

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ФАКУЛЬТЕТ УПРАВЛІННЯ ТА БІЗНЕСУ

Кафедра економіки підприємства

КОНСПЕКТ ЛЕКЦІЙ

з дисципліни

ЕКОНОМІКА ТРАНСПОРТУ

для студентів

спеціальності 275 «Транспортні технології» (за видами транспорту)
спеціалізації 275.03 Транспортні технології (на автомобільному транспорті)

Укладач:
доцент кафедри економіки
підприємства, к.е.н.
Кирчата І.М.

Харків 2016

ЗМІСТ

Розділ 1. Характеристика та аналіз основних фондів авторанспортного підприємства

Тема 1. Основні фонди підприємства

Тема 2. Аналіз динаміки та структури основних фондів

Тема 3. Вартість основних фондів

Тема 4. Показники використання основних фондів

Тема 5. Амортизаційні відрахування

Розділ 2. Характеристика та аналіз оборотних фондів автотранспортного підприємства

Тема 6. Структура оборотних засобів

Тема 7. Ефективність використання оборотних засобів

Тема 8. Джерела формування оборотних засобів

Розділ 3. Аналіз і оцінка ефективності роботи автотранспортного підприємства

Тема 9. Доходи підприємства

Тема 10. Управління доходами

Тема 11. Облік податку на додану вартість

Тема 12. Прибуток підприємства

Тема 13. Рентабельність підприємств автомобільного транспорту

ВСТУП

Програма вивчення навчальної дисципліни “Економіка транспорту” складена відповідно до освітньо-кваліфікаційної характеристики та навчального плану підготовки спеціаліста галузі знань 27 «Транспорт» за спеціальністю 275 «Транспортні технології (за видами транспорту)» та спеціалізацією 275.03 Транспортні технології (на автомобільному транспорті).

1. Мета, предмет та завдання навчальної дисципліни

1.1. **Метою вивчення навчальної дисципліни є:** формування теоретичних знань об економіки транспорту з урахуванням особливостей автомобільного транспорту, як галузі в умовах ринкової економіки, навиків практичного використання знань в практичній діяльності майбутнього фахівця

1.2 **Предметом вивчення навчальної дисципліни є:** наукові принципи ефективного функціонування підприємств транспорту як соціально - економічних систем.

1.3 **Основними завданнями вивчення навчальної дисципліни є:** формування у студентів сукупності знань, вмінь та уявлень з основ економіки та управління автомобільним транспортом на рівні, який забезпечує практичну діяльність за спеціальністю.

1.4 По завершенні вивчення дисципліни студенти повинні:

знати: складові матеріально - технічної бази підприємств транспорту, у тому числі основні фонди і оборотні засоби; показники ефективного використання основних фондів і оборотних засобів; амортизаційні відрахування; напрямки ефективного використання матеріальних ресурсів на підприємствах транспорту; принципи формування доходів на підприємствах транспорту, структуру доходів, управління ними; принципи формування прибутку і економічних фондів підприємств транспорту; систему оподаткування доходів і прибутку; шляхи підвищення рентабельності підприємств транспорту.

уміти: класифікувати основні фонди підприємства; розраховувати та проаналізувати показники використання основних фондів; визначити шляхи підвищення ефективності використання основних фондів підприємства транспорту; провести аналіз динаміки та структури оборотних засобів, джерел їх формування; розрахувати та проаналізувати показники ефективності використання оборотних засобів підприємств транспорту; визначити обґрунтовану потребу в оборотних засобах підприємства транспорту; знаходити шляхи підвищення ефективності використання оборотних засобів; проаналізувати склад та структуру доходів підприємства; управляти наявними резервами одержання доходів підприємства; визначити балансовий прибуток підприємств та прибуток від окремих видів діяльності підприємства; розрахувати прибуток, що залишається у розпорядженні підприємства; визначити рентабельність підприємств автомобільного транспорту, показники рентабельності по видам діяльності

Міждисциплінарні зв'язки: Загальний курс транспорту, Основи теорії транспортних процесів і систем, Основи економіки транспорту, Проектний аналіз

Конспект лекцій призначено в поміч студентам для самостійного та більш поглибленого вивчення тематичних питань, визначених робочою навчальною програмою дисципліни.

РОЗДІЛ 1. ХАРАКТЕРИСТИКА ТА АНАЛІЗ ОСНОВНИХ ФОНДІВ АВТОРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА

ТЕМА 1. ОСНОВНІ ФОНДИ ПІДПРИЄМСТВА

1.1 Підприємство як суб'єкт ринкової економіки

Виробниче підприємство – це відособлена спеціалізована одиниця, основою якої є професійно організований трудовий колектив, здатний за допомогою наявних в його розпорядженні засобів виробництва виготовити потрібну споживачам продукцію (виконувати роботи, надавати послуги) відповідного призначення, профілю і асортименту.

Підприємства автомобільного транспорту здійснюють діяльність, яка направлена 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 відносяться:

перевізні послуги – це перевезення вантажів і пасажирів, які класифікуються: по дальності і характеру маршрутів (міські, приміські, міжміські, міжнародні); по участі підприємств інших видів транспорту (прямі і змішані); за розміром відправок (масові, партіями, малими партіями);

технологічні послуги. До них відносяться навантажувально-розвантажувальні роботи, упаковка і маркировка, пакетування і контейнеризація, тимчасове зберігання, сортування і ін. До таких послуг можна віднести надання транспорту на умовах оренди, прокат складських приміщень, механізмів, виконання ремонтних робіт і ін.;

інформаційні послуги: роботи, пов'язані із збором, обробкою і передачею інформації між учасниками транспортного процесу, інформування споживачів про види вартості, послуг, тарифи і умови транспортного обслуговування, надання споживачам консультацій з різних питань, пов'язаних з транспортними послугами;

транспортно-експедиційні послуги. Даний вид послуг носить комплексний характер і, як правило, надається клієнтурі транспортно-експедиційними підприємствами;

комерційні послуги – новий вид діяльності підприємств автомобільного транспорту, який безпосередньо пов'язаний із забезпеченням операцій, здійснюваних споживачами. Наприклад, посередництво між виробником і споживачем продукції; виконання митних операцій при міжнародних перевезеннях, здійснення страхових операцій за дорученням вантажовласника; пошук 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 [4].

Особливе місце на ринку транспортних послуг займають автотранспортні підприємства (АТП), що здійснюють перевезення пасажирів автобусами, таксомоторами, маршрутними таксі.

Економічний стан автотранспортного підприємства залежить від характеру і сили дії численних чинників на його діяльність.

У загальному вигляді всі чинники можна розділити на чинники *зовнішнього і внутрішнього середовища*.

Внутрішнім середовищем АТП є засоби виробництва, наявні в розпорядженні матеріальні, трудові ресурси, засоби виробництва, грошові ресурси, управління (стиль, методи), організація здійснення транспортних послуг, організаційна культура підприємства, соціально-трудова відносина.

Підприємство в ринковій економіці – це відкрита система, тому зовнішнє середовище в значній мірі впливає на ефективність його роботи.

Сфера зовнішнього середовища підрозділяється на сфери прямої і непрямой дії. Чинники прямої дії безпосередньо впливають на ухвалення підприємством рішень у сфері виробничо-господарської діяльності. У сферу прямої дії входять:

споживачі автотранспортних послуг. До них відносяться підприємства промисловості, сільського господарства, будівництва, торгівлі, сфера послуг і побутового обслуговування, державні організації і установи, індивідуальні споживачі, населення;

постачальники. До них відносяться постачальники рухомого складу, паливно-мастильних і інших матеріальних ресурсів (запасних частин, автомобільних шин і ін.), постачальники трудових ресурсів, постачальники інформації;

конкуренти – це інші підприємства автомобільного транспорту і приватні підприємці;

посередники. Це в основному транспортно-експедиційні підприємства і фірми, які торгують інформацією про знаходження вантажів автотранспортних засобів.

Найважливішим елементом зовнішнього середовища є держава і закони, які виступають регулюючою, захищаючою і керівною ланкою для кожного підприємства.

1.2 Поняття, склад, структура основних фондів підприємства

Для здійснення виробничої діяльності будь-яке підприємство використовує обмежені економічні ресурси – засоби для виробництва товарів і послуг. В курсі “Економіка транспорту”, який висвітлює економічні аспекти трансформації певного набору ресурсів в кінцевий результат (товар або послугу), економічні ресурси розглядаються як чинники виробництва або виробничих чинників.

Серед чинників виробництва особливе місце займають основні засоби.

Основні фонди підприємства (ОФ) – це засоби праці, що мають вартість, функціонують у виробничому процесі тривалий час, не змінюючи при цьому своїх форм і розмірів, а свою вартість переносять на собівартість готової продукції поступово, шляхом амортизаційних відрахувань.

Виробничі фонди (основні засоби) – це засоби праці, які неодноразово беруть участь у виробничому процесі, зберігаючи при цьому свою натуральну форму, а їх вартість переноситься частинами на продукцію (роботу), що виробляється по мірі їх зносу.

Основні засоби класифікують по складу залежно від характеру виконуваних функцій. Залежно від призначення у виробничо-господарській діяльності основні засоби підрозділяються на виробничі і невиробничі. По приналежності основні засоби підрозділяються на власні і орендовані. По характеру участі у виробничому процесі основні засоби діляться на активну і пасивну частини. Співвідношення вартості окремих груп основних засобів до їх загальної вартості характеризує структуру основних засобів.

Відповідно до Положення (стандарту) бухгалтерського обліку №7 «Основні засоби» (П(С) БУ №7) основні засоби – це матеріальні активи, які підприємство утримує з метою використання їх в процесі виробництва або постачання товарів і послуг, надання в оренду іншим особам або для здійснення адміністративних і соціально-культурних функцій. Строк корисного використання (експлуатації) основних фондів перевищує один рік.

Для цілей бухгалтерського обліку основні засоби класифікуються по наступних групах:

1) *Капітальні витрати на поліпшення земель.*

Земельні ділянки - архітектурно-будівельні об'єкти, призначені для створення необхідних умов праці. До будівель відносяться виробничі корпуси цехів, депо, гаражі, складські приміщення, виробничі лабораторії і т.ін.

2) *Будівлі, споруди і передавальні пристрої* – виробничо-технічні і адміністративні інженерно-будівельні об'єкти, призначені для виконання тих або інших технічних функцій, необхідних для процесу виробництва і не пов'язаних із зміною предметів праці, бензоколонки, водонапірні башти, тунелі, мости і так далі

Передавальні пристрої – пристрої, за допомогою яких передається енергія різних видів, а також рідкі і газоподібні речовини (трубопроводи);

3) *Машини і устаткування, в т.ч.:*

силові машини і устаткування, призначені для вироблення і перетворення енергії (генератори, двигуни, трансформатори і т.ін.);

робочі машини і устаткування, що використовуються безпосередньо для дії на предмет праці або для його переміщення в процесі;

інші машини і устаткування.

4) *Транспортні засоби, призначені для транспортування вантажів і людей в межах підприємства і поза ним;*

5) *Інструменти, прилади, інвентар (меблі):*

інструменти всіх видів і прикріплювані до машин пристосування (оснащення), що служать для обробки виробу (затиски, лещата і так далі);

виробничий інвентар, що використовується для проведення виробничих операцій (робочі столи, верстаки), зберігання рідких і сипких речовин, охорони праці і т. д.;

господарський інвентар (меблі і ін.);

6) *Робоча і продуктивна худоба* (коні, що використовуються для перевезень; племінні тварини).

7) *Багаторічні насадження.*

8) *Інші основні засоби.*

9) *Земельні ділянки.*

Основні засоби підприємства діляться на промислово-виробничі і непромислові, а також засоби невиробничого призначення.

Виробничі основні фонди – це фонди, які безпосередньо беруть участь у виробничому процесі, а їх вартість переноситься на собівартість продукції, що виробляється.

Невиробничі фонди не беруть участь в процесі виробництва але перебувають на балансі підприємства. Це житлові будинки, об'єкти соціально-культурного й побутового обслуговування.

Промислово-виробничі фонди за характером участі у виробничому процесі розділяються на активну та пасивну частини.

До *активної частини* відносяться ті засоби праці, які безпосередньо впливають на предмети праці (машини, устаткування, транспортні засоби).

До *пасивної частини* відносяться ті фонди, які створюють необхідність умови для праці (будівлі, споруди, передавальні пристрої).

Важливим є підвищення питомої ваги активної частини фондів, що сприяє зростанню технічної оснащеності, збільшенню виробничої потужності підприємства і фондівіддачі.

В той же час важлива роль і пасивної частини основних фондів, оскільки відсутність нормальних умов праці приводить до хвороб, травматизму, плинності кадрів, зниження продуктивності праці.

Прийнято вважати, що транспортні засоби АТП є активною частиною основних виробничих фондів, а інші види – пасивною.

ТЕМА 2. АНАЛІЗ ДИНАМІКИ ТА СТРУКТУРИ ОСНОВНИХ ФОНДІВ

Для аналізу якісного стану основних засобів на підприємстві необхідно знати їх структуру. Розрізняють виробничу (видову), технологічну і вікову структуру основних засобів.

Під виробничою структурою розуміється співвідношення між різними групами основних фондів в їх загальній середньорічній вартості.

Виробнича структура основних фондів на підприємстві залежить від специфіки підприємства; рівня концентрації, спеціалізації, кооперації, комбінування і диверсифікації виробництва і ін.

Технологічна структура основних фондів характеризує їх розподіл по структурних підрозділах підприємства в процентному виразі від їх загальної вартості.

Вікова структура основних фондів характеризує їх розподіл по вікових групах (до 5 років; від 5 до 10 років; від 10 до 15 років; від 15 до 20 років; понад 20 років). Середній вік устаткування визначається як середньозважена величина. Основне завдання на підприємстві, що стосується управління основними фондами, зводиться до того, щоб не допускати надмірного старіння основних фондів, оскільки від цього залежить рівень їх фізичного і морального зносу, а, отже, і результати роботи підприємства.

Структура основних виробничих фондів в різних АТП може бути різною залежно від складу парку автомобілів (грузові, автобусні, легкові), їх вантажопідйомності або місткості, в залежності наявності виробничих приміщень для технічного обслуговування і ремонту, забезпеченості їх устаткуванням, ступеню механізації і автоматизації трудових процесів і інших чинників.

Найбільшу питому вагу в структурі основних виробничих фондів АТП займають транспортні засоби (60-75%).

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

Невелику частку в структурі основних виробничих фондів займають споруди (3-5%). Це пояснюється тим, що такі дорогі споруди, як дороги, мости і інші не є власністю АТП і не входять до складу його основних фондів.

Устаткування також займає невелику питому вагу (2-3%), бо воно необхідне тільки для проведення технічного обслуговування і ремонту рухомого складу.

Оптимальною структурою основних виробничих фондів АТП, за даними НДАТ, є така структура, при якій питома вага транспортних засобів складає 50-60%, а решта фондів, які прийнято вважати виробничо-технічною базою – 40-50%.

Для поліпшення структури основних виробничих фондів АТП необхідне оновлення рухомого складу, оновлення і модернізація устаткування, механізація і автоматизація трудових процесів, ліквідація зайвого і маловикористовуваного устаткування.

Коефіцієнти зносу, відновлення, придатності і вибуття для всіх ОФ АТП.

$$K_{\text{зн}} = \frac{V_{\text{виб}_{\text{рс}}} + V_{\text{виб}_{\text{сп}}}}{\Phi_{\text{осн}}},$$

де $V_{\text{виб}_{\text{рс}}}$, $V_{\text{виб}_{\text{сп}}}$ - відповідно вартість вибуття за звітний період одиниць рухомого складу і будинків та споруд;

$$K_{\text{від}} = \frac{V_{\text{введ}_{\text{рс}}} + V_{\text{введ}_{\text{сп}}}}{\Phi_{\text{осн}}},$$

де $V_{\text{введ}_{\text{рс}}}$, $V_{\text{введ}_{\text{сп}}}$ - відповідно вартість введення за звітний період одиниць рухомого складу і будинків та споруд;

$$K_{\text{прид}} = \frac{V_{\text{к.р.}} - (V_{\text{виб}_{\text{рс}}} + V_{\text{виб}_{\text{сн}}})}{V_{\text{к.р.}}},$$

де $V_{\text{к.р.}}$ - загальна вартість ОФ на кінець року;

$$K_{\text{виб}} = 1 - K_{\text{прид}},$$

Фондовіддача і фондоемність по усіх видах ОФ:

$$\Phi_{\text{в}} = \frac{Д}{\Phi_{\text{осн}}},$$

де $Д$ - річна сума доходів;

$$\Phi_{\text{е}} = \frac{\Phi_{\text{осн}}}{Д} = \frac{1}{\Phi_{\text{в}}},$$

Коефіцієнти екстенсивного й інтенсивного використання ОФ, а також коефіцієнт інтегрального завантаження по рухомому складу:

$$K_{\text{екст}} = \frac{t_{\text{ф}_{\text{рс}}}}{t_{\text{план}_{\text{рс}}}},$$

де $t_{\text{ф}_{\text{рс}}}$, $t_{\text{план}_{\text{рс}}}$ - відповідно, середній час використання РС фактично та за планом;

$$K_{\text{інт}} = \frac{V_{\text{ф}}}{V_{\text{план}}},$$

де $V_{\text{ф}}$, $V_{\text{план}}$ - середня виробітка за годину на один автомобіль фактично та за планом відповідно;

$$K_{\text{нтегр}} = K_{\text{екст}} \times K_{\text{інт}}.$$

ТЕМА 3. ВАРТІСТЬ ОСНОВНИХ ФОНДІВ

Облік і оцінка основних фондів здійснюються в натуральному і вартісному виразі.

Оцінка в натуральному виразі проводиться шляхом щорічної інвентаризації; служить для розрахунку виробничих потужностей, визначення технічного складу і деяких показників використання окремих видів машин і устаткування.

Вартісна оцінка проводиться для визначення загальної величини основних фондів і їх структури, розрахунку різних показників використання основних фондів і розрахунку амортизаційних відрахувань.

Розрізняють наступні види вартісної оцінки основних фондів:

1) *первинна* – фактична собівартість основних засобів в сумі грошових коштів або справедливої вартості інших активів, сплачених (переданих), витрачених для придбання (створення) об'єктів основних засобів;

Первинна вартість основних засобів збільшується на суму витрат, пов'язаних з поліпшенням об'єкту (модернізація, модифікація, добудова, дообладнання, реконструкція і тому подібне), що приводить до збільшення майбутніх економічних вигод, які очікуються від використання об'єкту.

2) *відновна* – вартість на момент переоцінки за ринковою вартістю з урахуванням зносу;

Переоцінка основних фондів на підприємстві дозволяє:

- об'єктивно оцінити дійсну вартість основних фондів;
- правильніше і точно визначити витрати на виробництво і реалізацію продукції;
- точніше визначити величину амортизаційних відрахувань.

3) *залишкова* – є різницею між первинною або відновною вартістю і сумою зносу, тобто це та частина вартості основних засобів, яка ще не перенесена на вартість продукції, що виробляє підприємство;

4) *ліквідаційна* – сума коштів або вартість інших активів, яку підприємство планує отримати від реалізації (ліквідації) основних засобів після закінчення строку їх корисної експлуатації.

Первинна вартість основних фондів відображає фактичні витрати на придбання (створення) основних засобів. Первинна вартість не змінюється. Виключенням є добудова, корінна реконструкція або часткова ліквідація.

Первинна вартість основних засобів, що *поступили за рахунок капітальних вкладень підприємств*, включає витрати на зведення (споруда) або придбання основних засобів, включаючи витрати по доставці і установці, а також інші витрати по доведенню даного об'єкту до стану готовності до експлуатації за призначенням. Для окремого об'єкту первинну вартість визначають по формулі:

$$C_{\text{перв}} = C_{\text{об}} + C_{\text{мп}} + Z_{\text{тр}} + Z_{\text{ін}}$$

де $C_{\text{об}}$ – вартість придбаного устаткування;

$C_{\text{мп}}$ - вартість монтажних робіт;

$Z_{\text{тр}}$ – витрати на транспортування;

$Z_{\text{ін}}$ – інші витрати.

З часом вартість відтворення основних засобів змінюється і первинна вартість вже не відображає їх дійсну цінність.

Відновлена вартість відповідає витратам на створення або придбання аналогічних основних засобів в сучасних умовах. Для визначення відновленої вартості основних засобів проводять їх переоцінку шляхом індексації або прямого перерахунку за документально підтвердженими ринковими цінами.

Поступова втрата вартості основних засобів відображається в оцінці основних засобів за **залишковою вартістю**. Залишкова вартість є первинною (відновну) вартістю, зменшеною на величину зносу:

$$C_{\text{ост}} = C_{\text{перв}} - Z,$$

де $C_{\text{перв}}$ – первинна (відновлена) вартість основних засобів;

Z – знос основних засобів.

Оцінка основних засобів за залишковою вартістю необхідна для того, щоб знати їх якісний стан і для складання бухгалтерського балансу.

Оскільки протягом року фізичний об'єм основних засобів міняється (підприємство, наприклад, може придбати декілька одиниць нового устаткування і списати частину діючого), первинна вартість основних засобів на кінець року відрізнятиметься від первинної вартості на початок року. Первинна вартість на кінець року розраховується таким чином:

$$C_{\text{перв}}^{\text{к}} = C_{\text{перв}}^{\text{н}} + C_{\text{введ}} - C_{\text{виб}},$$

де $C_{\text{перв}}^{\text{н}}$ – вартість первинна на початок року;

$C_{\text{введ}}$ – вартість введених протягом року основних засобів;

$C_{\text{виб}}$ – вартість вибулих протягом року основних засобів.

Оскільки вартість основних засобів на початок і на кінець року можуть значно розрізнятися між собою, в економічних розрахунках використовується показник середньорічної вартості. Визначити середньорічну вартість основних засобів можна різними способами.

Середньорічна вартість основних виробничих фондів:

$$\Phi_{\text{осн.}} = \frac{0,5\Phi_1 + \Phi_2 + \Phi_3 + \dots + 0,5\Phi_{12}}{12},$$

де $\Phi_{1,2,3,\dots,12}$ - відповідно, вартість ОФ АПТ у кожному окремому місяці року.

ТЕМА 4. ПОКАЗНИКИ ВИКОРИСТАННЯ ОСНОВНИХ ФОНДІВ

Протягом року на підприємстві відбувається постійний процес оновлення та вибуття з експлуатації основних фондів. Від синхронності цих процесів між собою значною мірою залежить ефективність функціонування підприємства та кількість виготовленої ним продукції.

Розглянемо головні *показники руху основних фондів* на підприємстві:

1) коефіцієнт оновлення – відображає питому вагу основних фондів, введених в експлуатацію протягом року, у їх загальному наявному обсязі, показує ступінь оновлення основних фондів на підприємстві:

$$K_{\text{онов}} = \frac{O\Phi_{\text{вв}}}{O\Phi_{\text{к}}},$$

де $O\Phi_{\text{к}}$ – вартість основних фондів на кінець періоду, грн.

2) коефіцієнт вибуття – відображає питому вагу основних фондів, що вибули з експлуатації протягом року, в їх загальному обсязі, показує ступінь втрати підприємством основних фондів:

$$K_{\text{виб}} = \frac{O\Phi_{\text{виб}}}{O\Phi_{\text{н}}}.$$

3) коефіцієнт приросту – характеризує загальні тенденції руху основних фондів на підприємстві:

$$K_{\text{прир}} = \frac{O\Phi_{\text{вв}} - O\Phi_{\text{виб}}}{O\Phi_{\text{н}}}.$$

Головною метою управління основними фондами на підприємстві є підвищення ефективності їх використання, тобто збільшення кількості продукції, що виготовляється за допомогою засобів праці, зменшення часу їх простою.

Ефективність використання основних фондів підприємства характеризується наступними показниками:

1) фондовіддача – показник відображає скільки грн. готової продукції приносить підприємству експлуатація основних фондів вартістю 1 грн.:

$$\Phi_{\text{в}} = \frac{Q}{O\Phi},$$

де Q – обсяг продукції, виготовленої за рік, грн.

2) фондоємність – характеризує вартість основних засобів, які було задіяно підприємством задля виготовлення продукції вартістю 1 грн.:

$$\Phi_{ем} = \frac{O\bar{\Phi}}{Q},$$

3) фондоозброєність – відображає вартість основних засобів в розрахунку на одного працівника промислово-виробничого персоналу:

$$\Phi_{озбр} = \frac{O\bar{\Phi}}{Ч_{веп}},$$

де $Ч_{веп}$ – чисельність промислово-виробничого персоналу, люд.

Рентабельність фондів (R_{ϕ}) – відношення прибутку (Π_p) до середньорічної вартості основних виробничих фондів.

$$R_{\phi} = \frac{\Pi_p}{OBF}$$

Приватні показники застосовуються для характеристики використання окремих видів машин, устаткування, виробничої площі, наприклад, середній випуск продукції в натуральному виразі, що приходить на одиницю устаткування за зміну, випуск продукції на 1 м² виробничої площі і т. д.

В цілях аналізу вивчається динаміка наведених показників, рівень виконання плану, проводяться міжгосподарські порівняння.

З метою поглибленого аналізу ефективності використання основних виробничих фондів показник фондовіддачі визначається зокрема по всіх видах фондів і активній їх частині.

При розрахунку показників фондовіддачі початкові дані приводять в зіставний вигляд. Об'єм продукції коректують відповідно до зміни оптових цін і структурних зрушень, а вартість основних засобів на їх переоцінку.

Приватні показники, зазвичай служать для характеристики використання окремих груп основних фондів:

коефіцієнт *екстенсивного* використання устаткування (машин) – це відношення фактично відпрацьованих машиногодинах (апаратогодин) до добутку фонду номінального часу і кількості однотипних одиниць встановленого устаткування;

коефіцієнт *інтенсивного* використання устаткування (машин) – характеризує рівень використання машин і устаткування по потужності, по використанню геометричної ємкості окремих апаратів або встановленої годинної продуктивності машин, по пропускній спроможності технологічної лінії;

інтегральний коефіцієнт використання устаткування (машин) – представляє добуток коефіцієнтів екстенсивного і інтенсивного використання;

коефіцієнт *змінності* використання устаткування (машин) – відношення суми відпрацьованих в кожній зміні однотипних одиниць устаткування до встановленої їх кількості;

коефіцієнт *оновлення* основних фондів – відношення вартості введених протягом року основних фондів до вартості основних фондів на кінець року;

коефіцієнт *вибуття* основних фондів – відношення вартості вибулих протягом року основних фондів до вартості основних фондів на початок року.

ТЕМА 5. АМОРТИЗАЦІЙНІ ВІДРАХУВАННЯ

В процесі експлуатації основних фондів підприємства постійно відбувається їх знос, та, відповідно, втрата ними вартості. Розрізняють два *види зносу основних фондів*:

1) фізичний знос – втрата основними фондами технічних властивостей та характеристик в результаті експлуатації, атмосферних впливів, умов збереження, тощо;

2) моральний знос – знецінення вартості основних фондів до настання повного фізичного спрацювання під впливом науково-технічного прогресу.

Показниками ступеня зносу основних фондів підприємства є наступні:

1) коефіцієнт зносу – характеризує ступінь зносу та відшкодування витрат на формування основних фондів:

$$K_{zn} = \frac{C_{zn}}{B_{перв}}$$

де C_{zn} – сума зносу основних фондів, грн.

2) коефіцієнт придатності – відображає можливість подальшого використання основних фондів, ступінь невідшкодування витрат на формування основних фондів:

$$K_{прид} = \frac{B_{зал}}{B_{перв}}$$

Відшкодування зносу основних фондів відбувається шляхом здійснення амортизаційних відрахувань.

Амортизація - це планомірний процес перенесення вартості засобів праці у міру їх зносу на вироблений з їх допомогою продукт або виконану транспортну роботу. Амортизація є грошовим виразом фізичного і морального зносу основних засобів. Сума нарахованої за час функціонування основних засобів амортизації повинна бути рівна їх первинній (відновної) вартості.

Норма амортизації - це встановлений державою річний відсоток відшкодування вартості основних засобів.

Сума амортизаційних відрахувань на повне відновлення, виходячи з первісної вартості даної групи ОФ, норми амортизації, а також загального річного пробігу (для всіх автомобілях АТП):

а) рухомого складу ($H_{a_{pc}} = 25\%$);

$$A_{pc} = H_{a_{pc}} \cdot \left(\frac{B_{\sigma_{pc}}}{100}\right) \cdot \left(\frac{L_{zag}}{1000}\right),$$

де $H_{a_{pc}}$ - норма амортизації для рухомого складу;

$B_{\sigma_{pc}}$ - балансова вартість рухомого складу;

L_{zag} - річний пробіг;

б) будинків та споруд, а також інших основних фондів ($H_{a_{cn}} = 5\%$);

$$\hat{A}_{\text{пн}} = \hat{I}_{\text{а пн}} \cdot \frac{\hat{A}_{\text{а пн}}}{100},$$

де $H_{a_{cn}}$ - норма амортизації для будинків та споруд;

$B_{\sigma_{cn}}$ - балансова вартість будинків і споруд;

Розрізняють два види зносу:

Фізичний знос основних фондів – це поступова втрата засобами праці своїх первісних техніко-експлуатаційних якостей унаслідок їх використання у виробництві (перша форма), а також у стані бездіяльності – під впливом сил природи (корозія металу, вивітрювання) і надзвичайних обставин (друга форма). Рівень фізичного зносу основних засобів залежить від первинної якості основних фондів; ступеню їх експлуатації; рівня агресивності середовища; рівня кваліфікації обслуговуючого персоналу; своєчасності проведення планово-запобіжних ремонтів (ПЗР) і ін.

Моральний знос основних засобів. Суть морального зносу полягає в знеціненні засобів праці, втраті вартості до їх фізичного зносу, до закінчення терміну корисного використання.

Моральний знос виявляється в двох формах:

1) Перша форма морального зносу полягає в тому, що відбувається знецінення машин такої ж конструкції, що випускалися раніше, унаслідок здешевлення їх відтворення в сучасних умовах.

2) Друга форма морального зносу полягає в тому, що відбувається знецінення старих машин, фізично ще придатних, унаслідок появи нових, досконаліших і продуктивніших, які витісняють старі.

Фізичний знос основних фондів частково компенсується ремонтами. На практиці (згідно з існуючою методикою) сума зносу основних фондів характеризується сумою нарахованої амортизації.

Амортизаційні відрахування – частина вартості основних фондів, яку перенесено на виготовлену продукцію.

Вартість, що амортизується – первинна (переоцінена) вартість основних засобів за вирахуванням їх ліквідаційної вартості.

Об'єктом амортизації є всі основні засоби за винятком землі.

Нарахування амортизації здійснюється протягом терміну корисного використання об'єкту, що встановлюється підприємством при зарахуванні цього об'єкту на баланс і припиняється на період його реконструкції, модернізації, добудови, дообладнання і консервації.

Амортизація основних засобів нараховується із застосуванням таких основних методів:

1) *Лінійна амортизація або метод рівномірного нарахування зносу.* Використання методу передбачає розрахунок річної суми амортизації діленням вартості, що амортизується, на очікуваний період часу використання об'єкту основних засобів.

Недоліком цього методу вважають саме рівномірність зносу. Справа в тому, що багато активів, наприклад такі, як вантажні автомобілі, втрачають велику частину своєї вартості вже в перші роки експлуатації.

2) *Податковий метод зменшення залишкової вартості.* При використанні цього методу суми амортизаційних відрахувань звітного періоду розраховують застосуванням норм амортизації, визначених п.8.6. Закону України “Про оподаткування прибутку підприємств” до балансової вартості груп основних засобів на початок звітного періоду.

3) *Податковий метод прискореної амортизації* (прискореного зменшення залишкової вартості) – це метод, за яким річна сума амортизації визначається як добуток залишкової вартості об'єкту на початок звітного періоду або первинної вартості на дату початку нарахування амортизації і річної норми амортизації, яка розраховується виходячи із строку корисного використання об'єкту і подвоюється.

Прискорений метод амортизації відрізняється від прямолінійного тільки тим, що нараховується на залишкову вартість об'єкту основних засобів, при цьому сума амортизації помножується на 2. У зв'язку з тим, що амортизація нараховується на залишкову вартість об'єкту, більшу суму амортизації нараховують в перший рік, а далі вона поступово зменшується до кінця строку експлуатації об'єкту.

4) *Кумулятивний метод* – це метод, згідно якому річна сума амортизації визначається як добуток вартості, що амортизується, і кумулятивного коефіцієнта. Кумулятивний коефіцієнт розраховується діленням кількості років, що залишаються до кінця очікуваного строку використання об'єкту основних засобів, на суму числа років його корисного використання;

5) *Виробничий метод*, згідно якому місячна сума амортизації визначається як добуток фактичного місячного об'єму продукції (робіт, послуг) і виробничої ставки амортизації. Виробнича ставка амортизації розраховується діленням вартості, що амортизується, на загальний об'єм продукції (робіт, послуг), який підприємство очікує виробити (виконати) з використанням об'єкту основних засобів.

Виробничий метод використовують за умови, коли можна визначити об'єм виробництва, наприклад, автотранспорт, який використовується для надання послуг з перевезення продукції, товарів і т. ін.

Метод амортизації вибирається підприємством самостійно з урахуванням очікуваного способу отримання економічних вигод від його використання.

Підприємство може застосовувати норми і методи нарахування амортизації основних засобів, передбачені податковим законодавством.

Відповідно до Положення, що діє, про порядок нарахування амортизації і віднесення амортизаційних відрахувань на витрати виробництва, затвердженого 6 вересня 1996 р. № 1075, і змінами і Доповненнями, які знайшли віддзеркалення в Законі “Про оподаткування прибутку підприємств” від 24.12.2002 р. № 349-IV, амортизація нараховується за залишковою вартістю по нормах, встановлених по групах основних фондів, зокрема:

1 група – будівлі, споруди, їх структурні компоненти, передавальні пристрої і ін.;

2 група – автомобільний транспорт і вузли (запасні частини) до нього і др.;

3 група – будь-які інші основні фонди, що не увійшли в 1 і 2 групи;

4 група – електронно-обчислювальні машини, інші машини для автоматичної обробки інформації, їх програмне забезпечення, пов'язані з ними засоби прочитування або друку інформації, інші інформаційні системи, телефони (зокрема стільникові), мікрофони і рації, вартість яких перевищує вартість малоцінних товарів (предметів).

Норми амортизації встановлені у відсотках до балансової вартості кожної з груп основних фондів на кінець звітного періоду в наступних розмірах (з розрахунку на календарний рік, придбаних до 2004 р.):

группа 1 – 5 %;

група 2 – 25 %;

група 3 – 15 %;

група 4 – 60 %.

З 1 січня 2004 р. річні норми амортизаційних відрахувань підвищені для нових основних фондів, введених в дію з 01.01.2004р. і складають:

группа 1 – 8 %;

група 2 – 40 %;

група 3 – 24 %;

група 4 – 60 %.

Для суб'єктів космічної діяльності, тимчасово, до 1 січня 2009р. встановлена щорічна норма прискореної амортизації основних фондів групи 3 у розмірі 20%.

РОЗДІЛ 2. ХАРАКТЕРИСТИКА ТА АНАЛІЗ ОБОРОТНИХ ФОНДІВ АВТОРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА

ТЕМА 6. СТРУКТУРА ОБОРОТНИХ ЗАСОБІВ

Кожна організація, що здійснює господарську діяльність, повинна мати оборотні кошти (оборотний капітал), що забезпечують безперебійний процес виробництва й реалізації продукції. Оборотні кошти суб'єктів господарювання, беручи участь у колообігу засобів ринкової економіки, становлять органічно єдиний комплекс.

Оборотні кошти — це кошти, авансовані в оборотні виробничі фонди й фонди обертання. Поняття оборотних коштів визначається їхньою економічною сутністю, необхідністю забезпечення відтворювального процесу, що включає як виробництво, так і обіг.

Активи підприємства, які в результаті його господарської діяльності повністю переносять свою вартість на готовий продукт і беруть одноразову участь в процесі виробництва, змінюючи при цьому натурально-речовинну форму, називаються оборотними коштами. Оборотні кошти є однією з складових частин майна підприємства.

Оборотні виробничі фонди підприємства – частини засобів виробництва (виробничих фондів), речовинні елементи яких у процесі праці на відміну від основних виробничих фондів витрачаються в кожному виробничому циклі, і їхня вартість переноситься на продукт праці цілком і відразу.

Для функціонування підприємства та здійснення виробничого процесу окрім основних фондів йому необхідні також предмети праці, з яких буде виготовлятися продукція, тобто підприємству необхідні так звані оборотні фонди.

Оборотні фонди – це частина виробничих фондів підприємства, яка повністю споживається в кожному технологічному циклі виготовлення продукції та повністю переносить свою вартість на вартість цієї продукції.

До складу оборотних фондів підприємства відносяться:

1) виробничі запаси – необхідні для забезпечення процесу виробництва сировиною та матеріалами;

2) незавершене виробництво – предмети праці, які ще не пройшли всі стадії обробки;

3) витрати майбутніх періодів – витрати на підготовку та освоєння нової продукції, які здійснюються в поточному році, але на собівартість продукції будуть віднесені в наступних періодах.

Окрім процесу виробництва продукції, який потребує вкладень в оборотні фонди, на підприємстві існує також процес реалізації продукції, який також потребує певних капіталовкладень. Кошти необхідні для здійснення процесу реалізації продукції формують *фонди обігу*. Разом оборотні фонди та фонди обігу формують *оборотні кошти підприємства* (рис 4.1).

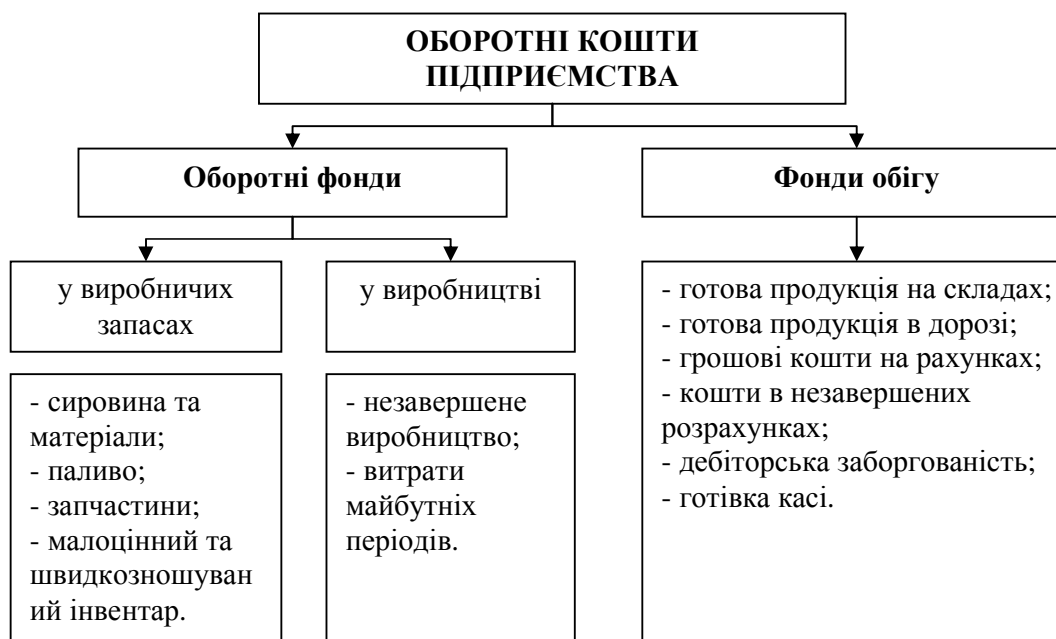


Рисунок 6.1 – Склад оборотних коштів підприємства

Розглянемо головні класифікаційні ознаки оборотних коштів підприємства:

1) за місцем та роллю в процесі виробництва:

- оборотні фонди;
- фонди обігу;

2) за джерелом формування:

- власні;
- позикові;
- запозичені;

3) за засобами планування та нормування:

- нормовані;
- ненормовані.

Кругообіг оборотних коштів на автомобільному транспорті має свої особливості, обумовлені економічною природою транспортної продукції і процесом її виробництва. Оскільки продукція транспорту має тільки вартісну форму і не має речовинною, то на третій стадії кругообігу реалізація транспортної продукції співпадає за часом з її виробництвом, тобто з другою стадією. У зв'язку з цим на автомобільному транспорті оборотні кошти мають дві стадії обороту.

Найважливішою задачею працівників АТП є поліпшення використання оборотних коштів. Ефективність використання оборотних коштів визначається відношенням валових доходів від автомобільних перевезень до суми оборотних коштів.

Величина оборотних коштів підприємства залежить від тривалості їх обороту і об'єму виробництва. Чим швидше оборотні кошти проходять стадії кругообігу (тобто переходять з однієї стадії в іншу), чим менше час їх

перебування в товарній і грошовій формах, тим менше потрібно оборотних коштів при одному і тому ж об'ємі виробництва. Прискорення оборотності є важливим джерелом економії матеріальних і грошових ресурсів.

Структура оборотних коштів - це співвідношення їх окремих елементів в загальному об'ємі оборотних коштів підприємства.

Оборотні кошти знаходяться в постійному русі, переходячи з сфери виробництва в сферу обігу, - вони здійснюють кругообіг. Окремі елементи оборотних коштів в кожен момент часу знаходяться у всіх стадіях кругообігу: у складі виробничих запасів, незавершеного виробництва, а також у стадії обігу продукції і розрахунків за реалізовану продукцію. Оборотної кошти підприємств за джерелами формування підрозділяються на власні і позикові.

ТЕМА 7. ЕФЕКТИВНІСТЬ ВИКОРИСТАННЯ ОБОРОТНИХ ЗАСОБІВ

Ефективність використання оборотних коштів характеризується системою економічних показників, одним із яких є співвідношення розміщення їхнього у сферах виробництва й обертання. Чим більше оборотних коштів обслуговує сферу виробництва, а всередині останньої — цикл виробництва (зрозуміло, за відсутності наднормативних запасів товарно-матеріальних цінностей), тим раціональніше вони використовуються.

Про ступінь використання оборотних коштів можна судити за показником віддачі оборотних коштів, що визначається як відношення прибутку від реалізації до залишків оборотних коштів.

Найважливішим показником інтенсивності використання оборотних коштів є швидкість їхнього обігу.

Оборотність оборотних коштів — це тривалість одного повного колообігу коштів, починаючи з першої і завершуючи третьою фазою. Чим швидше оборотні кошти проходять ці фази, тим більше продукції підприємство може зробити з однією і тією ж сумою оборотних коштів. У різних суб'єктів господарювання оборотність оборотних коштів різна, тому що залежить від специфіки виробництва й умов збуту продукції, від особливостей у структурі оборотних коштів, платоспроможності підприємства й інших факторів.

Швидкість оборотності оборотних коштів обчислюється за допомогою трьох взаємозалежних показників: тривалості одного обертання у днях, кількості оборотів за рік (півріччя, квартал), а також розміру оборотних коштів, що припадають на одиницю реалізованої продукції.

Обчислення оборотності оборотних коштів може проводитися як за планом, так і фактично. Планова оборотність може бути розрахована тільки за нормованими оборотними коштами, фактична — за всіма оборотними коштами, включаючи ненормовані. Зіставлення планової й фактичної оборотності відбиває прискорення чи уповільнення оборотності нормованих оборотних коштів. При прискоренні оборотності відбувається вивільнення оборотних коштів із обігу, при уповільненні виникає необхідність у додатковому залученні коштів в обіг.

Показники ефективності використання оборотних коштів підприємства:

1.1. Коефіцієнт обертаємості, оберти

$$K_{об} = \frac{D_p}{\Phi_{заг}},$$

де D_p - річна сума доходів АТП;

$\Phi_{заг}$ - загальний норматив оборотних коштів по АТП;

1.2. Період обертаємості одного оберту, дні

$$T_{об} = \frac{D_k}{K_{об}};$$

Основними шляхами прискорення оборотності оборотних коштів на автомобільному транспорті є:

1. Зростання продуктивності рухомого складу за рахунок поліпшення організації перевезень рухомого складу може бути досягнуто за рахунок збільшення, коефіцієнтів використання вантажопідйомності і пробігу. У цьому випадку майже не вимагається підвищення нормативів оборотних коштів, за винятком невеликого збільшення запасів автомобільного палива.

2. Суворе дотримання режиму економії у витрачанні матеріальних і грошових коштів на розхід паливних матеріалів, запасних частин, автомобільних шин, а також за рахунок ліквідації безгосподарного витрачання і втрат матеріальних цінностей.

3. Поліпшення організації матеріально-технічного постачання, нормування і планування оборотних коштів.

4. Своєчасне укладення договорів з клієнтурою на автомобільні перевезення і з організаціями на поставку матеріальних фондів, а також суворе дотримання встановленого порядку розрахунків, за автомобільні перевезення і поставки матеріальних цінностей, що сприяють зниженню термінів обігу фондів підприємства і, таким чином, збільшенню оборотності оборотних коштів.

5. Зниження часу простою рухомого складу в періоди ТЕ-2 і поточних ремонтів сприяє скороченню незавершеного виробництва, що, у свою чергу, також сприяє підвищенню оборотності оборотних коштів

ТЕМА 8. ДЖЕРЕЛА ФОРМУВАННЯ ОБОРОТНИХ ЗАСОБІВ

Джерела формування оборотних коштів здебільшого визначають ефективність їхнього використання. Установлення оптимального співвідношення власних і притягнутих джерел, обумовленого специфічними особливостями колообігу фондів у тому чи іншому суб'єкті господарювання є важливим завданням системи управління.

У процесі управління формуванням оборотних коштів мають забезпечуватися права підприємств і організацій у поєднанні з підвищенням їхньої відповідальності за ефективне й раціональне використання оборотних коштів. Достатній мінімум власних і позикових коштів гарантує безперервність

руху оборотних коштів на всіх стадіях колообігу, що задовольняє потреби виробництва в матеріальних і грошових ресурсах, а також забезпечує своєчасні й повні розрахунки з постачальниками, бюджетом, банками й іншими передавальними ланками.

Провідна роль у складі джерел формування належить власним оборотним коштам, тому що вони створюють умови для майнової й оперативної самостійності організації, такої необхідної для рентабельної підприємницької діяльності. Власні оборотні кошти свідчать про ступінь фінансової стійкості підприємства, його становище на фінансовому ринку.

Власні оборотні кошти служать джерелом покриття нормованих оборотних коштів. Їхнє первісне формування відбувається в момент створення організації й утворення її статутного капіталу. Джерелом власних оборотних коштів на цій стадії є інвестиційні засоби засновників організації. Надалі, із розвитком підприємницької діяльності власні оборотні кошти поповнюються за рахунок одержуваного прибутку (прирівняного до власних засобів, що називаються стійкими пасивами), випуску цінних паперів і операцій на фінансовому ринку.

Прибуток скеровується на покриття приросту нормативу оборотних коштів у процесі його розподілу. Із розвитком акціонування організації мають право використовувати отриманий прибуток на власний (свій) розсуд, крім тієї його частини, що підлягає обов'язковим відрахуванням, оподатковуванню й іншим спрямуванням відповідно до законодавства.

Джерелами власних оборотних коштів є: статутний капітал, прибуток, а також додатковий і резервний капітали. Позиковими засобами називаються засоби, що використовуються підприємствами із зовнішніх джерел фінансування. Ці засоби беруть участь в його обороті тимчасово. В основному це короткостроковий банківський кредит на різні потреби підприємства, зокрема на придбання матеріалів, видачу заробітної платні і інші цілі з обов'язковим поверненням і за певну платню. Для кожного підприємства (незалежно від форм власності) важливо визначити мінімально необхідний розмір оборотних коштів, який повинен бути достатній для здійснення безперервного процесу виробництва і своєчасної реалізації продукції при ефективному використуванні матеріальних, трудових ресурсів і основного капіталу. Для цього використовується поняття нормативу.

Норматив оборотних коштів по і-му елементу виробничих запасів:

- мастильному й іншому експлуатаційним матеріалам;
- запасним частинам;
- матеріалам;
- оборотним агрегатам;
- автомобільним шинам;
- паливу на господарські потреби;
- канцелярським приладдям;
- малоцінному і швидкозношувальному інвентареві;
- спецодягові;

Нормування оборотних коштів – це визначення раціонального розміру оборотних коштів, які необхідні для забезпечення безперервного та нормального функціонування виробництва.

Існують наступні *методи нормування оборотних коштів*:

- 1) аналітичний метод – аналіз наявних товарно-матеріальних запасів та їх коригування і вилучення надлишків;
- 2) коефіцієнтний – у нормативи звітного року вносяться поправки на зміну обсягу виробництва і прискорення оборотності оборотних коштів;
- 3) метод прямого розрахунку – розрахунок нормативу щодо кожного елементу оборотних коштів в умовах досягнутого рівня виробництва.

Основним методом нормування оборотних коштів є *метод прямого розрахунку*. Відповідно до нього формуються наступні норми запасу оборотних коштів:

- 1) норматив оборотних коштів у виробничих запасах;
- 2) норматив оборотних коштів у незавершеному виробництві;
- 3) норматив оборотних коштів у залишках готової продукції;
- 4) норматив оборотних коштів у витратах майбутніх періодів.

Норматив власних оборотних коштів у виробничих запасах визначається наступним чином:

$$H_{\text{вир.зап}} = D \times Z_{\text{дн}},$$

де D – денна потреба у певному виді ресурсу, натур. один. або грн.;
 $Z_{\text{дн}}$ – норма відповідного запасу у днях.

Існують наступні *види виробничих запасів* залежно від їх призначення:

- 1) транспортний запас ($Z_{\text{тр}}$) – запас ресурсу на час знаходження товарно-матеріальних цінностей в дорозі від постачальника до споживача;
- 2) підготовчий запас ($Z_{\text{підг}}$) – запас на час приймання, перевірки якості і складування сировини і матеріалів;
- 3) технологічний запас ($Z_{\text{техн}}$) – запас на час підготовки сировини і матеріалів до виробничого споживання;
- 4) поточний запас ($Z_{\text{поточн}}$) – запас для забезпечення безперебійного процесу виробництва матеріальними ресурсами між двома черговими поставками:

$$Z_{\text{поточн}} = D \times T_{\text{пост}},$$

де $T_{\text{пост}}$ – період поставки матеріалу, дні.

5) страховий запас ($Z_{\text{стр}}$) – мінімальний запас на випадок непередбачених перебоїв у постачанні:

$$Z_{\text{стр}} = D \times T_{\text{зрив.пост}},$$

де $T_{\text{зрив.пост}}$ – період зриву поставки, дні.

б) максимальний виробничий запас (Z_{max}) – максимальний економічно обгрунтований розмір запасу ресурсу:

$$Z_{max} = Z_{mp} + Z_{nidz} + Z_{texh} + Z_{поточн} + Z_{стр}.$$

7) мінімальний запас (Z_{min}):

$$Z_{min} = Z_{mp} + Z_{nidz} + Z_{texh} + Z_{стр}.$$

Шляхом формування на підприємстві оптимальних економічно обгрунтованих розмірів запасів досягається безперервність виробничого процесу, економія поточних витрат та оборотних коштів в цілому.

Норматив оборотних коштів у незавершеному виробництві визначається наступним чином:

$$H_{нзв} = \frac{C_p \times T_{ц} \times K_{нв}}{360},$$

де C_p – собівартість річного випуску продукції, грн.;

$T_{ц}$ – тривалість циклу виготовлення продукції, грн.;

$K_{нв}$ – коефіцієнт наростання витрат, що визначається за формулою:

$$K_{нв} = \frac{M + 0,5C_1}{C_1},$$

де M – матеріальні витрати на виробництво одного виробу, грн.;

C_1 – собівартість одиниці виробу без матеріальних витрат, грн.

Норматив оборотних коштів у залишках готової продукції визначається в залежності від одноденного випуску продукції та норми запасу готової продукції на складі.

Норматив оборотних коштів у витратах майбутніх періодів розраховується виходячи з залишків коштів на початок періоду і суми витрат, які необхідно здійснити в плановому періоді.

Норматив оборотних коштів за елементом «Паливо для автомобілів» визначити окремо, виходячи з розрахункових норм запасу, окремо по паливу в талонах і на складі АТП.

$$\Phi_{об_i} = \frac{C_{p_i} \cdot H_i}{D_k},$$

де C_{p_i} - річна потреба за і-м елементом оборотних коштів;

H_i - норма запасу за і-м елементом ОБК;

D_k - кількість календарних днів у році;

2. Норматив оборотних коштів за елементом «Паливо для автомобілів»:

2.1. Розрахункова норма запасу палива для автомобілів:

а) норма запасу по паливу в талонах

$$H_T = D_T \cdot \Psi,$$

де D_T - період між придбанням АТП талонів;

Ψ - коефіцієнт переходу від періоду придбання до днів запасу за топливом ($\Psi = 0,6 - 0,7$);

б) норма запасу палива на складах

$$H_{\text{скл}} = H_{\text{поточ}} + H_{\text{страх}},$$

де $H_{\text{поточ}}$ - норма поточного запасу, яка дорівнює середньому інтервалові між постачаннями палива (табл.2);

$H_{\text{страх}}$ - норма страхового запасу (приймається рівній половині поточного запасу).

2.2. Норматив оборотних коштів по автомобільному паливу (визначається за формулою 2.1)

а) норматив палива в талонах

б) норматив палива на складах;

в) загальний норматив оборотних коштів по паливу з обліком двох попередніх розрахованих нормативів.

3. Норматив оборотних коштів за незавершеним виробництвом:

3.1. Норма запасу за незавершеним виробництвом

$$H_{\text{н.в.}} = T_p \cdot K_{\text{з.в.}},$$

де T_p - середня тривалість ремонтних робіт;

$K_{\text{з.в.}}$ - коефіцієнт збільшення витрат;

3.2. Норматив оборотних коштів за незавершеним виробництвом визначається відповідно до формули 2.1.

4. Норматив оборотних коштів по статті «Витрати майбутніх періодів»

$$C_{\text{ВМП}} = C_{\text{ВМП}_{\text{н.р.}}} + C_{\text{ВМП}_{\text{план}}} - C_{\text{ВПС}_{\text{сп}}},$$

де $C_{\text{ВМП}_{\text{н.р.}}}$ - сума витрат майбутніх періодів на початок року;

$C_{\text{ВМП}_{\text{план}}}$ - запланована сума витрат майбутніх періодів на рік;

$C_{\text{ВПС}_{\text{сп}}}$ - сума витрат майбутніх періодів, запланована до списання на собівартість перевезень у запланованому році;

5. Загальний норматив оборотних коштів по АТП.

Визначається шляхом підсумовування всіх перерахованих вище елементів оборотних виробничих фондів АТП.

РОЗДІЛ 3. АНАЛІЗ І ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ РОБОТИ АВТОТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА

ТЕМА 9. ДОХОДИ ПІДПРИЄМСТВА

Дохідність підприємства є одним із найголовніших показників, що відображає фінансовий стан підприємства. Такий показник визначає мету підприємницької діяльності. Крім керівництва фірми й колективу, він цікавить вкладників капіталу (інвесторів, кредиторів), а також державні органи, передусім, — податкову службу, фондові біржі, що здійснюють купівлю-продаж цінних паперів.

Основний результат діяльності підприємства визначається за допомогою низки показників, що поділяються на абсолютні та відносні. До абсолютних показників належить прибуток підприємства, що іноді ототожнюють з поняттям "дохід", а до відносних — рентабельність підприємства.

Ототожнення доходу з прибутком підприємства неправильне. Таке поняття, як дохід, широко застосовується як в економічному сенсі, так і на побутовому рівні.

Можна говорити про національний дохід держави; дохід громадянина, дохідність підприємства і ін. Але зміст доходу неоднозначний. Досить часто цим поняттям визначають загальну суму грошових надходжень підприємства від реалізованої продукції, виконаних робіт і наданих послуг.

Разом із тим під доходом розуміють фінансовий показник, що визначається як різниця між виручкою, отриманою від підприємницької діяльності, та матеріальними і прирівняними до них витратами. Таке визначення доходу підпадає під загальнодержавне, макроекономічне тлумачення.

Із практичного погляду показник " дохід" визначається тим, що він характеризує загальну суму коштів, що надходить на підприємство за певний період і за вирахуванням податків може використовуватися на споживання та інвестування.

Отже, дохід є виручкою підприємства від реалізації продукції, надання послуг і виконання робіт без врахування податку на додану вартість і акцизний збір.

Дохід класифікується за наступними групами:

- дохід від реалізації;
- інші операційні доходи;
- дохід від участі в капіталі;
- інші фінансові доходи;
- інші доходи;
- надзвичайні доходи.

Дохід від реалізації продукції відбиває загальний дохід (виторг) від реалізації, тобто без відрахування наданих знижок, повернення проданих товарів і податків із продажу. До інших операційних доходів належать доходи від реалізації іноземної валюти; доходи від реалізації інших оборотних активів (виробничих запасів, малоцінних предметів та ін.); доходи від операційної оренди активів (майна); доходи від операційної курсової різниці за операціями в

іноземній валюті; суми отриманих штрафів, пені, неустійок та інших санкцій за порушення господарських договорів, що визнані чи боржником по якій отримані рішення суду, арбітражного суду про їхнє стягнення; доходи від списання кредиторської заборгованості, по якій минув термін задоволення позову; відшкодування раніше списаних активів (надходження боргів, списаних у якості безнадійних); суми отриманих грантів і субсидій; інших доходів від операційної діяльності.

До складу доходу від участі в капіталі включається дохід від інвестицій, здійснених в асоційовані, дочірні чи спільні підприємства, облік яких провадиться за методом участі в капіталі.

До інших фінансових доходів відносяться доходи, що виникають під час фінансової діяльності підприємства, зокрема дивіденди від підприємств, що не є асоційованими, дочірніми і спільними; відсотки по облігаціях і інших цінних паперах; інші доходи від фінансової діяльності. В інші доходи включаються наступні: дохід від реалізації фінансових інвестицій; дохід від реалізації необоротних активів; дохід від реалізації майнових комплексів; дохід від неопераційної курсової різниці; дохід від безоплатно отриманих активів; інші доходи, що виникають у процесі звичайної діяльності, але не пов'язані з операційною діяльністю підприємства. Надзвичайні доходи – доходи, що виникли внаслідок надзвичайних подій (стихійних лих, пожеж, техногенних аварій і т.п.). До них відносяться: відшкодування утрат від надзвичайних подій, включаючи відшкодування витрат на попередження утрат від стихійних лих і техногенних аварій; доходи від інших чи подій операцій, що відповідають визначенню надзвичайних подій.

Доходи від перевезень визначаються методом прямого рахунку і методом укрупнених розрахунків. При використанні методу прямого рахунку доходи від перевезень розраховуються окремо по видах перевезень і діючих тарифах.

Доходи по автобусних перевезеннях залежать від об'єму, дальності і виду перевезень (міські, приміські та ін.), конструкції сидінь автобуса і ін.

Доходи по перевезеннях таксомоторів розраховують залежно від виконаних платних кілометрів пробігу, кількості викликів таксі до клієнтів, кількості посадок, годинника простою і тарифів по перерахованих видах послуг.

Для розрахунку доходів від інших видів діяльності (вантаження-розвантаження, зважування і т.д.) користуються відповідними тарифами.

При застосуванні методу укрупнених розрахунків використовуються дані про об'єм перевезень на планований рік і рівні можливої середньої прибуткової ставки.

Дохід є виручкою підприємства від реалізації продукції, робіт та послуг.

Отримання доходу свідчить про те, що продукція підприємства знайшла свого споживача, вона відповідає вимогам та попиту ринку за ціною та якістю.

Отримання доходу створює основу для самофінансування підприємства за умови, що його розмір достатній для покриття витрат підприємства з виробництва та реалізації продукції, виконання зобов'язань перед бюджетом та утворення чистого прибутку.

Доходність підприємства є одним з найголовніших показників його фінансового стану. Доходи – це джерело розвитку його діяльності, що забезпечує:

- фінансування усіх поточних витрат, що пов'язані зі здійсненням господарської діяльності;

- виплату усіх необхідних податкових платежів;

- формування прибутку як джерела розширення діяльності.

Необхідно розрізняти поняття валового та чистого доходів.

Валовий дохід – це загальна сума доходу, що отримує підприємство від всіх видів діяльності за певний проміжок часу.

Чистий дохід – це різниця між доходами від реалізації продукції та обов'язковими платежами, що входять до ціни продукції.

Загальний обсяг доходів підприємства визначається як сума доходів, розрахованих окремо для кожного виду перевезень і доходів від виконання транспортно-експедиційних, вантажно-розвантажувальних і інших робіт і послуг, при плануванні фінансового плану на рік:

$$D_{\text{вал}} = D_{\text{пер}} + D_{\text{тер}} + D_{\text{н-р}} + D_{\text{ін}},$$

де $D_{\text{вал}}$ – валові доходи, грн.

$D_{\text{пер}}$ – доходи від перевезень, грн.

$D_{\text{тер}}$ – доходи від виконання транспортно-експедиційних робіт, грн,

$D_{\text{н-р}}$ – доходи від виконання навантажувально-розвантажувальних робіт, грн;

$D_{\text{ін}}$ – інші доходи, грн.

Розрахована загальна сума доходів є вихідною для визначення суми прибутку і рентабельності.

1. Доходи підприємства від перевезення вантажів або пасажирів

Доходи від експлуатації вантажних автомобілів, робота яких оплачується по погодинних тарифах, розраховується по формулі:

$$D = A\Gamma_{\text{п}} \cdot T_{\text{1г}} + \frac{L_{\text{заг}} \cdot T_{\text{1км}}}{100},$$

де $A\Gamma_{\text{п}}$ - автомобіле-години праці, год.;

$T_{\text{1г}}$ - тариф за кожну годину роботи автомобіля в залежності від його вантажопідйомності з урахуванням усіх надбавок (Додаток 6; табл.1);

$L_{\text{заг}}$ - загальний пробіг автомобілів, км;

$T_{\text{1км}}$ - тариф за кожен кілометр пробігу (Додаток 6; табл.2).

Спосіб розрахунку доходів від експлуатації автобусів на маршруті залежить від характеру перевезень. Для міських автобусних перевезень доходи

розраховуються через річний обсяг перевезень пасажирів і єдиний тариф на одну поїздку.

$$D = \frac{Q \cdot T_{\text{п}}}{100},$$

де Q - річний обсяг перевезень пасажирів, пас.;

$T_{\text{п}}$ - тариф на поїздку 1 пасажирів, коп. ($T_{\text{п}}=5$ коп.)

2. Собівартість перевезення одиниці продукції

$$S = \frac{C_{\text{пер}} + C_{\text{пост}}}{Q},$$

де $C_{\text{пер}}$ - перемінні витрати і заробітна плата водіїв на 1 км пробігу;

$C_{\text{пост}}$ - постійні витрати на 1 автомобіль;

Q - перевезень вантажів або пасажирів, тис.т (тис.пас.)

ТЕМА 10. УПРАВЛІННЯ ДОХОДАМИ

В умовах обмеженості ресурсів необхідно розробляти ефективні схеми управління доходом, які б допомагали раціонально використовувати наявні власні кошти як для внутрішніх потреб, так і для впровадження нових інноваційних технологій на транспортні підприємства. Ефективність використання доходу залежить не тільки від впливу факторів внутрішнього та зовнішнього середовища, а й від ефективної політики управління отриманого доходу.

Основним завданням із управління доходом транспортного підприємства є пошук можливих резервів для збільшення дохідності. Серед можливих резервів можна виділити наступні: організаційно-технічні; фінансові; адміністративно-правові.

Організаційно-технічні резерви спрямовані на оптимізацію маршрутів; раціоналізацію графіку руху та дотримання безпеки руху; технічне та технологічне оновлення матеріально-технічної бази; уживання організаційно-технічних заходів для збільшення обсягів перевезень та ефективного використання рухомого складу.

Організаційно-технічні резерви також пов'язані із впровадженням нових видів послуг (доставка квитка за межі міста; надання платної довідкової інформації стосовно роботи міського транспорту; відкриття на станції комп'ютерних залів із виходом у мережу Інтернет, залу очікування підвищеної комфортності з відповідною сплатою за надані послуги, запровадження електронної доставки документів з іншої станції під час руху вантажного потягу, а також електронної доставки документів до митниці для оформлення й ін.).

Усі ці заходи дозволять транспортному підприємству оптимізувати процес перевезень, а саме прискорити подачу вагонів, зменшити простой, спростити митні процедури та збільшити рівень отриманого доходу, підвищити рентабельність як підприємства, так і галузі, зменшити експлуатаційні витрати.

Фінансові резерви пов'язані з реалізацією наступних заходів: обґрунтування тарифів на перевезення вантажів і пасажирів; упорядкування категорій громадян, яким надаються пільги; створення умов для поступового зменшення обсягу перехресного субсидювання пасажирських перевезень за рахунок вантажних; залучення додаткових коштів на основі впровадження ефективного механізму для оновлення та модернізації виробничо-технічної бази залізниць; підвищення тарифів за простій вагонів із вини клієнта та надмірне використання рухомого складу під час розвантажування вагонів та ін. Резерви фінансового характеру спрямовані на удосконалення тарифної політики, збільшення обсягів перевезень і запровадження нових більш якісних умов обслуговування, що дозволить підвищити рівень конкурентоспроможності транспортного підприємства та перейти на інноваційний тип розвитку.

Адміністративно-правові резерви – це створення пільгових умов з боку держави для технологічного розвитку транспортних підприємств (надання кредитів на пільгових умовах, грантів, дотацій), створення спеціального режиму інвестиційної діяльності для підвищення інвестиційного потенціалу та привабливості регіону.

Створення правової основи дозволить підвищити рівень конкуренції у сфері перевезень і забезпечить умови правового регулювання діяльності операторських компаній-перевізників і їхньої взаємодії з об'єктами інфраструктури.

Найважливішим показником, що характеризує ефективність діяльності підприємства є *прибуток*, тобто різниця між доходом від реалізації продукції та витратами на її виробництво та реалізацію. Тому прибуток – це:

- основна стратегічна мета підприємства;
- основна умова функціонування підприємства в ринковій економіці;
- основне фінансове джерело розвитку підприємства, удосконалення його матеріальної бази;
- джерело сплати податків;
- основний результативний показник діяльності підприємства;
- кінцевий результат діяльності підприємства, його отримання – обов'язкова умова розширеного відтворення підприємства, забезпечення самофінансування та укріплення його конкурентоспроможності на ринку.

Основні *функції прибутку* в ринковій економіці:

- оціночна;
- розподільна;
- стимулююча.

За порядком розрахунку можна виділити такі *головні види прибутку* підприємства:

- 1) валовий прибуток:

$$ВП = ВР - ВВ - ПДВ - АЗ,$$

де BP – виручка від реалізації продукції підприємства;
 BB – виробнича собівартість реалізованої продукції (валові витрати);
 $ПДВ$ – податок на додану вартість;
 $A3$ – акцизний збір.

2) чистий прибуток:

$$ЧП = ВП - ПП,$$

де $ПП$ – податок на прибуток (25%).

Розглянемо *фактори, що впливають на прибуток* підприємства:

1) зовнішні – фактори, що не залежать від підприємства:

- інфляційні процеси;
- законодавча база;
- політичні процеси;
- науково-технічний та соціальний розвиток регіону;
- політика оподаткування, тощо;

2) внутрішні – фактори, що залежать від діяльності окремого підприємства:

а) фактори безпосереднього впливу:

- обсяг продукції, що випускається;
- собівартість виробництва;
- ціна на продукцію, що реалізується;
- асортимент продукції, тощо;

б) фактори опосередкованого впливу:

- після продажний сервіс;
- знос виробничих фондів;
- реклама;
- співвідношення власного та залученого капіталу, тощо.

ТЕМА 11. ОБЛІК ПОДАТКУ НА ДОДАНУ ВАРТІСТЬ

Податок на додану вартість (ПДВ) є формою вилучення до бюджету частини доданої вартості, створюваної на всіх стадіях виробництва і визначуваної як різницю між вартістю реалізованих товарів, робіт, послуг і вартістю матеріальних витрат, віднесених на витрати виробництва і обігу. Тому база оподаткування для ПДВ рівна ціні реалізації продукції мінус ціна матеріальних цінностей, що купуються. Основним первинним документом з ПДВ є податкова накладна – податковий документ, що підтверджує виникнення податкового зобов'язання у платника податку в зв'язку з продажем товарів, робіт, послуг і одночасно підтверджує право на податковий кредит у покупця – платника податку у зв'язку з придбанням таких товарів, робіт, послуг. Форма податкової накладної та порядок її складання затверджені наказом Державної податкової адміністрації України .

Податкова накладна видається платником податку, який поставляє товари

(послуги), на вимогу їх отримувача, та є підставою для нарахування податкового кредиту. Підставою для нарахування податкового кредиту при поставці товарів (послуг) за готівку є належним чином оформлений товарний чек, інший платіжний чи розрахунковий документ, що підтверджує прийняття платежу постачальником від отримувача таких товарів (послуг), з визначенням загальної суми такого платежу, суми податку та податкового номера постачальника.

Основним звітним документом з податку на додану вартість є податкова декларація.

В декларації вказуються всі передбачені в ній показники. Якщо якась строчка декларації не заповнюється з-за відсутності операції (суми), то в ній ставиться прочерк.

Декларація подається платником незалежно від того, виникло в звітному періоді у нього податкове зобов'язання чи ні.

Декларація заповнюється печатним способом, чорнильними чи шариковими ручками в синьому чи чорному кольорі. Суми проставляють у гривнях, без копійок, з відповідним округленням за установленними правилами.

В декларації не повинно бути підчисток, помарок, виправлень, дописок та закреслень (крім передбачених формою декларації). В декларації не повинен бути текст чи цифри, які неможливо прочитати.

До декларації вносяться дані податкового обліку платника окремо за кожний звітний період без зростаючого підсумку.

Порядок заповнення декларації з ПДВ затверджений наказом Державної податкової адміністрації України [22].

Звітний (податковий) період подання декларації складає один календарний місяць чи один календарний квартал.

Податковим періодом є один календарний місяць, календарний квартал, з урахуванням того, що:

якщо особа реєструється платником податку з дня іншого, ніж перший день календарного місяця, першим податковим періодом є період, який розпочинається від дня такої реєстрації та закінчується останнім днем першого повного календарного місяця;

якщо податкова реєстрація особи анулюється у день інший, ніж останній день календарного місяця, то останнім податковим періодом є період, який розпочинається з першого дня такого місяця та закінчується днем такого анулювання

ТЕМА 12. ПРИБУТОК ПІДПРИЄМСТВА

Прибуток як економічна категорія характеризує фінансовий результат діяльності організацій. Вона відображає ефективність виробництва, об'єм і якість виробленої продукції, рівень продуктивності праці і собівартості.

Прибуток надає стимулюючу дію на зміцнення комерційного розрахунку. Він є різницею між загальною сумою доходів і витратами на виробництво і реалізацію продукції з урахуванням збитків від різних фінансових операцій і

податків. Звідси витікає, що зростання прибутку залежить від збільшення об'єму реалізованої продукції і від зниження витрат на її виробництво.

Об'єми реалізації продукції (послуг) залежать від її якості і від того, який попит на ринку на продукцію або послуги.

Об'єм виручки від реалізації продукції (послуг) залежить не тільки від кількості і якості виробленої продукції, але і від рівня цін (тарифів).

Одна з найважливіших задач кожного господарюючого суб'єкта – одержати більше прибутку при якнайменших витратах шляхом дотримання суворого режиму економії у витрачанні засобів і найефективнішого їх використання.

Різниця між виручкою від реалізації продукції (послуг) з витратами на виробництво реалізованої продукції (послуг) і податками називається прибутком від реалізації.

Організація може мати витрати, не пов'язані з основною діяльністю, що враховується при визначенні загального фінансового результату - прибутку організації. У неї включають прибуток від реалізації продукції, результат від іншої реалізації і сальдо доходів і витрат (результат) від внереалізаційних операцій.

З прибутку організації відповідно до законодавства здійснюють обов'язкові платежі.

Прибуток організації за вирахуванням податків називається чистим прибутком, який використовується на підприємстві на наступні цілі:

- фінансування розвитку виробництва;
- фінансування соціально-культурної сфери;
- відрахування на матеріальні заохочення;
- на утворення фінансового резерву.

У практиці господарської діяльності АТП **прибуток** визначається перевищенням вартості транспортної продукції за оптовими цінами (тарифам) над власне її вартістю.

1. *Прибуток АТП від перевезення вантажів (пасажирів) на маршруті.*
Прибуток АТП обчислюється по формулі:

$$\Pi = Д - В - В_{д},$$

де В - витрати підприємства, грн.;

$V_{д}$ - відрахування на будівництво і утримання автомобільних доріг, грн.
(приймаються в розмірі 2,4% від суми доходів АТП).

$$C = C_{пер_{ікк}} \cdot L_{заг} + C_{пост_{іавв}} \cdot A_{сп},$$

де $L_{заг}$ - річний пробіг автомобілів, тис. км;

$A_{сп}$ - кількість автомобілів за списком, шт.;

Прибуток, що залишається в розпорядженні підприємства, визначається, виходячи з величини балансового прибутку АТП, а також ставки податків, що відчисляються в державний бюджет за рахунок даного прибутку відповідно до діючого законодавства України.

ТЕМА 13. РЕНТАБЕЛЬНІСТЬ ПІДПРИЄМСТВ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ

Існує і використовується система показників рентабельності: рентабельність продажів (реалізація послуг), рентабельність власних засобів, рентабельність основних засобів, рентабельність активів, рентабельність акціонерного капіталу. Економічне значення значень вказаних показників полягає у тому, що вони характеризують прибуток, одержаний з кожної гривні засобів, вкладених у виробництво або витрачених на випуск продукції.

Рентабельність характеризує прибутковість (збитковість) виробничої діяльності за певний період.

Рентабельність – це відносний показник прибутковості, що характеризує ефективність господарської та фінансової діяльності підприємства.

Показники рентабельності розраховуються як відношення різноманітних показників прибутку до вкладеного капіталу, обсягу продажу, використаних ресурсів, здійснених витрат, тощо.

Розглянемо *головні показники рентабельності підприємства*:

1) рентабельність вкладених коштів:

- загальний рівень рентабельності підприємства:

$$P_{\Pi} = \frac{ВП}{C} \times 100\%,$$

де *ВП* – валовий прибуток підприємства, грн.;

C – загальна виробнича собівартість, грн.

- рентабельність виробничих фондів:

$$P_{ВФ} = \frac{ВП}{ОФ} \times 100\%,$$

де *ОФ* – вартість виробничих фондів, грн.

- рентабельність сукупних активів:

$$P_{СА} = \frac{ВП}{A} \times 100\%,$$

де *A* – середня сума активів балансу підприємства, грн.

- рентабельність власного (акціонерного) капіталу:

$$P_{ВК} = \frac{ЧП}{ВК} \times 100\%, \quad (9.6)$$

де $ЧП$ – чистий прибуток підприємства, грн.;
 $ВК$ – сума власного капіталу, грн.

2) рентабельність продукції:

$$P_{\Pi} = \frac{ВП}{C_{ТП}} \times 100\%,$$

або

$$P_{\Pi} = \frac{ВП}{Q} \times 100\%,$$

де $C_{ТП}$ – повна собівартість товарної реалізованої продукції, грн.;
 Q – обсяг реалізованої продукції, грн..

Рентабельність перевезень показує економічну ефективність витрат підприємства на виробництво транспортної продукції.

Визначається відношенням прибутку по перевезеннях до суми витрат, зв'язаних з перевезеннями:

$$P = \frac{\Pi}{C} \cdot 100 .$$

ПИТАННЯ ДО САМОСТІЙНОГО РОЗГЛЯДУ ТА КОНТРОЛЮ

1. Яким чином класифікуються основні фонди по видах? Чи є позитивною тенденцією зростання активної частини основних фондів?
2. Яке майно підприємства відноситься до основних виробничих фондів?
3. У чому відмінність між фізичним і моральним зносом основних фондів?
4. Як визначається знос основних фондів у вартісному виразі?
5. Як розраховується середньорічна вартість основних фондів?
6. Як визначається залишкова вартість основних фондів? Чи нараховуватиметься амортизація на основні фонди, залишкова вартість яких рівна нулю?
7. Як визначається норма амортизації і річна сума амортизаційних відрахувань при лінійному способі і способі сум чисел?
8. Як визначається норма амортизації і річна сума амортизаційних відрахувань при виробничому способі і способі зменшуваних залишків?
9. Для чого і яким чином основні фонди оцінюють за відновною вартістю?
10. Чи є позитивною тенденцією зростання фондівіддачі? Які чинники визначають виробничу потужність підприємства?
11. Опишіть склад оборотних виробничих фондів і фондів обігу?
12. У чому відмінність оборотних виробничих фондів і фондів обігу?
13. У чому відмінність основних виробничих фондів і оборотних виробничих фондів?
14. Які існують методи нормування оборотних коштів?
15. Від яких чинників залежить потреба підприємства в оборотних коштах, вкладених в незавершене виробництво?
16. Які чинники необхідно враховувати при визначенні норми запасу за основними матеріалами?
17. Які шляхи прискорення оборотності оборотних коштів?
18. Коли можна говорити про поліпшення використання оборотних коштів: коли збільшується коефіцієнт оборотності або збільшується тривалість обороту оборотних коштів?
19. У чому принципова відмінність показників абсолютного і відносного вивільнення оборотних коштів? Який з даних показників указує реальну величину змін розміру оборотних коштів?
20. Як впливає на розмір оборотних коштів скорочення тривалості їх обороту? Яким чином можна скоротити тривалість обороту оборотних коштів?
21. Які основні складові балансового прибутку підприємства?
22. Які зовнішні і внутрішні чинники визначають розмір прибутку від реалізації?
23. Як впливає на розмір прибутку зростання продуктивності праці і чому?
24. Яке значення має оптимальність розподілу прибутку?
25. Який зміст і задачі аналізу використання прибутку?
26. Яка методика аналізу формування чистого прибутку?
27. Які чинники визначають пропорції використання прибутку на накопичення і споживання?

28. Як визначається рентабельність продукції і рентабельність капіталу?
Чи є позитивною тенденцією зростання даного показника?
29. Які основні напрями підвищення рентабельності продукції?

ТЕСТОВІ ЗАВДАННЯ ДО САМОКОНТРОЛЮ

1. Які особливості автотранспортної галузі
 - : Продукція транспорту вимірюється в штуках
 - : Продукція транспорту вимірюється в тоннах
 - : Вартість перевезень додається до вартості вантажу, що перевозиться
 - : Вартість перевезень не додається до вартості вантажу, що перевозиться
2. Основне призначення автотранспортної галузі
 - : Виробництво автомобілів
 - : Продаж автомобілів
 - : Перевезення вантажів (пасажирів)
 - : Послуги по ТЕ і ТР
3. Які витрати відносяться до собівартості транспортної продукції?
 - : Капітальні витрати
 - : Виражені в грошовій формі витрати підприємства на виробництво транспортної продукції
 - : Витрати на устаткування
4. Різниця між ціною і собівартістю продукції називається
 - : Дохід
 - : Прибуток
 - : Виручка
 - : Витрати
5. Які внутрішньовиробничі техніко-економічні чинники впливають на зниження собівартості перевезень?
 - : Підвищення продуктивності праці працюючих
 - : Підвищення рівня оплати праці працюючих
 - : Зниження коефіцієнта використання парку автомобілів
6. Рентабельність підприємства визначається як
 - : Відношення прибутку до вартості основних виробничих фондів
 - : Відношення прибутку до вартості оборотних виробничих фондів
 - : Відношення прибутку до вартості основних виробничих фондів і нормованих оборотних коштів
 - : Відношення прибутку до витрат на виробництво продукції.

7. Коли застосовується відрядний тариф?

- : При перевезенні однорідних масових вантажів
- : Коли транспортний процес не стабільний або взагалі наперед не визначений
- : При перегонах транспортних засобів і дальніх перевезеннях легкових вантажів
- : При відмові клієнта від замовлення на перевезення вантажу

8. Яка стадія відсутня у формулі кругообігу оборотних коштів на автотранспорті

- : Гроші
- : Виробництво
- : Готовий продукт
- : Виробничі запаси

9. Які матеріально-речовинні елементи відносяться до фондів обігу?

- : Виробничі запаси автопідприємства
- : Грошові кошти і засоби в незавершених розрахунках (грошові кошти в касі, на розрахунковому рахунку, в акредитивах, всі види заборгованості)
- : Транспортні засоби підприємства
- : Незавершене виробництво

10. Що характеризує коефіцієнт оборотності оборотних коштів?

- : Швидкість обороту оборотних коштів
- : Середню тривалість одного обороту
- : Кількість оборотів оборотних коштів на відповідний звітний період
- : Рівень технічної оснащеності праці

11. Які матеріально-речовинні елементи входять до складу оборотних виробничих фондів автопідприємства?

- : Виробничі запаси сировини, запасних частин, незавершене виробництво, витрати майбутніх періодів.
- : Агрегати, пристосування, тара, стелажі
- : Готова продукція, грошові кошти в касі, на розрахунковому рахунку підприємства
- : Прибуток підприємства, заборгованість постачальникам

12. Які з перерахованих показників характеризують ефективність використання оборотних коштів?

- : Фондовіддача
- : Тривалість обороту
- : Продуктивність праці
- : Термін окупності капітальних вкладень

13. Що не впливає на швидкість обороту оборотних коштів?

- : Скорочення інтервалу поставок
- : Зниження матеріаломісткості виробу
- : Величина амортизаційних відрахувань

- : Коефіцієнт завантаження устаткування за часом
14. Які шляхи використання оборотних коштів є ефективними?
- : Уповільнення темпів науково-технічного прогресу
 - : Вдосконалення транспортного процесу
 - : Не дотримання режиму економії
 - : Зниження продуктивності праці
15. У активну частину основних виробничих фондів АТП включаються:
- : Силові машини і установки
 - : Робочі машини і устаткування
 - : Обчислювальна техніка
 - : Вантажний автотранспорт
16. До складу пасивної частини основних виробничих фондів включаються:
- : Будівлі виробничих цехів
 - : Житлові будівлі
 - : Транспортні засоби
 - : Інструмент і інвентар, що служить менше одного року
17. Як оцінюються основні фонди при зарахуванні їх на баланс підприємства в результаті придбання, будівництва?
- : За відновною вартістю
 - : За залишковою вартістю
 - : За балансовою вартістю
 - : За змішаною вартістю
18. Що розуміється під відновленою вартістю основних виробничих фондів?
- : Фактична вартість в цінах, діючих у момент введення в експлуатацію основних фондів
 - : Вартість відтворення основних фондів в нових, сучасних умовах
 - : Вартість основних фондів з урахуванням їх зносу
 - : Повна первинна вартість
19. Які показники характеризують ефективне використання основних виробничих фондів?
- : Коефіцієнт оборотності оборотних коштів
 - : Прибуток АТП
 - : Продуктивність праці робітників
 - : Фондовіддача
20. Що таке амортизація основних фондів?
- : Процес поступового перенесення вартості основних фондів на собівартість перевезень
 - : Списання основних фондів
 - : Відновлення основних фондів

-: Переоцінка основних фондів

21. Що таке норма амортизації

- : Норматив амортизаційних відрахувань в гривнях
- : Відсоток амортизаційних відрахувань в одиницю часу
- : Відсоток зносу основних фондів
- : Величина амортизації на одиницю продукції

22. Для чого створюється амортизаційний фонд на підприємстві

- : Для поточного ремонту автомобілів
- : Для капітального ремонту автомобілів
- : Для відновлення (покупки) основних фондів
- : Для фінансування виробничих запасів

23. Чим визначається показник загальної (абсолютної) економічної ефективності?

- : Зниженням поточних витрат на перевезення
- : Відношенням абсолютної суми ефекту до суми капітальних вкладень, що викликали цей ефект
- : Відношенням приросту річного об'єму національного доходу до тих, що викликали цей приріст капітальним вкладенням в народне господарство
- : Зростанням прибули підприємства

24. Назвіть конкурентів АТП:

- : Промислові підприємства, організації і установи
- : Підприємства інших видів транспорту
- : Вантажовласники
- : Вантажодержувачі

ЛІТЕРАТУРА

1. Про підприємство: Закон України від 27.02.91 «Нові закони України»- К. 1991.
2. Про власність: Закон України від 26.03.91 «Нові закони України»,1991.
3. Про податок на додану вартість: Закон України № 168/97 - ВР від 3.04.97/ ВВР - 1997. - №21.
4. Про систему оподаткування: Закон України №77/ 97- ВР від 18.02.97./ВВР №19.
5. Про внесення змін до закону України «Про оподаткування прибутку підприємств» від 24.12.2002 №349 ІУ. «Урядовий кур'єр» - 2003, №42.
6. Ворст Й., Ревентлоу П. Экономика фирмы: Учебн./пер с датского А.Н. Чеканского, О.В.Рождественского. - М.: Высш.шк., 1994.-272с.
7. Организация коммерческой работы на автомобильном транспорте: Учебник для вузов /Л.Б. Миротин, А.В. Колик, А.Г. Голодий, И.З. Ташбиев. Под ред. Миротина - М Брандес, 1997.- 311с.
8. Дмитриев И.А., Жарова О.М. Экономика предприятия автомобильного транспорта: Учеб.пособ. - Харьков: ХНАДУ, 2004 - 184с.
9. Жарова О.М., Дмитриев І.А., Типові задачі з економіки автомобільного транспорту: навч. посібник - Х.: ХГАДТУ, 1999. - 206с.
10. Ткаченко Н.М Бухгалтерский, финансовый учет, налогообложение и отчетность: Уч.- К.: Алерта, 2008.- 1012 с.
11. Основы оподаткування: навч. посібник: Изд-во СНУ им. В.Даля, 2007.- 416с.
12. Сердюк В.Н. Налоговый учет. Уч. пособие.- Донецк: Норд – Пресе ДОННУ, 2007.- 325 с.
13. Сердюк В.М. Податковий облік: Навч. посібник.- К.: Центр навчальної літератури, 2005.- 312 с.
14. Грузинов В.П. Экономика предприятия:Учет для вузов.- М.: ЮНИТИ - ДАНА. 2002. - 795 с.
15. Благоразумова Н.И. Эффективность использования производственных фондов автомобильного транспорта - К.: Техника, 1984. -136 с.
16. Каплан Т.Л. Пути повышения эффективности использования основных фондов на автомобильном транспорте. - М.: Транспорт, 1981.- 136 с.
17. Квитко Х.Д. Эффективность использования грузовых автомобилей.- М.: Транспорт, 1979.- 174 с.
18. Сборник задач по экономике транспорта: Учеб. пособ. для вузов /Под ред Н.Ф. Хохлова-М.: Транспорт: 1980.- 128 с.
19. Голованенко С.Л.,Маслова Т.И., Жарова О.М. Анализ хозяйственной деятельности автотранспортных предприятий. — Харьков: Вища школа, 1982. - 280 с.