість персоналу, люд		
в т. ч. водіїв		
Фонд заробітної плати , грн		
в т. ч. водіїв		
Середньорічна заробітна плата одного працівника,		
Продуктивність праці одного працівника, грн		
Середньорічна вартість основних фондів, грн		
Фондовіддача, грн/грн		
Собівартість одиниці транспортної роботи, грн		
Рентабельність виробництва, %		

2.2. Техніко-економічне обґрунтування інвестиційного проєкту

У зв'язку з тим, що більшість інвестицій в АТП спрямовується на удосконалення перевізного процесу та поліпшення технічного

обслуговування і ремонту рухомого складу у курсовому проєкті передбачається розробка інвестиційних проєктів щодо вибору типу рухомого складу, впровадження навантажувально-розвантажувальних машин та механізмів (НРМ та М), контейнерів, причепів, обмінних напівпричепів, дільниці діагностики, поточкових ліній ТО або спеціалізованих постів ПР автомобілів.

Критеріями вибору найбільш ефективного інвестиційного проєкту служить чиста приведена вартість (NPV), що визначається за весь життєвий цикл, та термін окупності інвестиційного проєкту ($T_{ок}$).

Чиста приведена вартість – це загальний абсолютний результат інвестиційного проєкту. Її визначають як різницю між дисконтованою вартістю надходжень та дисконтованою вартістю витрат за весь життєвий цикл нововведення:

$$NPV = \sum_{t=1}^n \frac{D_t - C_t}{(1+r)^t} = \sum_{t=1}^n \frac{B_t}{(1+r)^t}, \text{ грн}, \quad (3)$$

де D_t – вартісна оцінка результатів у році t , грн;

C_t – витрати у році t , грн;

B_t – сума надходжень від інвестицій у році t , яка включає прибуток без усіх податків, амортизаційні відрахування та залишкову вартість (ліквідаційне сальдо) основних фондів, що вибули у році t , грн;

n – тривалість життєвого циклу нововведення, років;

r – ставка дисконту.

Якщо інвестиції вкладаються одноразово на початку проєкту, чиста приведена вартість визначається за формулою

$$NPV = \sum_{t=1}^n \frac{D_t - C_{nom_t} + L_t}{(1+r)^t} - K, \text{ грн}, \quad (4)$$

де C_{nom_t} – поточні витрати на виробництво у році t без врахування амортизаційних відрахувань на відновлення, грн;

L_t – залишкова вартість (ліквідаційне сальдо) основних фондів, що вибули у році t , грн;

K – одноразові витрати на виробництво (використання) продукції на початку життєвого циклу, грн.

Інвестиційний проєкт схвалюється, якщо чиста приведена вартість має позитивне значення ($NPV > 0$). Якщо робиться вибір між взаємовиключними проєктами, то вибирається проєкт з більшою NPV .

Критерієм, що широко застосовується в аналізі інвестиційних проєктів, є термін окупності $T_{ок}$. Цей показник показує, коли (за який час) проєкт відшкодує свої витрати. Відбір за критерієм терміну окупності означає, що приймаються проєкти з найкоротшим терміном окупності або проєкти, що вкладаються у максимально допустимий термін окупності. Розрахунок цього показника робиться за формулою

$$T_{ок} = K / B, \text{ років,} \quad (5)$$

де K – сума інвестиційних коштів, що спрямовуються на реалізацію інвестиційного проєкту (різного часу вклади, приведені до теперішньої вартості), грн;

B_t – середня сума притоку готівки (в теперішній вартості) протягом року життєвого циклу, грн.

Для техніко-економічного обґрунтування вибору кращої марки рухомого складу необхідно, насамперед, вирішити питання про можливість придбання автомобілів (автобусів) для певного виду перевезень та конкретних умов експлуатації. За технічними, організаційними та екологічними критеріями обґрунтовуються можливі типи рухомого складу для їхнього придбання (2-3 марки). Потім на підставі техніко-експлуатаційних показників, нормативних даних по витратам, оподаткуванню та інших вихідних даних робляться розрахунки по визначенню NPV за життєвий цикл автомобілів.

Слід врахувати, що із збільшенням терміну служби рухомого складу змінюються техніко-економічні показники його роботи (в основному за рахунок збільшення простоїв у технічному обслуговуванні та ремонті). Тому для спрощення розрахунків, починаючи з 3-го або 4-го року життєвого циклу, такі показники, як обсяг перевезень вантажів (пасажирів), загальний пробіг, автомобіле-години роботи зменшуються у середньому на 2-3% відносно до попереднього року. Інші показники визначаються розрахунковим шляхом (амортизація, виручка, витрати, прибуток, податки). Необхідні вихідні дані для вибору кращої марки рухомого занести у таблицю 3.

Таблиця 3 - Вихідні дані для вибору кращої марки рухомого складу

Показники	Умовні позначення	Марки рухомого складу	
Спискова кількість автомобілів (автобусів), од			
Вантажність (місткість), т (пас)			
Коефіцієнт використання парку			
Час у наряді, год			
Середньотехнічна (експлуатаційна) швидкість, км/год			
Коефіцієнт використання пробігу			
Коефіцієнт використання вантажності (місткості)			
Відстань їздки із вантажем (поїздки пасажирів), км			
Час простою під навантаженням та розвантаженням, год			
Змінні витрати на 1 км пробігу, грн			
Постійні витрати на 1 АГ, грн			
Норматив заробітної плати на 1 грн доходів, грн			
Тариф за одиницю транспортної продукції, грн			
Вартість автомобіля (автобуса), грн			
Норма дисконту, %			
Термін служби, років			
Сума кредиту, грн			
Річний відсоток за кредит, %			
Ставка податку на додану вартість, %			
Ставка податку на прибуток, %			

Визначення чистої приведеної вартості інвестиційного проекту здійснюється у наступній послідовності:

1. Розраховується програма експлуатації рухомого складу, яка включає до себе розрахунок обсягу перевезень у відповідних одиницях вимірювання, загальний пробіг, автомобіле-години роботи.

2. Розраховується виручка від реалізації транспортної продукції D_{zag} за формулою

$$D_{заг} = C_i \cdot Q_i, \text{ грн.} \quad (6)$$

3. Розраховуються витрати на перевезення вантажів (пасажирів) $C_{заг}$, у тому числі:

- змінні витрати $C_{зм}$

$$C_{зм} = C_{1км} \cdot L_{заг}, \text{ грн.} \quad (7)$$

- постійні витрати $C_{пост}$

$$C_{пост} = C_{1АГ} \cdot АГ_p, \text{ грн.} \quad (8)$$

- фонд оплати праці $\PhiЗП$

$$\PhiЗП = H_{зн} \cdot D_{заг}, \text{ грн,} \quad (9)$$

де $H_{зн}$ – норматив заробітної плати на 1грн доходів, грн;

- відрахування на соціальні потреби $C_{соц}$

$$C_{соц} = H_{соц} \cdot \PhiЗП / 100, \text{ грн,} \quad (10)$$

де $H_{соц}$ – норма відрахувань на соціальні потреби, %;

- амортизація рухомого складу $C_{ам}$

$$C_{ам} = K_{н.с} / T_{сл}, \text{ грн,} \quad (11)$$

де $K_{н.с}$ – вартість автомобіля, яка амортизується в даному році, грн;

$T_{сл}$ -строк корисного використання, роки;

- податки та збори $C_{п,зб}$

$$C_{п,зб} = H_{п,зб} \cdot \PhiЗП / 100, \text{ грн,} \quad (12)$$

де $H_{п,зб}$ – норматив податків та зборів у % від заробітної плати, %;

- загальна сума витрат $C_{заг}$ складе

$$C_{заг} = C_{зм} + C_{пост} + \PhiЗП + C_{соц} + C_{ам} + C_{п,зб}, \text{ грн,} \quad (13)$$

4. Розраховується сума податку на додану вартість $ПДВ$

$$ПДВ = H_{ПДВ} \cdot D_{заг} / 100, \text{ грн,} \quad (14)$$

де $H_{ПДВ}$ – ставка податку на додану вартість, %.

5. Визначається валовий прибуток P_b

$$P_b = D_{заг} - ПДВ - C_{заг}, \text{ грн.} \quad (15)$$

6. Визначається сума податку на прибуток C_n

$$C_n = H_n \cdot P_b / 100, \text{ грн,} \quad (16)$$

де H_n – ставка податку на прибуток, %.

7. Визначається прибуток, що залишається у розпорядженні АТП, $P_{зал}$

$$P_{зал} = P_b - C_n, \text{ грн.} \quad (17)$$

8. Визначається ліквідаційна вартість L_t

$$L_t = K - \sum_{t=1}^n C_{амt}, \text{ грн.} \quad (18)$$

9. Визначається сума надходжень від інвестицій B_t

$$B_t = P_{зал_t} + C_{амt} + L_{t_t}, \text{ грн,} \quad (19)$$

10. Розраховується чиста приведена вартість за весь життєвий цикл NPV

$$NPV = \sum_{t=1}^n \frac{B_t}{(1+r)^t} - (K - B_{кр}), \text{ грн.} \quad (20)$$

11. Розраховується термін окупності $T_{ок}$

$$T_{ок} = K / \left(\sum_{t=1}^n \frac{B_t}{(1+r)^t} / n \right), \text{ років,} \quad (21)$$

де n – число років життєвого циклу, років.

При обґрунтуванні інвестиційних проєктів щодо заміни автобусів слід враховувати позасистемний соціально-економічний ефект. Такий ефект отримують завдяки тому, що використання нових марок автобусів дозволить скоротити час пересування пасажирів. Для визначення позасистемного соціально-економічного ефекту $C_{нсе}$ рекомендується виходити з результатів досліджень, що при відсутності автобусів та їхній недостатній місткості у середньому 9,2

% пасажирів пересуваються пішки на відстані до 2 км зі швидкістю 5 км/год. Отже, час на пересування складає: $t_{пер_1} = 2/5 = 0,4$ год. При використанні автобусів, пропонованих інвестиційним проєктом, час на пересування складає

$$t_{пер_2} = 2/V_e, \text{ год}, \quad (22)$$

де V_e – експлуатаційна швидкість автобуса, км/год.

Таким чином, економія часу одним пасажиром ΔT визначається

$$\Delta T = t_{пер_1} - t_{пер_2}, \text{ год}. \quad (23)$$

По першому року життєвого циклу здійснюються розрахунки по усім показникам та зводяться у таблиці 4.

Таблиця 4 - Розрахунок показників по 1-му року життєвого циклу інвестиційного проєкту

Показники	Умовні позначення	Розрахункові формули	Марки рухомого складу	
			4	5
1	2	3	4	5
Обсяг транспортної продукції, тис. т				
Автомобіле-години роботи, тис. год				
Загальний пробіг, тис. км				
Виручка від реалізації продукції, тис. грн				
Всього витрат, тис. грн, в тому числі				
фонд заробітної плати				
відрахування на соціальні потреби				
змінні витрати				
постійні витрати				
податки та збори				
амортизація рухомого складу				
відсотки за кредит				
Валовий прибуток				
Податок на додану вартість, тис. грн				

Закінчення таблиці 4

Податок на прибуток, тис .грн				
Прибуток, що залишається у розпорядженні АТП, тис. грн				
Ліквідаційна вартість, тис. грн				
Грошовий потік (сума надходжень від інвестицій), тис. грн				

Результати розрахунків по іншим рокам життєвого циклу зводяться у таблиці 5.

Позитивне значення чистої приведеної вартості свідчить про економічну ефективність інвестиційного проєкту. При цьому вибирається марка рухомого складу, яка має найбільше значення чистої приведеної вартості та найменший термін окупності.

Далі слід встановити очікуваний обсяг транспортної продукції та визначити потрібну для його виконання кількість рухомого складу (таблиця 6). Очікуваний обсяг транспортної продукції рекомендується встановлювати у розмірі 15-20% від фактичного обсягу транспортної продукції.

Наприкінці слід оцінити ефективність інвестиційного проєкту щодо придбання потрібної кількості автомобілів за весь його життєвий цикл. Розрахунки зводяться у таблицю подібну табл.5. Остаточні висновки про ефективність інвестиційного проєкту робляться по критеріям чистої приведеної вартості та терміну окупності інвестицій.

У курсових роботах, крім інвестиційних проєктів щодо заміни рухомого складу, можуть розглядатися інвестиційні проєкти щодо використання контейнерів, впровадження обмінних напівпричепів, нових причепів, навантажувально-розвантажувальних механізмів. У таких випадках, насамперед, слід визначити техніко-експлуатаційні показники, що змінюються при реалізації інвестиційного проєкту, та обґрунтувати їхню величину. Техніко-економічне обґрунтування таких інвестиційних проєктів робиться за вищевикладеною методикою. При цьому у суму надходжень від інвестицій замість амортизації рухомого складу слід включати амортизацію НРМ, контейнерів, причепів, напівпричепів. Ця сума амортизації також повинна включатися до загальних витрат.

Таблиця 6 - Визначення потрібної кількості рухомого складу

Показники	Розрахункові формули	Величина показників
Очікуваний обсяг транспортної продукції, т (год, пас, км)	По замовленням кліє-	
Виріток 1 автомобіля, т (год, пас)		
Потрібна кількість автомобілів, од		
Автомобіле-години роботи, год		
Загальний пробіг, км		

Техніко-економічне обґрунтування інвестиційних проєктів щодо впровадження дільниці діагностики, спеціалізованих постів поточного ремонту автомобілів, потокових ліній ТО автомобілів робиться у такому порядку.

Вихідні дані для необхідних розрахунків звести у таблиці 7.

Таблиця 7 - Вихідні дані для розрахунку економічної ефективності інвестиційного проєкту щодо впровадження дільниці діагностики

Показники	Умовні позначення	Величина показників
1	2	3
Середньоспискова кількість автомобілів, од		
Коефіцієнт використання автомобілів по рокам життєвого циклу:		
1-й рік		
2-й рік		
3-й рік		
4-й рік		
5-й рік		
6-й рік		
Час у наряді, год		
Середня вантажність (місткість), т(пас)		
Коефіцієнт використання вантажності (місткості)		

Закінчення таблиці 7

1	2	3
Середньотехнічна (експлуатаційна) швидкість, км/год		
Коефіцієнт використання пробігу		
Довжина їздки з вантажем (поїздки пасажира), км		
Час простою під навантаженням та розвантаженням, год		
Доходна ставка одиниці транспортної продукції, грн		
Змінні витрати на 1 км пробігу, грн		
Постійні витрати на 1 АГр, грн		
Норматив заробітної плати на 1 грн доходів, грн/грн		
Балансова вартість автомобіля, тис.грн		
Сума інвестицій всього, тис. грн		
в тому числі по рокам: 1-й рік		
2-й рік		
3-й рік		
Щорічні витрати на утримання обладнання, тис. грн		
Ставка дисконту, %		
Ставка податку на додану вартість, %		
Ставка податку на прибуток, %		

Слід відзначити, що коефіцієнт використання парку автомобілів збільшується у 1-му році на 20%, у 2-му – на 15%, у 3-му – на 10%, у 4-му – на 5% у порівнянні із попереднім роком.

Розрахунок техніко-економічних показників по рокам життєвого циклу здійснюється за формулами, наведеними у таблиці 8.

Амортизація обладнання дільниці діагностики нараховується із кумулятивного методу, за яким річна сума амортизації визначається як добуток вартості, що амортизується, та кумулятивного коефіцієнта. Кумулятивний коефіцієнт розраховується діленням кількості років, що залишаються до кінця строку корисного використання об'єкту основних засобів, на суму числа років його корисного використання.

З розглянутих варіантів вкладення інвестицій обрати кращий за критеріями чистої приведеної вартості, що розраховується за формулою (20), та терміна окупності.

2.3 Розрахунок річного економічного ефекту від реалізації інвестиційного проєкту

В залежності від передбачуваного обсягу транспортної продукції визначається річний економічний ефект від реалізації інвестиційного проєкту.

Річний економічний ефект у цьому випадку виражається у вигляді приросту прибутку, що залишається у розпорядженні підприємства

$$\Delta\Pi_{\text{зал}} = \Pi_{\text{зал}_{\text{рп}}} - \Pi_{\text{зал}_{\text{б}}}, \text{ грн}, \quad (24)$$

де $\Pi_{\text{зал}_{\text{рп}}}$, $\Pi_{\text{зал}_{\text{б}}}$ – відповідно річний прибуток, що залишається у розпорядженні підприємства, при реалізації проєкту та у базовому році (до впровадження проєкту), тис. грн.

У зв'язку з тим, що у більшості випадків сума інвестицій повністю оплачується у першому році, то при визначенні прибутку $\Pi_{\text{зал}}$ доцільно відраховувати повну величину інвестицій. У випадках, коли передбачається кредит, у розрахунках враховується величина інвестицій, що сплачується у даному році із врахуванням виплати відсотків за кредит.

У курсових роботах щодо заміни рухомого складу, впровадження НРМ, причепів, обмінних напівпричепів, контейнерів є можливим для розрахунку річного економічного ефекту брати другий рік життєвого циклу, тому що цей рік характеризує ефективність усіх наступних років.

Вихідні дані для розрахунку річного економічного ефекту наводяться у таблиці 8, а показники з його розрахунку – у таблиці 9.

Річний економічний ефект від реалізації інвестиційних проєктів щодо впровадження дільниці діагностики, потокових ліній ТО та спеціалізованих постів ПР автомобілів розраховується шляхом порівняння базисного року та першого року життєвого циклу за вищевикладеною методикою.

Таблиця 8 - Вихідні дані для розрахунку річного економічного ефекту від реалізації інвестиційного проєкту

Показники	Умовні позначення	Величина показників	
		до впровадження проєкту	після впровадження проєкту
Обсяг транспортної продукції, тис. т			
Вантажність (місткість) автомобіля, т(пас)			
Коефіцієнт використання парку			
Коефіцієнт використання пробігу			
Коефіцієнт використання вантажності (місткості)			
Час у наряді, год			
Середньотехнічна (середньоексплуатаційна) швидкість, км/год			
Час простою під навантаженням-розвантаженням, год			
Відстань їздки з вантажем (поїздки пасажирів), км			
Норматив заробітної плати на 1 грн доходів, грн/грн			
Змінні витрати на 1 км пробігу, грн			
Постійні витрати на 1 АГр, грн			
Вартість автомобіля, тис. грн			
Тариф за одиницю транспортної продукції, грн			

Таблиця 9 - Розрахунок річного економічного ефекту від реалізації інвестиційного проєкту

Показники	Умовні позначення	Розрахункові формули	Величина показників		Зміна показників, (+,-)
			до впровадження проєкту	після впровадження проєкту	
1	2	3	4	5	6
Річний обсяг транспортної продукції, тис. т		за умовою			
Річний виробіток автомобіля т(пас, год, км)					
Потрібна кількість автомобілів, од					

Закінчення таблиці 9

1	2	3	4	5	6
Автомобіле-дні в підприємстві, дн					
Автомобіле-дні в роботі, дн					
Автомобіле-години в роботі, дн					
Загальний пробіг, тис.км					
Пробіг з вантажем, тис.км					
Вантажообіг, тис.ткм					
Можливий вантажообіг, тис.ткм					
Автомобіле-години, год: простою					
у русі					
Загальна кількість їздок, од					
Загальні доходи, тис.грн					
Витрати на перевезення, тис.грн					
Податок на додану вартість, тис.грн					
Валовий прибуток, тис.грн					
Податок на прибуток, тис.грн					
Прибуток, що залишається у розпорядженні підприємства, тис.грн					

2.4 Оцінка ефективності роботи АТП після реалізації інвестиційного проєкту

Даний підрозділ складається із двох частин. У першій розраховуються зміни об'ємних та техніко-експлуатаційних показників використання рухомого складу, у другій – зміни об'ємних та якісних показників діяльності підприємства. Вихідними даними для їх визначення стають результати розрахунку річного економічного ефекту від реалізації проєкту та значення показників роботи підприємства до впровадження проєкту.

Методика розрахунку зміни техніко-економічних показників після впровадження проєкту наведена у навчальному посібнику [8]. Результати розрахунків зводяться у таблицях 10-14.

Таблиця 10 - Об'ємні показники використання рухомого складу

Показники	Умовні позначення	Величина об'ємних показників до впровадження проекту	Зміна показників за рахунок проекту	Величина показників після впровадження проекту

Таблиця 11 - Техніко-експлуатаційні показники використання рухомого складу

Показники	Умовні позначення	Величина об'ємних показників до впровадження проекту	Зміна показників за рахунок проекту	Величина показників після впровадження проекту	Відносна зміна показників, %

Таблиця 12 - Приріст об'ємних показників роботи АТП

Показники	Умовні позначення	Зміна показників за рахунок проекту

Таблиця 13 - Приріст якісних показників роботи АТП

Показники	Умовні позначення	Зміна показників за рахунок проекту

Таблиця 14 - Показники роботи АТП

Показники	Умовні позначення	Величина об'ємних показників до впровадження проєкту	Приріст показників за рахунок проєкту	Величина показників після впровадження проєкту	Відносна зміна показників, %

Дані таблиць 10-14 стають підставою для висновків про економічну ефективність та доцільність впровадження у виробництво інвестиційного проєкту.

Висновки по курсовій роботі мають містити: істотність впровадженого проєкту, його технічну, організаційну та соціально-економічну доцільність; оцінку ризику та річного економічного ефекту; зміни основних техніко-економічних показників внаслідок впровадження проєкту.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Про інвестиційну діяльність: Закон України від 18 вер. 1991 р. (редакція від 01.07.2021р.) № 1560-ХІІ. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1560-12#Text> (дата звернення: 01.09.2021).
2. Джозеф Хігні Основи управління проектами / перекл. з англ. Ярослава Машико. Харків : Фабула, 2020, 272 с.
3. Довгань Л. Є., Мохонько Г. А., Малик І. П. Управління проектами: навч. видан. Київ : КПП ім. Ігоря Сікорського, 2017. 420 с.
4. Петренко Н., Кустріч Л., Гоменюк М. Управління проектами: навч. посіб. Київ : Центр навчальної літератури, 2019. 244 с.
5. Приймак В. М. Управління проектами: навч. посіб. К.: Київський національний університет ім. Т.Шевченка, 2017. 464 с.
6. Тарасюк Г. М. Управління проектами: навч. посіб. К.: Каравела, 2019. 320 с.
7. Управління проектами: навч. посіб. / І. А. Дмитрієв, Т. В. Деділова, І. М. Кирчата та ін. Харків: ХНАДУ, 2013. 236 с.
8. Шинкаренко В. Г., Жарова О. М. Оценка экономической эффективности нововведений на автомобильном транспорте. Харьков, ХНАДУ, 2015. 156 с.
9. Grit Roel. Project Management: A Practical Approach : 5th edition. Routledge, 2021. 226 p.
10. Gray C. et al. Project Management: The Managerial Process : 8th ed. McGraw-Hill Education, 2021. 704 p.
11. Gorod A., Hallo L., Ireland V., Gunawan I. (Eds.) Evolving Toolbox for Complex Project Management. CRC Press; Taylor & Francis Group, 2020. 571 p.
12. Athayde William, Elswick Ruth, Lombard Paul. Project Management Essentials : 4th Edition. — Maven House, 2018. — 240 p.
13. Badiru Adedeji. Project Management: Systems, Principles, and Applications : 2nd Edition. CRC Press, 2019. 545 p.
14. CertSquad Academy. Ultimate Project Management Professional PMP Training Manual: Based on PMBOK Guide : 6th Edition The Definitive Guide CertSquad Academy, 2020. 268 p.

15. Cuevas R. (eds.) et al. Research on Project, Programme and Portfolio Management: Integrating Sustainability into Project Management. Springer, 2021. 316 p.
16. Dolan K. Implementing Project and Program Benefit Management. CRC Press, 2019. 289 p.
17. Gareis L., Gareis R. Project. Program. Change. CRC Press, 2018. — 549 p.
18. Heldman K. PMP Project Management Professional Exam Study Guide 2021 Exam Update : 10th ed. Sybex, 2021. 915 p.
19. Heldman K., Mangano V. PMP Project Management Professional Practice Tests: 2021 Exam Update : 2nd Edition. Sybex, 2021. 357 p.
20. Kerzner H. Project Management: A Systems Approach to Planning, Scheduling, and Controlling : Twelfth Edition. Wiley, 2017. 840 p.
21. Kerzner H. Using the Project Management Maturity Model: Strategic Planning for Project Management : 3rd Edition. Wiley, 2019. 301 p.
22. Olson David L. Quantitative Tools of Project Management. New York: Business Expert Press, 2020. 158 p.
23. Pai P. Project management. Pearson India, 2019. 533 p.
24. Pinto J.K. Project Management: Achieving Competitive Advantage : 5th Global Edition. Pearson, 2019. 592 p.
25. Portny S.E. et al. Project Management All-in-One for Dummies (7 Books in one!). John Wiley & Sons, Inc., 2020. 608 p.
26. Project Management in the 21st Century: What You Need to Know About the Elephant, Eco-system and Experience. Springer, 2021. 117 p.
27. Ulusoy G., Hazır O. An Introduction to Project Modeling and Planning. Springer, 2021. 494 p.

Навчальне видання

МЕТОДИЧНІ ВКАЗІВКИ

до курсової роботи з дисципліни
“Управління проєктами та змінами”
для студентів спеціальності 073 «Менеджмент»

Укладачі: ЖАРОВА Ольга Михайлівна
 ДОГАДАЙЛО Яна Вікторівна

Відповідальний за випуск О.М. Криворучко

Редактор

Комп’ютерна верстка