

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ АВТОМОБІЛЬНО-ДОРОЖНИЙ
УНІВЕРСИТЕТ

ФАКУЛЬТЕТ УПРАВЛІННЯ ТА БІЗНЕСУ

КОНСПЕКТ ЛЕКЦІЙ

з дисципліни

ТРАНСПОРТНЕ ПІДПРИЄМНИЦТВО

для студентів спеціальності 076 – «Підприємництво, торгівля та біржова
діяльність»

Укладач:
асистент кафедри
економіки і підприємництва
Левченко Ярослава Сергіївна

Харків-2017

ВСТУП

Набуття студентами навичок практичної роботи в умовах реформування підприємницьких структур у процесі формалізації ринкових засад господарювання є досить актуальним питанням.

"Транспортне підприємництво" як наука вивчає суть і функціонування підприємницької діяльності автомобільного транспорту в умовах ринкових економічних відносин.

Підприємництво – це самостійна ініціатива, діяльність на власний ризик з виробництва продукції, виконання робіт, надання послуг та заняття торгівлею з метою одержання прибутку.

Предметом вивчення курсу є підприємницька діяльність автотранспортних підприємств. Це вивчення комплексної системи підприємницької діяльності і способів досягнення успіхів у підприємстві як альтернатива "тінізації" економіки і збереження інтелектуального потенціалу та виходу економіки України з тривалого кризового стану.

Мета вивчення дисципліни: отримання студентами знань із питань організації і функціонування підприємницької діяльності автотранспортних підприємств, в умовах ринкових економічних відносин.

Знання "Транспортного підприємництва" базується на вивченні таких юридичних, економічних і технологічних дисциплін як "Основи права", "Статистика", "Економічна теорія", "Економіка підприємства", "Аналіз господарської діяльності", "Бухгалтерський облік і аудит", "Фінанси і кредит". Це основні дисципліни, без знань яких неможливо сформулювати знання про підприємництво.

Роль підприємництва, а саме курсу «Транспортне підприємництво», як суспільного явища в умовах ринку зростає до такого ступеня, що без нього не може бути і самого ринку надання транспортних послуг.

Лекція 1. ВСТУП ДО ТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМНИЦТВА

1.1. Транспортна система України.

1.2. Транспортний потенціал.

1.3. Значення транспорту в народногосподарському комплексі країни.

1.1. Транспортна система України

В умовах ринкових відносин, які характеризуються різноманіттям форм власності, в тому числі приватною конкуренцією товаровиробників, підприємництвом і відсутністю державного контролю за виробництвом та розподілом виготовленої продукції, зростає значення основної ланки промисловості та народного господарства в цілому – підприємства (фірми).

Економіка підприємства (від грец. *oikos* – господарство, *nomos* – закон) вивчає об'єктивні економічні закони і закономірності ведення господарювання, включає широкий спектр управлінських, організаційних, техніко-економічних та інформаційних проблем, форм, методів і правил раціонального використання ресурсів з метою створення та розподілу матеріальних і духовних благ, без яких не може обходитися як окремий індивід, так і суспільство.

Якщо економіка в цілому представляє собою фундамент, на якому будуються всі без винятку компоненти системи життєвого забезпечення людей, то її основною ланкою або ядром є підприємства (фірми), де проводяться всі матеріальні блага.

Що стосується економіки транспорту, то вона вивчає закони і закономірності здійснення транспортних послуг будь-яких видів транспорту з перевезення різних видів вантажів, методи і правила раціонального використання експлуатаційних ресурсів з метою мінімізації витрат на їх придбання.

Економіка транспорту пов'язана з такими галузями знань, як планування народного господарства, економіка промисловості, сільське господарство, праці, статистика, економічна географія та з технічними науками.

Транспортна система України представлена наступними видами транспорту: залізничний, автомобільний, повітряний, водний і трубопровідний.

Залізничний транспорт є частиною Євразійського залізничного комплексу, займає друге місце за вантажообігом і перше по пасажирообігу. Експлуатаційна довжина залізниць загального користування складає близько 22,1 тис км.

Сьогодні найважливіші серед залізниць електрифіковано, що становить третину від загальної довжини всіх залізниць. Найбільша мережа залізниць в Донбасі, Придніпров'ї та західній частині Лісостепу. Якщо розділити довжину мережі залізниць в межах країни або області на їх площу, то отримаємо її середню щільність. Для України вона становить 38 км на 1000 км.

Серед залізниць, що забезпечують внутрішні зв'язки, важливе значення мають: Донбас – Кривий Ріг, Харків – Сімферополь, Харків – Київ, Київ –

Львів, Львів – Одеса, Харків – Херсон, Львів – Чоп. З міжнародних залізничних магістралей основні: Донбас – Ростов-на-Дону, Харків – Вітебськ, Київ – Москва, Володимир-Волинський – Катовіце, Львів – Краків, Харків – Москва, Чоп – Прага, Чоп – Будапешт; найбільші залізничні вузли: Київ, Харків, Донецьк, Одеса, Львів, Дніпропетровськ, Фастів, Жмеринка, Козятин та ін.

Автомобільний транспорт – це вид транспорту, що здійснює перевезення вантажів і пасажирів безрейковими шляхами.

Автомобільний транспорт надає найширший спектр послуг. Цей вид транспорту має велике значення для перевезення на короткі відстані, хоча собівартість перевезень, у порівнянні із залізничним транспортом, велика. Обсяги перевезень автомобільним транспортом за останні роки помітно знизилися (забезпечує 62% усіх перевезень). Питома вага автомобільного транспорту у вантажообігу невисока (5%). По пасажирообороту в Україні він посідає друге місце, після залізничного.

У нашій країні створено широку мережу автомобільних доріг з твердим покриттям. Загальна протяжність автомобільних доріг – 170 тис. км, з них 165 тис. км – з твердим покриттям.

Основні сфери застосування автомобільного транспорту – розвезення і підвезення вантажів до магістральних видів транспорту, перевезення промислових і сільськогосподарських вантажів на короткі відстані, внутрішньоміські перевезення, перевезення вантажів для торгівлі та будівництва. На далекі відстані автомобільний транспорт перевозить швидкопсувні, особливо цінні товари, що вимагають швидкої доставки, незручні для перевезення іншими видами транспорту.

Сучасний стан автомобільних доріг не забезпечує збільшення швидкостей доставки вантажів, їх цілісності, товарного вигляду, зменшення числа і тяжкості ДТП.

Роль *повітряного транспорту* у вантажних і пасажирських перевезеннях не така велика у внутрішньому сполученні, як, наприклад, Німеччини, Росії, США, Франції, Італії, Японії. Більше 60% повітряних перевезень припадає на міжнародні авіарейси.

Морський транспорт. Впродовж останнього десятиріччя обсяг відправлених вантажів зменшився майже в 9 разів, склавши лише 6 млн т. В структурі вантажів переважають: нафта, нафтопродукти, руди металів, кам'яне вугілля, будівельні матеріали. Для того, щоб морський транспорт надійно працював, потрібно добре оснащене портове господарство, здатне здійснювати досить дорогі вантажно-розвантажувальні операції. Це обумовлює доцільність існування цього виду транспорту на далекі відстані (понад 900 км).

Через існування різних типів суден порти мають свою спеціалізацію, тобто пристосовані до прийому або завантаження певних видів вантажів (лісові, насипні, наливні)

Головний порт Чорного моря – Одеса. Це універсальний порт, вантажообіг якого становить більше 20 млн т (20% вантажообігу морського транспорту України). Другий за значенням чорноморський порт – Іллічівськ, з якого курсують не тільки кораблі, але пороми до болгарського міста Варни. З цих портів транспортується сировина, продукція машинобудування, сільського

господарства. Важливе значення мають також морські порти Херсон і Миколаїв.

Річковий транспорт має важливе значення для внутрішніх перевезень (75% загального обсягу), хоча значно поступається залізничному і морському по вантажообігу. У структурі перевезень переважають будівельні матеріали (96%), а також руди, кам'яне вугілля, нафтопродукти, метал, зерно тощо.

Загальна протяжність водних судноплавних шляхів, що експлуатуються в Україні, помітно скорочується. До основних водних шляхів належать Дніпро з Десною і Прип'яттю, Південний Буг, Сіверський Донець, Дністер, Дунай. Працює 13 річкових портів, найбільшими з яких є Київ, Черкаси, Кременчук, Дніпропетровськ, Запоріжжя, Херсон, Ізмаїл, Рені.

Трубопровідний транспорт дозволяє постачати на великі відстані нафту, продукти її переробки, природний газ. Загальна довжина трубопроводів в Україні – понад 40 тис. км, з яких 87% припадає на газопроводи, а 13% – нафтопродуктопроводи. Найважливіші нафтопроводи, які подають на підприємства вітчизняну нафту: Долина – Дрогобич, Битків – Надвірна, Кочанов – Охтирка, Гнідинці – Прилуки – Кременчук – Херсон. В Україні подається нафта трубопроводами Самара – Лисичанськ – Кременчук – Херсон – Одеса.

Транспортна галузь України являє собою сукупність суб'єктів господарської діяльності незалежно від їх відомчої належності та форм власності, які розробляють і (або) виробляють продукцію (виконують роботи та надають послуги) певних видів, які мають однорідне споживче чи функціональне призначення.

Під структурою транспорту розуміють склад, кількісні співвідношення і форми взаємозв'язку окремих галузей і виробництв. Показниками галузевої структури є: число самостійних галузей; співвідношення всіх видів транспорту в загальному обсязі перевезень вантажів всього транспортного комплексу; питома вага галузей транспорту; частка пасажирського і вантажного транспорту.

У практиці планування та обліку галузеву структуру транспорту визначають шляхом знаходження питомої ваги галузей у загальному обсязі транспортного виробництва.

Структура транспортного комплексу країни формується під впливом багатьох факторів, найважливішими з яких є:

- науково-технічний прогрес;
- плановані темпи розвитку всієї всього транспорту і окремих його галузей;
- концентрація, спеціалізація, кооперування і комбінування виробництва;
- зростання матеріального добробуту і культурного рівня трудящих;
- суспільно-історичні умови, в яких відбувається розвиток транспорту;
- міжнародний поділ праці;
- зміцнення позицій України на світовому ринку.

Науково обґрунтована класифікація галузей транспорту має важливе значення для правильного планування виробництва і забезпечення певної пропорційності в його розвитку.

В основу класифікації галузей транспорту покладено такі принципи:

- економічне призначення наданої послуги;
- характер функціонування продукції в процесі виробництва;
- характер впливу на предмет праці та ін.

Найбільш важливим принципом класифікації галузей є економічне призначення наданої послуги. Відповідно до цього весь транспорт ділиться на зовнішній і внутрішній.

Відносячи транспорт до четвертої галузі матеріального виробництва, К. Маркс мав на увазі тільки зовнішній транспорт, тобто в сучасному поданні це магістральний транспорт, який забезпечує транспортно-економічні зв'язки, що виникають в процесі виробництва між підприємствами різних відомств, між економічними районами, окремими пунктами і країнами. Цей транспорт в процесі розвитку суспільного виробництва та розподілу праці виділився в особливу галузь матеріального виробництва і отримав назву транспорту загального користування або зовнішнього транспорту. На нього покладається завдання забезпечення доставки матеріальних цінностей, напівфабрикатів і готових продуктів праці в сферу виробництва і з неї в сферу розподілу, споживання і звернення. Він є матеріальною основою процесу звернення. Праця працівників, зайнятих на зовнішньому транспорті, є працею продуктивною, тому що він створює національний дохід, збільшує суспільне багатство.

Транспорт загального користування, як самостійна галузь виробництва, відрізняється рядом особливостей від інших галузей матеріального виробництва.

Так як транспорт використовується для здійснення не лише зовнішніх перевезень, але і для внутрішніх перевезень (тобто перевезень всередині виробництва), то крім транспорту загального користування є транспорт внутрішньовиробничий або відомчий.

Внутрішньовиробничий транспорт (так само як і інші засоби праці) є невід'ємною частиною технологічного процесу даного підприємства. Внутрішньовиробничий транспорт не характеризує самостійну галузь транспортного виробництва, а є складовою частиною тієї галузі, в якій він функціонує.

Однак, транспорт загального користування і внутрішньовиробничий в сукупності представляють одну з найголовніших баз всієї нашої економіки, без успішного розвитку і функціонування якої не представляється можливим забезпечити інтенсифікацію виробництва і високі темпи його зростання.

1.2. Транспортний потенціал

У процесі матеріального виробництва транспорт задовольняє потреби в перевезеннях різного типу: внутрішньовиробничих, міжгалузевих всередині регіону, міжрегіональних, перевезеннях працівників і т. д.

Транспорт є комплексною галуззю інфраструктури, до якої входять такі види транспорту: залізничний, річковий, морський, автомобільний, повітряний, трубопровідний та ін.

Види транспорту поділяють на: водний (морський, річковий), наземний (залізничний, автомобільний, трубопровідний) і повітряний. Всі види транспорту, крім трубопровідного, використовуються для перевезення вантажів і пасажирів. Ці види транспорту відносяться до *традиційних*. *Нетрадиційні* види транспорту включають в себе: пульпопроводи (навалювальний вантаж подрібнюють і разом з водою перекачують по трубах), пневмотранспорт, транспорт на магнітній подушці.

У кожного виду транспорту є своя специфіка щодо його використання для перевезень вантажів.

Морський транспорт. *Переваги:* низькі вантажні тарифи; висока продуктивність (за рахунок великої вантажопідйомності суден); безперервність роботи (24 години на добу); незначна залежність від погодних умов; мобільність від попиту (морські судна можна направити в будь-яку точку світу); практично необмежена пропускна здатність морських шляхів сполучення.

Недоліки: відносно низька швидкість (для вантажних суден 18...20 вузлів); порівняно невелика частота руху (можуть перевозити тільки велику кількість вантажу і все одразу); необхідність ретельної упаковки вантажів.

Залізнично-дорожній транспорт. *Переваги:* швидка доставка на великі відстані; незалежність від кліматичних умов; велика вантажопідйомність (3...4 тис. т – один склад); порівняно низькі тарифи; при наявності під'їзних шляхів у вантажоодержувача виникають додаткові зручності (можливо організувати доставку «від дверей до дверей»); здатність перевозити найширший асортимент різних вантажів.

Недоліки: наявність перевалки вантажів (пересортовування вагонів); міцної упаковки; сприятливі умови для розкрадання; залежність від географічного розташування з/д шляхів; необхідність переформування складів у дорозі.

Автомобільний транспорт. *Переваги:* маневреність – можливість концентрації транспорту там, де потрібно; терміновість і регулярність доставки; можливість організації сучасних видів доставки (від «дверей до дверей»); велика схоронність вантажів; більша економічність при перевезенні на невеликі відстані; ритмічність відправок.

Недоліки: залежність від дорожньої мережі; мала вантажопідйомність; відносно високі тарифи.

Повітряний транспорт. *Переваги:* висока швидкість доставки; випрямлення шляху; високе збереження вантажу в дорозі; найвищий рівень сервісу; простіша упаковка; нижчі страхові витрати (через мінімальний час перевезення).

Недоліки: високі вантажні тарифи; залежність від погодних умов; обмеження за розміром і вагою; залежність від наземних служб; віддаленість аеропортів від підприємств.

Трубопровідний транспорт. *Переваги:* незалежність від погоди; безперервність подачі вантажу; низька собівартість; високий рівень автоматизації операцій (затока, перекачування, слив).

Недоліки: одностороннє транспортування; неможливість транспортування іншого роду вантажів; висока собівартість споруди.

Річковий транспорт. *Переваги:* висока провізна здатність по річках; низька собівартість перевезень, особливо масових вантажів і вантажів, які не потребують термінової доставки; можливість перевозити значні партії вантажів; можливість використання в районах, де не розвинена автодорожня і з/д мережа.

Недоліки: необхідність в будівництві гідротехнічних споруд; сезонність роботи на більшості річок світу; необхідність врахування природно-географічного розташування водних шляхів і часта розбіжністю їх з напрямком вантажопотоків.

В першу чергу перевагу в розвитку отримує автомобільний транспорт тому, що саме він є сполучним елементом між усіма іншими видами транспорту і споживачами транспортних послуг. Крім цього, будівництво транспортних артерій інших видів неможливо без участі автомобільного транспорту. Саме він здійснює завезення будівельних матеріалів для створення матеріально-технічної бази залізничного, водного, трубопровідного або повітряного транспорту. Але автомобільний транспорт складається як мінімум з двох технічних елементів: дороги і автомобіля, розвиток яких знаходиться в постійній діалектичній єдності і взаємозумовленості. При цьому первинним є автомобільна дорога.

Саме вона диктує умови щодо вибору типу рухомого складу по прохідності і вантажопідйомності, а також багато в чому визначає техніко-економічні параметри експлуатації рухомого складу, а, отже, і економічні показники роботи автопідприємств.

Автомобільні дороги – найважливіша ланка транспортної інфраструктури, без якої в умовах ринку не може ефективно функціонувати жодна галузь економіки.

Автомобільні дороги створюють умови для задоволення автомобільним транспортом безперервно зростаючих потреб всієї економіки в перевезеннях. Інтенсивність руху на дорогах безперервно і неконтрольовано зростає, що викликає необхідність будувати дороги в розрахунку на досить віддалену перспективу.

В транспортний комплекс включається також дорожнє господарство. Головною метою функціонування дорожнього господарства є задоволення потреб національної економіки і населення в автомобільних перевезеннях на основі створення та забезпечення високої якості експлуатації упорядкованої мережі автомобільних доріг.

Існують дві основні особливості економічних відносин в дорожній галузі. Перша полягає в особливому характері продукції галузі та в її подвійності: з одного боку дорожнє господарство – це автомобільні дороги, а з іншого – виробнича діяльність трудових колективів, пов'язана з необхідністю збереження і розвитку мережі автомобільних доріг. При цьому автомобільні дороги формально є власністю відповідних виробничих дорожніх організацій, тобто знаходяться на балансі дорожніх організацій, що здійснюють їх обслуговування. Ця обставина дозволяє вважати кінцевим результатом

діяльності дорожніх організацій створення певного потенціалу дорожньої забезпеченості регіону, свого роду потенціалу послуг, який може реалізовуватися за допомогою роботи автомобільного транспорту.

Друга особливість полягає в тому, що автомобільні дороги використовуються транспортними, промисловими, будівельними, сільськогосподарськими та іншими організаціями, а також населенням безкоштовно.

1.3. Значення транспорту в народногосподарському комплексі країни

Значення транспорту в економіці будь-якої держави об'єктивно характеризується такими показниками:

- валовий внутрішній продукт;
- основні виробничі фонди;
- капітальні вкладення;
- середньооблікова чисельність працівників;
- споживання електроенергії;
- балансовий прибуток і т.д.

Частка транспорту у ВВП розвинених країн доходить до 12%. Відносно низький внесок транспортників республіки ВВП багато в чому пояснюється недостатньо раціональним використанням наявних на транспорті ресурсів і нерозвиненістю в сфері нетранспортних послуг.

Валовий внутрішній продукт – один з найважливіших показників, що виражає обчислену в ринкових цінах сукупну вартість кінцевого продукту (товарів, робіт та послуг), створеного протягом року всередині країни з використанням факторів виробництва, що належать як даній країні, так і іншим країнам.

Основні фонди підприємств поділяються на: виробничі та невиробничі.

Основні виробничі фонди – сукупність об'єктів виробничого призначення, які обслуговують виробничий процес (будівлі, споруди, верстати, машини і т. д.).

Основні невиробничі фонди – сукупність таких об'єктів, які знаходяться на балансі підприємств і призначені для задоволення культурно-побутових потреб працівників: палаци культури; житлові будівлі; дитячі установи; поліклініки і т. д.

Нераціональна структура транспортного сервісу привела до того, що частка доходів, одержуваних від надання послуг, не пов'язаних з перевезенням, становить близько 17%, в розвинених країнах – до 30% від загальних доходів транспортних підприємств.

Станом на початок 2009 року знос основних фондів транспорту і транспортних засобів сполучення склав близько 70%, знос рухомого складу автомобільного транспорту – 80%.

У країнах з розвинутою ринковою економікою щорічно близько 20% всіх інвестицій припадає на транспортну галузь, при цьому приблизно половина з них – це державні інвестиції.

Аналіз фінансового становища підприємств транспорту показує, що якщо на початку 90-х років фонд накопичення в складі основних джерел власних коштів становив приблизно 50%, то в 2009 році – тільки 10%.

В результаті скорочення інвестиційної активності значно зменшився введення в дію виробничих потужностей, різко впало значення коефіцієнта оновлення основних фондів.

Експлуатація досить зношених транспортних засобів та устаткування транспортного комплексу не відповідає повною мірою сучасним світовим вимогам по:

- безпечності;
- надійності;
- комфортабельності;
- ресурсозбереженістю тощо.

Зокрема, значна частина транспортних засобів не відповідає міжнародним нормам і стандартам, тому не може ефективно використовуватися на міжнародних лініях. Так що випускаються в нас вантажні автомобілі за екологічними параметрами не придатні до експлуатації в країнах Західної Європи, а також більш дорогі по питомим витратами на 1 км пробігу, що робить їх неконкурентоспроможними.

Транспорт є найбільшим споживачем паливних ресурсів. Ним щорічно споживається останнім часом: бензину більше 65%, дизельного палива більше 50%.

Протяжність автомобільних державних доріг в Україні становить 169,5 тис. км. Мережа основних маршрутів поширена по всій країні і з'єднує всі великі міста України, а також надає транскордонні маршрути з сусідніми країнами. з них з твердим покриттям – 165,8 тис. км. За стан цих доріг відповідає Державне агентство автомобільних доріг України. Ще є 250 тис. км вулиць міст, за стан яких відповідають місцеві органи влади.

Транспортно-експлуатаційний стан автошляхів.

Майже всі автомобільні шляхи України проходять через населені пункти, що не відповідає вимогам до міжнародних транспортних коридорів, адже призводить до обмеження швидкості руху автомобільного транспорту.

Незадовільним є транспортно-експлуатаційний стан автошляхів: 51,1% не відповідає вимогам за рівністю, 39,2% – за міцністю. Середня швидкість руху на автошляхах України у 2–3 рази нижча, ніж у західноєвропейських країнах.

Це пояснюється зокрема тим, що тягар на утримання транспортної мережі на душу населення в Україні є більшим порівняно з європейськими країнами через відносно невелику густоту населення (76 осіб на 1 кв. км), низьку купівельну спроможність громадян (1/5 купівельної спроможності Єврозони), порівняно невеликий парк автомобілів та значну територію країни.

Лекція 2. ТРАНСПОРТНЕ ПІДПРИЄМСТВО ЯК ГОСПОДАРСЬКИЙ СУБ'ЄКТ

2.1. Транспортні послуги, їх класифікація.

2.2. Класифікація підприємств.

2.3. Організаційно-правові форми господарювання юридичних осіб.

2.4. Порядок утворення та ліквідації підприємства.

2.6. АТП як єдина система. Організаційно-виробнича структура АТП.

2.1. Транспортні послуги, їх класифікація

Транспорт – це одна з найважливіших галузей господарства, що забезпечує потреби господарства і населення у перевезеннях, але і є найбільшою складовою частиною інфраструктури, служить матеріально-технічною базою формування і розвитку територіального поділу праці, робить істотний вплив на динамічність і ефективність соціально-економічного розвитку окремих регіонів і країни в цілому. Тому, останнім часом важливість і значимість транспортних послуг все більше зростає. Сьогодні транспортні послуги охоплюють всі сфери життя суспільства. І чим якіснішими і ефективними вони будуть, тим інтенсивніше буде відбуватися розвиток суспільства.

Основне завдання транспортних підприємств – це вивчення, аналіз і задоволення потреб суспільства у всіх видах транспортних послуг.

Нові економічні умови розширили поняття «послуга транспорту». Сьогодні під транспортною послугою мається на увазі не тільки власне перевезення вантажів або пасажирів, а будь-яка операція, що не входить до складу перевізного процесу, але пов'язана з його підготовкою і здійснення.

До послуг транспорту відносять:

- перевозку вантажів і пасажирів;
- завантажувально-розвантажувальні роботи;
- зберігання вантажів;
- підготовку перевізних засобів;
- надання перевізних засобів на умовах оренди або прокату;
- перегон (доставку) нових та відремонтованих транспортних засобів;
- транспортно-експедиційні послуги та інші послуги.

Основним видом послуг на підприємствах, звичайно ж, є перевезення вантажу. Як правило, вона супроводжується наданням інших послуг (навантаженням, розвантаженням, експедируванням і т. д.). До додаткових послуг можна віднести такі, наприклад, як маркетингові, комерційні, інформаційні, а також послуги страхування.

Класифікація транспортно-експедиційних послуг представлена на рис.

2.1.



Рисунок 2.1. Класифікація транспортно-експедиційних послуг

Існує різна класифікація транспортних послуг:

1. За ознакою взаємозв'язку з основною діяльністю підприємств: *перевізні* (тобто включають в тому чи іншому вигляді елемент перевезення); *неперевізні* послуги.
2. За видом споживача, якому надається послуга: *зовнішні* (надаються нетранспортним підприємством); *внутрішні* (надаються іншим підприємством транспорту).
3. За характером діяльності, пов'язаної з наданням певної послуги: *технологічні, комерційні, інформаційні* і т.д.

Існує ряд особливостей, характерних для такого поняття як «послуга» (в тому числі транспортна послуга):

- послуги не можуть існувати поза процесом їх надання (тобто вони не можуть накопичуватися);
- продаж послуг – це фактично продаж самого процесу праці, тому якість послуг визначається якістю самого процесу праці;
- послуги представляють собою конкретну споживчу вартість тільки в певний час і в конкретному місці або напрямку, що істотно обмежує можливість їх заміни на ринку послуг;
- послуги транспорту належать до послуг, завершальним і/або попереднім процесом матеріального виробництва;
- кожна послуга, яка надається, є унікальною для одержувача;
- в кінцевому підсумку від наданої послуги не залишається нічого, крім сприйняття інформації;
- надана послуга не може бути виконана знову;
- пам'ять про гарну послугу скороминує, погана ж послуга пам'ятається

довго;

- послуги невловимі;
- потребувач послуг часто сам бере участь в процесі надання послуг;
- потребувач послуг не стає їх власником;
- надання послуг – це процес, і він не може бути протестований перед оплатою;
- процес надання послуг може складатися з системи більш дрібних дій, тоді як якість залежить від підсумкової оцінки.

Властивості товарів і послуг представлені в таблиці 2.1.

Таблиця 2.1. Властивості товарів і послуг

Товар	Послуга
Матеріальний, фізично здійснений	Нематеріальна
Права власності при продажі переходять	Права власності при продажі не переходять
Може бути продемонстрований перед закупкою	Не може бути продемонстрована перед закупкою
Може зберігатися у покупця або продавця	Не може зберігатися у покупця або продавця
Виробництво і використання, виробництво і продаж розділені в часі та просторі	Виробництво і використання, виробництво і продаж перетинаються або одночасні в часі та просторі
Може бути проданий через посередника	Може бути проданий через посередника в деяких випадках
Може бути перепроданий декілька разів (з рук в руки)	Може бути продана тільки один раз
Покупець доводить товар др готовності, беручи участь у виробництві	Покупець приймає безпосередню участь у виробництві послуги
Можна транспортувати	Не можна транспортувати
Стандартизований	Не стандартизована
Запит можна відкласти, передавши товар на тимчасове зберігання	Незберігаюча, запит неможливо відкласти

Сфера послуг повинна функціонувати таким чином, щоб повністю задовольняти потреби клієнтів з можливо малими витратами. Однак, на сьогоднішній момент немає широко використовуваних ефективних кількісних методів оцінки якості послуг в зв'язку з їх особливостями.

Показником якості транспортної послуги на підприємстві є кількісна характеристика одного або декількох споживчих властивостей послуги, що складають її якість. Якість перевезень оцінюється за сукупністю характеристик, що визначають їх придатність задовольняти потреби вантажовідправників або вантажоодержувачів у відповідних перевезеннях.

З точки зору підприємств-постачальників, показники якості транспортної послуги повинні відповідати основним вимогам:

- здатність забезпечення відповідної якості вантажних перевезень потребам споживачів (фізичних і юридичних осіб);

- бути стабільними;
- виключати взаємозамінність показників при комплексній оцінці рівня якості вантажних перевезень;
- характеризувати всі властивості вантажного перевезення, які обумовлюють її придатність задовольняти певні потреби споживачів відповідно до її призначення;
- сприяти підвищенню якості.

З точки зору споживачів, основними вимогами до послуг транспорту є:

- захист навколишнього середовища;
- експлуатаційна готовність перевізника; - можливість спеціалізованих перевезень;
- функціональна придатність транспортного засобу;
- відсутність проміжних перевантажувальних операцій;
- наявність перевантажувального обладнання в пунктах переїзду;
- наявність необхідної транспортної тари;
- можливість отримання достовірної інформації про тарифи, умови перевезення і місце розташування вантажу;
- можливість проходження митного кордону;
- задовільна вартість послуг; - доставка вантажу «від дверей до дверей»;
- відповідний супровід вантажу;
- належне документальне забезпечення;
- врахування вимог клієнтів (гнучкість обслуговування);
- наявність різних рівнів транспортного обслуговування;
- наявність додаткових послуг; - зручності в прийомі та здачі вантажів;
- збереженість вантажу при доставці;
- безпечність перевезень;
- сучасність доставки (гарантовані строки доставки);
- регулярність доставки вантажу; - мінімальні терміни (тривалість) доставки; - надійність перевезень;
- динаміка зміни обсягів перевезень;
- аналіз зміни собівартості перевезень (з урахуванням амортизації);
- аналіз зміни попереднього планування перевезень.

Для підвищення (або підтримки) якості перевезень підприємства повинні проводити періодичні перевірки якості послуг, що надаються. Як правило, тут використовується анкетний метод опитування споживчих послуг, так як незалежний аналіз дозволяє об'єктивно зіставити відповідність заявленої якості реальній.

Попит на послуги транспорту багато в чому залежить від розвитку наявних в регіоні видів транспорту, ступеня їх інтеграції в єдину систему, рівня тарифів за видами транспорту, асортименту і якості послуг, що надаються потенційним клієнтам. Питома вага транспортних послуг з розвитком ринкової

економіки та її інфраструктури, як правило, зростає, і це характерно практично для всіх країн.

У зв'язку з впровадженням логістики в країнах з ринковою економікою переглядається політика в галузі транспорту. Транспорт починає відігравати ключову роль в системі руху товарів. Передбачається, що в подальшому техніко-експлуатаційні особливості окремих видів транспорту забезпечать їм надійне становище на ринку транспортних послуг, особливо в умовах підвищеного попиту на перевезення вантажів дрібними відправками, які, в свою чергу, прискорять розвиток автоматизованої обробки вантажів, контейнеризації та пакетизації, а також інформатики в області вантажної і перевізної роботи.

Розглядають два напрямки в області організації транспортних послуг:

1. Пристосування асортименту пропонованих послуг до специфічних вимог клієнтів (тобто різні групи споживачів повинні обслуговуватися відповідно за їх конкретними потребами. Споживачі самі вибирають послуги, їх кількість і характер реалізації).

2. Активне формування попиту на послуги транспорту з метою прибуткової реалізації вже наявних послуг.

Основні тенденції розвитку європейського ринку вантажних автоперевезень:

1. Регулювання ринку транспортно-експедиційних послуг відбувається в залежності від розвитку міжнародних торговельних відносин з урахуванням:

а) обслуговування зовнішньоторговельного обороту між країнами походження послуги, тобто сторони визначають зміст і ємність ринку з урахуванням двостороннього товарообігу на паритетній основі;

б) обслуговування зовнішньоторговельного обороту між іншими країнами з допущеним обсягом і змістом послуги третьої сторони, тобто дві сторони визначають для третьої сторони умови, форму і заходи регулювання її участі на ринку.

2. Широка лібералізація ринку транспортно-експедиційних послуг в ЄС, з одночасним посиленням для третьої сторони порядку доступу на ринок, зростанням технічних, екологічних, адміністративних вимог, зростанням дорожніх зборів і податків.

3. Синхронний з ринком транспортних послуг розвиток посередницьких послуг в експедиційній, логістичній і білятаможній діяльності.

4. Використання телекомунікаційних систем для забезпечення контролю просування і режиму роботи транспортних засобів, забезпечення безпеки дорожнього руху, забезпечення сплати дорожніх зборів і податків і т.д.

5. Застосування заходів митного регулювання на основі принципу заяв для цілей використання сторонами встановлених і допущених спрощень митних процедур.

6. Формування тарифної політики не тільки на конкурентних засадах, а й з урахуванням особливих договірних умов на перевезення товарів, а також з урахуванням ступеня участі та інтегрування в міжнародні логістичні системи, схеми і модулі.

2.2. Класифікація підприємств

Після проходження державної реєстрації підприємство визнається юридичною особою. Юридична особа – це організація, яка володіє такими характерними ознаками: має відокремлене майно; відповідає за зобов'язаннями своїм майном.

Юридична особа відповідає за зобов'язаннями всім належним їй майном; має право укладати договори на всі види діяльності: позики, оренди, купівлі-продажу; може бути позивачем і відповідачем в суді.

Юридична особа має самостійний бухгалтерський баланс, розрахунковий та інші рахунки в банку.

Залежно від цілей діяльності юридичні особи відносяться до однієї з двох категорій: комерційні і некомерційні організації.

Комерційні організації мають на меті отримання прибутку. Вони можуть створюватися у формі господарських суспільств і товариств (рис. 2.2).

Некомерційні організації не мають на меті отримання прибутку і не розподіляють отриманий прибуток між учасниками. До таких організацій належать: різні громадські або релігійні об'єднання, благодійні фонди, споживчі кооперативи, некомерційні партнерства та інші організації. Некомерційні організації також можуть вести підприємницьку діяльність. Прибуток, отриманий такими організаціями, не розподіляється між її учасниками і засновниками, а використовується для їх статутних цілей.

Підприємство може належати до різних форм власності. **Законодавство допускає існування наступних форм власності:** приватної, державної, спільних підприємств, громадських організацій і об'єднань, змішаної.

Підприємства усіх форм власності, і організаційно-правових форм можуть здійснювати комерційну діяльність у різних видах.

За основною сферою діяльності підприємства поділяють на кілька груп:

- підприємства, що виробляють послуги за плату (майстерні аудиторські та юридичні фірми, і т.п.);
- підприємства, зайняті посередництвом (торгівля, біржова діяльність) та інноваціями (дослідження, розробки і —ноу-хау);
- підприємства і установи, зайняті наданням кредиту, лізингу, оренди, трасту.

Для транспортних підприємств і фірм, що надають послуги, критерієм віднесення їх до тієї чи іншої групи може бути обсяг виробленої продукції або послуг. Для постачальницько-збутових і торговельних фірм – оборот реалізації. Але в сучасних умовах найбільш прийнятним ознакою, що характеризує розміри підприємства, є чисельність його персоналу.

2.3. Організаційно-правові форми господарювання юридичних осіб

Ринкова економіка передбачає значну різноманітність організаційно-правових форм підприємств. Це пояснюється тим, що одна частина національного господарства країни належить і управляється приватними громадянами або індивідуально, або колективно, інша частина – управляється

заснованими урядом або місцевими органами влади організаціями. Крім того, бізнес в будь-якій державі здійснюється в різних масштабах.

Об'єднання фізичних і юридичних осіб для ведення спільної діяльності дозволяє збільшити обсяг залучених ресурсів. Разом з тим, на підприємствах, що мають кількох власників, невисока оперативність прийняття рішень.



Рисунок 2.2. Класифікація юридичних осіб

Господарські суспільства і товариства – це комерційні організації з розділеним на частки (вклади) засновників (учасників) статутним (складеному) капіталі. Майно, створене за рахунок внесків засновників, а також придбане і вироблене в процесі діяльності товариства або товариства, належить йому на праві власності.

Господарські суспільства і товариства мають багато спільних рис, основна ж їх відмінність полягає в тому, що товариство – це об'єднання осіб, а суспільство – це об'єднання капіталів.

Господарські суспільства – можуть створюватися у формі повного товариства і товариства на вірі (командитного товариства).

Основним документом, що визначає принципи діяльності господарського суспільства, є установчий договір.

Внеском в майно господарського товариства можуть бути гроші, цінні папери, інші речі або майнові права, або інші права, що мають грошову оцінку.

Члени господарського товариства мають право брати участь в управлінні справами товариства, приймати участь в діяльності товариства. Отриманий прибуток ділиться між співвласниками пропорційно часткам у складеному капіталі. У разі ліквідації товариства його учасники отримують частину майна, що залишилося після розрахунків з кредиторами.

Учасниками повних товариств і повним учасниками в товариствах на вірі можуть бути індивідуальні підприємці і (або) комерційні організації.

У повному товаристві всі учасники рівні в своїх правах і зобов'язаннях у справах створеної ними фірми. При невдачі вони ризикують власним майном. Повні учасники солідарно несуть субсидіарну відповідальність. **Солідарна відповідальність** означає, що відповідають всі, незалежно від того, на кого звернено стягнення. **Субсидіарна відповідальність** означає те, що якщо майна товариства недостатньо для погашення боргів, товариші відповідають особисто належним їм майном пропорційно до внесків.

Товариством на вірі (командитним товариством) визнається товариство, в якому разом з учасниками, які здійснюють від імені товариства підприємницьку діяльність і відповідають по зобов'язаннях товариства своїм майном, є один або кілька учасників-вкладників, які несуть ризик збитків, пов'язаних з діяльністю товариства, у межах сум внесених ними вкладів та не беруть участі в здійсненні товариством підприємницької діяльності.

Вкладники мають право на частку прибутку, пропорційну їх вкладу. Підприємства, створені у формі товариств, мають ряд переваг:

- можливість акумулювати значні кошти у відносно короткі терміни;
- кожен повний товариш має право займатися підприємницькою діяльністю від імені товариства на рівні з іншими;
- повні товариства найбільш привабливі для кредиторів, так як їх члени несуть необмежену відповідальність за зобов'язаннями товариства;
- для збільшення свого капіталу вони можуть залучити кошти вкладників.

Недоліки: між повними учасниками повинні бути довірчі відносини; кожен член товариства несе повну і солідарну необмежену відповідальність за зобов'язаннями цієї організації, тобто в разі банкрутства кожен член (крім

командитистів) відповідає не тільки внеском, а й особистим майном; товариство не може бути створено одним учасником.

Така організаційно-правова форма, як повне товариство, в практиці українського підприємництва майже не зустрічається. Вона непопулярна серед підприємців, тому що не встановлює меж їх відповідальності за боргами товариства. При цьому держава не надає ніяких привілеїв для товариств.

Господарські товариства можуть створюватися у формі акціонерного товариства, товариства з обмеженою або з додатковою відповідальністю.

Товариством з обмеженою відповідальністю (ТОВ) визнають засноване одним або кількома особами товариство, статутний капітал якого розділений на частки визначених установчими документами розмірів; учасники товариства з обмеженою відповідальністю не відповідають за його зобов'язаннями і несуть ризик збитків, пов'язаних з діяльністю товариства, в межах вартості внесених ними вкладів.

Вищим органом товариства з обмеженою відповідальністю є загальні збори його учасників. Для поточного управління діяльністю товариства створюється виконавчий орган, який може бути обраний також і не з числа його учасників.

Товариство з обмеженою відповідальністю є різновидом об'єднання капіталів, що не вимагає обов'язкової особистої участі своїх членів у справах суспільства.

Переваги товариства з обмеженою відповідальністю:

- можливість акумулювати значні кошти у відносно короткі терміни;
- може бути створено однією особою;
- в діяльності можуть брати участь як юридичні, так і фізичні особи, причому як комерційні, так і некомерційні;
- члени суспільства несуть обмежену відповідальність за зобов'язаннями товариства.

Недоліки:

- статутний капітал не може бути менше величини, встановленої законодавством;
- суспільство не дуже привабливе для кредиторів, так як його члени несуть обмежену відповідальність;
- число учасників ТОВ не повинно перевищувати п'ятдесяти.

Товариство з додатковою відповідальністю (ТДВ) відрізняється від товариства з обмеженою відповідальністю тим, що його учасники несуть відповідальність за зобов'язаннями товариства своїм майном в розмірі кратному вартості їх вкладів. При банкрутстві одного з учасників його відповідальність розподіляється між іншими учасниками. Відмінність від повного товариства в тому, що розмір відповідальності обмежений. Відповідальність може, наприклад, обмежуватися триразовим розміром вкладу.

Всі перераховані вище організаційно-господарські форми характерні для невеликих за розмірами підприємств. Для великих транспортних підприємств потрібна інша форма залучення капіталу, яка б забезпечувала стабільне функціонування суспільства. У більшості країн світу такі підприємства створюються у формі акціонерного товариства.

Акціонерним товариством (АТ) визнають суспільство, статутний капітал якого розділений на певне число акцій; учасники акціонерного товариства (акціонери) не відповідають за його зобов'язаннями і несуть ризик збитків, пов'язаних з діяльністю товариства, в межах вартості належних їм акцій.

Акціонерне товариство може бути відкритого і закритого типу.

Акціонерне товариство, учасники якого можуть забирати належні їм акції без згоди інших акціонерів, визнають **відкритим акціонерним товариством (ВАТ).**

Акціонерне товариство, акції якого розподіляють тільки серед його засновників або іншого заздалегідь визначеного кола осіб, визнають **закритим акціонерним товариством (ЗАТ).**

Статутний капітал АТ складається з номінальної вартості акцій товариства, придбаних акціонерами.

Акціонери не можуть прямо контролювати операції АТ. Вони вибирають раду директорів, яка керує господарською діяльністю АТ з метою отримання прибутку на користь акціонерів.

Вищим органом управління є загальні збори його акціонерів. Прибуток, що припадає на акцію, називається дивідендом.

Переваги АТ:

- гарантія від того, що при виході його учасників основний капітал суспільства буде зменшеним;
- можливість сконцентрувати великий капітал;
- можливість швидкого забирання акцій, що дає можливість майже миттєвого переливу великого капіталу з однієї сфери діяльності в іншу у відповідності зі складаною кон'юнктурою;
- обмежена відповідальність акціонерів (в межах своїх акцій) у разі банкрутства товариства.

До недоліків можна віднести відсутність можливості у всіх власників акцій брати участь в управлінні акціонерним товариством, так як для реального контролю треба мати не менше 20% акцій. В руках окремих осіб зосереджується величезний капітал, що при відсутності належного законодавства і контролю з боку акціонерів може призвести до зловживання і некомпетентності в його використанні.

Виробничий кооператив – це добровільне об'єднання громадян для спільної виробничої або господарської діяльності, засноване на особистій трудовій участі членів кооперативу та об'єднання їх майнових пайових внесків.

Основною відмінністю виробничого кооперативу від товариства і суспільства полягає в тому, що він заснований на добровільному об'єднанні фізичних осіб – громадян, які не є індивідуальними підприємцями, але беруть участь у діяльності кооперативу особистою працею. Відповідно до цього кожен член кооперативу має один голос в управлінні його справами, незалежно від розмірів свого майнового внеску. Отриманий в кооперативі прибуток розподіляють з урахуванням трудової участі його членів, яких повинно бути не менше п'яти осіб.

Переваги кооперативу:

- прибуток розподіляють пропорційно трудовому внеску, що створює зацікавленість членів кооперативу в сумлінному ставленні до праці;
- законодавство не обмежує число членів кооперативу, що надає великі можливості для фізичних осіб при вступі в нього;
- рівні права всіх членів, тому що кожен з них має тільки один голос.

Основні недоліки кооперативу:

- число членів кооперативу не менше п'яти, обмежує можливості по їх створенню;
- кожен член кооперативу несе обмежену відповідальність за його боргами.

У формі унітарних підприємств можуть бути створені тільки державні та муніципальні підприємства.

Унітарне підприємство має ряд особливостей: власником майна залишається засновник, тобто держава; майно унітарного підприємства є неподільним, тобто ні за яких умов не може бути розподілено за депозитними вкладками, часток, паїв, в тому числі між працівниками унітарного підприємства; на чолі підприємства стоїть одноосібний керівник, який призначається власником майна.

Унітарні підприємства поділяються на дві категорії: унітарні підприємства, засновані на праві господарського відання; унітарні підприємства, засновані на праві оперативного управління.

Право господарського управління – це право підприємства володіти, користуватися і розпоряджатися майном власника в межах, встановлених законом або іншими правовими актами.

Право оперативного управління – це право підприємства володіти, користуватися і розпоряджатися закріпленим за ним майном власника в межах, встановлених законом, відповідно до цілей його діяльності, завданнями власника і призначенням майна.

Право господарського відання ширше права оперативного управління, тобто підприємство, яке функціонує на основі права господарського відання, має більшу самостійність в управлінні.

Незважаючи на деякі обмеження в розпорядженні майном, унітарне підприємство має більші права в галузі виробничої і господарської діяльності.

2.4. Порядок утворення та ліквідації підприємства

Створення нового підприємства починається з прийняття відповідного рішення. Рішення про створення підприємства приймає власник капіталу. Якщо капітал однієї особи недостатній, здійснюється пошук партнерів по бізнесу. З моменту прийняття рішення про створення підприємства виникає необхідність виконання ряду умов, визначених законодавством.

Першим кроком є збори засновників, на якому визначається коло юридичних і фізичних осіб, що входять до їх складу.

Збори засновників затверджує статут підприємства, в якому вказують: найменування та юридична адреса підприємства, визначають організаційно-правову форму, основні цілі діяльності, вказують величину статутного

капіталу, права та обов'язки засновників, структуру фірми і порядок управління її діяльністю, порядок ліквідації.

Реєстрацію підприємства проводить районна або міська адміністрація за місцем установи підприємства в місячний термін. Для реєстрації підприємства потрібно надати заяву засновника, статут підприємства, рішення про створення підприємства або договір засновників, свідоцтво про сплату державного мита. Зареєстроване підприємство включають в єдиний державний реєстр юридичних осіб. Підприємство отримує тимчасове свідоцтво про реєстрацію.

Підприємство обов'язково реєструють і в державній податковій адміністрації, відкривають розрахунковий рахунок в банку. У випадках, встановлених законом, оформляють ліцензії на право здійснення окремих видів діяльності.

Створене підприємство може функціонувати необмежений час, за винятком тих випадків, коли підприємство створюють для досягнення конкретної мети і ліквідують після її досягнення в термін, обумовлений в статуті.

У всіх інших випадках припинення діяльності відбувається за добровільною згодою її власників, або за рішенням судових органів.

Про ліквідацію підприємства публікують повідомлення в органах друку. Кредиторам надають термін для пред'явлення претензій.

При ліквідації дотримуються певний порядок. В першу чергу задовольняють всі претензії персоналу з оплати за працю, потім зобов'язання підприємства перед податковими органами, майнові та грошові претензії кредиторів.

Особливий випадок ліквідації являє собою банкрутство. Банкрутом визнають підприємство, нездатне задовольнити майнові та грошові претензії кредиторів. Ліквідацію підприємства проводять за рішенням арбітражного суду. Ліквідацію юридичної особи вважають завершеною, а юридична особа – припинила існування після внесення про це запису в єдиний державний реєстр юридичних осіб.

2.6. АТП як єдина система. Організаційно-виробнича структура АТП

Автотранспортні підприємства здійснюють планування, організацію та виконання перевезень вантажів і пасажирів, технічне обслуговування (ТО), поточний ремонт (ПР) і зберігання автомобільного рухомого складу.

АТП включає в себе: рухомий склад (автомобілі, причепи, напівпричепи); виробничі і службові приміщення та обладнання; персонал, який займається використанням, обслуговуванням і зберіганням рухомого складу.

Кожне АТП має: службу управління, яка здійснює керівництво, планування, облік і постачання; експлуатаційну службу, яка виконує перевезення; технічну службу, що виконує обслуговування, ремонт і зберігання рухомого складу. У великих АТП створюють відділи: експлуатації, технічний, головного механіка, який видає обладнання, опаленням і вентиляцією, освітленням, плановий та ін.

На автомобільному транспорті загального користування вантажні АТП і виробничі об'єднання вантажного автомобільного транспорту підпорядковані в своїй діяльності транспортним управлінням; пасажирські АТП і їх об'єднання – управлінням пасажирського автомобільного транспорту. На відомчому автомобільному транспорті роботою АТП керують транспортні управління міністерств або транспортні контори інших організацій.

Бригади підготовки виробництва здійснюють комплектацію необхідних агрегатів, вузлів, запасних частин і матеріалів та доставку їх на робочі місця, транспортування знятих з автомобіля агрегатів і вузлів, переміщення автомобілів зі стоянки у виробничі приміщення і навпаки.

Під організаційно-виробничою структурою АТП розуміється упорядкована сукупність виробничих підрозділів (їх кількість, розмір, спеціалізація, взаємозв'язок, методи і форми взаємодії).

Побудова правильної організаційної структури є головним завданням будь-якого автотранспортного підприємства (АТП). Від раціонального складу підрозділів органів управління, їх зв'язку між собою і взаємодії з виробничими підрозділами в значній мірі залежить ефективність роботи підприємства в цілому.

Ознаками оптимальної структури управління є:

- невелика кількість підрозділів з висококваліфікованим персоналом;
- невелика кількість рівнів управління;
- наявність в структурі управління груп фахівців;
- орієнтація графіка робіт на замовника;
- швидкість реакції на зміни;
- висока продуктивність і низькі витрати.

У стандартній організаційній системі управління автотранспортним підприємством можна виділити три самостійних блоки управління: експлуатаційний, технічний та економічний, кожен з яких підпорядковується відповідному керівнику.

Експлуатаційна служба АТП займається, перш за все, науковою організацією транспортного процесу і ефективним використанням транспортних засобів. Вона визначає можливості для найбільш раціонального здійснення перевезень з найменшими витратами.

Технічна служба АТП приділяє головну увагу питанням підтримки транспортних засобів у технічно справному стані та забезпечення розвитку виробничої бази, а також здійснює керівництво матеріально-технічним постачанням підприємства.

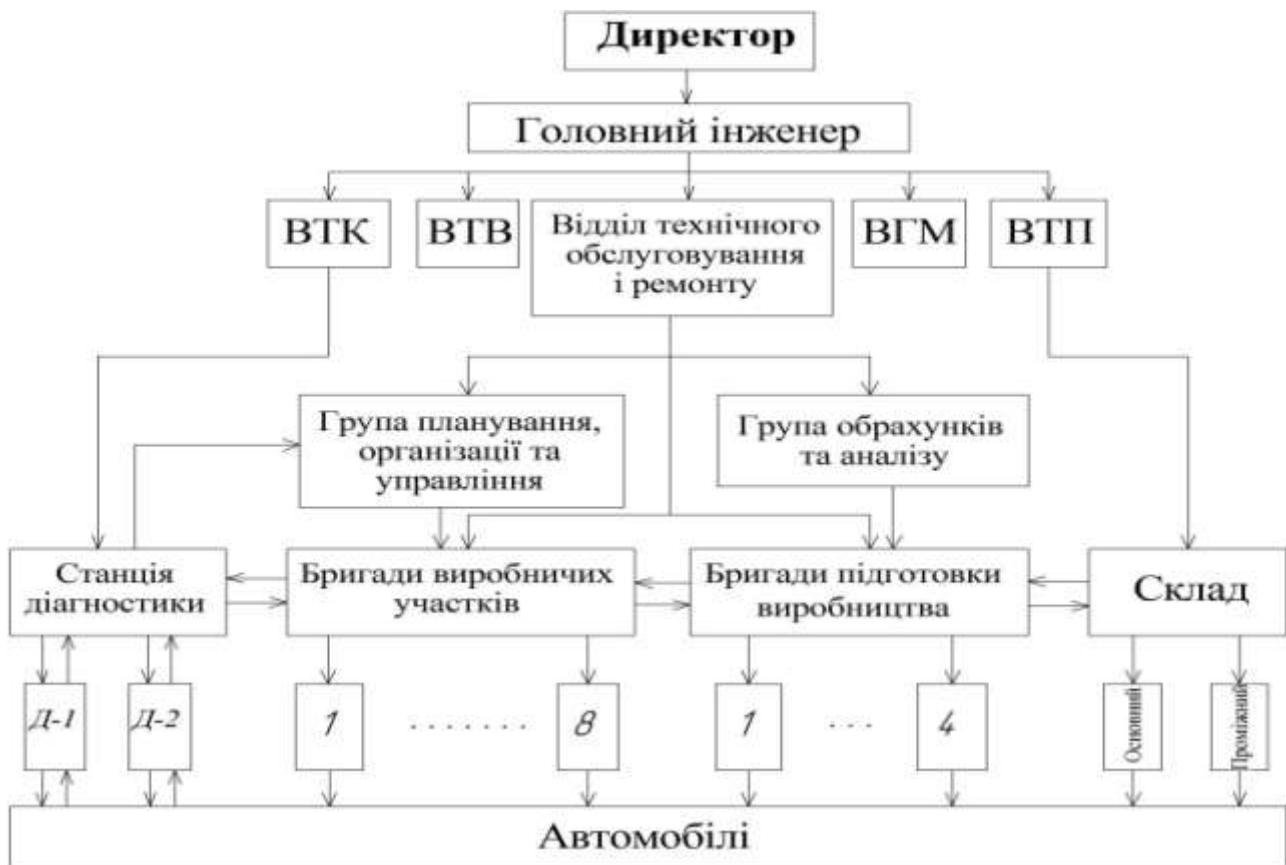


Рисунок 2.3. Організаційна структура управління АТП

ВТК (відділ технічного контролю) – здійснює контроль за повнотою і якістю робіт виконуваних усіма виробничими підрозділами, контролює технічний стан рухомого складу при його прийомі та випуску на лінію.

ВТВ (виробничо-технічний відділ) – займається впровадженням нової техніки і технологічних процесів, реконструкцією приміщень та обладнання, охороною праці і технікою безпеки, розробляє нормативи та інструкції, керує винахідницької та раціоналізаторською діяльністю, займається підготовкою і перепідготовкою робітників.

ВГМ (відділ головного механіка) – забезпечує працездатний стан виробничого обладнання та інструменту, приміщень, споруд, енергосилового і сантехнічного господарства.

ВТП (відділ технічного постачання) – постачає АТП запчастинами, матеріалами для ремонту автомобілів і для функціонування АТП, організовує роботу складського господарства (основного складу і проміжних).

Головними завданнями технічної служби підприємства є:

- організація належного зберігання рухомого складу, що забезпечує високу технічну готовність його до роботи, своєчасність випуску автомобілів на лінію і прийом їх (гаражна служба);

- розробка і вирішення питань, пов'язаних зі зміцненням виробничо-технічної бази підприємства (головний інженер);

- оперативне планування всіх видів ТО і ремонту автомобілів та автомобільних шин, організація виконання цих робіт та контролю за їх якістю,

проведення технічного обліку і звітності по рухомому складу, автомобільних шинах та інших виробничих фондів (начальник ремонтної служби) ;

- керівництво всією сукупністю робіт щодо забезпечення нормального матеріально-технічного постачання підприємства, організації зберігання, видачі та обліку палива, запасних частин та інших матеріальних ресурсів, розробка і здійснення заходів щодо більш раціонального їх використання (відділ постачання);

- розробка і проведення організаційно-технічних заходів з удосконалення процесів виробництва, впровадження нової техніки, охорони праці та попередження аварійності.

Також технічна служба має право контролювати технічний стан рухомого складу, знімати його з експлуатації, планувати і проводити профілактичні і ремонтні роботи, залучати до матеріальної відповідальності за неправильну експлуатацію рухомого складу, будівель, споруд, обладнання тощо, а також лімітувати витрати ПММ.

Важливе місце в господарському керівництві і поліпшення якісних показників роботи підприємства приділяється економічній службі. На основі систематичного аналізу роботи підприємства, автоколон та інших підрозділів і виходячи з об'ємних показників перевезень, їх ресурсного забезпечення, економічна служба визначає шляхи, по яких повинні розроблятися технічні та організаційні заходи, спрямовані на підвищення технічної готовності рухомого складу і вдосконалення експлуатаційної та комерційної діяльності АТП.

До складу економічної служби зазвичай входить бухгалтерія. Цей відділ на чолі з головним бухгалтером проводить облік наявності коштів, виділених в розпорядження АТП, їх збереження та рівня використання, організує виконання фінансового плану, перевіряє фінансове стан підприємства, проводить велику оперативну роботу по організації розрахунків з клієнтурою, постачальниками і фінансовими органами, організовує первинний облік витрачання матеріальних ресурсів і грошових коштів. Головний бухгалтер несе відповідальність за доцільність і законність витрачання коштів, і дотримання фінансової дисципліни.

Таким чином, оптимальна організаційна структура АТП є однією з умов ефективної його діяльності. При цьому, важливо враховувати, що на всіх рівнях управління керівники виконують не лише управлінські, але і виконавчі функції.



Рисунок 2.4. Організаційно-виробнича структура управління АТП

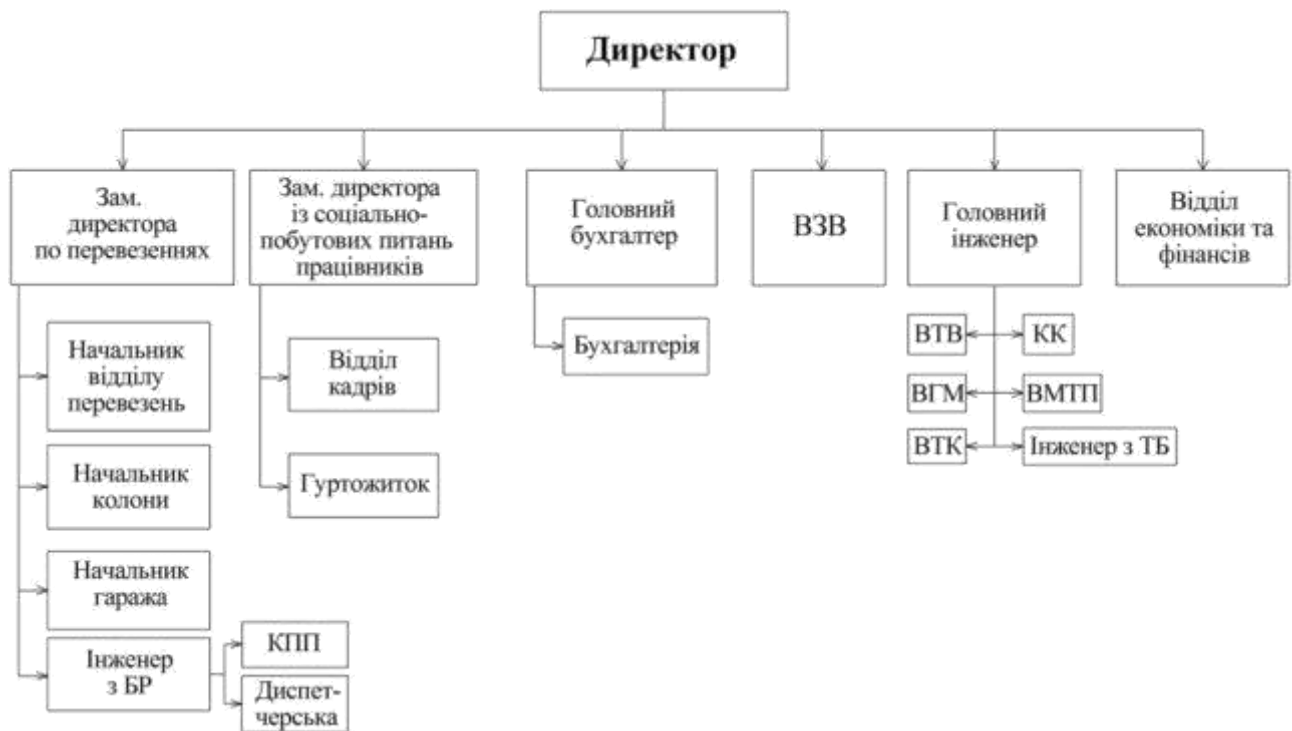


Рисунок 2.5. Приклад організаційної структури управління
 Приклад: Організаційна структура управління ДУП "ГАП №1" м Гродно.

Дана організаційна структура будується за критерієм відповідності функціональним обов'язкам і є лінійно-функціональною структурою управління підприємства.

В основу лінійно-функціональної структури управління покладено принцип побудови і спеціалізації управлінського процесу по функціях, керівник чітко визначає права і обов'язки функціональних керівників. В особливому розпорядженні вказується, яке рішення може бути прийнято самим керівником одноосібно, а які він вирішує спільно з тією чи іншою групою або колективом в цілому.

Структура апарату управління має 3 рівня менеджменту:

- 1-й рівень (директор);
- 2-й рівень (заступники директора, начальники відділів і т. д.);
- 3-й рівень (механіки колон, старші диспетчера і т. д.).

Організаційна структура будується за критерієм відповідності функціональним обов'язкам.

Кадрова політика спрямована на збереження кваліфікованих кадрів, підвищення професійного рівня працівників для ефективної роботи в ринкових умовах.

Горизонтальні зв'язки розташовані за рівнями управління. Вертикальні зв'язку поділяються на:

- висхідні зв'язки: рух потоку інформації від нижчого рівня управління до більш високого рівня, і використовується для зворотного зв'язку підлеглих з керівниками з метою проінформувати про результати роботи.

Наприклад: Начальник гаража – Зам. директора з перевезень – Директор.

- спадні зв'язки: рух потоку інформації від вищого рівня управління до нижчого рівня – «керівник – підлеглий». Вона використовується керівником для постановки завдань, опис робіт своїм підлеглим.

Наприклад: Директор – Головний інженер – Виробничо-технічний відділ. (ВТВ).

Переваги структурної схеми управління:

- глибока підготовка рішень і планів, пов'язаних зі спеціальністю працівників
- звільнення директора підприємства від глибокого аналізу проблем;
- побудова зв'язків —керівник – підлеглий по ієрархічній сходинці, за яких кожен працівник підпорядкований тільки одному керівнику;
- можливість залучення консультантів та експертів на підприємстві.

Недоліки структури:

- кожна ланка зацікавлена в досягненні своєї вузької мети, а не загальної мети підприємства;
- відсутність тісних взаємозв'язків і взаємодії на горизонтальному рівні між виробничими підрозділами;
- зниження гнучкості у взаєминах працівників апарату управління із-за численних процедур і правил;
- надмірна підпорядкованість по ієрархії управління.

Лекція 3. ЯКІСТЬ ПОСЛУГ ТРАНСПОРТУ

3.1. Основні поняття та визначення.

3.2. Показники якості транспортних послуг.

3.3. Ринкові стандарти якості.

3.1. Основні поняття та визначення

Вітчизняна практика господарських взаємовідносин на автомобільному транспорті та в обслуговуваних їм галузях будувалася на системі централізованого планування. Автотранспортні підприємства (АТП) одержували з директивних органів перелік обов'язкової клієнтури і номенклатури вантажів, що перевозяться, а клієнтура – перелік АТП, послугами яких вона могла користуватися.

Жорстке централізоване планування приводило до відсутності конкуренції. У такій системі автотранспортні підприємства мали можливість, не витрачаючи ніяких зусиль, диктувати клієнтам свої умови. Більшість підприємств виконували тільки перевізні операції, не цікавлячись потребами клієнтів в інших послугах.

У транспортному ланцюгу —виробник-перевізник-споживач мають місце такі недоліки:

- низький рівень взаємодії між підприємствами транспорту і споживачами їхніх послуг;
- значна роз'єднаність інтересів сторін;
- низький рівень інформаційного зв'язку між учасниками перевізного процесу;
- значні простой вантажних одиниць (контейнерів) у вузлових пунктах в очікуванні обслуговування підприємствами транспорту;
- неможливість інформування споживача про місце знаходження відправки і часу прибуття до місця призначення;
- недосконала система документообігу і т.д.

У міру ослаблення планових початків виникла необхідність переходу економіки країни до ринкових відносин. Функціонування економіки України в ринкових умовах висуває перед автомобільним транспортом ряд проблем щодо адаптації до ринкової економіки. **Характерними рисами функціонування автотранспорту в умовах ринкової економіки є такі об'єктивні обставини, як:**

- нові економічні умови роботи автомобільного транспорту і споживачів його послуг;
- формування ринку послуг транспорту;
- посилення конкуренції між підприємствами автотранспорту і різними видами транспорту.

Без урахування вимог ринку не може нормально розвиватися жодне підприємство. Кінцевою метою будь-якого підприємства транспорту, прибутку на основі виробництва послуг, необхідних споживачеві.

Автотранспортна галузь є однією з найбільш доступних з точки зору приватизації власності. Купити один або кілька автомобілів у приватне або колективне користування, не настільки складно і дорого, ніж велике виробниче підприємство.

Для країн з розвинутою ринковою економікою характерна спеціалізація діяльності підприємств транспорту, яка дозволяє кожному окремому учаснику процесу доставки домагатися високого рівня якості обслуговування при менших витратах в тому сегменті ринку послуг транспорту, який він займає. Спеціалізація проявляється, перш за все, в різному статусі підприємств, тобто в запропонованому ним на підставі отриманого дозволу (ліцензії) виду діяльності. **Підприємства транспорту поділяються на такі групи: транспортні, експедиційні, інформаційно-посередницькі, стівідорські, лізингові, по ремонту рухомого складу і устаткування і т.д.**

Крім спеціалізації за видом діяльності, існує також спеціалізація територіальна, тобто право на обслуговування певного регіону, спеціалізація по виду вантажів, що перевозяться, за характером маршрутів і т.д. Експедиційні підприємства поряд з обслуговуванням споживачів надають послуги транспортним підприємствам, пропонуючи і виконуючи оптимальні варіанти доставки вантажу.

Одним з головних умов успішної діяльності підприємств транспорту в умовах ринку є знання і володіння основними ринковими поняттями і положеннями.

До 90-х років ХХ століття поняття —послуга транспорту‖ не використовувалося в практиці планування і організації роботи автомобільного транспорту. Винятком була така сфера діяльності, як транспортно-експедиційне обслуговування, де це поняття є загальноприйнятим.

Такий підхід був обумовлений традиційним розглядом автомобільного транспорту на рівні з виробничими галузями. У якості продукції автомобільного транспорту, при цьому, розглядалися тільки перевезення, вимірювані такими валовими показниками, як обсяги перевезень, вантажообіг і т.д. Ці показники традиційно використовувалися як показники оцінки якості діяльності підприємств автомобільного транспорту. В умовах ринку необхідний новий підхід до даного питання. Тому виникає необхідність у розгляді такого ринкового поняття, як послуга.

До послуг відносяться всі види праці, безпосередньо не зайняті зміною і перетворенням форм матерії і сил природи, і виробляють особливу споживчу вартість, яка виражається у суспільно-корисній діяльності самої праці в різних галузях суспільного господарства (наука, освіта, охорона здоров'я і т.д.). До послуг відносять також і ті види праці, які, будучи зайняті в матеріальному виробництві, не перетворюються в предметно-відчутному, відокремленому продукті праці (транспорт, зв'язок).

Визначення Райзберга Б.А.: —Послуга – вид діяльності, робіт, в процесі виконання яких не створюється новий, раніше неіснуючий матеріально-речовий продукт, але змінюється якість уже наявного, створеного продукту. Це блага, що надаються не у вигляді речей, а у формі діяльності —.

Таким чином, саме надання послуг створює бажаний результат.

Транспортні послуги – завершальний і (або) випереджаючий процес матеріального виробництва. Ці послуги визначаються як підвид діяльності транспорту, спрямований на задоволення запитів споживачів і характеризується наявністю необхідного технологічного, фінансового, інформаційного, правового та ресурсного забезпечення. Під послугою, отже, мають на увазі не тільки перевезення вантажу, а й будь-яку операцію, що не входить до складу перевізного процесу, але пов'язану з його підготовкою та здійсненням.

До послуг автомобільного транспорту належать:

- перевезення вантажів, пошти;
- послуги вантажно-розвантажувальні (навантаження, вивантаження, перевантаження, всередині складські операції);
- послуги зі зберігання вантажів;
- надання перевізних засобів на умовах оренди, прокату;
- послуги транспортно-експедиційні і додаткові, виконувані при перевезенні вантажів, багажу та ін., щодо забезпечення підприємств, організацій, населення;
- перегін нових і відремонтованих перевізних засобів і т.д.

Перевезення вантажу є основним видом послуг транспорту. Перевезення вантажу, як правило, супроводжується наданням одного або декількох видів інших послуг (навантаження, розвантаження, експедирування тощо).

Аналіз вітчизняного та зарубіжного досвіду дозволяє дати наступну класифікацію послуг транспорту:

1. За ознакою взаємозв'язку з основною діяльністю підприємств транспорту: перевізні (тобто включають в тому чи іншому вигляді елемент перевезення) і неперевізні.

2. За видом споживача, якому надається послуга: зовнішні (надаються нетранспортним підприємствам і організаціям) і внутрішні (тобто надаються іншим підприємствам і організаціям автомобільного транспорту або транспортним галузям).

Попит на послуги транспорту визначається, зокрема, розвитком в регіоні інших видів транспорту, ступеня їх інтеграції, рівнем тарифів різних видів транспорту, якістю послуг, що надаються споживачам підприємствами різних видів транспорту.

Спостерігаються два напрямки в організації послуг транспорту:

- пристосування асортименту запропонованих послуг до специфічних вимог споживачів;
- активне формування потреби і попиту з метою найбільш прибуткової реалізації наявних послуг (пропозиція уніфікованих послуг).

Питома вага послуг транспорту в міру розвитку економіки, як правило, зростає або стабілізується. Подібна ситуація простежується практично у всіх країнах.

Рішення проблеми ефективності розподілу товарів і підвищення рівня якості обслуговування споживачів послуг транспорту в ринкових умовах тісно переплітається з проблемою якості послуг. Тільки високий рівень якості обслуговування може забезпечити надійний ринок збуту для послуг

підприємств транспорту. Високий рівень якості та ефективності обслуговування повинні підкріплюватися відповідним рівнем матеріально-технічного забезпечення, включаючи розвинену систему складських і контейнерних терміналів, сучасну вантажно-розвантажувальну техніку, комп'ютерні засоби інформатики і управління.

Дослідження і аналіз проблеми якості транспортно-експедиційного обслуговування споживачів послуг транспорту показав, що в основі існуючих концепцій обслуговування лежить судження, яке стверджує, що високий рівень якості обслуговування споживачів послуг транспорту досягається за умови забезпечення комплексного обслуговування, тобто чим більше послуг буде надано споживачам, тим вище буде рівень якості обслуговування. Разом з тим в умовах ринку обслуговування з широким асортиментом пропонованих послуг, ніж це необхідно споживачеві, буде обходитися останньому дорожче.

Звісно ж досить складною є проблема оцінки якості послуг. Якість послуг визначається як сукупність властивостей і характеристик послуги, які надають їй здатність задовольняти обумовлені або передбачувані потреби. Таким чином, вимоги, що пред'являються споживачами до доставки товарів, безпосередньо впливають з їхніх потреб. Дані потреби досить чітко обумовлюються в укладених контрактах. В інших випадках передбачувані потреби повинні бути встановлені і визначені за допомогою маркетингових досліджень. Потреби з часом змінюються, що зумовлює необхідність періодичного проведення маркетингових досліджень. Потреба в послугах транспорту повинна бути задоволена швидко, а іноді і негайно. У багатьох випадках, як було зазначено вище, не задоволена у відповідний час потреба стає непотрібною для споживача, тобто попит має тимчасовий характер.

При визначенні якості необхідно враховувати такі особливості послуг транспорту: послуга не може існувати поза процесом її виробництва, а, отже, накопичуватися. Продаж послуги – це, практично, продаж самого процесу праці, а якість послуги – це якість цього процесу. Послуга являє собою конкретну споживчу вартість лише в певний час на певному напрямі, що різко обмежує можливість її заміни на ринку. На послуги існують значні коливання попиту як в часі, так і в просторі; транспорт не має більші можливості для згладжування нерівномірності і особливо піків попиту. Пропозиція послуг відрізняється малою гнучкістю в пристосуванні до попиту, що змінюється в часі і просторі. Створення додаткової провізної здатності для безперешкодного задоволення всіх коливань попиту коштує досить дорого. Таким чином, в умовах ринку якість визначають як той рівень споживчих властивостей і надійності послуг, який потрібен ринку (споживачеві) і який виробники здатні забезпечити за прийнятною ціною.

Якість визначають як відповідність вимогам, які повинні бути ясно сформульовані, щоб можна було їх зрозуміти. Потім виконуються вимірювання для визначення відповідності цим вимогам. Виявлена невідповідність означає відсутність якості. Проблеми якості стають проблемами невідповідності і якість стає визначеною.

Особливу проблему представляє визначення якості доставки вантажів. Час (терміни) доставки вантажів розглядається як один з найбільш значущих параметрів якості обслуговування споживачів.

В умовах ринкової економіки є важливим досягнення оптимального співвідношення витрат до якості обслуговування споживача послуг. Останнього залучають мінімальні терміни доставки, максимальне збереження вантажу, зручності з прийому і здачі вантажів, можливість отримання достовірної інформації про тарифи, умови перевезення і розташування вантажу, і тоді він готовий нести відповідні витрати. Діяльність транспорту повинна ґрунтуватися на потребах клієнта. Споживача не цікавлять витрати підприємства транспорту на здійснення обслуговування.

Вивчення попиту на послуги транспорту свідчить про те, що споживачі до основних вимог із доставки вантажів відносять своєчасність доставки. З посиленням вимог споживачів до якості товарів потреби виробників у своєчасній і надійній доставці все більше підвищуються.

Основними вимогами, що пред'являються споживачами до послуг транспорту, є наступні:

- надійність перевезень;
- мінімальні терміни (тривалість) доставки;
- регулярність доставки вантажу;
- гарантовані строки доставки, в тому числі доставка вантажу точно в строк;
- безпека перевезень;
- забезпечення схоронності вантажу при доставці; - зручності з прийому і здачі вантажів; - наявність додаткових послуг;
- наявність різних рівнів транспортного обслуговування;
- пристосованість до вимог клієнтів (гнучкість обслуговування); - налагоджена система інформації і документування; - супровід вантажу до кінцевого пункту призначення; - організація доставки вантажу — від дверей до дверей; - прийнятна вартість перевезення; - можливість митного очищення (сплата мита і т.д.);
- оптимальна дислокація пунктів відправлення і доставки;
- можливість отримання достовірної інформації про тарифи, умови перевезення і розташування вантажу;
- наявність необхідної транспортної тари;
- наявність необхідного перевантажувального обладнання в пунктах перевалки;
- ліквідація проміжних перевантажувальних операцій.

Змішана доставка займає проміжне положення, а за параметрами тривалості, точності, вартості доставки, рівню обслуговування, простотою сплати митних та інших зборів, гнучкості обслуговування оцінюються краще, ніж залізнична доставка.

За параметром безпеки перевезень змішана доставка отримала найгірші оцінки в порівнянні з автомобільною і залізничною доставкою.

При розгляді питання якості послуг транспорту необхідно врахувати, зокрема, наступне:

а) при укладенні контракту попит споживача чітко обумовлюють, тоді як в інших умовах передбачувані потреби повинні бути встановлені і визначені за допомогою маркетингових досліджень;

б) у багатьох випадках потреби можуть бути згодом змінені, що обумовлює необхідність періодичного проведення маркетингових досліджень та перегляду вимог до послуг, що надаються;

в) потреби, зазвичай, висловлюють у властивості та кількості характеристики цих властивостей.

Потреби можуть включати такі аспекти, як функціональна придатність, безпека, експлуатаційна готовність, надійність, економічні чинники, захист навколишнього середовища і т.д. Термін —якість‖ не застосовують ні для вираження найвищого ступеня в порівняльному сенсі, ні в кількісному сенсі при проведенні технічних оцінок. Наприклад, можуть бути використані наступні терміни:

- відносна якість, коли послуги класифікуються в залежності від їх ступеня переваги або способу порівняння;

- рівень якості і міра якості, коли точна технічна оцінка здійснюється кількісно.

Вся інформація, що відноситься до якості послуги, повинна уважно вивчатися, порівнюватися і аналізуватися. Подібна інформація допомагає визначити характер і обсяг проблем, пов'язаних з якістю послуги, на підставі досвіду і побажань споживача. Говорячи про якість послуг автотранспорту, слід звернути особливу увагу на економічний аспект.

3.2. Показники якості транспортних послуг

Якість транспортних послуг – основна група показників. Підвищення рівня вимог, які пред'являють клієнти транспорту в сучасних ланцюгах доставок, і зростання конкуренції транспортних операторів висунули на перший план фактор якості транспортного обслуговування. Він особливо важливий в логістиці споживчих товарів і високотехнологічної продукції, де частка транспортних витрат не перевищує 7...10% кінцевої ціни товару і споживач готовий додатково платити транспортному оператору за —сукупність характеристик послуги, які визначають її здатність задовольняти встановлені або передбачувані потреби споживача‖ – саме так визначається поняття якості послуги російським стандартом.

Незважаючи на зростаючу увагу, що приділяється питанням якості послуг

у теоретичних дослідженнях, єдиної загальноприйнятої системи показників якості транспортного обслуговування не існує. Це пов'язано з винятковою різноманітністю умов, в яких доводиться діяти транспортним операторам і споживачам їхніх послуг. Набір показників якості та їх відносна значимість можуть змінюватися навіть для одного й того ж клієнта в залежності від виду перевезених товарів.

Більшість застосовуваних на практиці показників, що характеризують якість транспортних послуг, може бути віднесено до однієї з трьох груп:

- 1) тимчасові показники;
- 2) показники надійності;
- 3) показники гнучкості.

Тимчасові показники. Дана група показників характеризує здатність оператора відповідати вимогам, пов'язаних з тимчасовими аспектами транспортного обслуговування. До неї, зокрема, відносять:

1) Швидкість доставки вантажу. Всупереч поширеній думці, максимально можлива швидкість доставки не є в сучасній логістиці головною тимчасовою вимогою, однак існують групи товарів, для яких це є актуально. До них відносять:

а) товари, для яких час транспортування порівнюють до життєвого циклу: квіти, охолоджені продукти харчування, деякі біологічні препарати та медикаменти і т.д.;

б) товари, які повинні якнайшвидше з'явитися на ринку, щоб ліквідувати виниклий дефіцит. Такі ситуації виникають, наприклад, напередодні свят, коли деякі торговельні мережі, недооцінивши рівень попиту, прагнуть компенсувати відсутню пропозицію перемиканням поставки товарів з морського транспорту на повітряний;

в) дорожчі споживчі товари (в першу чергу побутова електроніка), для яких тривалий термін транспортування вимагає занадто великого обсягу оборотних коштів;

г) обладнання та запасні частини, необхідні для термінового усунення аварій на виробництвах, простій яких приносить значні збитки.

2) Певний час подачі транспортних засобів під навантаження (—вікно подачі)). Для багатьох клієнтів дана вимога визначається прагненням скоротити час між виникненням потреби у перевезенні і її виконанням. У ряді випадків —вікно подачі пов'язано з технологією роботи вантажовідправника: наприклад, якщо розвіз зі складу виконується протягом певного часового інтервалу.

3) Певний час доставки кінцевому одержувачу ("вікно доставки"). У сучасній логістиці ця вимога до транспортних систем є однією з найбільш значущих. Небажане не тільки запізнення, але і дуже рання доставка, яка може створити в одержувача проблему дефіциту складських площ. Гарантована точність доставки дозволяє клієнту з високою надійністю планувати поставки у виробничих і розподільних ланцюгах, знижуючи, таким чином, рівень запасів і витрат.

4) Частота відправлень характеризує якість лінійних сервісів. Прийнято вважати, що в сучасних ланцюгах доставок послуги лінії можуть бути затребувані за умови виконання, як мінімум, одного відправлення на тиждень. Більше число відправлень відбувається користувачами, оскільки дозволяє їм більш гнучко адаптуватися до потреб ринку і можливостей виробництва. Разом з тим збільшення частоти сервісів підвищує витрати оператора і може призвести до втрати рентабельності лінії.

Показники надійності. Під надійністю розуміється здатність транспортної системи забезпечувати заявлені характеристики функціонування. Надійність оцінюють такими показниками:

- *пунктуальність* – характеризує надійність забезпечення тимчасових характеристик обслуговування. Пунктуальність вимірюється відсотком підтримки тимчасових характеристик у межах заявленого або узгодженого з клієнтом інтервалу (наприклад, відсоток своєчасно виконаних подач, доставок і т.д.). Додатково може оцінюватися і така величина, як середній час затримки. Наприклад, якщо у двох операторів показник доставок в узгоджений час однаковий, то перевагу на ринку отримає той, у якого середній час затримки при цьому буде меншим;

- *схоронність* вантажів: може вимірюватися часткою товарів (вимірюваної в об'ємному, вартісному виразі або в кількості вантажних місць), доставлених без ушкоджень. Додатковим показником може бути середній розмір збитку в розрахунку на одиницю ваги або на одиницю вартості, що завдається перевезеним товарам.

Показники гнучкості. Під гнучкістю сервісу розуміють здатність транспортної системи пристосовуватися до зміни умов обслуговування. Показники гнучкості в найменшій мірі піддаються вимірюванню, проте можна досить надійно оцінити особливості обслуговування, характерні для того чи іншого транспортного оператора, зокрема:

- прискорення або затримка доставки за бажанням клієнта;
- переадресація вантажу;
- надання додаткових провізних можливостей за попередньою згодою;
- успішне завершення доставки при непередбаченій зміні умов транспортування (дорожні затори, несприятлива погода) і т.д.

Інструменти управління якістю транспортного обслуговування. Незважаючи на різноманіття послуг транспорту і умов їх надання, існують прикладні інструменти управління якістю. Найбільш поширеними є система стандартів ISO серії 9000 і ринкові стандарти якості транспортного обслуговування.

Стандарти ISO серії 9000 являють собою систему, яка узагальнила багаторічний світовий досвід і стала загально визнаною у всьому світі основою досягнення стабільної якості будь-яким підприємством, незалежно від виду його продукції або послуг. Ці стандарти прийняті як національні майже в 200 країнах.

Система ISO 9000 включає наступні узгоджені між собою документи (в дужках дані позначення відповідних російських стандартів):

- ISO 9000 (ГОСТ Р ИСО 9000-2008), який описує основні положення систем менеджменту якості і встановлює відповідну термінологію;
- ISO 9001 (ГОСТ Р ИСО 9001-2008), який встановлює вимоги до систем менеджменту якості;
- ISO 9004 (ГОСТ Р ИСО 9004-2010), що містить рекомендації щодо підвищення результативності та ефективності системи управління якістю;

- ISO 19011 (ГОСТ Р ИСО 19011-2003), в якому дані методичні вказівки щодо проведення аудиту (перевірки) систем менеджменту якості та охорони навколишнього середовища.

У сучасних умовах добровільна сертифікація компанії на відповідність вимогам стандарту ISO 9001 часто є ключовим чинником успіху на багатьох ринках або навіть виходу на них, підтверджуючи приналежність компанії до —цивілізованого|| бізнесу. Разом з тим необхідно враховувати, що стандарти системи ISO 9000 не є стандартами якості послуг як таких. Відповідність, наприклад, вимогам ISO 9001 свідчить лише про наявність у компанії системи управління якістю та про проведення її керівництвом та персоналом постійної роботи в цій галузі.

3.3. Ринкові стандарти якості

Поряд з системою ISO 9000 в країнах з розвинутою ринковою економікою у всіх галузях, в тому числі і на транспорті, набули широкого поширення ринкові стандарти якості послуг. Вони відносяться, як правило, до досить вузьких сегментів підприємницької діяльності, де однаковість умов і великий накопичений ринком досвід дозволяють сформувати стійку систему показників і нормативів, що визначають рівень якості. Подібні стандарти розробляються учасниками ринку в особі асоціацій і союзів підприємців, часто спільно з користувачами транспортних послуг. Не будучи обов'язковими для виконання, ринкові стандарти якості встановлюють певні точки відліку як для самих транспортних операторів, які можуть орієнтуватися в питаннях якості обслуговування на лідерів ринку, так і для споживачів, які отримують можливість порівняння операторів і запитуваних ними цін з урахуванням реально існуючого на даному сегменті ринку якості сервісу. Процес формування подібних стандартів йде і в російському транспортному бізнесі.

Групою провідних логістичних компаній, що діють на російському ринку, спільно з відділенням з логістики громадської організації —Ділова Росія|| розроблений наведений нижче стандарт якості, що встановлює вимоги до автомобільних вантажних перевезень.

Стандарт логістичного оператора класу А (послуга ПЛ). Ухвалення замовлення на перевезення:

- 1) по місту: до 15 год на нічний час (після 00:00 наступного робочого дня), до 16:00 на наступний ранок (після 8:00 наступного робочого дня);
- 2) міжміський: за 24 год до початку перевезення;
- 3) міжнародний: за 3 доби з уточненням за добу до початку перевезення.

Подача автомобіля під завантаження:

- 1) по місту: в інтервалі від 10 хв до 0 хв від призначеного часу;
- 2) міжміський: в інтервалі від 1 год до 0 хв від призначеного часу;
- 3) міжнародний: в інтервалі від 2 год до 0 хв від призначеного часу.

Прибуття автомобіля до місця розвантаження:

- 1) по місту: в інтервалі від 10 хв до 0 хв від призначеного часу, узгодженого з терміном доставки за умовами договору;

2) міжміський: в інтервалі від 1 год до 0 хв від призначеного часу, узгодженого з терміном доставки за умовами договору;

3) міжнародний: в інтервалі від 2 год до 0 хв від призначеного часу, узгодженого з терміном доставки за умовами договору.

Час допустимого простою транспорту без штрафів (час на вантаження-вивантаження товару) для всіх видів перевезень крім внутрішньоміських – 2 год. Для міжнародних перевезень: на завантаження і митне оформлення (експорт з РФ) 24 год, на митне оформлення (імпорт) і вивантаження – 48 год.

Запобігання браку в перевезенні з транспортних причин:

1) необхідний відповідний досвід перевізника і наявність у транспортному засобі засобів фіксації вантажів (ремені, вушка в напівпричепі для фіксації ременів, надувні подушки, прокладочний матеріал);

2) наявність страхового поліса;

3) кількість рейсів, у яких обсяг шлюбу не перевищує допустимі ліміти – не менше 98% від загальної кількості рейсів.

Відсутність нестач за транспортних причин (ДТП, кримінал): не менше ніж в 99,5% від загальної кількості рейсів.

Повернення документів з підтвердженням про доставку:

1) по місту: скан – протягом 24 год від вивантаження, оригінали – протягом 5 робочих днів;

2) міжміський: скан – до 48 год, оригінали – до 12 робочих днів від дати вивантаження;

3) міжнародний: скан – до 48 год, оригінали – до 15 робочих днів від дати вивантаження.

Єдиний універсальний (агрегований) показник якості роботи перевізника DIFOTAI, що визначається за формулою: відсоток вивезених замовлень x відсоток замовлень, доставлених вчасно x відсоток своєчасно повернутих документів / 10000. Цей показник повинен бути вище 80%.

Крім того, обов'язковими умовами є:

1) ведення «білого» бізнесу, відсутність «сірих» схем уникнення від ПДВ, виплата заробітної плати співробітникам у повному обсязі, відсутність можливих податкових претензій від роботи з перевізником;

2) річна виручка підприємства не менше 60 млн руб. на рік, кількість рейсів - не менше 2 000 на рік;

3) довгостроковий бізнес (більше трьох років в якості резидента РФ), регулярна податкова звітність;

4) для перевезень по РФ: не менше 80% перевезень здійснюються рухомим складом зі строком експлуатації до 8 років та екологічними нормативами не гірше Євро-2, при цьому 100% власного парку також відповідає цим вимогам;

5) у разі перевезення небезпечних вантажів – наявність у компанії експерта з перевезень небезпечних вантажів ІМО;

6) у разі необхідності перевезення дорогих або негабаритних вантажів – мати договір з ліцензованою організацією, здатною надати супровід або озброєну охорону;

7) регулярний контроль підрядників власною службою безпеки;

- 8) регулярні тренінги персоналу за стандартами якості;
- 9) знання процедур приймання і здачі вантажу відповідно до вимог клієнта;
- 10) наявність TMS (Transport Management System) з можливостями вимірювання як згаданих вище КПЕ, так і додаткових (пунктуальність, якість обладнання, якість виставлення рахунків та підтверджуючих документів, наявність шлюбу і недостач), зберігання супровідної документації.

У разі якщо постачальник не виконує зазначені КПЕ, він повинен надати клієнтові план дій щодо виходу на зазначені КПЕ.

Додаткові можливості, що є конкурентною перевагою логістичного оператора:

- 1) наявність системи, що дозволяє здійснювати із замовником електронний документообіг, що забезпечує замовнику прямий доступ до інформації про всі перевезення замовника;
- 2) наявність власного рухомого складу, регулярні технічні регламентні роботи з рухомим складом (у тому числі у підрядників);
- 3) зв'язок з водієм під час рейсу, навігація в машині і система трейсинга вантажів, наявність сканера для документів в машині;
- 4) за запитом клієнтів – додаткові сервісні можливості, у тому числі наявність медкнижок у водіїв, готовність водія вивантажити вантажі на рампі, наявність світловідбивних жилетів, рукавичок і касок;
- 5) регулярне проведення всередині компанії процедури по боротьбі з корупцією;
- 6) наявність екологічних регламентів.

Тема 4. ОРГАНІЗАЦІЯ, ЗАСНУВАННЯ, ФУНКЦІОНУВАННЯ І РЕГУЛЮВАННЯ ПІДПРИЄМНИЦЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В УКРАЇНІ

4.1. Загальні умови створення підприємства

4.2. Статутний фонд підприємства, порядок його утворення

4.3. Державна реєстрація і статут підприємства

4.4. Відповідальність суб'єктів підприємництва.

4.5. Припинення підприємницької діяльності

4.6. Бізнес-план як інструмент підприємницької діяльності

4.1 Загальні умови створення підприємства

Вибравши вид підприємницької діяльності, підприємець приступає до створення підприємства. Підприємство створюється згідно з рішенням власника майна чи уповноваженого ним органу підприємства-засновника, організації або за рішенням трудового колективу.

Рішення про створення підприємства приймається за погодженням Антимонопольного комітету України.

Підприємство може бути створене внаслідок примусового поділу іншого підприємства відповідно до Антимонопольного законодавства України, а також в результаті виділення із складу діючого підприємства, організації одного або кількох структурних підрозділів, а також на базі структурної одиниці діючих об'єднань за рішенням їх трудових колективів, якщо на це є згода власника або уповноваженого ним органу. У випадках, коли для створення і діяльності підприємства потрібні природні ресурси, дозвіл на їх використання видається відповідно радою народних депутатів, а в передбачених законодавчими актами випадках – Верховною Радою України за поданням первинного природокористувача при наявності позитивного висновку державної екологічної експертизи або відповідної ради народних депутатів. Підприємству може бути передана в колективну власність або надана в користування, у тому числі на умовах оренди, земельна ділянка в порядку, встановленому Земельним кодексом України. Підприємство набуває прав юридичної особи від дня його державної реєстрації.

4.2. Статутний фонд підприємства, порядок його утворення

Статутний фонд – це виділені підприємству або залучені ним на засадах, визначених чинним законодавством, фінансові ресурси у вигляді грошових коштів або вкладень у майно, цінності, нематеріальні активи, цінні папери, закріплені за підприємством на праві власності або повного господарського відання. За рахунок статутного фонду підприємство формує свої власні основні та оборотні фонди. Права підприємців щодо формування статутного фонду закріплені в законах України "Про власність", "Про господарські товариства".

статутного фонду змінюється, може зростати за рахунок:

◆ безпосереднього приєднання до нього частини одержаного прибутку на приріст власних фінансових ресурсів;

- ◆ введення в дію капітальних вкладень за рахунок власних коштів (прибутку, амортизаційних відрахувань);

- ◆ дооцінки основних засобів в процесі проведення переоцінки (встановлюється державою).

Може зменшуватись за рахунок результатів збитковості підприємницької діяльності. Державні підприємства нарощують свої статутні фонди за рахунок власних нагромаджень.

Для цього підприємство може використати в межах 30-80% суми прибутку, що залишається в розпорядженні підприємств після сплати ними податків та облікових платежів.

Таким чином нарощується вартість основних засобів підприємств і відповідно відображається приріст статутного фонду.

Підприємці повинні пам'ятати, що для забезпечення нормальної роботи підприємств необхідно нарощувати статутний фонд і оборотні засоби.

Акціонерні товариства формують статутний фонд шляхом реалізації акцій. Товариства з обмеженою відповідальністю – за рахунок внесків учасників. Ці внески визначають частину кожного учасника в статутному фонді підприємства. Використання статутного фонду характеризується через визначення показників використання основних виробничих фондів (фондовіддача, фондорентабельність) і оборотних фондів (коефіцієнт обіговості і терміну тривалості одного обігу).

4.3 Державна реєстрація і статут підприємства

Підприємство вважається створеним і набуває прав юридичної особи з дня його державної реєстрації.

Державна реєстрація підприємства здійснюється у виконавчому комітеті міської, районної адміністрації за місцем знаходження або місцем проживання даного суб'єкта підприємницької діяльності, якщо інше не передбачено законом.

Для державної реєстрації суб'єкта підприємницької діяльності – юридичної особи подаються такі документи:

- ◆ рішення власника (власників) майна або уповноваженого ним органу про створення юридичної особи (крім приватного підприємства). Якщо власників або уповноважених ними органів два і більше, таким рішенням є установчий договір, а також протокол установчих зборів (конференції) у випадках, передбачених законом;

- ◆ статут, якщо це необхідно для створюваної організаційної форми підприємництва;

- ◆ реєстраційна картка встановленого зразка, яка є водночас заявою про державну реєстрацію;

- ◆ документ, що засвідчує сплату власником внеску до статутного фонду суб'єкта підприємницької діяльності в розмірі, передбаченому законом;

- ◆ документ, що засвідчує внесення плати за державну реєстрацію.

Громадяни, які мають намір здійснювати підприємницьку діяльність без створення юридичної особи, подають реєстраційну картку встановленого

зразка, яка є водночас заявою про державну реєстрацію, копію довідки про присвоєння ідентифікаційного номера і документ, що засвідчує внесення плати за державну реєстрацію.

Місцезнаходженням суб'єкта підприємницької діяльності (юридичної особи) на дату державної реєстрації може бути місце знаходження (місце проживання) одного із засновників або місце знаходження за іншою адресою, що підтверджується договором оренди або іншим відповідним договором.

Органам державної реєстрації забороняється вимагати від суб'єктів підприємницької діяльності додаткові документи, не передбачені цим законом. Державна реєстрація суб'єктів підприємництва проводиться за наявності всіх необхідних документів за заявочним принципом протягом п'яти робочих днів. Органи державної реєстрації зобов'язані протягом цього терміну внести дані з реєстраційної картки до реєстру суб'єктів підприємницької діяльності та видати свідоцтво про державну реєстрацію встановленого зразка з поставленим ідентифікаційним кодом (для юридичних осіб), який надається органам державної реєстрації органами державної статистики, або ідентифікаційним номером фізичної особи – платника податків та інших обов'язкових платежів.

У п'ятиденний термін із дати реєстрації органи державної реєстрації направляють примірник реєстраційної картки з відміткою про державну реєстрацію відповідному державному податковому органу й органу державної статистики та подають відомості про державну реєстрацію суб'єкта підприємницької діяльності до органів фонду спеціального страхування і Пенсійного фонду України.

Свідоцтво про державну реєстрацію суб'єкта підприємницької діяльності та копія документа, що підтверджує взяття його на облік у державному податковому органі, є підставою для відкриття рахунків у будь-яких банках України та інших держав за вибором суб'єкта підприємництва і за згодою цих банків у порядку, що встановлюється Національним банком України.

Повідомлення про відкриття або закриття рахунків у банках суб'єкт підприємництва зобов'язаний протягом трьох робочих днів направити державному податковому органу, в якому він обліковується як платник податків і зборів (обов'язкових платежів).

Скасування державної реєстрації здійснюється за заявою власника або уповноваженим ним органом чи за особистою заявою підприємця, а також на підставі рішення суду в разі:

- ◆ визнання недійсними або такими, що суперечать законодавству, установчих документів;
- ◆ здійснення діяльності, що суперечить установчим документам та законодавству України;
- ◆ несвоєчасного повідомлення суб'єктам підприємницької діяльності про зміну його назви, організаційної норми, форми власності та місцезнаходження;
- ◆ визнання суб'єкта підприємництва банкрутом;
- ◆ неподання протягом року до органів державної податкової служби податкових декларацій, документів бухгалтерської звітності, передбачених законодавством.

Орган державної реєстрації в десятиденний термін позбавляє суб'єкт підприємництва прав юридичної особи, що є підставою для виключення його з єдиного державного реєстру підприємств і організацій України.

Підприємство діє на основі статуту. Статут затверджується власником майна, а для державних підприємств – власниками майна за участю трудового колективу. У статуті підприємства визначаються власник та найменування підприємства, його місцезнаходження, предмет і цілі діяльності, його органи управління, порядок їх формування, компетенція та повноваження трудового колективу і його виборчих органів, порядок утворення майна підприємства, умови реорганізації та припинення діяльності підприємства. У найменуванні підприємства визначається його назва (завод, фабрика, майстерня та інші) і вид (індивідуальне, приватне, колективне, державне та інше). У статуті підприємства визначається орган, який має право представляти інтереси трудового колективу (рада трудового колективу, рада підприємства, профспілковий комітет та інше).

4.4 Відповідальність суб'єктів підприємництва.

Суть відповідальності суб'єктів підприємництва зводиться до наступного:

- ◆ за порушення договірних зобов'язань, кредитно-розрахункової і податкової дисципліни, вимог до якості продукції та інших правил здійснення господарської діяльності підприємство несе відповідальність, передбачену законодавством України.

Сплата штрафів за порушення умов договору, а також відшкодування завданих збитків не звільняють підприємство без згоди споживача від виконання зобов'язань щодо поставок продукції, проведення робіт чи надання послуг.

Підприємство зобов'язане:

- ◆ охороняти навколишнє середовище; відшкодувати відповідній раді збитки, завдані нераціональним використанням землі та інших природних ресурсів і забрудненням навколишнього середовища;
- ◆ забезпечувати безпеку виробництва, санітарно-гігієнічні норми і вимоги щодо захисту здоров'я його працівників, населення і споживачів продукції;
- ◆ у випадках, передбачених законодавством, підприємство зобов'язане сплачувати штрафи відповідним місцевим радам народних депутатів.

4.5 Припинення підприємницької діяльності

Діяльність підприємця припиняється:

- ◆ із власної ініціативи;
- ◆ на підставі рішення суду або господарського суду у випадках, передбачених законодавством України;
- ◆ у разі закінчення строку дії ліцензії або її анулювання Ліквідація підприємства здійснюється ліквідаційною комісією, яка утворюється власником або уповноваженим ним органом. За їх рішенням ліквідація може проводитися самим підприємством в особі його органу управління.

4.6. Бізнес-план як інструмент підприємницької діяльності

Бізнес-план відіграє важливу роль як на стадіях організації, так і на стадіях функціонування підприємницької діяльності в умовах ринкових економічних відносин, оскільки у ньому обґрунтовується діяльність підприємства і прогнозування результатів цієї діяльності.

Бізнес-план – документ, який містить обґрунтування головних заходів, які будуть здійснені для реалізації певного комерційного проекту чи створення нової фірми. Бізнес-план – документ, що охоплює всі основні аспекти виробничої, комерційної і інших видів діяльності. Укладається терміном на 3-5 років із розбивкою по роках. Систематично коригується в залежності від кон'юнктури ринку і таким чином адаптується до ринкових ситуацій.

Бізнес-план починається з кінця, тобто з резюме. Даний розділ складається в останню чергу, коли складені всі розділи текстової частини і розраховані всі фінансові показники проекту. Він містить стислий виклад суті проекту та характеристику найважливіших показників.

Перелік основних питань, що мають бути відображені в резюме:

1. Виробництвом і реалізацією якого товару (наданням яких послуг) займатиметься ваше підприємство?
2. Хто буде вашим покупцем?
3. Яким буде обсяг продажів (виручка) за 1-й рік роботи?
4. Яка сума всіх витрат на реалізацію проекту?
5. Яким повинен бути обсяг фінансування для реалізації проекту?
6. Які джерела фінансування проекту?
7. Основні показники проекту: загальний прибуток (дохід) за період, величина грошових коштів у кінці першого року роботи, рентабельність діяльності, рентабельність вкладень власних засобів, рентабельність загальних вкладень.

Вимоги до складання даного розділу: обсяг – 1,5–2 сторінки; виклад має бути гранично простим і лаконічним, мінімум спеціальних термінів.

1 ХАРАКТЕРИСТИКА ТОВАРУ (ПОСЛУГИ)

У даному розділі необхідно чітко відповісти на такі питання:

1. Який саме товар (або послугу) ви запропонуєте покупцям (детальний опис продукції і послуг, основні споживчі характеристики: розмір, вага, термін користування, естетичність, дизайн)?
2. Які потреби покликаний задовольняти ваш товар?
3. У чому особливість вашого товару, чому споживачі відрізнятимуть його від товарів ваших конкурентів і віддаватимуть йому перевагу?
4. Якою буде упаковка?
5. Якими будуть умови сервісного післяпродажного обслуговування (якщо ваш товар – механічний виріб)?

2 ОЦІНКА РИНКУ ЗБУТУ

Досвід показує, що невдача значної кількості бізнес-проектів пов'язана із недостатнім вивченням ринку та переоцінкою його місткості. Не визначивши

місце майбутнього товару на ринку, можна витратити багато коштів, однак товар залишиться на складах, а послуга небажаною.

Отже, в даному розділі необхідно визначити:

1. Хто буде покупцем вашого товару? Чому він вибере саме ваш товар (за вищу, ніж у конкурента якість, за більш низьку ціну, за післяпродажне обслуговування та ін.)?

2. Який обсяг вашого товару може спожити ринок?

Слід зазначити, що в даному і в наступних розділах, роблячи прогноз або оцінюючи існуючу ситуацію, необхідно користуватися достовірними джерелами інформації, посилання на які мають бути відображені в БП.

Обсяг продажів необхідно прогнозувати в двох напрямках.

З одного боку, необхідно виділити сегмент ринку, на який ви поставлятимете свій товар, вік потенційного покупця, його чисельність, середнє споживання вашого товару окремою фізичною особою, кількість оптових покупців-посередників і приблизний обсяг їх продажів. Оцінка обсягів власного продажу визначається як 2–5 % (у деяких випадках до 10 %) від отриманої кількості потенційних продажів.

З іншого боку, визначившись із переліком устаткування, обсяг продажів продукції визначається як 20–40 % від його потужності (максимально можливого обсягу виробництва).

Порівнюючи дві отримані оцінки, обсяг запланованих продажів приводиться до єдиного числа. Якщо два числа дуже відрізняються один від одного, необхідно відкоригувати обрані відсотки. Дуже важливо до оцінки ринку збуту ставитися песимістично і занижувати обсяг продажів. Це дозволить реалістичніше скласти бізнес-план. Отриманий обсяг виробництва з кожним роком може поступово збільшуватися в міру розвитку підприємства.

3 КОНКУРЕНЦІЯ

У цьому розділі необхідно відповісти на питання:

1. Хто є найбільшим виробником аналогічних товарів?

2. Чи достатньо приділяють уваги та виділяють засобів на рекламу своїх виробів ваші конкуренти?

3. Які особливості товару конкурентів (його основні характеристики, рівень якості, дизайн, думки покупців)?

4. Який рівень цін на продукцію конкурентів?

Примітка. Істотним недоліком БП, який спричинить зниження оцінки, вважатиметься відсутність цін на товари або послуги конкурентів.

Відповідаючи на вищезазначені питання, необхідно відображати реальну картину дійсності.

4 СТРАТЕГІЯ МАРКЕТИНГУ

Вивчивши ринок з точки зору конкурентоспроможності вашого товару, необхідно розробити план завоювання ринку.

До основних позицій плану маркетингу належать:

1. Схема розповсюдження товару. Як ви продаватимете товар – через власні фірмові магазини, через оптові торговельні організації, через дрібних посередників тощо?
2. Ціноутворення. Як ви визначатимете ціни на свої товари і який рівень рентабельності на вкладені засоби плануєте отримати?
3. Реклама. Як організуватимете рекламу і скільки коштів збираєтеся на це витратити?
4. Методи стимулювання продажу. Шляхи досягнення постійного зростання обсягу продажу – за рахунок розширення території збуту чи за рахунок пошуку нових форм залучення покупця?
5. Організація післяпродажного обслуговування клієнтів (для технічних товарів). Як буде організована служба сервісу? Скільки коштів вам на це буде потрібно?
6. Формування громадської думки про ваш товар (послугу). Шляхи формування позитивної репутації товару (послуги) і самої фірми в очах громадськості.

5 ВИРОБНИЧИЙ ПЛАН

У даному розділі наводяться: загальні відомості про підприємство, розрахунок капітальних витрат і виробничих витрат на планований обсяг збуту; прямі (змінні) і загальні (постійні) витрати на виробництво продукції, кошторис поточних витрат на виробництво. Всі розрахунки необхідно подати у формі таблиці.

До загальних відомостей про підприємство належать: опис місця розміщення підприємства (у багатьох випадках визначальний чинник для успіху проекту); наявність необхідних транспортних зв'язків, інженерних мереж (електроенергія, вода, тепло, каналізація, зв'язок та ін.), ресурсів; близькість до ринку збуту; інформація про виробничі приміщення та відомості про умови оренди.

Також необхідно передбачити витрати на поточний ремонт приміщень. Дана сума витрат буде складовою частиною стартового капіталу.

Наступним кроком у розробці виробничого плану є розрахунок потреби в основних фондах

Слід врахувати, що амортизація нараховується лише на власні основні фонди, а на орендовані або взяті на умовах лізингу активи амортизацію нараховує орендодавець або лізингова компанія.

Кількість груп у таблиці 5.2 визначається залежно від виду діяльності і від складу основних фондів. При визначенні норми амортизації враховуються мінімально допустимі строки корисного використання основних засобів відповідно до Податкового кодексу України.

Далі приводиться розрахунок поточних витрат на виробництво продукції: витрати на сировину і матеріали, комплектуючі вироби, електроенергію, паливо та ін.

У даному розділі слід максимально врахувати всі можливі види витрат, пов'язані зі здійсненням вибраного виду діяльності.

6 ОРГАНІЗАЦІЙНИЙ ПЛАН

У цьому розділі необхідно розкрити питання: з ким ви збираєтеся організувати свою справу, як ви плануєте налагодити роботу свого персоналу, зокрема:

1. На наявних працівників надається коротка характеристика: кваліфікація, досвід роботи, їх корисність для підприємства.

2. Якщо необхідно набрати працівників, то в даному розділі треба зазначити вимоги до них, посадові обов'язки та способи залучення (на постійну роботу чи за сумісництвом).

3. Надається організаційна схема підприємства, у якій має бути чітко визначено:

- хто і чим займатиметься;
- як взаємодіятимуть всі учасники виробничого процесу;
- хто кому підпорядковуватиметься;
- хто кого контролюватиме.

4. Розкривається питання оплати праці та її стимулювання

За окремою статтею витрат розраховується єдиний внесок на соціальне страхування, який, залежно від виду діяльності підприємства (ступеня його небезпечності), може варіюватися в межах від 36,76 до 49,70 % від фонду оплати праці.

7 ОЦІНКА РИЗИКУ ТА СТРАХУВАННЯ

При складанні БП важливо передбачити всі види ризику, з якими може зіткнутися фірма, їх джерела і момент виникнення. Різновиди ризиків:

- пожежі та землетруси (природні);
- страйки і міжнаціональні конфлікти (форс-мажорні ситуації);
- зміна в податковому регулюванні, коливання валютних курсів (економічні);
- погодні;
- виробничі ризики.

Звичайно, вірогідність кожного ризику є різною, як і сума збитків, які вони можуть викликати. Тому в БП потрібна хоча б орієнтовна оцінка того, які ризики для фірми найбільш вірогідні і які витрати можуть виникнути в разі їх настання.

Для великих проектів необхідний ретельний прорахунок ризиків з використанням математичного апарату теорії вірогідності. Для більш простих і дешевих проектів достатньо аналізу ризиків за допомогою чистих експертних методів.

Визначивши можливі ризики, до яких може бути схильна ваша фірма, ви повинні відповісти на питання: Як зменшити ризики і втрати?

Відповідь на це питання ви одержите, проаналізувавши:

1. Організаційні заходи щодо профілактики ризиків.

Наприклад, при ризику збоїв у графіку залізничних перевезень сировини ви можете визначити альтернативну програму перевезення за допомогою автомобільного транспорту.

2. Опис програми страхування ризиків.

У даний час система страхування вже досить розвинена і в принципі можна страхувати кожен свій крок: від купівлі неякісного устаткування до пожежі на складі готової продукції.

У бізнес-плані необхідно обов'язково вказати, які типи страхових полісів і на яку суму ви плануєте придбати. Сума страховки входить у загальні витрати підприємства як постійні витрати.

8 ФІНАНСОВИЙ ПЛАН

У цьому розділі необхідно узагальнити матеріал усіх попередніх розділів і подати його у вартісному вираженні. Для цього необхідно розробити декілька підрозділів фінансового плану.

8.1 Стартовий капітал підприємства

До стартового капіталу підприємства належать такі види витрат:

Одноразові витрати на створення підприємства виділяються на: процес реєстрації фірми, одержання печатки і штампів, відкриття рахунків у банках, становлення на облік в органах статистики, податковій інспекції, держадміністрації та ін. Якщо вибраний вид діяльності вимагає проходження дозвільної системи (отримання ліцензії, сертифікація продукції або виробництва, реєстрація штрих-кодів на продукцію в Торговельно-промисловій палаті та ін.), розмір одноразових витрат значно зростає.

Придбання основних фондів необхідно планувати із врахуванням витрат на їх транспортування і пусконаладжувальні роботи.

При виділенні коштів на формування виробничого запасу необхідно враховувати тривалість виробничого циклу і терміни реалізації продукції.

Якщо кошти від реалізації продукції починають надходити через тиждень після запуску виробництва, то і виробничий запас необхідно розраховувати не більше ніж на десять днів роботи підприємства, а не на квартал, півріччя або рік роботи. У такому разі витрати підприємства на оренду приміщень, електроенергію, заробітну плату та ін. у розмірі стартового капіталу можна не враховувати.

Якщо ж виробничий цикл займає півроку і більше (будь-який аграрний вид діяльності), то в стартовому капіталі необхідно враховувати всі види витрат, які підприємство матиме до моменту надходження коштів від реалізації продукції.

8.2 Джерела фінансування підприємства

Після розрахунку розміру стартового капіталу необхідно визначитися з джерелами фінансування підприємства та скласти баланс грошових витрат і надходжень. Це документ, що дозволяє оцінити, скільки грошей необхідно вкласти в проект залежно від часу, тобто скільки грошей необхідно до початку реалізації проекту і вже в процесі виробництва. Що стосується джерел фінансування, то вони можуть бути різні: власні кошти, кредити, акції та ін.

При написанні курсової роботи (БП) варто брати два джерела: власні заощадження в розмірі 30 % від стартового капіталу і останні 70 % – кредитні ресурси, отримані в банку. За бажанням позичальника погашення тіла кредиту

може відбуватися: щомісячно (в разі швидкого надходження коштів від реалізації); згідно з графіком погашення кредиту, який узгоджується з банком, і може передбачати погашення поквартально; кожен півроку або щорічно.

Залучаючи кредитні ресурси до купівлі основних фондів, погашення тіла кредиту зазвичай проводиться за іншою схемою.

8.3 Визначення змінних і постійних витрат

Класифікація витрат на змінні і постійні (табл. 8.3.1) необхідна для розрахунку точки беззбитковості, яка показує, який обсяг продукції або послуг повинне реалізовувати підприємство для того, щоб не мати збитків від своєї діяльності.

Умовно-змінні витрати – витрати, що змінюються в прямій залежності від рівня виробництва (пов'язані безпосередньо з виробництвом продукції).

Умовно-постійні витрати (накладні витрати) – це витрати, які залишаються незмінними при зміні рівня виробництва (орендна плата, плата за теплопостачання та ін.).

Якщо оплата праці всього персоналу підприємства здійснюється погодинно, відповідно до посадових окладів, то витрати за даною статтею і соціальні відрахування будуть належати до постійних витрат.

8.4 Калькуляція собівартості продукції

Калькуляція собівартості продукції на підприємстві складається для визначення відпускної ціни одиниці товару

Якщо підприємство працює на фіксованому 10 % податку, відпускна ціна розраховується без податку на додану вартість (ПДВ).

Якщо підприємство працює на загальній системі оподаткування, то витрати, які підприємство має з врахуванням ПДВ, повинні в калькуляції враховуватися без ПДВ. Для цього статтю “Витрати з ПДВ” зменшують на 16,67 % (одну шосту).

Прибуток розраховується за прийнятою нормою прибутку від повної собівартості продукції. Якщо ціна встановлюється на рівні ринкових цін, то прибуток розраховується як різниця між ціною і повною собівартістю. Відпускна ціна з ПДВ розраховується як:

$$C_{з\ ПДВ} = C_{без\ ПДВ} \cdot 1,2. \quad (5.1)$$

8.5 Баланс доходів і витрат підприємства

Упродовж першого року роботи обсяг продажу необхідно поступово збільшувати. За другий і наступні роки дані наводяться із врахуванням виходу підприємства на заданий обсяг виробництва.

Фінансовий план (баланс доходів і витрат) з урахуванням ПДВ необхідно класифікувати витрати підприємства на витрати, які здійснюються з врахуванням ПДВ, і витрати без ПДВ.

До витрат з ПДВ належать такі витрати підприємства: на сировину і матеріали, напівфабрикати і комплектуючі, електроенергію, паливо і ПММ, тару і упаковку, зв'язок, запчастини та інструменти, комунальні послуги, рекламу тощо.

Без ПДВ розраховуються: витрати по заробітній платі; соціальні платежі; амортизаційні відрахування; оренда приміщень; страхування; значна частина послуг, наданих зі сторони; відсоток по кредиту; податки; витрати на відрядження та ін.

ПДВ з доходу – це зобов’язання підприємства по виплаті ПДВ перед державою (кредит). ПДВ з витрат (дебет) – це вже виплачений підприємством ПДВ, який зменшує зобов’язання підприємства з ПДВ. Різниця між кредитом і дебетом з ПДВ дає платіж підприємства з ПДВ за даний період.

8.6 Розрахунок показників ефективності діяльності підприємства

Розрахунок точки беззбитковості, тобто такого обсягу виробництва, при якому витрати на виробництво дорівнюватимуть доходу від продажу товару. Для розрахунку точки беззбитковості скористаємося формулою:

$$K = \frac{УПВ}{Ц - УЗВ} \quad (5.2)$$

де K – кількість вироблених товарів, при якій буде досягнута беззбитковість бізнесу, шт.;

$УПВ$ – умовно-постійні витрати, грн. (п. 8.3);

$Ц$ – ціна за одиницю товару, грн./шт. (п. 8.4);

$УЗВ$ – умовно-змінні витрати, необхідні для виготовлення одиниці товару, грн./шт. (п. 8.3).

Розрахунок необхідно робити для декількох (не менше трьох) рівнів можливої ціни реалізації, щоб мати можливість оцінити вплив ринкових умов на прибутковість фірми.

Розрахунок терміну окупності проекту:

$$T_{ок} = \frac{СК}{П + А} \quad (5.3)$$

де $СК$ – розмір стартового капіталу;

$П$ – чистий прибуток підприємства за рік;

$А$ – амортизаційні відрахування підприємства за рік.

Загальний рівень рентабельності підприємства розраховується за формулою:

$$R_{заг} = \frac{П_б}{S_{заг}} \cdot 100 \% \quad (5.4)$$

де $П_б$ – балансовий прибуток;

$S_{заг}$ – загальна виробнича собівартість.

Дані для розрахунку загального рівня рентабельності беруться за рік.

Лекція 5. КЛАСИФІКАЦІЯ ВИТРАТ

- 5.1. Економічна сутність основного капіталу.
- 5.2. Структура основного капіталу АТП.
- 5.3. Поняття витрат у АТП.
- 5.4. Класифікація витрат.
- 5.5. Види норм і нормативів праці АТП.

5.1. Економічна сутність основного капіталу

Процес виробництва здійснюється за участю засобів праці і предметів праці.

До засобів праці відносять речі, за допомогою яких люди впливають на природу і на предмети праці з метою виробництва різних матеріальних благ: верстати, машини, будівлі, споруди, засоби зв'язку і т. д.

Предмети праці – все те, до чого додається людська праця, що піддається обробці в процесі виробництва з метою пристосування їх для особистого і виробничого споживання: вугілля, руда, нафта, природний газ, шерсть і т. д.

Засоби праці беруть участь у створенні продуктів праці протягом тривалого часу і ряду виробничих циклів, переносячи частину своєї вартості на створюваний з їх допомогою продукт або виконувану роботу.



Рисунок 5.1. Основні фонди АТП

Предмети праці цілком споживаються в одному виробничому циклі і повністю переносять свою вартість на новостворену продукцію.

Засоби праці становлять матеріально-речовий зміст основного капіталу, а предмети праці – оборотного капіталу. Розглянемо більш докладно економічну сутність основного капіталу.

Відповідно за формами авансування залученого капіталу в активи підприємства його поділяють на *основний* та *оборотний*.

Основний капітал – узагальнюючий показник, що характеризує в грошовому вираженні весь капітал підприємства, як фізичний, так і грошовий, який функціонує тривалий час.

Іншими словами, основний капітал включає тривалий час функціонування:

- матеріальні цінності (верстати, машини, будівлі і т. д.);
- фінансові вкладення (власні цінні папери, вкладення в інші підприємства, борги інших підприємств);
- нематеріальні активи (патенти, ліцензії, товарні знаки, проекти).

Обсяг основних засобів обчислюється в грошовому вираженні, у вигляді їх вартості.

Основний капітал формує ту частину активів підприємства, що беруть участь у багатьох виробничих циклах, частинами переносячи свою вартість на вартість готової продукції. *Основні активи* становлять виробничу основу підприємств (будівлі, споруди, машини, устаткування, ін.) – звідси їх назва.

На відміну від оборотних основні активи не беруть участі в обороті коштів. Свою вартість вони відтворюють через оборотні активи, поступово переносячи її на вартість виробленої продукції. Отже, основні активи знаходяться поза безпосереднім оборотом коштів, звідки ще дві їх назви: —необоротні, або —позаоборотні активи.

Оборотний капітал визначає ту частину капіталу, що авансується в предмети праці, використовується тільки в одному виробничому циклі і повертається на підприємство за один оборот.

Поняття “капітал” і “активи” (наприклад, “основний капітал” і “основні активи”) дуже близькі за змістом. І все-таки існує деяка значеннєва відмінність. Капітал – це більш загальне поняття, що характеризує умову формування вартості. Активи – конкретні форми капіталу, що реалізують його певні економічні функції, (наприклад, виробничу). Залежно від того, який значеннєвий відтінок хочуть передати, використовують той чи інший термін. Часто вони використовуються як тотожні поняття.

5.2. Структура основного капіталу АТП

Потреба АТП в основних фондах визначається виробничою програмою його діяльності, яка, в свою чергу, формується у відповідності з величиною і структурою попиту на конкретні транспортні послуги. Кількість фізичних одиниць за окремими видами основних фондів в загальному вигляді

розраховується шляхом співвіднесення обсягів робіт за окремими пунктами виробничої програми і продуктивних характеристик одиниці кожного з видів основних фондів. В якості таких характеристик можна назвати добову продуктивність автомобіля або пропускну здатність діагностичного обладнання.

Джерела фінансування капітальних вкладень в основні фонди такі:

- федеральний бюджет; централізовані позабюджетні інвестиційні фонди та ін.;
- прибуток, спрямований транспортним підприємством на накопичення;
- амортизаційні відрахування на відновлення зносу основних фондів;
- кредити комерційних банків;
- кошти приватних інвесторів та ін.

Однак відтворення основних фондів (їх оновлення шляхом придбання нових, реконструкція та капітальний ремонт раніше придбаних та ін.) здійснюється не тільки за рахунок капіталовкладень, але і за рахунок безоплатної передачі основних фондів АТП; внаслідок оренди, а також при здійсненні внесків до статутного капіталу підприємства.

Загальна для всіх галузей національної економіки класифікація основних фондів наведена на рис. 5.2.



Рисунок 5.2. Загальна класифікація основних фондів підприємства

Структура основних виробничих фондів (ОВФ) – це співвідношення вартості окремих груп основних виробничих фондів у загальній їх вартості.

Виробнича структура ОВФ – це співвідношення різних груп основних виробничих фондів по матеріально-натуральному складу в їх загальній середньорічній вартості.

Технологічна структура ОВФ – це структура, яка характеризує їх розподіл по структурних підрозділах підприємства в процентному вираженні від їх загальної вартості.

Вікова структура ОВФ – це структура, яка характеризує їх розподіл за віковими групами (до 5 років, 5-10, 10-15, 15-20, понад 20). Середній вік обладнання – це середньозважена величина. Такий розрахунок може здійснюватися в цілому по підприємству і за окремими групами машин і устаткування. Підприємство не повинно допускати надмірного старіння основних виробничих фондів (особливо активної частини). Від цього залежить рівень їх фізичного та морального зносу, а значить, результати роботи підприємства.

До основних фондів підприємств, в тому числі і автомобільного транспорту, відносяться фонди, які беруть участь тривалий час у виробничому процесі, переносять свою вартість на новостворюваний продукт частинами, у міру використання, зберігаючи при цьому свою натуральну величину.

Для спрощення планування, фінансування та обліку до основних фондів не відносять:

- предмети, термін служби яких становить менше одного року, незалежно від їх вартості;

- предмети вартістю до 30 мінімальних заробітних плат включно за одиницю незалежно від терміну їх служби.

Основні виробничі фонди класифікуються за рядом ознак:

За принципом матеріально-натурального складу вони поділяються на:

1. Будівлі – архітектурно-будівельні об'єкти, що створюють необхідні умови для праці і зберігання матеріальних цінностей;

2. Споруди – інженерно-технічні об'єкти, які виконують технічні функції обслуговування процесу виробництва, але не пов'язані зі змінами предмету праці.

3. Передавальні пристрої – пристрої, за допомогою яких передаються електрична, теплова та механічна енергія, а також рідкі і газоподібні речовини.

4. Машини та обладнання, в тому числі:

- силові машини і обладнання – призначені для вироблення перетворення і розподілу енергії;

- робочі машини і обладнання – безпосередньо беруть участь в технологічному процесі, впливаючи на предмети праці або переміщаючи їх в процесі створення продукції;

- вимірювальні і регулюючі прилади та пристрої – служать для регулювання виробничих процесів ручним або автоматичним способом, вимірювання та контролю параметрів режимів технологічних процесів, проведення лабораторних випробувань і досліджень;

- обчислювальна техніка;

- інші машини та обладнання (АТС, пожежні машини та ін.).

5. Транспортні засоби – засоби для переміщення людей і вантажів.

6. Інструмент – кошти, які беруть участь у здійсненні виробничого процесу в якості безпосереднього формотворного елемента з терміном служби більше 1 року.

7. Виробничий інвентар і приналежності – служать для забезпечення виконання виробничих операцій, створення умов безпечної роботи, зберігання предметів праці, рідких і сипучих тіл.

8. Господарський інвентар – виконує функції по обслуговуванню виробництва і забезпечення умов для роботи (копіювальні апарати, принтери, шафи та ін.).

За функціональним призначенням основні фонди поділяють на:

1. Основні виробничі фонди – це ті засоби праці, які безпосередньо беруть участь у виробничому процесі; вони створюють умови для його нормального здійснення і служать для зберігання і переміщення засобів праці.

2. Основні невиробничі фонди – це основні фонди, що знаходяться у віданні промислових підприємств, але безпосередньо не беруть участь у виробничому процесі (житлові будинки, дитячі садки та ін.).

За приналежністю основні фонди поділяються на власні і орендовані.

В залежності від ступеня впливу на предмет праці основні виробничі фонди поділяються на:

1. Активні – це основні фонди, які в процесі виробництва безпосередньо впливають на предмет праці.

2. Пасивні – це основні фонди, які створюють необхідні умови і тим самим сприяють перетворенню предметів праці в готову продукцію (будівлі, споруди та ін.).

Облік основних фондів здійснюється з метою визначення фактичної їх наявності та вартісного вираження. Тому основні фонди враховують в натуральному і грошовому вираженні.

Дані обліку основних фондів в натуральному вираженні дозволяють визначити виробничу потужність і можливості підприємств, терміни служби основних фондів, їх технічний стан. Одночасно з урахуванням фондів в натуральному вираженні вони враховуються також і в вартісному вираженні.

Грошова оцінка основних фондів дає можливість сумарно визначити їх загальну величину при всій різноманітності за видами і групами та відмінності натуральних показників, що характеризують їх техніко-експлуатаційні параметри.

5.3. Поняття витрат у АТП

Підприємство будь-якої форми власності під час своєї діяльності здійснює певні витрати (матеріальних, нематеріальних, грошових і трудових ресурсів), пов'язані з простим і розширеним відтворенням основних та оборотних засобів, виробництвом і реалізацією продукцією, наданням послуг, виконанням робіт, соціальним розвитком колективу тощо.

Однією з найважливіших умов ефективного господарювання АТП є зниження витрат виробництва.

Витрати виробництва – це грошове вираження витрат виробничих факторів (капітал, труд, природні ресурси), що необхідні для здійснення підприємством своєї виробничої і комерційної діяльності.

Витрати виробництва не співпадають з вартістю продукції, а є її складовою частиною, оскільки до неї входить і додаткова вартість, що створюється підприємцем.

Вартість продукції окрім витрат включає прибуток, що направляється на розширення виробництва, створення резервів, задоволення потреб власників та сплату податку на прибуток.

Витрати на виконання транспортної роботи, тобто перевезення вантажів і пасажирів, є одним з найважливіших узагальнюючих економічних показників діяльності автотранспортних підприємств, виступають якісним показником роботи транспортних підприємств. За їх величиною можна робити висновки про економічну ефективність використання окремих видів транспорту на перевезеннях різноманітних вантажів.

Сукупність здійснених витрат утворює собівартість перевезень. Собівартість продукції (робіт, послуг) – це вартісна оцінка, використаних у процесі виробництва продукції (робіт, послуг) природних ресурсів, сировини, матеріалів, палива, енергії, основних фондів, трудових ресурсів, а також інших витрат на її виробництво і реалізацію. Собівартість на транспорті – це виражені в грошовій формі поточні витрати транспортних підприємств, безпосередньо пов'язані з підготовкою і здійсненням процесу перевезень

вантажів і пасажирів, а також виконанням робіт і послуг, що забезпечують перевезення. Собівартість перевезень виступає основою для встановлення тарифів. Зниження собівартості сприяє збільшенню прибутку підприємства.

Зниження собівартості перевезень та інших транспортних послуг створює сприятливі умови для зниження тарифів, що приводить до підвищення конкурентоспроможності підприємства за ціновим фактором.

5.4. Класифікація витрат

В ринковій економіці розрізняють явні, альтернативні та безповоротні витрати.

Явні витрати представляють собою грошові витрати на придбання матеріалів, амортизацію основних фондів, оплату праці й інші витрати на виробництво і реалізацію продукції (послуг).

Витрати на використання якого-небудь фактору виробництва, що виміряні з точки зору найкращого з альтернативних варіантів, називаються **альтернативними витратами**. Вони проявляються тоді, коли йде мова про прийняття економічного рішення.

Безповоротні витрати – це витрати, що не можуть бути повернені, якщо навіть підприємство припинить своє існування (витрати на реєстрацію підприємства, замовлення печаток, рекламних надписів).

Для планування, обліку й аналізу собівартості робіт (послуг) на підприємствах необхідна правильна класифікація витрат.

Витрати класифікують:

1. За видами діяльності розрізняють витрати, пов'язані з операційною, інвестиційною та фінансовою діяльністю підприємства.

*Витрати, що зумовлюються основним видом діяльності підприємства (виробництвом продукції, наданням послуг, виконанням робіт), або такі, що забезпечують її здійснення, називаються **операційними**.*

Витрати, пов'язані з інвестиційною діяльністю, підприємство здійснює при довготерміновому вкладенні капіталу з метою отримання прибутку (капітальне будівництво, розширення та розвиток виробництва, придбання цінних паперів тощо).

Витрати, пов'язані з фінансовою діяльністю, підприємство здійснює в разі сплати відсотків за отримані від інших юридичних і фізичних осіб фінансові кошти у вигляді кредитів та позик, при первинному розміщенні на ринку цінних паперів акцій, облігацій власної емісії тощо.

Найбільшу питому вагу в загальних витратах підприємства мають операційні витрати.

2. За місцем виникнення витрати на перевезення (роботи, послуги) групують в розрізі відокремлених структурних підрозділів транспортних підприємств.

3. Взаємності від характеру та призначення виконуваних процесів виробництва поділяють на основне, допоміжне і обслуговуюче (невиробниче) господарство.

До основного виробництва належать відокремлені структурні підрозділи підприємств, які безпосередньо здійснюють перевезення, виконують роботи та послуги, що належать до основного виду діяльності: перевезення вантажів, перевезення пасажирів, транспортно-експедиційні послуги для підприємств, організацій та населення; навантажувально-розвантажувальні роботи; такелажні роботи, експлуатація складів, перевалочних пунктів, вантажних станцій, контейнерів, інші роботи та послуги.

Допоміжне виробництво призначене для обслуговування підрозділів основного виробництва: виконання робіт по технічному обслуговуванню, ремонту рухомого складу, інших основних фондів, забезпечення інструментом, запасними частинами для ремонту транспортних засобів та устаткування, різними видами енергії, транспортними та іншими послугами. До нього належать ремонтні цехи, дільниці, майстерні, енергетичні, експериментальні та інші підрозділи.

До невиробничого господарства належать: житлово-комунальне господарство, культурно-побутові заклади, підсобні сільськогосподарські підприємства, науково-дослідні, оздоровчі, спортивні та інші структурні підрозділи, які не беруть участі у здійсненні та забезпеченні перевезень.

4. За економічними елементами та статтями калькуляції. Під елементами витрат розуміють економічно однорідні види витрат. Групування витрат за економічними елементами здійснюється для організації контролю за рівнем витрат в цілому по підприємству, визначення загального обсягу використаних підприємством матеріальних, трудових і грошових коштів.

Витрати операційної діяльності підприємств транспорту відповідно до їх економічного змісту групують за такими елементами:

- матеріальні витрати (сировина та матеріали, купівельні напівфабрикати та комплектуючі вироби, паливо та енергія, тара, будівельні матеріали, запасні частини, МШП);

- витрати на оплату праці (основна, додаткова заробітна плата);

- відрахування на соціальні заходи (збір на державне (обов'язкове) соціальне страхування, включаючи збір на обов'язкове соціальне страхування на випадок безробіття; відрахування на державне (обов'язкове) пенсійне страхування (до Пенсійного фонду України), а також відрахування на додаткове пенсійне страхування; інші обов'язкові збори і відрахування на соціальні заходи, що визначені законодавством;

- амортизація основних фондів та нематеріальних активів;

- інші операційні витрати (орендна оплата, оплата послуг комерційних банків, сума податків тощо).

Групування витрат за статтями калькуляції призначене для організації аналітичного обліку витрат і калькулювання собівартості окремих видів перевезень, обчислення витрат в розрізі структурних підрозділів підприємства.

До виробничої собівартості перевезень включають: *прямі матеріальні витрати; прямі витрати на оплату праці; інші прямі витрати; загальновиробничі витрати.*

5. За способами віднесення на собівартість перевезень витрати поділяються на прямі та непрямі.

До прямих витрат належать витрати, які можуть бути безпосередньо включені до собівартості окремих видів перевезень (робіт, послуг). До них відносять витрати на заробітну плату основних робітників (водіїв та ремонтних робітників), пально-мастильні матеріали, виконання технічного обслуговування та ремонту, автомобільні шини, амортизаційні відрахування на повне відтворення рухомого складу.

До непрямих витрат належать витрати, безпосередньо не пов'язані із виконанням транспортних робіт, послуг. До таких витрат належать загальновиробничі витрати, які включають витрати по управлінню та обслуговуванню виробничого процесу. До них належать заробітна плата управлінського персоналу, допоміжних робітників, амортизація будівель, споруд, податки.

6. За ступенем впливу обсягів перевезень (робіт, послуг) на рівень витрат, витрати поділяються на змінні і постійні.

До змінних витрат належать витрати, абсолютна величина яких змінюється (збільшується або зменшується) разом із зміною пробігу. Зокрема, витрати на пально-мастильні матеріали, електроенергію, запасні частини і комплектуючі, оплату праці працівників, зайнятих на перевезеннях, відрахування на соціальні заходи, витрати на технічне обслуговування і поточний ремонт рухомого складу, відновлення і ремонт автомобільних шин, амортизаційні відрахування рухомого складу тощо.

Постійні витрати – це витрати, абсолютна величина яких із збільшенням або зменшенням обсягів перевезень (робіт, послуг) істотно не змінюється. До них належать витрати, пов'язані з обслуговуванням і управлінням діяльністю виробничих підрозділів та витрати на забезпечення загальногосподарських потреб, амортизація, що нараховується невиробничим методом, оренда.

7. За складом витрати поділяються на одноелементні, тобто економічно однорідні (фонд оплати праці, амортизація рухомого складу), та комплексні, які складаються з кількох елементів.

8. За звітними періодами витрати на перевезення (роботи, послуги) поділяються на поточні, витрати майбутніх періодів та минулих періодів.

9. За доцільністю витрати поділяються на продуктивні, непродуктивні та надзвичайні.

Продуктивні витрати передбачені технологією та організацією виробництва. Непродуктивними витратами вважаються витрати, що виникли в результаті недостатньої організації виробництва і управління, відхилень від технологічних норм, псування матеріальних цінностей.

До витрат від надзвичайних подій (втрати від стихійного лиха, від техногенних катастроф та аварій, інші) відносять як втрати за наслідками цих подій, так і витрати на здійснення заходів, пов'язаних із запобіганням та

ліквідацією таких наслідків (відшкодування, сплата стороннім організаціям, заробітна плата працівників, зайнятих на відновлювальних роботах, вартість використаних сировини та матеріалів тощо).

10. За календарними періодами витрати поділяються на поточні, довгострокові та одноразові.

Поточні – це регулярні, звичайні витрати або витрати, у яких періодичність менша ніж місяць.

Довгострокові витрати – це витрати, пов'язані з виконанням довгострокового договору, тобто контракту, який не планується завершити раніше, ніж через 9 місяців із моменту здійснення перших витрат або отримання авансу.

Одноразові витрати – це витрати, які здійснюються один раз (з періодичністю більше ніж місяць) і спрямовуються на забезпечення процесу виробництва протягом тривалого часу.

11. За можливістю регулювання витрати поділяються на регульовані та нерегульовані.

5.5. Види норм і нормативів праці АТП

Нормування – це визначення необхідних витрат робочого часу на виконання конкретного обсягу робіт в конкретних організаційно-технічних умовах.

Робочий час – встановлена законодавством тривалість дня (робочого тижня), протягом якого робітник виконує доручену йому роботу.

Норма – це максимально допустима планова величина абсолютної витрати засобів виробництва і живої праці на одиницю продукції або на виконання певного обсягу робіт.

Норматив – це плановий показник, що характеризує поелементні складові норм витрат сировини, матеріалів, палива, енергії, витрат праці та ступінь їх ефективного використання.

Норми і нормативи – це вихідні величини, що використовуються для розробки всієї системи планових показників підприємства.

Нормування праці ґрунтується на системі трудових нормативів.

Система трудових нормативів – це сукупність регламентованих витрат праці на виконання різних елементів і комплексів роботи персоналом підприємства або фірми.

Виділяють наступні види норм і нормативів праці:

1) норми часу – виражають необхідні або науково обґрунтовані витрати робочого часу на виготовлення одиниці продукції, виконання однієї роботи або послуги в хвилинах чи годинах (хв/шт., год/шт.);

2) норми виробітку – встановлюють необхідний обсяг виготовлення продукції за відповідний плановий період робочого часу (штуки, метри та інші одиниці);

3) норми обслуговування – характеризують кількість робочих місць, розмір площі та інших виробничих об'єктів, закріплених за одним робочим, групою, бригадою або ланкою персоналу;

4) норми чисельності – визначають необхідну кількість працівників відповідної категорії для виконання заданого обсягу роботи або обслуговування виробничих процесів;

5 норми керованості – регламентують число підлеглих працівників у одного керівника відповідного підрозділу підприємства;

б) нормовані виробничі завдання – встановлюють одному працівнику чи бригаді планові обсяги і номенклатуру продукції, що виготовляється, виконуваних робіт або послуг за даний період робочого часу (зміну, тиждень, місяць, квартал) (штуки, тонни, нормо-години, нормо-рублі).

Лекія 7. СОБІВАРТІСТЬ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

7.1. Планування собівартості перевезень (робіт і послуг) на транспортних підприємствах.

7.2. Калькулювання собівартості перевезень.

7.1. Планування собівартості перевезень (робіт і послуг) на транспортних підприємствах

Собівартість перевезень (робіт, послуг) – це виражені в грошовій формі поточні витрати транспортних підприємств, безпосередньо пов'язані з підготовкою та здійсненням процесу перевезень вантажів і пасажирів, а також виконанням робіт і послуг, що забезпечують перевезення.

Витрати на здійснення перевезень характеризують витрати поточного періоду на ці цілі. Витрати на перевезення включають у собівартість того звітного періоду, в якому вони виникли, незалежно від дати сплати грошових коштів.

Калькулювання собівартості – це визначення розміру витрат у грошовій формі на виробництва одиниці певного виду робіт (послуг) по окремих видах витрат. За допомогою калькулювання визначаються собівартість одиниці робіт (послуг), всього їх обсягу, собівартість виробництва по окремих структурних підрозділах підприємства, по різних виробничих процесах і в цілому по підприємству.

Планування собівартості перевезень (робіт, послуг) є складовою частиною плану економічного та соціального розвитку транспортних підприємств, які розробляються ними самостійно на підставі показників планового обсягу перевезень вантажів і пасажирів, інших робіт і послуг, продуктивності праці, фонду її оплати та інших і являє собою систему техніко-економічних розрахунків, які визначають величину витрат на здійснення перевезень (робіт, послуг).

Метою обліку витрат і визначення собівартості перевезень (робіт, послуг) є своєчасне, посне та достовірне визначення фактичних витрат на їх виконання, обчислення фактичної собівартості окремих видів перевезень (робіт, послуг), здійснення контролю за використанням матеріальних, трудових та грошових ресурсів.

7.2. Калькулювання собівартості перевезень

Для калькуляції собівартості перевезень використовують дані виробничо-фінансового плану діяльності підприємства, а саме: плану перевезень, виробничої програми експлуатації, технічного обслуговування і ремонту рухомого складу, плану з праці та заробітної плати, плану матеріально-технічного постачання і фінансового плану.

Об'єктами калькуляції собівартості перевезень на залізничному транспорті є:

- вантажні перевезення;
- пасажирські перевезення;
- перевезення багажу та вантажобагажу;

- перевезення пошти.

За одиницю калькуляції собівартості перевезень вантажу, багажу та вантажобагажу приймається 10 тонно-кілометрів, пасажирів – 10 пасажиро-кілометрів, пошти – 10 вагоно-кілометрів поштових вагонів.

Найважливішим етапом калькулювання перевезень на залізничному транспорті є розподіл експлуатаційних витрат між видами перевезень, видами сполучень та видами тяги. Розподіл витрат проводиться кожним структурним підрозділом (господарством) залізниці за окремими статтями чи групами статей.

Якщо підприємство здійснює різні види перевезень, то калькуляція собівартості здійснюють з кожного виду перевезень або робіт окремо.

Нижче розглядається методика калькуляції собівартості перевезень за такими статтями витрат:

1. Прямі матеріальні витрати. До цієї статті відносять вартість усіх видів паливно-мастильних та інших матеріалів (включаючи транспортно-заготівельні витрати), що використані як безпосередньо на виконання перевезень (робіт, послуг), так і на технологічні операції в процесі підготовки рухомого складу до експлуатації.

2. Витрати на автомобільне паливо включають витрати на всі види автомобільного палива, що використовується АТП для перевезень – бензин, дизельне паливо, газ.

3. Прямі витрати на оплату праці. До цієї статті включають всі витрати на виплату основної і додаткової заробітної плати працівникам, безпосередньо зайнятим здійсненням перевезень (робіт, послуг), заохочувальні та компенсаційні виплати.

Основна заробітна плата – це винагорода за виконану роботу згідно встановленим нормам праці. Вона встановлюється у вигляді тарифних ставок (окладів), годинних розрахункових ставок, кілометрових й інших відрядних розцінок для робітників і посадових окладів для посадовців.

Додаткова заробітна плата – це винагорода за роботу зверх встановлених норм, за трудові успіхи і винахідливість та за особливі умови праці. Вона включає доплати, що передбачені діючим законодавством, премії, пов'язані з виконанням виробничих завдань та функцій. Містить доплати, надбавки, гарантії та компенсаційні виплати, передбачені законом, премії за виконання виробничих завдань і функцій, а саме: надбавки й доплати до тарифних ставок і окладів у розмірах, передбачених законом (за роботу у важких і шкідливих умовах, у нічний час, за керівництво бригадою, високу майстерність і т. ін.). До неї включають також премії та винагороди, у тому числі за вислугу років; оплату праці у святкові та вихідні дні; оплату за невідпрацьований час у розмірах, передбачених законом.

Заохочувальні і компенсаційні виплати включають премії, які мають одноразовий характер; компенсаційні виплати, які не передбачено законом або понад норми призначено законами (щорічні виплати за вислугу років, премії спеціальними системами преміювання, за виконання особливо важливих виробничих завдань і т. ін.).

Існує 2 форми оплати праці: погодинна та відрядна.

Погодинна форма оплати праці передбачає оплату праці в залежності від фактично відпрацьованого часу й рівня кваліфікації і передбачає такі системи оплати праці:

- пряма погодинна;
- погодинно-преміальна;
- система посадових окладів, що є різновидом погодинно-преміальної системи. За цією системою здійснюється оплата праці, що має стабільний характер.

Відрядна форма оплати праці передбачає залежність суми заробітку від кількості виготовлених виробів або обсягу виконаних робіт за період. Вона включає такі системи оплати праці:

- пряма відрядна;
- відрядно-преміальна; -

відрядно-прогресивна.

Фонд основної заробітної плати водіїв вантажних автомобілів визначається на підставі заданого обсягу перевезень, вантажообігу і відповідних відрядних розцінок за 1 т вантажу і 1 ткм з урахуванням заданого коефіцієнта, що враховує розмір надбавок, доплат і премій водіям:

$$\Phi_{осн} = (C_m \cdot Q + C_{ткм} \cdot P) \cdot K_{доп},$$

де, Q – об'єм перевезень вантажів, тис. т;

P – оборот вантажів, тис. ткм;

$K_{доп}$ – коефіцієнт, який враховує надбавки та доплати водіїв;

C_m – відрядна розцінка за 1 т перевезеного вантажу;

$C_{ткм}$ – відрядна розцінка за 1 ткм транспортної роботи.

Витрати по заробітній платі ремонтників, визначаються виходячи із загальної трудомісткості ремонтних робіт:

$$\Phi_{ЗП}^{рвм} = T_{заг} \cdot C_{год.рвм} \cdot K_{доп},$$

де, $T_{заг}$ – загальна трудомісткість ремонтних робіт, люд.-год.;

$C_{год.рвм}$ – годинна тарифна ставка ремонтника, грн.;

$K_{доп}$ – коефіцієнт, що враховує надбавки, доплати і премії ремонтника.

Фонд заробітної плати інших категорій працівників (допоміжних робітників, керівників, фахівців, технічних виконавців і учнів) входить до складу загальногосподарських витрат у собівартості автомобільних перевезень.

4. Інші прямі витрати. До цього виду витрат відносять:

4.1. Відрахування на соціальні заходи з заробітної плати працівників, безпосередньо зайнятих здійсненням перевезень (робіт, послуг), що включають єдиний внесок на загальнообов'язкове державне соціальне страхування. Єдиний внесок встановлюється у відсотках до заробітної плати відповідно до

класів професійного ризику виробництва, до яких віднесено платників єдиного внеску, з урахуванням видів їх економічної діяльності: від 36,76% до 49,7%.

4.2. Нараховані згідно з порядком, нормами та умовами, встановленими чинним законодавством *суми амортизаційних відрахувань* від вартості рухомого складу.

Сума амортизаційних відрахувань на повне відновлення рухомого складу можна нараховувати за такими методами:

- *прямолінійний*,

- *кумулятивний*. За цим методом річну суму амортизації визначають як добуток вартості, що амортизується, та кумулятивного коефіцієнту. Кумулятивний коефіцієнт розраховується діленням кількості років, що залишаються до кінця терміну корисного використання об'єкту основних фондів на суму числа років його корисного використання:

- *виробничий*. Сума амортизаційних відрахувань за виробничим методом визначають як добуток фактичного обсягу продукції та виробничої ставки амортизації.

Виробничу ставку амортизації обчислюють діленням вартості, що амортизується, на загальний обсяг продукції, що підприємство очікує виробити з використанням об'єкта основних засобів.

Суму амортизаційних відрахувань визначають також на основі діючих норм амортизаційних відрахувань ($H_a = 0,3\%$ на 1000 км пробігу), а також загального річного пробігу всіх автомобілів АТП:

Норма амортизації визначається як ділення 1 на запланований пробіг автомобіля (тис. км). Якщо $H_a = 0,3\%$, то пробіг автомобіля на момент його списання дорівнюватиме 333 тис. км.

4.3. *Витрати на всі види ремонту, технічний огляд і технічне обслуговування рухомого складу*, що безпосередньо бере участь у перевезеннях, пов'язані з поліпшенням рухомого складу і/або забезпеченням відповідності його технічного стану вимогам безпеки руху та іншим експлуатаційним вимогам:

- вартість запасних частин, приладів, обладнання, пального і матеріалів, що витрачаються для виконання ремонту власними підрозділами;

- вартість ремонтних робіт і послуг, виконаних сторонніми підприємствами і організаціями;

- витрати на оплату праці і відповідні відрахування від неї працівників, що виконують ремонт і технічне обслуговування транспортних засобів;

- вартість інструментів, виданих для поновлення їх запасу на транспортних засобах;

- вартість матеріалів, що витрачаються на утримання законсервованих транспортних засобів, витрати на їх консервацію і розконсервацію;

- витрати на страхування транспортних засобів у разі їх ремонту за кордоном;

- вартість матеріалів, що використовуються для ремонту, монтажу та дезінфекції побутового обладнання пасажирських салонів.

4.4. Автомобільні шини. До цієї статті включаються всі витрати, пов'язані з експлуатацією автомобільних шин:

- витрати, пов'язані з заміною та встановленням автомобільних шин на колеса;
- транспортно-заготівельні витрати і націнки підприємств-постачальників у частині, що припадає на вартість автомобільних шин, виданих зі складу в поточному місяці;
- витрати, пов'язані з ремонтом автомобільних шин.

Витрати на оновлення та ремонт автомобільних шин визначають в залежності від загального пробігу однотипних за шинами автомобілів і дійсних норм пробігу шин.

Витрати на заміну і ремонт автомобільних шин на 1000 км пробігу:

$$Вш = \frac{n \cdot L_{заг} \cdot Ц_{к} \cdot N_{ш}}{100 \cdot 1000},$$

де, $n_{к}$ – кількість коліс, що знаходяться на автомобілі, без рахунку запасного, шт.;

$N_{ш}$ – норма на відновлення зносу і ремонт автомобільних шин на 1000 км пробігу, %;

$Ц_{к}$ – ціна одного комплекту шин, грн.

$L_{заг}$ – загальний пробіг автомобілів з шинами однакового розміру, км.

5. Загальновиробничі витрати. До цієї статті витрат включаються витрати пов'язані з управлінням та обслуговуванням виробничого процесу, які не передбачені в попередніх статтях:

- витрати на утримання апарату управління виробництвом (оплата праці, відрахування на соціальні заходи, витрати на оплату службових відряджень працівників апарату управління виробничих структурних підрозділів підприємства, технічне та інформаційне забезпечення управління виробництвом тощо);

- амортизація основних засобів та нематеріальних активів загальновиробничого призначення;

- витрати на утримання, експлуатацію, капітальний та поточний ремонт, страхування, операційну оренду основних засобів, інших необоротних активів, обладнання загальновиробничого призначення, в тому числі утримання резервного рухомого складу;

- витрати на вдосконалення технології і організації виробництва (оплата праці та відрахування на соціальні заходи працівників, зайнятих удосконаленням технології і організації виробництва, поліпшенням якості робіт, послуг, підвищенням їх надійності, інших експлуатаційних характеристик у виробничому процесі, витрати матеріалів, купівельних комплектуючих

виробів і напівфабрикатів, оплата послуг сторонніх організацій тощо);

- витрати на утримання виробничих будівель, споруд і приміщень (опалення, освітлення, водопостачання, водовідведення тощо);

- витрати на обслуговування виробничого процесу (оплата праці, в тому числі за невідпрацьований, але оплачений час на виробництві, відрахування на соціальні заходи, обов'язкове страхування загальнопромислового персоналу, сума пільг у зв'язку з продажем форменого одягу виробничого персоналу за зниженими цінами, витрати на відрядження та на переміщення виробничого персоналу, витрати на здійснення технологічного контролю за виробничими процесами та якістю робіт, послуг, утримання воєнізованої, пожежної та сторожової охорони);

- витрати на охорону праці, техніку безпеки, виробничу санітарію та охорону навколишнього середовища;

- податки, збори та інші передбачені законодавством обов'язкові платежі, що включаються до собівартості виробництва;

- інші витрати (втрати від браку, оплата простоїв, витрати, зумовлені аваріями та катастрофами, порушеннями правил технічної експлуатації транспорту, нестачі в межах норм природного збитку тощо).

Лекція 8. КОШТОРИС ВИТРАТ

8.1. Поняття кошторису витрат.

8.2. Методика складання кошторису на виробництво.

8.1. Поняття кошторису витрат

Кошторис представляє собою розрахунок витрат на виконання того чи іншого виду робіт або, в цілому, плану роботи підприємства. Він визначає величину необхідних грошових, трудових і матеріальних витрат.

Розрахунок витрат на виконання одиниці того чи іншого виду робіт називається одиничною розцінкою, яка визначається на основі калькуляції витрат. Розрахунок витрат на виконання всього обсягу того чи іншого виду робіт називається приватним кошторисом. Розрахунок витрат на виконання всіх видів робіт на підприємстві або об'єкті називається зведеним кошторисом або зведеним кошторисно-фінансовим розрахунком.

Кошторис визначає максимальний розмір витрат по об'єкту або окремому виду робіт. Він дозволяє контролювати правильність витрачання коштів в процесі виробництва і виступає базою для техніко-економічного аналізу діяльності підприємства.

Розробляють кошторисну документацію на стадії планування робіт на майбутній період або на стадії проектування будівництва, реконструкції або капітального ремонту будівель, споруд та інших об'єктів виробничого, житлового і культурно-побутового призначення.

Кошторис є основним документом для планування капітальних вкладень, фінансування робіт і для розрахунків з будівельно-монтажними підрядними організаціями. Він також є основним документом, що регулює розмір накладних витрат за статтями витрат управлінської діяльності підприємства або регулюючим документом витрачання коштів фонду матеріального заохочення і фонду соціально-культурних заходів і житлового будівництва.

8.2. Методика складання кошторису на виробництво

При складанні кошторису всі витрати групуються за економічними елементами. Розподіл кошторисної суми витрат за елементами із вказівкою їх питомої ваги в загальній кошторисній вартості робіт називається структурою кошторису вартості робіт або об'єкту.

До зведеного кошторису витрат на виробництво входять витрати всіх структурних підрозділів підприємства, що беруть участь у виробництві продукції. **Зведений кошторис витрат на виробництво (з розбивкою за кварталами) складається на основі таких розрахунків:**

- витрати на сировину, матеріали, купівельні напівфабрикати і комплектуючі вироби, технологічне паливо й енергію в основному

виробництві. Складається на підставі даних про обсяг виготовлення окремих виробів і технічно обґрунтованих норм витрат матеріальних ресурсів на одиницю продукції або робіт, встановлених для планового року з урахуванням передбачених змін у використанні техніки, технології та організації виробництва. На основі натуральних норм витрат і цін на матеріальні ресурси, що споживаються, визначаються норми витрат у вартісному виразі;

- **основної та додаткової заробітної плати робітників,** зайнятих виробництвом продукції (виконанням робіт, наданням послуг), з відрахуваннями на соціальні заходи. Здійснюється окремо для робітників, які знаходяться на відрядній оплаті праці, і робітників, які знаходяться на погодинній оплаті праці. Додаткова заробітна плата планується у розмірах, передбачених законодавством, генеральною та галузевими угодами. Відрахування на соціальні заходи здійснюються відповідно до законів України;

- **кошторисів витрат** (калькуляцій виробничої собівартості продукції) цехів допоміжного виробництва. Складаються на основі даних про планові обсяги їх продукції, норм матеріальних та трудових витрат, які знаходять відображення у кошторисах витрат. Для цього загальна сума витрат допоміжних цехів розподіляється на основі окремого розрахунку використання їх продукції за відповідними напрямками;

- **кошторису витрат на утримання та експлуатацію устаткування.** Складається цехами основного виробництва. Кожна стаття кошторису обґрунтовується плановими розрахунками, вихідними даними для яких є: плановий склад устаткування і транспортних засобів, норми витрат купівельних матеріалів для експлуатації устаткування, норми амортизаційних відрахувань, нормативи обслуговування устаткування і транспортних засобів допоміжними робітниками, розрахунки потреби в МШП;

- **кошторису загальновиробничих витрат.** Вихідними даними для розрахунків є структура організації управління, норми витрат палива для опалення, освітлення та інших загальновиробничих потреб, норми амортизаційних відрахувань, розрахунок витрат на охорону праці, витрати на утримання пожежної і сторожової охорони, на професійну підготовку та перепідготовку кадрів, норми податків, зборів, інших обов'язкових платежів, передбачених законодавством;

- **кошторису інших виробничих витрат.**

До загальної суми витрат у зведеному кошторисі входять не тільки витрати на виробництво товарної продукції, а й витрат, пов'язані з приростом залишків незавершеного виробництва, витрат майбутніх періодів.

Затверджена в установленому порядку кошторисна вартість робіт або об'єкта представляє собою базу для визначення їх ціни.

Лекція 9. АНАЛІЗ СОБІВАРТОСТІ ПОСЛУГ

9.1. Завдання аналізу собівартості послуг.

9.2. Фактори, що впливають на собівартість перевезень.

9.3. Розрахунок зниження собівартості перевезень.

9.1. Завдання аналізу собівартості послуг

Собівартість продукції — це основний якісний показник роботи підприємства. Її рівень відбиває досягнення та недоліки роботи як підприємства в цілому, так і кожного структурного підрозділу. Систематичне зниження собівартості продукції має важливе народногосподарське значення, бо дає змогу за стабільних ринкових цін збільшувати прибуток на кожну гривню витрат, підвищує конкурентоспроможність продукції.

За ринкових відносин завдання щодо зниження собівартості продукції централізовано не планується, а ефективність роботи підприємств оцінюється за допомогою показника прибутку. Однак це ще більше посилює значення проблеми зниження собівартості, бо від рівня собівартості залежить

конкурентоспроможність продукції, фінансовий стан підприємства, матеріальний та культурний рівень життя його працівників, виконання надходжень до бюджету країни.

Аналіз собівартості продукції має такі завдання: перевірка обґрунтованості прийнятих управлінських рішень щодо собівартості; об'єктивна оцінка виконання прийнятих рішень, під час якої виявляються відхилення фактичних витрат від планових; з'ясування чинників цих відхилень; підрахунок резервів подальшого зниження собівартості продукції; розроблення заходів із мобілізації внутрішньовиробничих резервів та використання їх у виробництві.

Для проведення аналізу використовуються такі джерела інформації: планова собівартість продукції; аналітичні розрахунки, норми й нормативи споживання ресурсів; звітна інформація, зокрема «Звіт про фінансові результати» ф. 2, «Звіт з праці», дані оперативного обліку (первинні документи, зведення, реєстри відпуску матеріалів на виробництво, таблиці про нарахування заробітної плати, норми витрат матеріалів, відхилення від норм; матеріали обстежень, перевірок, спостережень, нарад, технологічної документації, паспортні дані).

9.2. Фактори, що впливають на собівартість перевезень

Собівартість перевезень змінюється під впливом великої кількості факторів, що поділяють на 2 групи:

1. Фактори, що не залежать від діяльності підприємства (зміна попиту і пропозиції на ринку автотранспортних послуг, ціни на матеріальні і технічні ресурси, норми на відновлення та ремонт автомобільних шин, потужність підприємства, відстань перевезень, номенклатура і структура вантажів, що перевозяться, ставки податків та зборів, зміна тарифів що регулюються державою, природно-кліматичні умови).

2. Фактори, що залежать від діяльності підприємства (прискорення науково-технічного прогресу як в галузі конструювання і виробництва автомобілів, так і в галузі організації технічного обслуговування, ремонту та експлуатації рухомого складу; впровадження прогресивних форм і методів організації процесу перевезень; покращення організації праці і виробництва; економія матеріальних ресурсів; зміна структури перевезень.

Більшість факторів, що залежать від діяльності підприємства, знаходять своє відображення у покращенні техніко-експлуатаційних показників використання рухомого складу, що здійснюють вплив на підвищення його продуктивності і зниження собівартості перевезень.



Рисунок 9.1. Вплив техніко-експлуатаційних показників використання рухомого складу на собівартість перевезень

За ступенем впливу на собівартість перевезень техніко-експлуатаційні показники використання рухомого складу поділяються на дві групи (рис. 9.1).

Зміна показників першої групи не впливає на загальний пробіг автомобілів, проте прямо пропорційно впливає на обсяг транспортної роботи.

При цьому сума змінних і постійних витрат майже не змінюється, а собівартість одиниці транспортної роботи змінюється за рахунок зміни змінних і постійних витрат на 1 ткм.

Зміна показників другої групи спричиняє зміну загально пробігу автомобілів і обсягу транспортної роботи. У зв'язку з цим змінюються змінні витрати при незмінних постійних. Собівартість одиниці транспортної роботи при цьому змінюється лише за рахунок зменшення частки постійних витрат.

9.3. Розрахунок зниження собівартості перевезень

1. Економія витрат після впровадження досягнень науково-технічного прогресу, прогресивних форм і методів організації перевезень, покращення організації праці і виробництва:

$$\Delta C = (B_{num.1} - B_{num.2}) \cdot P_2,$$

де $B_{num.1}$, $B_{num.2}$ – питомі витрати на одиницю транспортної продукції до і після впровадження заходів, грн.

P_2 – обсяг транспортної роботи після впровадження заходів, ткм.

2. Економія в результаті вдосконалення організації праці і експлуатації транспортних засобів включає економію по заробітній платі в результаті покращення організації транспортної роботи, а також економію від скорочення норм витрачання палива, електроенергії, матеріалів.

3. Економія по заробітній платі розраховується на основі розрахунку підвищення продуктивності праці за рахунок покращення організації транспортної роботи. Суми економії розраховують множенням кількості вивільнених робітників на їх середню заробітну плату в базисному році (з урахуванням відрахувань на соціальне страхування і витрати на спецодяг).

4. Економія від зниження норм витрат палива визначається за формулою:

$$\Delta C = (H_1 - H_2) \cdot P_2 \cdot C_2,$$

де H_1 , H_2 – норми витрачання палива на одиницю роботи відповідно в базисному і плановому періоді, л;

P_2 – обсяг транспортної роботи в плановому періоді,

ткм; C_2 – ціна одиниці палива в базисному періоді.

5. Економія витрат в результаті вдосконалення управління враховує економію від вдосконалення управління транспортом і скорочення адміністративно-управлінських витрат (в результаті вивільнення працівників, що виконують функції управління). Економію визначають за заробітною платою і нарахуваннями на неї і за іншими видами витрат на управління у вигляді прямого (абсолютного) зниження витрат.

6. Економія постійних витрат при збільшенні обсягу перевезень:

$$\Delta C = \frac{\Delta Q \cdot B}{100} \cdot \frac{100}{V_{\text{пост}}},$$

де ΔQ – приріст обсягу перевезень в плановому році, %; $B_{\text{пост}}$ – сума постійних витрат в базовому періоді, грн.

7. Відносне зниження собівартості перевезень за рахунок відносного зменшення витрат за окремими статтями.

Зниження собівартості транспортної продукції здійснює безпосередній вплив на формування тарифів на перевезення вантажів та пасажирів, застосування яких визначає конкурентоспроможність АТП на ринку автотранспортних послуг.

Лекція 10. ОБЛІК ВИТРАТ НА ВИКОНАННЯ РОБІТ ТА ПОСЛУГ

10.1. Основні завдання та принципи організації обліку витрат.

10.2. Відображення різних видів витрат у фінансовій звітності.

10.3. Облік і калькулювання собівартості перевезень.

10.1. Основні завдання та принципи організації обліку витрат

Мета обліку витрат полягає у своєчасному, повному і достовірному визначенні фактичних витрат, що пов'язані з виробництвом і збутом продукції, а також в контролі за використанням ресурсів та грошових коштів.

В основі організації витрат лежать такі принципи:

- документування витрат і повне їх відображення на рахунках обліку;
- незмінність прийнятої методології обліку витрат на виробництво і калькуляції собівартості продукції протягом року;
- своєчасне, повне і правильне віднесення витрат і доходів до звітних періодів;
- групування витрат за об'єктами обліку і місцями їхнього виникнення;
- узгодженість об'єктів обліку витрат за об'єктами калькулювання собівартості продукції, показників фактичних витрат – з нормативними, плановими показниками;
- доцільність витрат, що відносяться до виготовлення визначеної продукції та надання послуг;
- здійснення оперативного контролю за витратами виробництва і формуванням собівартості продукції;
- регламентація складу собівартості продукції;
- розвиток методології і організації обліку витрат на виробництво з метою їх наближення до міжнародних стандартів та світової практики.

В Україні склад собівартості продукції регламентується державою. Основні принципи формування собівартості продукції визначені П(С)БО 16 «Витрати», Податковим кодексом України і конкретизовані галузевими Типовими положеннями з планування, обліку і калькулювання собівартості продукції.

По відношенню до собівартості продукції держава регламентує також порядок нарахування амортизації основних фондів, розміри відрахувань на соціальні заходи тощо.

Витрати відображаються в бухгалтерському обліку одночасно зі зменшенням активів або ізбільшенням зобов'язань.

Не визнаються витратами і не включаються у звіт про фінансові результати:

- платежі за договорами комісії, агентськими угодами;
- попередня (авансова) оплата запасів, робіт, послуг;
- погашення отриманих позик.

10.2. Відображення різних видів витрат у фінансовій звітності

Для визначення фінансових результатів підприємства необхідно розподілити витрати на вичерпані та невичерпані. Як відомо, фінансовий результат – це різниця між доходами і витратами звітного періоду.

Припустимо, підприємство витратило гроші на придбання товарів та устаткування. Ці витрати не є витратами звітного періоду, оскільки мав місце лише обмін грошей, тобто одного виду активів на інші види активів (товарів і устаткування). Отже, витрачені кошти – це невичерпані (неспожиті) витрати, які принесуть користь у майбутньому.

Припустимо, підприємство реалізувало товари і ввело в експлуатацію устаткування. Замість товарів воно отримало дохід (у вигляді грошей або дебіторської заборгованості), і для отримання цього доходу була використана певна частка устаткування (у вигляді амортизації). Тому собівартість реалізованих товарів та амортизаційні відрахування – це вичерпані (спожиті) витрати. Якщо частина товарів була витрачена внаслідок пожежі або іншого випадку, це означає збитки, оскільки товари не були обмінені на інші речі й не дали жодної користі (рис. 10.1).

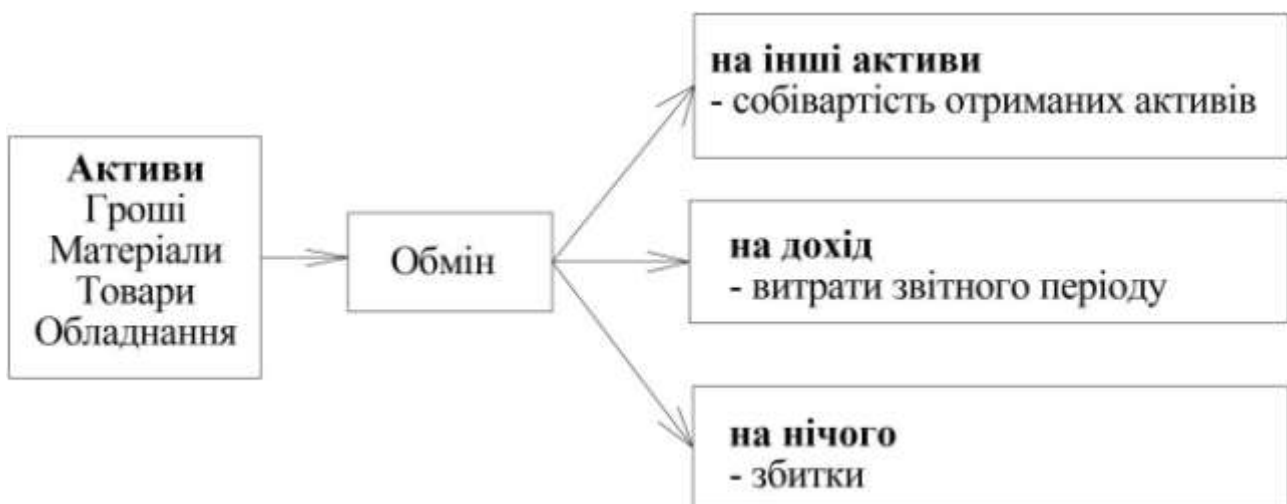


Рисунок 10.1. Витрачання активів у процесі господарської діяльності

Витрати можуть не збігатися в часі з реальними витратами активів. Наприклад, нарахована заробітна плата за січень, яку буде виплачено на початку лютого. Оскільки праця робітників і службовців була використана в січні, а зарплата є грошовою формою витрат на оплату праці, зрозуміло, що ці витрати пов'язані з виникненням зобов'язань, для погашення яких пізніше буде передано активи.

Виходячи з цього, **вичерпані (спожиті) витрати** – це збільшення зобов'язань або зменшення активів у процесі поточної діяльності для отримання доходу звітного періоду.

Невичерпані (неспожиті) витрати – це збільшення зобов'язань або зменшення активів у процесі поточної діяльності для отримання доходу або іншої вигоди в майбутніх періодах.

Невичерпані витрати відображаються в активі балансу, а вичерпані витрати у звіті про фінансові результати (рис. 10.2).

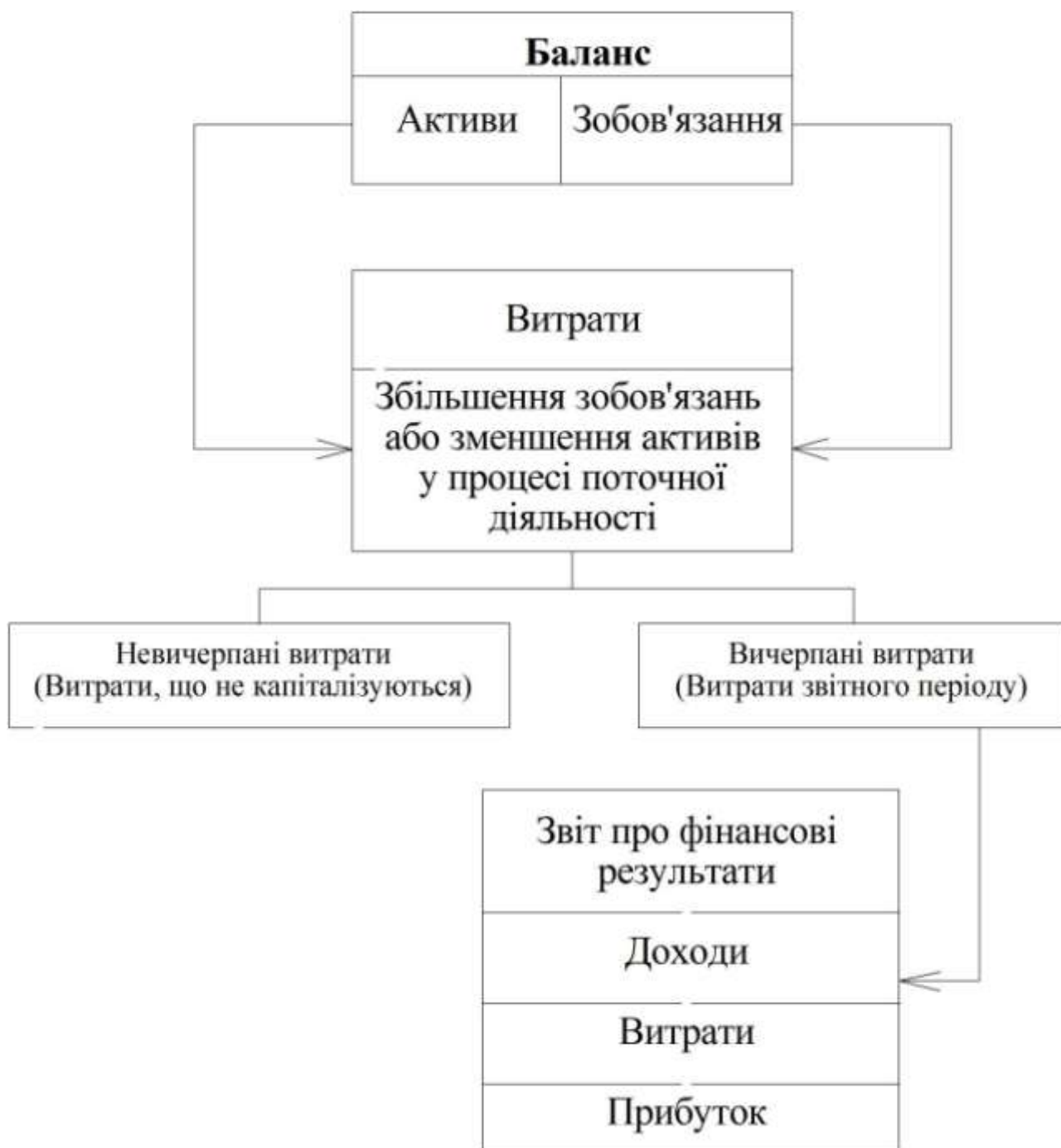


Рисунок 10.2. Відображення різних видів витрат у фінансовій звітності

10.3. Облік і калькулювання собівартості перевезень

Облік і калькулювання фактичної собівартості перевезень на транспортних підприємствах здійснюється з використанням нормативного (стандарт-костінгу), позамовного методів або простим підрахунком витрат.

Нормативний метод передбачає розподіл як змінних, так і постійних витрат на одиницю продукції.

Нормативний метод обліку і калькулювання витрат на виробництво передбачає:

- створення системи діючих прогресивних норм і нормативів;
- поточний облік і калькулювання нормативної собівартості;
- виявлення і облік витрат, пов'язаних з відхиленнями від діючих норм і нормативів;
- виявлення місць, причин і винуватців відхилень;
- системний облік зміни норм і нормативів;
- визначення фактичної собівартості як алгебраїчної суми нормативної її величині, відхилень від норм.

Основними завданнями нормативного методу є своєчасне попередження нераціонального витрачання матеріальних, трудових і фінансових ресурсів підприємства, сприяння виявленню резервів зниження собівартості перевезень, оперативне управління формуванням витрат виробництва.

Зведений облік витрат на експлуатацію рухомого складу, його обслуговування та ремонт при нормативному методі ведеться за статтями витрат у розрізі окремих видів перевезень (робіт, послуг) з виявленням і обліком відхилень від норм по кожному з показників.

Нормативи витрат повинні розроблятися з урахуванням особливостей і конкретних умов діяльності підприємства, окремо для кожного виробничого підрозділу, що необхідно для своєчасного виявлення відхилень, аналізу їх причин, внесення змін у нормативи.

Відхиленням від норм вважаються як перевитрати, так і економія матеріальних, трудових та інших витрат (у тому числі зумовлених заміною матеріалів та запчастин, оплатою непередбачених технологічним процесом робіт, доплатами за відступи від нормальних умов праці тощо).

Для складання нормативної, планової і звітної калькуляції застосовується єдина номенклатура статей витрат.

Фактичні витрати, що перевищують нормативні, не включаються до витрат виробництва, якщо такі перевитрати пов'язані із зловживаннями, нестачами, крадіжками, нетехнологічним використанням та порушенням правил зберігання.

Позамовний метод обліку витрат і калькулювання собівартості передбачає відокремлений облік витрат по кожному з видів перевезень (робіт, послуг) у розрізі статей витрат.

Об'єктом обліку і калькулювання при застосуванні цього методу є окремі види перевезень (робіт, послуг), а калькуляційними одиницями – відповідні одиниці їх виміру.

Собівартість перевезень, тобто сума витрат, що припадає на калькуляційну одиницю, визначається шляхом ділення суми фактичних витрат по кожному об'єкту калькулювання на відповідний обсяг виконаних перевезень.

Як узагальнююча калькуляційна одиниця транспортної роботи використовується показник суми витрат, що припадають на 1 гривню отриманих підприємством доходів.

Облік різних елементів витрат здійснюється наступним чином.

1. Витрати на оплату праці основних робітників, зайнятих на виконанні окремих видів перевезень, безпосередньо включаються до собівартості відповідних об'єктів калькулювання.

Якщо пряме віднесення витрат на оплату праці до собівартості окремих видів перевезень ускладнене, вони розподіляються виходячи з питомої ваги даного виду перевезень у структурі доходів підприємства.

2. Відрахування на соціальні заходи від заробітної плати основних робітників включаються у собівартість перевезень виходячи з розміру відповідних витрат на оплату праці у відповідності з порядком, встановленим чинним законодавством.

3. Вартість пально-мастильних та інших експлуатаційних матеріалів, витрачених на здійснення певних видів перевезень включається до їх собівартості за прямою ознакою.

Якщо деякі мастильні та інші експлуатаційні матеріали неможливо віднести до певних видів перевезень, їх вартість включається у собівартість окремих об'єктів калькулювання шляхом розподілу пропорційно до вартості витраченого пального.

Витрати за статтею —Прямі матеріальні витрати‖ відображаються в обліку за фактичною вартістю матеріальних ресурсів, фактично використаних безпосередньо на здійснення перевезень.

4. Амортизаційні відрахування включаються безпосередньо до собівартості окремих видів перевезень (робіт, послуг).

Амортизаційні відрахування по транспортних засобах, що експлуатувались при здійсненні кількох видів перевезень (робіт, послуг), розподіляються між об'єктами калькулювання пропорційно до обсягів перевезень (робіт, послуг).

5. Витрати на технічне обслуговування та поточний ремонт рухомого складу, безпосередньо зайнятого на певному виді перевезень (робіт, послуг), включаються до собівартості за прямою ознакою.

Якщо витрати на технічне обслуговування та поточний ремонт або окремі їх елементи віднести до певних видів перевезень (робіт, послуг) неможливо, їх розподіляють за одним з таких методів:

- у відповідності з питомою вагою планової суми витрат на технічне обслуговування та ремонт у загальній сумі планової собівартості окремих видів перевезень (робіт, послуг);

- виходячи з питомої ваги даного виду перевезень (робіт, послуг) у структурі доходів підприємства;

- виходячи з планової трудомісткості ремонтних робіт.

6. Витрати за статтею —Автомобільні шини‖ включаються безпосередньо до собівартості окремих видів перевезень. Якщо автомобіль здійснював кілька видів перевезень, то витрати, пов'язані з експлуатацією встановлених на ньому

шин, розподіляються між об'єктами калькулювання пропорційно до обсягу перевезень.

7. Фактична сума загально-виробничих витрат транспортних підприємств щомісячно розподіляється між:

- основним виробництвом з подальшим розподілом між видами перевезень;
- допоміжним виробництвом в частині робіт, призначених для потреб власного капітального будівництва, непромислових господарств, а також для реалізації;
- обслуговуючими виробництвами;
- капітальним будівництвом, що ведеться господарським способом.

Залежно від видів виконуваних перевезень (робіт, послуг), технічного оснащення рухомого складу та інших умов загально-виробничі витрати, віднесені до основного виробництва, розподіляються між окремими видами перевезень за одним з таких методів:

- пропорційно до заробітної плати основних працівників;
- у відповідності з питомою вагою планової суми загальногосподарських витрат у загальній сумі планової собівартості окремих видів перевезень;
- на 1 гривню фактичних доходів по окремих видах перевезень; - пропорційно до суми витрат по інших калькуляційних статтях;
- пропорційно до приведеної кількості автомобілів на автотранспортних підприємствах.

Протягом звітного періоду підприємство повинно забезпечувати постійність вибраних методів розподілу непрямих витрат.

На транспортних підприємствах до допоміжних виробництв відносять цехи, майстерні та інші виробничі підрозділи, що виконують:

- роботи з технічного обслуговування і ремонту рухомого складу;
- роботи з ремонту, господарського обслуговування та утримання будівель, споруд, обладнання та інших основних фондів;
- ремонт агрегатів, вузлів і деталей рухомого складу; - ремонт і відновлення автомобільних шин; - кузовні та столярні роботи; - діагностування і технічний контроль; - миття транспортних засобів;

- ковальські та зварювальні роботи;
- виробництво енергії (котельні, електростанції, підстанції); - експлуатацію та утримання очисних споруд; - інші роботи та послуги.

Собівартість робіт та послуг допоміжного виробництва планується і обліковується за номенклатурою статей калькуляції, встановленою для відповідних галузей народного господарства. Собівартість робіт і послуг, що надаються одними допоміжними підрозділами іншим, а також основному виробництву, визначається виходячи з фактичної суми витрат. Собівартість робіт і послуг, що виконуються виробничими підрозділами для власних потреб, визначається виходячи з прямих витрат.

У зведеному обліку витрати групуються за видами перевезень, структурними підрозділами тощо. Зведений облік витрат на виробництво здійснюється на основі узагальнених даних, одержаних у результаті обробки первинної документації. На підприємствах із цеховою структурою управління зведений облік забезпечує виділення в собівартості перевезень витрат окремих структурних підрозділів. На підприємствах з безцеховою структурою управління зведений облік витрат на виробництво ведеться за видами перевезень у цілому по підприємству. Дані зведеного обліку використовуються під час складання калькуляції фактичної собівартості.

На підприємствах, що застосовують нормативний метод обліку, фактична собівартість кожного виду перевезень визначається шляхом додавання (зі знаком — +|| або — —) до нормативної собівартості величини виявлених у зведеному обліку відхилень і зміни норм за кожною статтею витрат.

Якщо на підприємствах поточні норми значно відрізняються від планових, зведений облік витрат і калькулювання фактичної собівартості перевезень здійснюється з використанням нормативних калькуляцій. На підприємствах, де діючі норми незначною мірою відрізняються від планових, за основу обліку відхилень беруться норми, закладені до планових калькуляцій собівартості окремих видів перевезень. Якщо норми витрат змінюються в процесі виконання перевезень, виявлена різниця враховується окремо як пов'язана із зміною норм, а планова собівартість залишається попередньою.

На підставі даних зведеного обліку витрат на виробництво складають калькуляції фактичної собівартості, які використовують для контролю за виконанням плану собівартості як окремих видів, так і всього обсягу перевезень. Звітні калькуляції складають на всі здійснені підприємством види перевезень. У разі застосування нормативного методу обліку перед заповненням форми звітної калькуляції складається відомість розрахунку собівартості кожного виду перевезень, в якій собівартість одиниці визначають в розрізі виробничих підрозділів за окремими статтями витрат з виділенням витрат за нормами, змінами норм і відхиленнями від норм.

Лекція 11. ОБЛІК МАТЕРІАЛЬНИХ ВИТРАТ

11.1. Норми витрачання палива і мастильних матеріалів.

11.2. Експлуатаційні норми середнього ресурсу пневматичних шин.

11.1. Норми витрачання палива і мастильних матеріалів

Норми витрат палива і мастильних матеріалів на автомобільному транспорті затверджені наказом Міністерства транспорту України від 10 лютого 1998 р. №43.

Норми витрат палива і мастильних матеріалів на автомобільному транспорті призначені для планування потреби підприємств, організацій та установ в паливно-мастильних матеріалах і контролю за їх витратами, ведення звітності, запровадження режиму економії і раціонального використання нафтопродуктів, а також можуть застосовуватись для розроблення питомих норм витрат палива.

Нормування витрат палива – це встановлення допустимої міри його споживання в певних умовах експлуатації автомобілів, для чого застосовуються базові лінійні норми, встановлені по моделях (модифікаціях) автомобілів, та система нормативів і коригуючих коефіцієнтів, які дозволяють враховувати виконану транспортну роботу, кліматичні, дорожні, та інші умови експлуатації.

Нормування витрат моторних олів та мастил здійснюється пропорційно до витрат палива згідно з встановленими нормативами.

Для автомобілів встановлюються такі види норм витрат палива:

1. Базова лінійна норма H_s встановлюється:

- для вантажних автомобілів (за винятком самоскидів) – у спорядженому стані;
- для легкових автомобілів і автобусів (повна маса яких не перевищує 3,5 т) та самоскидів – з половиною навантаження;
- для автобусів (повна маса яких перевищує 3,5 т) – з повним навантаженням (повною масою);
- для вантажопасажирських автомобілів – у спорядженому стані з половиною маси пасажирів.

Базові лінійні норми витрат палива встановлені у таких одиницях вимірювання:

- для бензинових, дизельних автомобілів та автомобілів, що працюють на зрідженому (скрапленому) нафтовому газі – у літрах на 100 км пробігу (л/100 км);
- для автомобілів, що працюють на стисненому природному газі – в нормальних кубічних метрах на 100 км ($m_3 / 100$ км);
- для газо-дизельних автомобілів норми витрат стисненого природного газу наведені у таблицях в $m_3 / 100$ км, а дизельного палива – поруч в л/100 км.

2. Норма на виконання транспортної роботи H_w застосовується для

бортових вантажних автомобілів і сідельних тягачів у складі автопоїздів, автомобілів-фургонів та вантажопасажирських автомобілів, які виконують роботу, що обліковується в тонно-кілометрах (може застосовуватись для

легкових автомобілів і автобусів з причепами, які виконують транспортну роботу, що обліковується в тонно-кілометрах).

Граничнодопустимі (максимальні) норми на виконання транспортної роботи H_w в залежності від виду палива становлять:

- бензин – 2,0 л/100 т·км;
- дизельне паливо – 1,3 л/100 т·км;
- зріджений нафтовий газ – 2,5 л/100 т·км;
- стиснений природний газ – 2,0 м³/100 т·км;

3. Норма на одну тонну спорядженої маси H_g (автопоїзда, автомобіля, причепа або напівпричепа) застосовується при розрахунках лінійної норми витрати палива при зміні спорядженої маси автомобіля відносно спорядженої маси базового автомобіля, при розрахунках лінійної норми автопоїздів, тощо. Норми на одну тонну спорядженої маси H_g (л/100 т·км) в залежності від виду палива дорівнюють відповідним нормам на виконання транспортної роботи.

4. Норма на рух з вантажем H_z застосовується для автомобілів-самоскидів і автопоїздів з самоскидними кузовами та враховує збільшення витрат палива, пов'язане з маневруванням та виконанням операцій завантаження і розвантаження на кожну їзду з вантажем. H_z встановлено у такому розмірі:

- 0,25 л рідкого палива (0,25 м³ природного газу) на кожну одиницю самоскидного рухомого складу;
- 0,2 м³ природного газу і 0,1 л дизельного палива при газо-дизельному живленні двигуна.

Для великовантажних автомобілів-самоскидів БелАЗ встановлено $H_z=1,0$ л на їзду.

5. Норма на роботу спеціального обладнання, встановленого на автомобілях $H_{об}$ застосовується для спеціальних та спеціалізованих автомобілів, які виконують спеціальні роботи під час стоянки (автокрани, компресорні, бурильні установки, тощо). Норми на роботу спеціального обладнання в літрах на годину роботи обладнання або в літрах на одну технологічну операцію (крани автомобільні, пожежні автомобілі).

6. Норма на пробіг при виконанні спеціальної роботи H_{sc} застосовується для спеціальних та спеціалізованих автомобілів, які виконують спеціальні роботи під час руху (снігоочисники, поливомієчні, тощо).

7. Норма на роботу незалежного обігрівача $H_{но}$ застосовується для автомобілів, обладнаних незалежними обігрівачами. Норми витрат палива незалежними обігрівачами автомобілів визначаються на одну годину роботи обігрівача.

Користування обігрівачами допускається при температурі навколишнього середовища від 0 до +10°C – до 50% тривалості роботи автомобіля на лінії, при температурі нижче 0°C – від 50 до 100% тривалості роботи автомобіля.

8. Нормативна витрата палива Q_n – це обсяг палива, виражений у

об'ємних одиницях (л, м³), який має витратитися автомобілем при здійсненні певного пробігу, виконанні певної транспортної або спеціальної роботи з урахуванням певних умов експлуатації.

Урахування дорожніх, кліматичних і інших експлуатаційних факторів проводиться за допомогою ряду поправочних коефіцієнтів, наведених у формі відсотків підвищення або зниження базового значення норми.

Максимальні значення коефіцієнтів коригування норм витрат палива відповідають гранично допустимим нормативам для найскладніших умов експлуатації рухомого складу.

Право встановлення конкретних величин коефіцієнтів у регламентованих межах та термін їх дії надається керівникам підприємств та затверджується наказом (розпорядженням) по підприємству.

11.2. Експлуатаційні норми середнього ресурсу пневматичних шин

Норми затверджені наказом Міністерства транспорту і зв'язку України

«Про затвердження експлуатаційних норм середнього ресурсу пневматичних шин колісних транспортних засобів і спеціальних машин, виконаних на колісних шасі» від 20.05.2006 р. №488.

Норми призначено для застосування підприємствами й організаціями, які експлуатують, утримують колісні транспортні засоби, спеціальні машини, виконані на колісних шасі, що пересуваються вулично-дорожньою мережею загального користування та в особливих умовах експлуатації.

Норми не поширюють на пневматичні шини тролейбусів, спеціальних колісних транспортних засобів, які експлуатують за прямим призначенням підрозділи Міністерства внутрішніх справ України, Міністерства оборони України, Міністерства України з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи; на колісні транспортні засоби та спеціальні машини, виконані на колісних шасі, які виконують лише агротехнічні, лісотехнічні та інші, не визначені цим документом, технологічні операції без пересування вулично-дорожньою мережею загального користування; на великогабаритні й надвеликогабаритні пневматичні шини, а також на пневматичні шини, які застосовують у транспортних засобах не за прямим призначенням або з порушенням вимог їхніх правил експлуатації, або вимог експлуатаційної документації виробника транспортних засобів, а також обов'язкових вимог стандартів, технічних регламентів, кодексів усталеної практики (зводів правил та інших нормативних документів).

Норми середнього ресурсу нових пневматичних шин використовують у випадках, коли:

планують і прогнозують економічну діяльність підприємств та організацій;

- розробляють тарифи на перевезення;
- розробляють бізнес-плани;
- оцінюють КТЗ як майно;
- визначають підстави для списання зношених пневматичних шин;
- прогнозують експлуатаційну безпечність КТЗ;

- прогножують або оцінюють забруднення довкілля дрібнодисперсними продуктами зношення пневматичних шин на дорогах;
- контролюють раціональність використання експлуатаційних ресурсів;
- прогножують обсяги утилізації зношених пневматичних шин.

Норми застосовують для списання пневматичних шин, якщо фактичний пробіг пневматичних шин досягає установлених норм. Проте це не обов'язкова й не єдина умова для списання.

У разі виявлення експлуатаційних чи виробничих дефектів, з якими пневматичні шини не допускають до експлуатації з огляду на небезпечність їхнього технічного стану або не ремонтують через неприйнятні витрати, шини списують на підставі акта, складеного за вимогами чинних правил експлуатації шин, незалежно від того, чи відповідає їхній фактичний ресурс Нормам.

Норми розроблено як для нормальних умов експлуатації пневматичних шин, так і для особливих технологічних умов, у яких застосовують транспортні засоби. Залежно від конкретної технології використання КТЗ застосовують відповідні норми середнього ресурсу пневматичних шин.

Експлуатаційні норми середнього ресурсу пневматичних шин колісних транспортних засобів і спеціальних машин, виконаних на колісних шасі, для нормальних умов експлуатації наведено в вищезазначеному наказі, де зазначена норма середнього ресурсу (наробітку) в тис. км залежно від торгової марки та моделі КТЗ, індексу навантаження, торгівельної марки виробника шин.

Окремо визначені експлуатаційні норми середнього ресурсу пневматичних шин колісних транспортних засобів і спеціальних машин, виконаних на колісних шасі, для особливих умов експлуатації (в технологічних процесах аеропортів, дорожнього будівництва, геологорозвідки

й нафтогазодобування, морських портів, комунальних підприємств, підприємств електроенергетики,

Якщо мають місце особливі умови експлуатації пневматичних шин чи в експлуатацію введено нові конструкції пневматичних шин і КТЗ, що не відображені в Нормах, провідна організація з питань розроблення експлуатаційних норм середнього ресурсу пневматичних шин розробляє та встановлює тимчасові норми середнього ресурсу пневматичних шин на договірних засадах із замовниками.

Лекція 12. СИСТЕМА ОПОДАТКУВАННЯ УКРАЇНИ

12.1. Поняття і функції податків.

12.2. Система оподаткування. Прямі та непрямі податки.

12.3. Податки та збори, передбачені законодавством України.

12.1. Поняття і функції податків

Податки виступають однією з обов'язкових ознак існування держави. Податки у суспільстві виступають основним джерелом формування коштів для функціонування різних інститутів влади і фінансування соціальних програм. Податки виступають в якості інструменту для стягнення плати за ті послуги, що держава надає суб'єктам господарювання і громадянам.

Під податком і збором (обов'язковим платежем) в бюджети та в державні цільові фонди розуміють обов'язковий внесок до бюджету відповідного рівня або державний цільовий фонд, що здійснюється платниками в порядку і на умовах, що визначаються законодавством.

Державні цільові фонди – це фонди, що створені у відповідності з Законами України і формуються за рахунок податків і зборів юридичних осіб незалежно від форм власності і фізичних осіб.

Економічна сутність податків проявляється у їх сутності. Податки виконують такі основні функції:

1. Фіскальна – полягає в тому, що саме вони виступають інструментом формування дохідної частини бюджету. Ця функція вважається головною.
2. Розподільча – полягає в тому, що за допомогою оподаткування фінансові кошти перерозподіляють між різними групами платників податків, різними галузями народногосподарського комплексу. За допомогою цієї функції здійснюються соціальні програми, фінансуються збиткові галузі, існування яких важливо для національної економіки.
3. Стимулююча – передбачає введення гнучкої системи податкових пільг і особливого порядку оподаткування окремих галузей і окремих господарських операцій.

12.2. Система оподаткування. Прямі та непрямі податки

В основі побудови механізму стягнення податків лежать елементи системи оподаткування: **суб'єкт оподаткування, об'єкт оподаткування, джерела сплати податку і квота.**

Суб'єкт оподаткування – платники податків і зборів.

Всі платники податків можуть бути розділені на дві групи:

1. Юридичні особи, підприємства, що мають рахунок в банку, ведуть самостійний баланс і самостійно розпоряджаються своїм майном і продукцією, а також відокремлені підрозділи підприємств, що не є юридичними особами, але у відповідності з діючим законодавством зобов'язані мати окремий баланс і особистий банківський рахунок.

2. Фізичні особи, що в свою чергу розподіляються на громадян-підприємців (з використанням найманої праці і без) і власне фізичні особи, тобто громадяни, що не здійснюють підприємницьку діяльність.

Об'єкт оподаткування – деякий економічний показник, що обкладається

В якості об'єктів оподаткування можуть виступати прибуток, дохід, майно, фонд оплати праці, обсяг реалізації, площа земельної ділянки, кількість спожитих природних ресурсів. В залежності від конкретного податку об'єкти оподаткування можуть вимірюватися як у вартісному (наприклад, прибуток, дохід), так і в натуральному виразі (обсяг двигуна).

Одиниця оподаткування – це одиниця виміру (фізичного або грошового) об'єкту оподаткування.

Джерела виплати податків – це дохід платника, з якого він сплачує податок.

Квота – це частина податку в доходах платника. **Ставка** – це розмір податку на одиницю оподаткування.

В залежності від обсягу оподаткованих операцій ставки можуть бути універсальними і диференціальними.

За побудовою ставки діляться на тверді й відсоткові.

Тверді ставки встановлюються в грошовому виразі на одиницю об'єкту оподаткування або в натуральному виразі, представляють собою абсолютну суму на одиницю оподаткування незалежно від рівня доходу.

Відсоткові ставки встановлюються у частинах до встановленої державою величини в грошовому виразі. Діють в однаковому відсотковому співвідношенні до об'єкту оподаткування без врахування диференціації його величини.

Ставки податків можуть бути однаковими для всієї величини об'єкта оподаткування або можуть бути прогресивними, тобто зростати в залежності від збільшення об'єкту оподаткування.

Прогресії можуть бути простими і складними. Проста прогресія передбачає, що ставка податку зростає пропорційно зростанню всього об'єкту оподаткування. За складної прогресії об'єкт оподаткування поділяється на частини, кожна з яких оподатковується за своєю ставкою. Норма прогресії – це кількість пунктів, на які зростає податкова ставка при переході до кожного наступного інтервалу оподаткування.

В теорії і практиці оподаткування гостро стоїть питання визначення оптимальної ставки податку. При підвищенні податкової ставки до максимуму виникає зростання суми надходжень податків. При подальшому зростанні ставки спостерігається стрімке зниження суми податків, що надходять до бюджету. **Граничне значення оптимальної податкової ставки відповідає 30...35%.**

Принципами побудови податкової системи є:

- стимулювання підприємницької діяльності й інвестиційної активності введення пільг з оподаткування прибутку, що спрямовується на розвиток виробництва;

- обов'язковість – впровадження норм з виплати податків та зборів, визначених на основі достовірних даних про об'єкти оподаткування за звітний період і встановлення відповідальності платників податків за порушення податкового законодавства;

- рівнозначність і пропорційність – стягнення податків з юридичних осіб здійснюється в певному відсотку від отриманого прибутку і забезпечення сплати рівних податків та зборів на рівні прибутки, і пропорційно більших податків та зборів – на більші доходи;

- рівність, недопущення проявів податкової дискримінації – забезпечення однакового підходу до суб'єктів господарювання юридичних і фізичних осіб при визначення зобов'язань з виплати податків;

- соціальна справедливість – забезпечення соціальної підтримки малозабезпечених верств населення шляхом ведення економічно обґрунтованого неоподаткованого мінімуму доходів громадян, застосування диференційованого і прогресивного оподаткування громадян;

- стабільність – забезпечення незмінності податків і зборів та їх ставок, а також податкових пільг в межах бюджетного року;

- економічна обґрунтованість – встановлення податків і зборів на підставі показників розвитку національної економіки з урахування необхідності досягнення збалансованості витрат бюджету з його доходами;

- рівномірність виплати – встановлення строків виплати податків і зборів виходячи з необхідності забезпечення своєчасного надходження коштів до бюджету для фінансування витрат;

- компетенція – встановлення і відміна податків і зборів, а також пільг здійснюється у відповідності з податковим законодавством.

Прямі та непрямі податки

Прямий податок – податок, що стягується державою безпосередньо з доходу або майна платника податку.

Прямі особисті податки встановлюються персонально для конкретного платника податку. Видами особистих податків є прибутковий податок, податок на майно, податок на спадщину.

Прямий реальний податок передбачає оподаткування майна за зовнішніми принципами. До реального податку відноситься земельний податок, податок на промисел, податок на грошовий капітал, податок на прибуток.

Непрямі податки встановлюються в цінах товарів і послуг.

В світовій практиці існує три види непрямих податків: акцизи, фіскальна монополія і ввізне мито.

Універсальний акциз – непрямий податок, що встановлюється як надбавка до загального обігу реалізації товарів (робіт, послуг) за однією або декількома ставками. Він може виступати в формі податку з продажу, податку з обігу або податку на додану вартість.

Специфічний акциз – непрямий податок, що встановлюється за окремими ставками для певних видів товарів.

Фіскальна монополія – це прибуток держави від реалізації монополізованих державою товарів. За часткової монополії держава монополізує або тільки процес ціноутворення, або ціноутворення і виробництво окремих видів товарів, або ціноутворення і реалізацію. За повної монополії держава залишає за собою виключне право на виробництво і реалізацію окремих товарів за встановленими цінами.

Ввізне мито встановлюється при переміщенні товарів через митний кордон держави. На відміну від інших непрямих податків метою стягнення ввізного мита є не стільки фіскальні потреби держави, скільки формування раціональної структури експорту і імпорту.

Непрямі податки по відношенню до прямих мають свої переваги і недоліки. Вони найбільш ефективні в фіскальному аспекті, оскільки обкладають податком споживання, що є більш стабільною величиною ніж доходи. Тому складніше вклонитися від сплати цих податків. Непрямі податки здійснюють значний вплив на загальні процеси ціноутворення.

12.3. Податки та збори, передбачені законодавством України

Податковий кодекс України містить розділи про: загальні положення;

адміністрування податків, зборів (обов'язкових платежів); податок на прибуток підприємств; податок на доходи фізичних осіб; податок на додану вартість; акцизний податок; збір за першу реєстрацію транспортного засобу; екологічний податок; рентну плату за транспортування нафти і нафтопродуктів магістральними нафтопроводами, транзитне транспортування трубопроводами природного газу та аміаку територією України; рентну плату за нафту, природний газ і газовий конденсат, що видобуваються в Україні; плату за користування надрами; місцеві податки і збори; плату за землю; спеціальні податкові режими; збір за користування радіочастотним ресурсом України; збір за спеціальне використання води; збір за спеціальне використання лісових ресурсів; особливості оподаткування платників податків

в умовах дії угоди про розподіл продукції; прикінцеві та перехідні положення. Податковий кодекс України регулює відносини, що виникають у сфері

справляння податків і зборів, зокрема, визначає перелік податків та зборів, що справляються в Україні, та порядок їх адміністрування, платників податків та зборів, їх права та обов'язки, компетенцію контролюючих органів, повноваження і обов'язки їх посадових осіб під час здійснення податкового контролю, а також відповідальність за порушення податкового законодавства.

Документом, зокрема, визначено, що установлення і скасування податків та зборів, а також пільг їх платникам здійснюється Верховною Радою України, а також Верховною Радою Автономної Республіки Крим і сільськими, селищними, міськими радами відповідно до цього Кодексу, і у межах їхніх повноважень стосовно цього, визначених Конституцією та цим Кодексом. В Україні встановлюються загальнодержавні та місцеві податки та збори.

Згідно із Кодексом, **до загальнодержавних податків та зборів належать:** податок на прибуток підприємств; податок на доходи фізичних осіб; податок на додану вартість; акцизний податок; збір за першу реєстрацію транспортного засобу, екологічний податок; рентна плата за транспортування

нафти і нафтопродуктів магістральними нафтопроводами та нафтопродуктопроводами, транзитне транспортування трубопроводами природного газу та аміаку територією України; рентна плата за нафту, природний газ і газовий конденсат, що видобуваються в Україні; плата за

користування надрами; плата за землю; збір за користування радіочастотним ресурсом України; збір за спеціальне використання води; збір за спеціальне використання лісових ресурсів; фіксований сільськогосподарський податок; збір на розвиток виноградарства, садівництва і хмелярства (застосовується до 31 грудня 2014 року); мито; збір у вигляді цільової надбавки до діючого тарифу на електричну та теплову енергію, крім електроенергії, виробленої кваліфікованими когенераційними установками; збір у вигляді цільової надбавки до діючого тарифу на природний газ для споживачів усіх форм власності.

До місцевих податків належить: податок на нерухоме майно, відмінне від земельної ділянки, єдиний податок, до місцевих зборів – збір за провадження деяких видів підприємницької діяльності; збір за місця для паркування транспортних засобів; туристичний збір.

Кодексом передбачено, що місцеві ради обов'язково устанавлюють податок на нерухоме майно, відмінне від земельної ділянки, єдиний податок та збір за провадження деяких видів підприємницької діяльності. Місцеві ради

в межах повноважень, визначених цим Кодексом, вирішують й питання відповідно до вимог цього Кодексу щодо устанавлення збору за місця для паркування транспортних засобів, туристичного збору. Він містить також положення про спеціальні податкові режими (система заходів, що визначає особливий порядок оподаткування окремих категорій господарюючих суб'єктів), які встанавлюються та застосовуються у випадках і порядку, визначеному виключно цим Кодексом.

Документ містить положення про податковий контроль – систему заходів, що вживаються контролюючими органами з метою контролю правильності нарахування, повноти і своєчасності сплати податків і зборів, а також дотримання законодавства з питань проведення розрахункових та касових операцій, патентування, ліцензування та іншого законодавства, контроль за дотриманням якого покладено на контролюючі органи. Податковий контроль в частині здійснення заходів, що вживаються митними органами з метою перевірки правильності нарахування, повноти і своєчасності сплати податків і зборів, є складовою частиною митного контролю.

Податковий контроль здійснюється шляхом: ведення обліку платників податків; інформаційно-аналітичного забезпечення діяльності органів державної податкової служби; перевірок та звірок відповідно до вимог цього Кодексу, а також перевірок щодо дотримання законодавства, контроль за дотриманням якого покладено на контролюючі органи, у порядку, встановленому іншими спеціальними законами, що регулюють відповідну сферу правовідносин.

Органи прокуратури, Служби безпеки України, внутрішніх справ, податкової міліції, прокуратури та їх службові (посадові) особи не можуть брати безпосередньої участі у проведенні перевірок, що здійснюються контролюючими органами та проводити перевірки суб'єктів підприємницької діяльності з питань оподаткування.

Кодексом передбачено створення системи обліку в розрізі платників податків, їх відокремлених підрозділів та об'єктів оподаткування. Зокрема, центральний орган державної податкової служби визначає порядок обліку платників податків в органах державної податкової служби та порядок формування Реєстру великих платників податків на відповідний рік.

Облік осіб, які через свої релігійні переконання відмовляються від прийняття реєстраційного номера облікової картки платника податків та повідомили про це відповідний орган державної податкової служби ведеться за прізвищем, ім'ям, по батькові і серією та номером діючого паспорта. У паспортах зазначених осіб органами державної податкової служби робиться відмітка про наявність у них права здійснювати будь-які платежі за серією та номером паспорта. Порядок внесення відмітки визначається центральним органом державної податкової служби.

Кодексом передбачено створення цілісної системи інформаційно-аналітичного забезпечення органів державної податкової служби. Згідно із документом, органи державної податкової служби мають право проводити камеральні, документальні (планові або позапланові; виїзні або невиїзні) та фактичні перевірки.

Камеральна перевірка проводиться посадовими особами контролюючого органу (581.19) без будь-якого спеціального рішення керівника такого органу або направлення на її проведення. Камеральній перевірці підлягає вся податкова звітність суцільним порядком.

Камеральною вважається перевірка, яка проводиться у приміщенні органу державної податкової служби виключно на підставі даних, зазначених у податкових деклараціях (розрахунках) платника податків. Камеральна перевірка проводиться без будь-якого спеціального рішення керівника податкової та направлення на її проведення, без присутності платника. Їй підлягає вся податкова звітність суцільним порядком.

Документальною перевіркою вважається перевірка, предметом якої є своєчасність, достовірність, повнота нарахування та сплати усіх передбачених цим Кодексом податків та зборів, а також дотримання валютного та іншого законодавства, контроль за дотриманням якого покладено на контролюючі органи, дотримання роботодавцем законодавства щодо укладення трудового договору, оформлення трудових відносин з працівниками (найманими особами) та яка проводиться на підставі податкових декларацій (розрахунків), фінансової, статистичної та іншої звітності, реєстрів податкового та бухгалтерського обліку, ведення яких передбачено законом, первинних документів, які використовуються в бухгалтерському та податковому обліку, які пов'язані з нарахуванням і сплатою податків та зборів, виконанням вимог іншого законодавства, контроль за дотриманням якого покладено на органи державної податкової служби, а також отриманих в установленому законодавством порядку органом державної податкової служби документів та податкової інформації, у тому числі за результатами перевірок інших платників податків.

Фактичною вважається перевірка, що здійснюється за місцем фактичного провадження платником податків діяльності, розташування

господарських або інших об'єктів права власності такого платника. Така перевірка здійснюється органом державної податкової служби щодо дотримання порядку здійснення платниками податків розрахункових операцій, ведення касових операцій, наявності ліцензій, патентів, свідоцтв, у тому числі свідоцтв про державну реєстрацію, виробництва та обігу підакцизних товарів, дотримання роботодавцем законодавства щодо укладення трудового договору, оформлення трудових відносин з працівниками (найманими особами).

Документальна планова перевірка повинна бути передбачена у плані-графіку проведення планових документальних перевірок.

Платники податків з незначним ступенем ризику щодо несплати податків та зборів включаються до плану-графіка проведення документальних планових перевірок не частіше, ніж раз на три календарних роки, середнім – не частіше ніж раз на два календарних роки, високим – не частіше одного разу на календарний рік.

Юридичні особи, що звільнені від сплати податку на прибуток до 2016 р., та у яких сума сплаченого до бюджету податку на додану вартість становить не менше п'яти відсотків від задекларованого доходу за звітний податковий період, а також самозайняті особи, сума сплачених податків яких становить не менше п'яти відсотків від задекларованого доходу за звітний податковий період, включаються до плану-графіка не частіше, ніж раз на три календарних роки.

Податковим кодексом заборонено проведення документальної планової перевірки за окремими видами зобов'язань перед бюджетами, перевірки своєчасності сплати податку з доходів фізичних осіб та зобов'язань за бюджетними позиками і кредитами, що гарантовані бюджетними коштами.

Про проведення документальної планової перевірки оформлюється наказ керівником органу державної податкової служби.

Право на проведення документальної планової перевірки платника податків надається лише у випадку, коли йому не пізніше ніж за 10 календарних днів до дня проведення зазначеної перевірки вручено під розписку або надіслано рекомендованим листом з повідомленням про вручення копію наказу про проведення документальної планової перевірки та письмове повідомлення із зазначенням дати початку проведення такої перевірки.

Документальна позапланова виїзна перевірка здійснюється за наявності хоча б однієї з таких обставин:

- за наслідками перевірок інших платників податків або отримання податкової інформації виявлено факти, що свідчать про можливі порушення платником податків законодавства, контроль за дотриманням якого покладено на податкові органи, якщо платник податків не надасть пояснення та їх документальні підтвердження на обов'язковий письмовий запит органу державної податкової служби протягом 10 робочих днів з дня отримання запиту;

- платником не подано в строк податкову декларацію або розрахунки;

- платником подано податковому органу уточнюючий розрахунок з відповідного податку за період, який перевірявся органом державної податкової служби;

- у податкових деклараціях виявлено недостовірність даних, якщо платник не надасть пояснення та їх документальні підтвердження на письмовий запит податкового органу протягом десяти робочих днів з дня отримання запиту;

- платником подано заперечення до акта перевірки або скаргу на прийняте за її результатами податкове повідомлення-рішення, в яких вимагається повний або частковий перегляд результатів відповідної перевірки або скасування прийнятого за її результатами податкового повідомлення-рішення у разі, коли платник податків посилається на обставини, що не були досліджені під час перевірки, та об'єктивний їх розгляд неможливий без проведення перевірки. Така перевірка проводиться виключно з питань, що стали предметом оскарження;

- розпочато процедуру реорганізації юридичної особи (крім перетворення), припинення юридичної особи або підприємницької діяльності фізичної особи - підприємця, порушено провадження у справі про визнання банкрутом платника податків або подано заяву про зняття з обліку платника податків;

- платником подано декларацію, в якій заявлено до відшкодування з бюджету податок на додану вартість з від'ємним значенням з податку на додану вартість, яке становить більше 100 тис. гривень. Така перевірка проводиться виключно щодо законності декларування заявленого до відшкодування з бюджету ПДВ;

- щодо платника податку подано скаргу про ненадання таким платником податків податкової накладної покупцю або про порушення правил заповнення податкової накладної у разі ненадання таким платником податків пояснень та документального підтвердження на письмовий запит податкового органу протягом десяти робочих днів;

- отримано постанову суду про призначення перевірки або постанову органу дізнання, слідчого, прокурора, винесену ними відповідно до закону у кримінальних справах;

- податковим органом вищого рівня здійснено перевірку документів обов'язкової звітності платника або матеріалів документальної перевірки, проведеної контролюючим органом нижчого рівня, і виявлено невідповідність висновків акта перевірки вимогам законодавства або неповне з'ясування під час перевірки питань, що повинні бути з'ясовані під час перевірки для винесення об'єктивного висновку щодо дотримання платником податків вимог законодавства.

- у разі отримання інформації про ухилення податковим агентом від оподаткування виплаченої (нарахованої) найманим особам (у тому числі без документального оформлення) заробітної плати, пасивних доходів, додаткових благ, інших виплат та відшкодувань, що підлягають оподаткуванню, у тому числі внаслідок неукладення платником податків трудових договорів з найманими особами згідно із законом, а також здійснення особою господарської діяльності без державної реєстрації. Така перевірка проводиться виключно з питань, що стали підставою для проведення такої перевірки.

Право на проведення документальної позапланової перевірки платника надається лише у випадку, коли йому до початку проведення зазначеної перевірки вручено під розписку копію наказу про проведення документальної позапланової перевірки.

Документальна невізйна перевірка здійснюється у разі прийняття керівником податкового органу рішення про її проведення та за наявності вищенаведених обставин для проведення документальної перевірки. Документальна невізйна перевірка здійснюється на підставі документів та даних, наданих платником податків або отриманих в інший спосіб, передбачений законом.

Така перевірка проводиться посадовими особами органу державної податкової служби виключно на підставі рішення керівника ДПІ, оформленого наказом, та за умови надіслання платнику податків рекомендованим листом із повідомленням про вручення або вручення йому під розписку копії наказу про проведення такої перевірки та письмового повідомлення про дату початку та місце проведення такої перевірки.

При цьому присутність платників не обов'язкова.

Фактична перевірка (Ст.80) здійснюється без попередження платника податків (особи).

Фактична перевірка може проводитися на підставі рішення керівника органу податкової служби, оформленого наказом, копія якого вручається платнику податків під розписку до початку проведення такої перевірки, та за наявності хоча б однієї з таких обставин:

- у разі коли за результатами перевірок інших платників податків виявлено факти, які свідчать про можливі порушення платником податків законодавства щодо виробництва та обігу підакцизних товарів, здійснення платником податків розрахункових операцій, ведення касових операцій, наявності патентів, ліцензій, свідоцтв про державну реєстрацію та інших документів, контроль за наявністю яких покладено на органи державної податкової служби, та виникає необхідність перевірки таких фактів;

- у разі отримання в установленому законодавством порядку інформації від державних органів, яка свідчить про можливі порушення платником податків законодавства зокрема, щодо здійснення платниками податків розрахункових операцій, ведення касових операцій, наявності патентів, ліцензій, свідоцтв про державну реєстрацію та інших документів, контроль за наявністю яких покладено на органи державної податкової служби, виробництва та обігу підакцизних товарів;

- письмового звернення покупця (споживача) про порушення платником податків порядку проведення розрахункових операцій, касових операцій, патентування або ліцензування;

- неподання суб'єктом господарювання в установлений законом строк обов'язкової звітності про використання реєстраторів розрахункових операцій, розрахункових книжок та книг обліку розрахункових операцій, подання їх із нульовими показниками;

- отримання інформації про порушення законодавства в частині виробництва, обліку, зберігання та транспортування спирту, алкогольних

напоїв та тютюнових виробів та цільового використання спирту платниками податків;

- у разі виявлення за результатами попередньої перевірки порушення законодавства з питань, що підлягають фактичній перевірці згідно її визначення.

- у разі отримання в інформації про використання праці найманих осіб без належного оформлення трудових відносин та виплати роботодавцями доходів у вигляді заробітної плати без сплати податків до бюджету, а також здійснення фізичною особою підприємницької діяльності без державної реєстрації.

Фактична перевірка, що здійснюється за результатами попередньої перевірки, може бути проведена одноразово протягом 12 місяців з дати складання акта попередньої перевірки.

Перед початком фактичної перевірки, з питань дотримання порядку здійснення розрахункових операцій та ведення касових операцій, посадовими особами податкових органів може бути проведена контрольна розрахункова операція.

Під час проведення фактичної перевірки в частині дотримання роботодавцем законодавства щодо укладення трудового договору, оформлення трудових відносин з працівниками (найманими особами), в тому числі тим, яким встановлено випробування, перевіряється наявність належного оформлення трудових відносин, з'ясовуються питання щодо ведення обліку роботи, виконаної працівником, обліку витрат на оплату праці, відомості про оплату праці працівника. Для з'ясування факту належного оформлення трудових відносин з працівником, який здійснює трудову діяльність, можуть використовуватися документи, що посвідчують особу, або інші документи, які дають змогу її ідентифікувати (посадове посвідчення, посвідчення водія, санітарна книжка тощо).

Фактична перевірка проводиться двома і більше посадовими особами органу державної податкової служби у присутності посадових осіб платника та/або особи, що фактично здійснює розрахункові операції.

Під час проведення перевірки посадовими особами, які здійснюють таку перевірку, може проводитися хронометраж господарських операцій. За результатами хронометражу складається довідка, яка підписується посадовими особами органу державної податкової служби та посадовими особами платника податків та/або особами, що фактично здійснюють господарські операції.

Забороняється вилучення оригіналів первинних фінансово-господарських, бухгалтерських та інших документів за виключенням випадків, передбачених кримінально-процесуальним законом.

Кодексом вводиться вичерпний перелік фінансових санкцій, що можуть бути застосовані до платників податків у зв'язку із порушенням податкового законодавства. За порушення законів з питань оподаткування та іншого законодавства, контроль за яким покладено на контролюючі органи, застосовуються такі види юридичної відповідальності: фінансова; адміністративна; кримінальна.

Лекція 13. ОБЛІК ПОДАТКУ НА ДОДАНУ ВАРТІСТЬ

13.1. Первинний облік податку на додану вартість (ПДВ).

13.2. Види операцій платників податків, які підлягають оподаткуванню.

13.1. Первинний облік податку на додану вартість (ПДВ)

Виплата податку на додану вартість до бюджету здійснюється у відповідності із Законом України —Про податок на додану вартість від 03.04.1997 №168/97-ВР. В цьому законі зазначаються платники податку, об'єкти оподаткування, ставки податку, порядок його обчислення та сплати тощо.

Первинний облік ПДВ ведеться в податкових накладних (додаток Г).

Основними реквізитами цього документу є:

- порядковий номер податкової накладної;
- дата виписування податкової накладної;
- повна або скорочена назва, яка зазначена у статутних документах юридичної особи або прізвище, ім'я по батькові фізичної особи, зареєстрованої як платник податку на додану вартість;
- податковий номер платника податку (продавця та покупця);
- місце розташування юридичної особи або місце податкової адреси фізичної особи, зареєстрованої як платник податку на додану вартість;
- опис (номенклатура) товарів (робіт, послуг) та їх кількість (обсяг, об'єм);
- повна або скорочена назва, зазначена у статутних документах;
- ціна продажу без врахування податку;
- ставка податку та відповідна сума у цифровому значенні;
- загальна сума коштів, що підлягають сплаті з урахуванням податку.

Податкову накладну складає особа, яка зареєстрована як платник податку

в податковому органі і якій присвоєно індивідуальний податковий номер платника податку на додану вартість. Порядковий номер податкової накладної відповідає порядковому номеру книги обліку продажу товарів (робіт, послуг).

Сплачена (нарахована) сума податку на додану вартість у податковій накладній повинна відповідати сумі податкових зобов'язань з продажу товарів (робіт, послуг) продавця у книзі обліку продажу товарів (робіт, послуг).

Якщо особа, яка зобов'язана зареєструватися як платник податку, не здійснила такої реєстрації протягом термінів, визначених законодавством, здійснює оподатковувані операції з продажу товарів (робіт, послуг) з нарахуванням податку на додану вартість і видачею податкової накладної без внесення суми податку до бюджету, то така податкова накладна вважається фіктивною. За видачу фіктивної накладної орган державної податкової служби застосовує до такої особи штраф у розмірі подвійної суми отриманого податку на додану вартість, але не менше 1000 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Податкова накладна складається у двох примірниках (оригінал і копія) у момент виникнення податкових зобов'язань продавця, тобто на дату здійснення будь-якої з подій, що сталася раніше. При цьому у верхній лівій частині податкової накладної робляться відповідні відмітки (непотрібне виділяється поміткою —X||).

Оригінал податкової накладної надається покупцю товарів (робіт, послуг) на його вимогу.

Зазначений документ зберігається покупцем разом із розрахунковими, платіжними документами з придбання товарів (робіт, послуг) у порядку і протягом терміну, визначеного для зберігання облікових податкових документів та зобов'язань із сплати податків.

Податкова накладна дає право покупцю, зареєстрованому як платник податку, на включення до податкового кредиту витрат по сплаті податку на додану вартість.

Копія податкової накладної залишається у продавця товарів (робіт, послуг) як звітний розрахунковий податковий документ і зберігається в порядку та протягом строку, передбаченого законодавством для зобов'язань із сплати податку.

Податкова накладна видається платником податку, який поставляє товари (послуги), на вимогу їх отримувача, та є підставою для нарахування податкового кредиту. Як виняток з цього правила, підставою для нарахування податкового кредиту при поставці товарів (послуг) за готівку чи з розрахунками картками платіжних систем, банківськими або персональними чеками у межах граничної суми, встановленої Національним банком України для готівкових розрахунків, 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.

У разі відмови з боку постачальника товарів (послуг) надати податкову накладну або при порушенні ним порядку її заповнення отримувач таких товарів (послуг) має право додати до податкової декларації за звітний податковий період заяву зі скаргою на такого постачальника, яка є підставою для включення сум цього податку до складу податкового кредиту. До заяви додаються копії товарних чеків або інших розрахункових документів, що засвідчують факт сплати податку внаслідок придбання таких товарів (послуг). Отримання такої скарги є підставою для проведення позапланової виїзної перевірки такого постачальника для з'ясування достовірності та повноти нарахування ним зобов'язань з цього податку за такою цивільно-правовою операцією.

Накладна не виписується, якщо обсяг разового продажу товарів (робіт, послуг) не перевищує двадцяти гривень, у разі продажу транспортних квитків та при виписуванні готельних рахунків.

При цьому підставою для збільшення суми податкового кредиту є товарний чек, інший розрахунковий або платіжний документ.

У разі імпорту товарів на митну територію України документом, що посвідчує право на отримання податкового кредиту, вважається вантажна митна декларація, оформлена відповідно до вимог законодавства, яка підтверджує сплату податку на додану вартість, або погашений податковий вексель.

Всі складені примірники податкової накладної підписуються особою, уповноваженою платником податку здійснювати продаж товарів (робіт, послуг), та скріплюються печаткою такого платника податку – продавця. Податкова накладна не підписується покупцем товарів (робіт, послуг) і не скріплюється його печаткою.

Податкова накладна є базою для заповнення реєстрів аналітичного обліку розрахунків з податку на додану вартість.

13.2. Види операцій платників податків, які підлягають оподаткуванню

Податок на додану вартість є непрямим податком. Має широку базу оподаткування, що включає в себе не тільки товари, але й роботи та послуги. Універсальні ставки полегшують як нарахування податку, так і контроль за правильністю і своєчасністю сплати.

Недоліком ПДВ є його значний вплив на загальний рівень цін по відношенню до малозабезпечених шарів населення, а також відволікання з обігу грошових коштів.

Платниками ПДВ є юридичні і фізичні особи, що зобов'язані здійснювати утримання і внесення в бюджет податку, що сплачується покупцем, або особи що ввозять товари на митну територію України або отримують від нерезидента роботи (послуги) для їх використання або споживання на митній території України.

Платником податку є будь-яка особа, яка:

а) здійснює або планує здійснювати господарську діяльність та реєструється за своїм добровільним рішенням як платник цього податку;

б) підлягає обов'язковій реєстрації як платник цього податку (якщо загальна сума від здійснення операцій з поставки товарів (послуг), протягом останніх дванадцяти календарних місяців сукупно перевищує 300000; особа, яка поставляє товари (послуги) а митній території України з використанням глобальної або локальних комп'ютерних мереж, при цьому особа-нерезидент може здійснювати таку діяльність тільки через своє постійне представництво, зареєстроване на території України; особа, що здійснює операції з реалізації конфіскованого майна);

в) імпортує товари (супутні послуги) в обсягах, що підлягають оподаткуванню цим податком згідно з нормами цієї статті.

Об'єктом оподаткування є операції платників податку з:

- поставки товарів та послуг, місце поставки яких знаходиться на митній території України;

- ввезення товарів (супутніх послуг) у митному режимі імпорту або реімпорту.

- поставка (вивезення, пересилання) товарів (супутніх послуг) у митному режимі експорту або реекспорту (далі – експорту).

Не є об'єктом оподаткування операції з:

- випуску (емісії), розміщення у будь-які форми управління та продажу (погашення, викупу) за кошти цінних паперів, що випущені в обіг (емітовані) суб'єктами підприємницької діяльності, Національним банком України, Міністерством фінансів України, органами місцевого самоврядування; обміну зазначених цінних паперів та корпоративних прав, виражених в інших, ніж цінні папери, формах, на інші цінні папери;

- розрахунково-клірингової, реєстраторської та депозитарної діяльності на ринку цінних паперів, а також діяльності з управління активами (у тому числі пенсійними активами, фондами банківського управління).

- передачі майна у схов (відповідальне зберігання), а також у лізинг (оренду), крім передачі у фінансовий лізинг;

- надання послуг із страхування, співстрахування або перестрахування особами, які мають ліцензію на здійснення страхової діяльності;

- обігу валютних цінностей (у тому числі національної та іноземної валюти), банківських металів, банкнот та монет Національного банку України, за винятком тих, що використовуються для нумізматичних цілей, базою оподаткування яких є продажна вартість; випуску, обігу та погашення білетів державних лотерей, запроваджених за ліцензією Міністерства фінансів України; виплати грошових виграшів, грошових призів і грошових винагород; прийняття ставок, у тому числі шляхом обміну коштів на жетони чи інші замітники гривні, призначені для використання в гральних автоматах та іншому гральному устаткуванні, поставки негашених поштових марок України, конвертів або листівок з негашеними поштовими марками України, крім колекційних марок, конвертів чи листівок для філателістичних потреб, базою оподаткування яких є продажна вартість;

- надання послуг з інкасації, розрахунково-касового обслуговування, залучення, розміщення та повернення коштів за договорами позики, депозиту, вкладу, управління коштами та цінними паперами (корпоративними правами та деривативами), доручення, надання, управління і переуступки фінансових кредитів, кредитних гарантій і банківських поручительств особою, що надала такі кредити, гарантії або поручительства;

- оплати вартості державних платних послуг, які надаються фізичним або юридичним особам органами виконавчої влади і місцевого самоврядування та обов'язковість отримання (поставки) яких встановлюється законодавством, включаючи плату за реєстрацію, отримання ліцензії (дозволу), сертифікатів у вигляді зборів, державного мита тощо;

- виплат у грошовій формі заробітної плати, а також пенсій, стипендій, субсидій, дотацій за рахунок бюджетів або Пенсійного фонду України чи фондів загальнообов'язкового соціального страхування; виплат дивідендів, роялті; надання комісійних (брокерських, дилерських) послуг із торгівлі та/або управління цінними паперами.

База оподаткування операції з поставки товарів (послуг) визначається виходячи з їх договірної (контрактної) вартості, визначеної

за вільними цінами, але не нижче за звичайні ціни, з урахуванням акцизного збору, ввізного мита, інших загальнодержавних податків та зборів (обов'язкових платежів).

У разі якщо звичайна ціна на товари (послуги) перевищує договірну ціну на такі товари (послуги) більше ніж на 20 відсотків, база оподаткування операції з поставки таких товарів (послуг) визначається за звичайними цінами.

Вартість тари, що згідно з умовами договору (контракту) визначена як зворотна (заставна), до бази оподаткування не включається. У разі коли у строки не більше дванадцяти календарних місяців, з моменту отримання зворотної тари вона не повертається відправнику, вартість такої зворотної тари включається до бази оподаткування отримувача.

У випадках коли платник податку здійснює підприємницьку діяльність з поставки вживаних товарів (комісійну торгівлю), що придбані в осіб, не зареєстрованих платниками податку, базою оподаткування є комісійна винагорода такого платника податку.

При наданні послуг із транзитного перевезення (переміщення) товарів (вантажів, пасажирів) митною територією України база оподаткування розраховується виходячи з вартості послуг із такого транзитного перевезення (переміщення), наданих на митній території України (з урахуванням відстані від пункту першого перетину державного кордону України до пункту останнього перетину державного кордону України).

Звільняються від оподаткування ПДВ операції з:

- поставки вітчизняних продуктів дитячого харчування молочними кухнями та спеціалізованими магазинами і куточками, які виконують функції роздаточних пунктів;

- поставки (передплати) періодичних видань друкованих засобів масової інформації та книжок, крім видань еротичного характеру, учнівських зошитів, підручників та навчальних посібників українського виробництва, словників українсько-іноземної або іноземно-української мови;

- поставки послуг з виховання та освіти дітей дитячими музичними та художніми школами, школами мистецтв, будинками культури; послуг з дошкільного виховання, початкової, середньої, професійно-технічної та вищої освіти;

- поставки товарів спеціального призначення для інвалідів, у тому числі легкових автомобілів для інвалідів, з їх оплатою за рахунок коштів державного чи місцевих бюджетів;

- поставки послуг з виплати і доставки пенсій;

- поставки послуг з реєстрації актів громадянського стану державними органами;

- поставки зареєстрованих та допущених до застосування в Україні лікарських засобів та виробів медичного призначення;

- поставки послуг з охорони здоров'я;

- поставки путівок на санаторно-курортне лікування, оздоровлення та відпочинок на території України фізичних осіб віком до 18 років;

- поставки в порядку та в межах норм, встановлених Кабінетом Міністрів України, послуг з:

- а) утримання дітей у дошкільних закладах, школах-інтернатах, кімнатах-розподільниках установ Міністерства внутрішніх справ України;
 - б) утримання осіб у будинках для перестарілих та інвалідів;
 - в) харчування та облаштування на нічліг осіб, які не мають житла, у спеціально відведених для цього місцях;
 - г) харчування дітей у школах, професійно-технічних училищах та громадян у закладах охорони здоров'я;
 - д) харчування, забезпечення речовим майном, комунально-побутовими та іншими послугами, що надаються особам, які тримаються в установах виконання покарань і слідчих ізоляторах;
- надання послуг з перевезення осіб пасажирським транспортом (крім таксомоторів) у межах населеного пункту, тарифи на які регулюються органом місцевого самоврядування відповідно до його компетенції, визначеної законом.

- поставки культових послуг та поставки предметів культового призначення (крім акцизних товарів) релігійними організаціями;
- поставки послуг з поховання;
- передачі конфіскованого майна, знахідок, скарбів або майна, визнаних безхазяйними, у власність держави;
- поставки (продажу, передачі) земельних ділянок, земельних паїв, крім тих, що знаходяться під об'єктами нерухомого майна та включаються до їх вартості;
- безкоштовної передачі рухомого складу однією залізницею або підприємством залізничного транспорту загального користування іншим залізницям або підприємствам залізничного транспорту загального користування державної форми власності в порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України;
- безоплатної приватизації житлового фонду;
- поставки житла (об'єктів житлового фонду), крім їх першої поставки;
- подання благодійної допомоги;
- оплати вартості фундаментальних досліджень, науково-дослідних і дослідницько-конструкторських робіт особою, яка безпосередньо отримує такі кошти з рахунку державного казначейства;
- операції з поставки неплатником податку на додану вартість культурних цінностей.

Об'єкти оподаткування оподатковуються за ставкою 20 відсотків.

Податок становить 20% бази оподаткування, визначеної статтею 4 цього Закону, та додається до ціни товарів (робіт, послуг). При експорті товарів та супутніх такому експорту послуг ставка податку становить —0% відсотків до бази оподаткування.

Об'єктом оподаткування є додана вартість. Додана вартість є частиною повної вартості товару або послуги, це та її частина, що створюється саме на даному етапі виробництва. Оподаткування доданої вартості створює умови для рівномірного включення податку в ціни товарів та послуг на всіх етапах їх виробництва і реалізації.

ПДВ складає 20% бази оподаткування і додається до ціни товарів (робіт, послуг). Існує також нульова ставка для деяких видів товарів.

Сума ПДВ, що має бути перерахована до бюджету, визначається як різниця між загальною сумою податкових зобов'язань, що виникають у зв'язку з продажем товарів протягом звітного періоду, і сумою податкового кредиту звітного періоду.

Лекція 14. ОБЛІК ПОДАТКУ НА ПРИБУТОК ПІДПРИЄМСТВ

14.1. Суть податку на прибуток, його елементи.

14.2. Порядок обчислення податку на прибуток.

14.1. Суть податку на прибуток, його елементи

Платниками податку з числа резидентів є:

- суб'єкти господарювання – юридичні особи, які провадять господарську діяльність як на території України, так і за її межами;
- управління залізниці, яке отримує прибуток від основної діяльності залізничного транспорту;
- підприємства залізничного транспорту та їх структурні підрозділи, які отримують прибуток від неосновної діяльності залізничного транспорту;
- неприбуткові установи та організації у разі отримання прибутку від неосновної діяльності та/або доходів, що підлягають оподаткуванню відповідно до цього розділу;
- відокремлені підрозділи платників податку, за винятком представництв.

Для цілей цього розділу представництво платника податку – відокремлений підрозділ юридичної особи, що розташований поза її місцезнаходженням, та який здійснює представництво і захист інтересів юридичної особи, фінансується такою юридичною особою та не отримує інших доходів, окрім пасивних доходів.

Платниками податку з числа нерезидентів є:

- юридичні особи, що створені в будь-якій організаційно-правовій формі, та отримують доходи з джерелом походження з України, за винятком установ та організацій, що мають дипломатичні привілеї або імунітет згідно з міжнародними договорами України;
- постійні представництва нерезидентів, які отримують доходи із джерелом походження з України або виконують агентські (представницькі) та інші функції стосовно таких нерезидентів чи їх засновників.

Об'єктом оподаткування є: прибуток із джерелом походження з України та за її межами, який визначається шляхом зменшення суми доходів звітного періоду на собівартість реалізованих товарів, виконаних робіт, наданих послуг та суму інших витрат звітного податкового періоду.

Доходи визначаються на підставі первинних документів, що підтверджують отримання платником податку доходів, обов'язковість ведення і зберігання яких передбачено правилами ведення бухгалтерського обліку. Суми, відображені у складі доходів платника податку, не підлягають повторному включенню до складу його доходів.

Дохід від операційної діяльності визнається в розмірі договірної (контрактної) вартості, але не менше ніж сума компенсації, отримана в будь-якій формі, в тому числі при зменшенні зобов'язань, та включає: дохід від реалізації товарів, виконаних робіт, наданих послуг, у тому числі винагороди комісонера (повіреного, агента тощо); особливості визначення доходів від реалізації товарів, виконаних робіт, наданих послуг для окремих категорій

платників податків або доходів від окремих операцій встановлюються положеннями цього розділу;

Інші доходи включають:

- доходи у вигляді дивідендів, отриманих від нерезидентів, процентів, роялті, від володіння борговими вимогами;
- доходи від операцій оренди/лізингу;
- суми штрафів та/або неустойки чи пені, фактично отримані за рішенням сторін договору або відповідних державних органів, суду;
- вартість товарів, робіт, послуг, безоплатно отриманих платником податку у звітному періоді, визначена на рівні не нижче звичайної ціни, суми безповоротної фінансової допомоги, отриманої платником податку у звітному податковому періоді, безнадійної кредиторської заборгованості, крім випадків, коли операції з надання/отримання безповоротної фінансової допомоги проводяться між платником податку та його відокремленими підрозділами, які не мають статусу юридичної особи;
- суми поворотної фінансової допомоги, отриманої платником податку у звітному податковому періоді, що залишаються неповерненими на кінець такого звітного періоду, від осіб, які не є платниками цього податку (в тому числі нерезидентів), або осіб, які мають пільги з цього податку, в тому числі право застосовувати ставки податку нижчі, ніж 25%.
- суми дотацій, субсидій, капітальних інвестицій із фондів загальнообов'язкового державного соціального страхування або бюджетів, отримані платником податку;
- доходи, не враховані при обчисленні доходу періодів, що передують звітному, та виявлені у звітному податковому періоді;
- дохід від реалізації необоротних матеріальних активів, майнових комплексів, оборотних активів;
- інші доходи платника податку за звітний податковий період.

Для визначення об'єкта оподаткування не враховуються доходи:

- сума попередньої оплати та авансів, отримана в рахунок оплати товарів, виконаних робіт, наданих послуг;
- суми податку на додану вартість, отримані/нараховані платником податку на додану вартість, нарахованого на вартість продажу товарів, виконаних робіт, наданих послуг, за винятком випадків, коли підприємство – продавець не є платником податку на додану вартість.

Витрати, що враховуються при обчисленні об'єкта оподаткування, складаються із витрат операційної діяльності та інших витрат, визначених згідно з пунктами.

Витрати операційної діяльності включають:

- собівартість реалізованих товарів, виконаних робіт, наданих послуг;
- витрати банківських установ, до яких відносяться:

а) процентні витрати за кредитно-депозитними операціями, в тому числі за кореспондентськими рахунками та коштами до запитання, цінними паперами власного обігу;

б) комісійні витрати, в тому числі за кредитно-депозитними операціями, розрахунково-касове обслуговування, інкасацію та перевезення цінностей, операціями з цінними паперами, операціями на валютному ринку, операціями з довірчого управління;

в) від'ємний результат (збиток) від операцій з купівлі/продажу іноземної валюти та банківських металів;

г) від'ємне значення курсових різниць від переоцінки активів та зобов'язань у зв'язку зі зміною офіційного курсу національної валюти до іноземної валюти;

д) суми страхових резервів;

е) суми коштів (зборів), внесені до Фонду гарантування вкладів фізичних осіб;

є) витрати з придбання права вимоги на виконання зобов'язань у грошовій формі за поставлені товари чи надані послуги (факторинг);

ж) витрати, пов'язані з реалізацією заставленого майна;

з) інші витрати, прямо пов'язані зі здійсненням банківських операцій та наданням банківських послуг;

к) інші витрати, передбачені цим розділом.

Витрати, які враховуються для визначення об'єкта оподаткування, визнаються на підставі первинних документів, що підтверджують здійснення платником податку витрат, обов'язковість ведення і зберігання яких передбачено правилами ведення бухгалтерського обліку, та інших документів, встановлених розділом II цього Податкового Кодексу.

У разі якщо платник податку здійснює виробництво товарів, виконання робіт, надання послуг з довготривалим (більше одного року) технологічним циклом виробництва за умови, що договорами, укладеними на виробництво таких товарів, виконання робіт, надання послуг, не передбачено поетапної їх здачі, до витрат звітного податкового періоду включаються витрати, пов'язані з виробництвом таких товарів, виконанням робіт, наданням послуг у цьому періоді.

Платник податку для визначення об'єкта оподаткування має право на врахування витрат, підтверджених документами, що складені нерезидентами відповідно до правил інших країн.

У цілях цього розділу суми, відображені у складі витрат платника податку, у тому числі в частині амортизації необоротних активів, не підлягають повторному включенню до складу його витрат.

14.2. Порядок обчислення податку на прибуток

Податок, що підлягає сплаті до бюджету платниками податку, які провадять страхову діяльність, визначається в порядку, передбаченому цим Кодексом. Відповідальність за повноту утримання та своєчасність перерахування до бюджету податку покладається на платників податку, які здійснюють відповідні виплати.

Податковими (звітними) періодами для податку на прибуток підприємств, крім випадків, передбачених цією статтею, є календарні: квартал, півріччя, три квартали, рік. При цьому податкова декларація

розраховується наростаючим підсумком. Податковий (звітний) період починається з першого календарного дня податкового (звітного) періоду і закінчується останнім календарним днем податкового (звітного) періоду, крім виробників сільськогосподарської продукції, які можуть обрати річний податковий (звітний) період, що починається з 1 липня поточного звітного року і закінчується 30 червня наступного звітного року.

Якщо платник податку ліквідується (у тому числі до закінчення першого податкового (звітного) періоду), останнім податковим (звітним) періодом вважається період, на який припадає дата ліквідації.

Річний податковий (звітний) період встановлюється для таких платників податку:

а) платників податку, які зареєстровані протягом звітного (податкового) року (новостворені), що сплачують податок на прибуток на підставі річної податкової декларації за період діяльності у звітному (податковому) році;

б) виробників сільськогосподарської продукції;

в) платників податку, у яких річний дохід від будь-якої діяльності (за вирахуванням непрямих податків), визначений за показниками Звіту про фінансові результати (Звіту про сукупний дохід), за попередній річний звітний (податковий) період, не перевищує 20 млн. грн. При цьому до річного доходу від будь-якої діяльності (за вирахуванням непрямих податків), визначеного за показниками Звіту про фінансові результати (Звіту про сукупний дохід), включається дохід (виручка) від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг), інші операційні доходи, фінансові доходи та інші доходи.

Якщо платник податку на прибуток у звітному періоді не отримав прибутку, або сума податку на прибуток менша за суму податку на нерухоме майно, відмінне від земельної ділянки, залишок суми такого податку, не врахований у зменшення податку на прибуток поточного періоду, не переноситься на зменшення податку на прибуток наступних податкових (звітних) періодів.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ЛІТЕРАТУРНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бабій М.В. Обґрунтування раціональної тривалості робочого часу водія при виконанні транспортних операцій [Текст] / М.В. Бабій, А.Й. Матвіїшин// Вісник ХНТУСГ. – Харків, 2016. – Вип. №169. – 232-236 с.
2. Башкатова Є.І. Планування роботи автотранспортного підприємства: програмир.навчання: [навч. посібник]/Є.І. Башкатова, Т.А. Здерева, Ю.С. Стельмаховській. – Київ:Вища шк., 1988. – 286 с.
3. Бичанин В.В. Экономика предприятия отрасли: учеб.-метод.комплекс /Сост. и общ.ред. В.В. Бичанина. – Новополоцк; УО «ПГУ», 2007. – 400 с.
4. Білібіна Н.Ф. Організація, планування і управління автотранспортними підприємствами: [навч. для вузів за фахом —Економіка і орг. автомобіл. трансп.// Н.Ф. Білібіна, М.П. Улицький, А.Б. Миротин та ін]; ред.: Л.А. Бронштейн, К.А. Савченко. – 2-е вид., Перераб. і доп. – М.: Вища шк., 1986. – 359 с.
5. Бойчик І.М. Економіка підприємств : навч. посібник / Бойчик І.М., Харів П.С., ХопчанМ.І. – Львів: —Сподомл, 2000. – 212 с.
6. Бухгалтерський фінансовий облік : підручник ; за ред. Ф.Ф. Бутинця. – Житомир:ЖІТІ, 2000. – 608 с.
7. Вовк Ю.Я. Пути формирования ресурсоэффективной транспортной системы / Ю.Я. Вовк // Экономические тенденции, 2017. – Вип. 1, №1. – 22-29 с. (Білорусь).
8. Воркут А.И. Грузовые автомобильные перевозки. – К.: Виш. школа, 1986. – 447 с.
9. Войнаренко М.П. Податковий облік і аудит: підручник / М.П. Войнаренко, Г.В.Пухальська. – К.: ВЦ —Академіял, 2009. – 367 с.
10. Горова К.О. Конспект лекцій з дисципліни „Основи економіки транспорту”// Горова К.О. / – Харків: ХНАДУ, 2011. – 77 с.
11. Голованенко С.Л. Економіка автомобільного транспорту /Голованенко С.Л. – М.: Вища школа, 1983. – 352 с.
12. Голованенко С.Л. Збірник задач за курсом —Економіка автомобільного транспорту” / Голованенко С.Л., Жарова О.М., Посипай В.Г. М.: Вища школа, 1980.
13. Голованенко С.Л. Справочник инженера-экономиста астомобильного транспорта / С.Л. Голованенко, О.М. Жарова, Т.И. Маслова, В.Г. Посыпай. – К.: Техника, 1991. – 351 с.
14. Горова К.О. Методичні вказівки до практичних занять з дисципліни „Основи економіки транспорту” // Горова К.О., Кирчата І.М. / – Харків: ХНАДУ, 2011. – 70 с.
15. Дзюра В.О. Обґрунтування швидкості руху на міських вулицях і дорогах / В.О. Дзюра // Міжвузівський збірник «Наукові нотатки». – Луцьк, 2016. – Вип. №55. – 112-116 с.

16. Дмитриев И.А. Экономика предприятий автомобильного транспорта: учебное пособие / И.А. Дмитриев, О.М. Жарова. – Харьков: Знання, 2004. – 184 с.
17. Жарова О.М. Типові задачі з економіки автомобільного транспорту: Навч. посібник для автотрансп. спец. вузів. – М.: Вищ. шк., 1991. – 223 с.
18. Жарова О.М. Типові задачі з економіки автомобільного транспорту: навч. Посібник для автотрансп. спец. Вузів / О.М. Жарова, І.А. Дмитрієв. –Х.: ХГАДТУ, 1999. – 206 с.
19. Каплан Т.Л. Пути улучшения использования основных производственных фондов на автомобильном транспорте / Каплан Т.Л. – М.: Транспорт, 1981. – 136 с.
20. Конспект лекцій з дисципліни „Логістика» для студентів галузі знань 27 транспорт, спеціальність 275 Транспортні технології (за видами) // Попович П.В., Шевчук О.С., Бабій М.В. / ТНТУ ім. І. Пулюя. – Тернопіль 2017. – 185 с.
21. Криворучко О.М. Типові задачі з економіки праці на автомобільному транспорті: навч. посібник / Криворучко О.М. – Х.: ХНАДУ, 2002. – 213 с.
22. Организация коммерческой работы на автомобильном транспорте: учебник для Вузов; под.ред. Е.А. Олейникова. – М.: ЗАО Бизнес школа —Интел-синтез», 1997. – 288 с.
24. Попова Н.В. Маркетинг транспортных услуг: учебное пособие. –Х.: ХНАДУ, 2002. –224 с.
25. Попович П.В. Методичні вказівки для виконання курсової роботи з дисципліни „Основи економіки транспорту» для студентів спеціальності 275 Транспортні технології (за видами) // Попович П.В., Шевчук О.С. / ТНТУ ім. І. Пулюя. – Тернопіль2017. – 36 с.
26. Попович П.В. Методичні вказівки для практичних занять з дисципліни „Основи економіки транспорту» для студентів спеціальності 275 Транспортні технології (за видами) // Попович П.В., Шевчук О.С. / ТНТУ ім. І. Пулюя. – Тернопіль 2017. – 114 с.
27. Попович П.В. Методичні вказівки для виконання курсової роботи з дисципліни „Логістика» для студентів спеціальності 275 Транспортні технології (за видами) // Попович П.В., Шевчук О.С., Бабій М.В. / ТНТУ ім. І. Пулюя. – Тернопіль 2017. – 54 с.
28. Попович П.В. Аналітичні технології в забезпеченні економічної ефективності логістичних систем / Попович П. // Вісник ХНТУСГ. – Харків, 2016. – Вип. №169. – 223-225 с.
29. Попович П. В. Дослідження тенденцій розвитку ринку вантажних автомобільних перевезень в сучасних умовах //Попович П.В., Шевчук О.С. Матвіїшин А.Й., Лотоцька В.Н. /Науковий журнал. Вісник Житомирського державного технологічного університету. Серія: Технічні науки. – Житомир: №2(77)-2016. – 224-228 с.

30. Попович П.В. Економічні аспекти використання послуг ЗРЛ операторів вітчизняними підприємствами. Науковий журнал. – Луцьк: Луцький НТУ, 2016. № 2. – 125-129 с.

31. Пухальська Г.В. Податковий облік: причини виникнення, суть та організація на підприємстві // Вісник Технологічного університету Поділля. Економічні науки. – 2004. - №6. – 94-96 с.

32. Примак Т.О. Економіка підприємства: навчальний посібник /Примак Т. О. - К.: Вікар, 2001. – 178 с.

33. Пушкар М.С. Фінансовий облік: підручник / Пушкар М.С. – Тернопіль, —Картбланш, 2002. – 628 с.

34. Сопко В. Бухгалтерський облік: навч. посіб. / Сопко В. – 3-тє вид. – К.: КНЕУ, 2000. – 578 с.

35. Тарангул Л.Л. Оподаткування та регіональний розвиток (теорія і практика): Монографія / Тарангул Л.Л. – Ірпінь: Академія ДПС України, 2003. – 286 с.

36. Ткаченко Н.М. Бухгалтерський фінансовий облік: посібник /Ткаченко Н.М. – К.: А.С.К., 2000. – 784 с.

37. Управление транспортными системами. Транспортное обеспечение логистики: учебник и практикум для академического бакалавриата / В. Д. Герами, А. В. Колик. – М.: Издательство Юрайт, 2015. – 510 с. – Серия: Бакалавр. Академический курс.

38. Цьонь О.П. Правові аспекти організації перевезень вантажів у міжнародному сполученні / Цьонь О.П. // Вісник ХНТУСГ. – Харків, 2016. – Вип. №169. – 209-211 с.

39. Цьонь О.П. Шляхи визначення оптимальних відстаней між пунктами транспортної мережі / Цьонь О.П. // Міжвузівський збірник —Наукові нотатки. Випуск №55. – Луцьк.: ЛНТУ, 2016. – 418-421 с.

40. Чабанова Н.В. Бухгалтерський фінансовий облік: посібник / Н.В. Чабанова, Ю.А. Василенко. – К. Академія, 2000. – 476 с.

41. Шевчук О.С. Вплив показників ефективності на безпеку руху вулично-дорожніми мережами/ Шевчук О. С. // Вісник ХНТУСГ. – Харків, 2016. – Вип. № 169. – С. 205 - 209.

42. Шинкаренко В.Г. Управление результатами деятельности работников АТП / В.Г. Шинкаренко, О.Н. Криворучко. – Х.: ХГАДТУ, 1999. – 143 с.

43. Шинкаренко В.Г. Економіка праці на автомобільному транспорті: навч. посібник / Шинкаренко В.Г., Дмитрієв І.А., Криворучко О.М. – Х.: ХДАДТУ, 2000. – 305 с.

44. Шинкаренко В.Г. Нормативне планування праці й заробітної плати на підприємствах автомобільного транспорту. – К.: Техніка, 1991. – 160 с.

45. Шинкаренко В.Г. Экономическая оценка нововведений на автомобильном транспорте: учеб. пособие / В.Г. Шинкаренко, О.М. Жарова.– Х.: ХНАДУ, 2004. – 156 с.

46. Якість транспортних послуг: управління, розвиток та ефективність: монографія / Г.Ю. Кучерук; Держ. екон.-технол. ун-т трансп. - К.: ДЕТУТ, 2011. - 205 с., - Бібліогр.: 199-205 с. - укр.

47. Dzyura V. Ways of improvement of the city road network functioning / V. Dzyura // Journal of Sustainable Development of Transport and Logistics, 2016. – Vol. 1, No. 1. – p. 11-15. (Польща).

48. Karpenko O., Kovalchuk S., Shevchuk O. Prospects on Ukrainian logistics market orientation for international customers. Journal of Sustainable Development of Transport and Logistics, [S.l.], v. 1, n. 1, p. 27-33, dec. 2016. <http://jsdtl.sciview.net/index.php/jsdtl/article/view/12>

49. Popovych P., Shyriaieva S., Selivanova N. Analysis of the interaction of participants freight forwarding system. Journal of Sustainable Development of Transport and Logistics, [S.l.], v. 1, n. 1, p. 16-22, dec. 2016. <http://jsdtl.sciview.net/index.php/jsdtl/article/view/10>

50. Vovk Y. Resource-efficient intelligent transportation systems as a basis for sustainable development. Overview of initiatives and strategies / Y. Vovk // Journal of Sustainable Development of Transport and Logistics, 2016. – Vol. 1, No. 1. – p. 6-10. (Польща).