

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ АВТОМОБІЛЬНО-ДОРОЖНИЙ
УНІВЕРСИТЕТ

ФАКУЛЬТЕТ УПРАВЛІННЯ ТА БІЗНЕСУ

КОНСПЕКТ ЛЕКЦІЙ
з дисципліни
ЕКОНОМІКА ПІДПРИЄМСТВА

для студентів спеціальності 056 - «Міжнародні економічні відносини» і
071 - «Облік і оподаткування»

Укладач:
асистент кафедри
економіки і підприємництва
Левченко Ярослава Сергіївна

Харків-2017

ЗМІСТ

ВСТУП

ТЕМА 1. ТРАНСПОРТ ЯК ГАЛУЗЬ ЕКОНОМІКИ

ТЕМА 2. АВТОТРАНСПОРТНІ ПІДПРИЄМСТВА ТА ОСНОВИ
ПІДПРИЄМНИЦЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

ТЕМА 3. ОСНОВНІ ВИРОБНИЧІ ФОНДИ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ
ТРАНСПОРТІ

ТЕМА 4. ОБОРОТНІ ЗАСОБИ АТП

ТЕМА 5. НЕМАТЕРІАЛЬНІ РЕСУРСИ ТА АКТИВИ

ТЕМА 6. ТРУДОВІ РЕСУРСИ ТА ОПЛАТА ПРАЦІ

ТЕМА 7. ВИТРАТИ ВИРОБНИЦТВА НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

ТЕМА 8. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ ДІЯЛЬНОСТІ НА ТРАНСПОРТІ

ТЕМА 9. ІНВЕСТИЦІЙНІ РЕСУРСИ ТА ІННОВАЦІЙНІ ПРОЦЕСИ

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

ПРЕДМЕТНИЙ ПОКАЖЧИК

Вступ

Економіка – це вчення про те, як виробляються і розподіляються всі необхідні нам товари та послуги. З іншого боку, економіка – це вчення про те, як змусити краще працювати систему виробництва та розподілу, тобто це економічна політика.

В умовах ринкових відносин центр економічної діяльності зміщується до основної ланки економіки – підприємства, де зосереджені кваліфіковані кадри, застосовується відповідна техніка і технологія, завдяки чому створюється потрібна суспільству продукція та надаються необхідні послуги. Споживач диктує в умовах ринку, що виробляти, в якій кількості, якої якості та за якою ціною він буде споживати товар або послугу. Для ефективного виробництва потрібен і ефективний менеджмент.

Все це потребує глибоких економічних знань. Розуміння економічних категорій, їх дії в умовах ринку дає можливість створювати необхідну продукцію або послугу підприємству та отримувати від цього позитивний результат – прибуток. Ефективність виробництва також є наслідком правильних економічних дій на тому чи іншому етапі діяльності підприємства.

Економіка підприємства як наука і учбовий курс є системою знань про закони, закономірності і правила використання на підприємстві певних суворо обмежених ресурсів для випуску корисної продукції або послуги і розподілу їх серед споживачів.

Мета і завдання курсу: опанування студентами основних розділів галузевої економіки, ознайомлення з основними принципами та законами діяльності ланки суспільного виробництва – підприємством в галузі автомобільного транспорту, набуття необхідних теоретичних та практичних знань з управління ринковою економікою на даному етапі її розвитку.

Даний посібник пропонує систематизовані матеріали для вивчення предмету «Економіка підприємства» для студентів спеціальності «Організація та регулювання дорожнього руху», що дасть можливість отримати економічні знання та використати їх в практичній діяльності майбутніх спеціалістів.

Навчальний посібник написаний відповідно до навчальної програми вибіркової дисципліни «Економіка підприємства» для студентів спеціальності «Організація та регулювання дорожнього руху» та «Організація міжнародних перевезень на автомобільному транспорті».

Тема 1. Транспорт як галузь економіки

- 1.1. Роль транспорту в економіці країни.
- 1.2. Характеристика сучасного транспорту.
- 1.3. Коротка техніко-економічна характеристика окремих видів транспорту.
- 1.4. Структура управління транспортом в Україні.
- 1.5. Характеристика та значення автомобільного транспорту в єдиній транспортній системі країни.
- 1.6. Особливості організації виробництва транспортних послуг.

Ключові терміни і поняття: продукція транспорту, автомобільний транспорт, залізничний транспорт, річковий транспорт, морський транспорт, повітряний транспорт, інфраструктура, єдина транспортна система, транспортна послуга.

1.1. Роль транспорту в економіці країни

Транспорт є найважливішою галуззю матеріального виробництва. Відмітною особливістю транспорту є те, що в результаті процесу перевезень не створюється новий продукт у вигляді особливої речі. Продукцією транспорту є саме процес переміщення вантажів та пасажирів за допомогою транспортних засобів. В результаті транспортного процесу з вантажами та пасажиром відбувається особлива матеріальна зміна – зміна їх місцезнаходження в просторі та часі.

Транспорт виконує важливі економічні, політичні, соціальні, культурні та оборонні функції.

Транспорт є складовою частиною кожного виробництва і служить для доставки всіх видів сировини, готової продукції від місць виробництва до місць споживання. Без транспорту неможливо освоєння нових територій та родовищ корисних копалин.

Політична та соціальна роль транспорту виявляється в об'єднанні окремих регіонів та областей в єдину державу і забезпеченні потреб виробництва як в сировині, так і в перевезеннях персоналу, який працює у виробництві.

Культурна функція транспорту зазвичай малопомітна, але є очевидним, що він служить засобом об'єднання людей, в тому числі для проведення відпочинку, тобто використовується для туристичних перевезень.

Виконуючи оборонну функцію, транспорт забезпечує доставку військових вантажів та людей в країні та за її межами.

Продукцією транспорту є саме процес перевезень, і як кожна продукція вона має свою вартість, яка входить складовою частиною в ціну товару.

Будь-яке транспортування – це додаткові витрати. А будь-які додаткові витрати – це збільшення ціни товару та програш на ринку. Відповідно оптимізація транспортних витрат є необхідною складовою будь-якого виробництва і торгівлі. Якщо не брати до уваги вартість паливно-мастильних матеріалів та самих транспортних засобів, транспортні витрати в загальному залежать від таких факторів:

- визначення місця для будівництва видобувних, переробних та підприємств, що виготовляють кінцеву продукцію, а також регіону поставки готової продукції в торгову мережу;
- вибору оптимального типу транспорту для відповідних перевезень (наприклад, для транспортування масових вантажів на суші найбільш підходить залізниця, для транспортування особливо цінних вантажів, яким потрібна оперативна доставка, - авіатранспорт);
- мінімізація точок перевалки вантажів та їх видозмін;
- маршрутизація руху (розробка найбільш економічних маршрутів) транспорту для такого виду, як автомобільний, який не прив'язаний жорстко до мережі доріг (на відміну від залізниці);
- визначення проблем, які можуть виникнути при оформленні перевезень вантажів (в міжнародному сполученні);

- контролю та управління рухом транспорту за вибраними типами та маршрутами руху;
- планування транспортних поставок та потреби виробника або торговлі.

1.2. Характеристика сучасного транспорту

Розвиток транспорту обумовили такі фактори:

- 1) демографічний “вибух”;
- 2) швидке зростання обсягів виробництва та споживання матеріальних ресурсів;
- 3) урбанізація населення;
- 4) науково-технічна революція.

Сучасний транспорт зробив можливим:

- 1) масове індустріальне виробництво засобів виробництва та продуктів споживання;
- 2) більш глибокий розподіл і спеціалізацію праці, складну кооперацію практично в усіх сферах промисловості, сільського господарства, будівництва та інших галузей економіки;
- 3) широку національну і міжнародну торгівлю різноманітними видами енергоносіїв, сировини, матеріалів, напівфабрикатів і готової продукції;
- 4) міграцію населення;
- 5) освоєння космічного простору та міжпланетні дослідження.

Основні вимоги до транспорту:

- 1) повністю і своєчасно задовольняти потреби суспільства в перевезеннях;
- 2) забезпечувати якомога більш високу економічність роботи і зниження собівартості перевезень;
- 3) скорочення термінів доставки вантажів з метою прискорення оборотності оборотних засобів, прискорювати переміщення пасажирів;
- 4) дотримуватись регулярності відправлення і доставки вантажів і пасажирів у відповідності до встановлених завдань і розкладів незалежно від пори року, доби, погодних умов та інших факторів;
- 5) підвищувати рівень комфорту для пасажирів в пунктах відправлення, на шляхах і пунктах призначення;
- 6) гарантувати повне збереження транспортних засобів та безпеку людей в межах транспортних підприємств;
- 7) попереджати забруднення біосфери Землі продуктами і відходами діяльності транспорту, знижувати рівень шуму.

1.3. Коротка техніко-економічна характеристика окремих видів транспорту

Залізничний транспорт забезпечує перевезення вантажів і пасажирів незалежно від пори року та доби.

Переваги залізничного транспорту: можливість здійснювати перевезення вантажів і пасажирів більш короткими шляхами ніж річковим транспортом; велика пропускна і провізна здатність; можливість спорудження залізниці на будь-якій території суші; масовість перевезень в поєднанні з достатньо низькою собівартістю та високою швидкістю доставки; висока продуктивність праці. Відносними *недоліками* залізничних перевезень є обмежена маневреність через прив’язку до колії; висока первісна вартість основних фондів.

Річковий транспорт має *переваги* перед залізничним за собівартістю перевезень, величині капітальних вкладень та витрат металу на транспортні засоби. Крім того, річковий транспорт має високу пропускну здатність шляхів та високу продуктивність. Собівартість перевезень по річках визначається розмірами вантажообігу, глибиною річки, швидкістю течії, напрямком перевезень, тривалістю навігаційного періоду. Річковий транспорт має також низькі питомі витрати палива. Найбільш доцільним для водного транспорту є перевезення масових вантажів: лісу, міндобриг, будівельних матеріалів, кам’яного вугілля, нафти. До *недоліків* річкового транспорту слід віднести сезонність роботи, невисоку швидкість руху суден і відповідно вантажів, розрізненість річкових басейнів, розміщених в основному в меридіональному напрямку, використання річок в природному стані (нерівномірність глибин тощо).

Морський транспорт здійснює в значних розмірах перевезення в міжнародному і внутрішньому (каботажному) сполученнях. Порівняльні конкурентні *переваги* морського транспорту – висока провізна здатність та великі обсяги перевезень – визначають привабливість капітальних вкладень в дану підгалузь, зростання вантажообігу якої є метою політики зовнішньої торгівлі та транспортної політики. Розвиток морського транспорту та його портових потужностей є привабливим і для іноземних держав, які можуть користуватися створеною технологічною базою та приносити додаткові надходження країні.

Повітряний транспорт має такі *переваги*: велика швидкість польоту, можливість здійснення перевезень в прямому напрямку в будь-які райони, недоступні для наземних видів транспорту, можливість швидкої організації перевезень, велика автономність перельотів

(близько 10 тис. км); вибір найкоротших шляхів слідування; незначні капіталовкладення на організацію повітряних ліній порівняно з іншими видами транспорту. Економія часу на перевезення вантажів і пасажирів повітряним транспортом зростає із збільшенням дальності перевезень. Але при використанні авіатранспорту є такі *недоліки*: має місце висока вартість перевезень та залежність від погодно-кліматичних умов.

Трубопровідний транспорт є спеціальним видом транспорту для перекачування нафти і нафтопродуктів, транспортування газу. Собівартість транспортування нафтопродуктів по трубах в 2-3 рази нижча собівартості перевезення їх залізницею. *Переваги* трубопровідного транспорту: автоматизація транспортного процесу, висока герметизація та можливість будівництва трубопроводів різної продуктивності на землі, під землею, під водою тощо. Трубопровідний транспорт забезпечує найвищу продуктивність та найнижчу собівартість, що пов'язане з невеликою кількістю персоналу, необхідного для підтримки процесу перекачування. Капіталомісткість трубопровідного транспорту нижча, ніж інших видів транспорту. Трубопровідний транспорт ефективно працює на необмежених відстанях перевезень. Відносними *недоліками* трубопровідного транспорту є неуніверсальність та можливість витікання рідини або газу.

1.4. Структура управління транспортом в Україні

Для управління і координації роботи всіх видів транспорту в Україні створено Міністерство інфраструктури, яке є центральним органом державної виконавчої влади, підвідомчим Кабінету Міністрів України. На міністерство покладено завдання реалізації державної політики в галузях залізничного, автомобільного, авіаційного, морського та річкового транспорту, а також у сфері зв'язку. У 2011 році було створено Державну інспекцію України з безпеки на наземному транспорті.

Відповідно до положення Державна інспекція України з безпеки на наземному транспорті (Укртрансінспекція України) є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Віце-прем'єр-міністра України - Міністра інфраструктури України. Укртрансінспекція України входить до системи органів виконавчої влади і забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на автомобільному транспорті загального користування, на перевезення яким видано ліцензію, міському електричному, залізничному транспорті, експлуатації автомобільних доріг загального користування.

Діяльність транспортних організацій регулюється Законами України «Про транспорт», «Про автомобільний транспорт», «Про дорожній рух» та іншими законодавчими документами.

1.5. Характеристика та значення автомобільного транспорту в єдиній транспортній системі країни

Автомобільний транспорт є найбільш розповсюдженим видом транспорту. Вантажівки перевозять зараз практично всі види вантажів, але навіть на великих відстанях (до 5 тис. км і більше) автопоїзди успішно конкурують із залізницею при перевезенні цінних вантажів, для яких швидкість доставки, наприклад, швидкопсувних продуктів, є критичною. Автомобільний транспорт є найбільш масовим для перевезення пасажирів на короткі і середні відстані, а також для забезпечення роздрібною торгівлі, малого бізнесу, систем виробництва. Він може бути єдиним транспортом в сухопутних регіонах для перевезення пасажирів і вантажів. Має найбільш широку сферу використання: міську, приміську, міжрегіональну, міжміську, міжнародну. Може бути задіяний як самостійний вид транспорту або як транспорт для вивезення вантажів до магістральних видів транспорту. Автомобільний транспорт широко використовується як туристсько-екскурсійний.

Переваги автомобільного транспорту:

- маневреність та велика рухомість;
- доставка вантажів та пасажирів за принципом «від дверей до дверей» без проміжних перевантажень;
- автономність руху транспортних засобів;
- висока швидкість доставки;
- широка сфера використання за територіальною ознакою, видам вантажів та системи сполучень;
- більш короткий шлях слідування порівняно з природними шляхами водного транспорту.

Відносні *недоліки* автомобільного транспорту: велика собівартість перевезень, велика паливно- та енергомісткість; низька продуктивність одиниці рухомого складу; найбільша трудомісткість (на один транспортний засіб потрібно більше одного водія); неекологічність.

Основні проблеми автомобільного транспорту:

1. Збільшення, удосконалення автомобільного парку (більш економічна та удосконалена конструкція автомобіля, раціоналізація структури парку автомобілів за вантажністю та місткістю автобусів, поглиблення спеціалізації рухомого складу).
2. Мережа автомобільних доріг складає близько 170 тис. км, але доріг менше ніж в розвинутих країнах, і вони є низькоякісними.
3. Забезпечення регулярності та підвищення швидкості руху.
4. Більш повне забезпечення безпеки руху і збереження біосфери середовища.
5. Економічні проблеми (зростання вартості перевезень через інфляцію, подорожчання пального; низька ефективність перевезень – коефіцієнт перевезення в Україні складає 3 і більше (відношення обсягу перевезень до кількості виробленої продукції)).

Виявлено декілька об'єктивних тенденцій в розвитку транспортних засобів автомобільного транспорту: підвищення швидкості руху за рахунок удосконалення двигунів, зміни конструкцій автомобілів за рахунок використання легкосплавних, але жорстких матеріалів, створення нових перспективних типів двигунів; підвищення вантажності та пасажиромісткості завдяки спеціалізації автопарку, удосконалення мережі доріг та ін.

В зв'язку із зростанням обсягів перевезень виникає проблема координації роботи всіх видів транспорту в різних сферах: технічній, технологічній, економічній, організаційній та правовій.

Поняття єдиної транспортної системи означає сукупність ефективно взаємодіючих незалежно від форми власності та відомчої належності видів транспорту – шляхів сполучення та транспортних засобів, які забезпечують навантажувально-розвантажувальні роботи, перевезення людей та вантажів з використанням сучасних технологій з метою найбільш повного задоволення попиту населення та вантажовласників на транспортні послуги.

В Україні існує єдине Міністерство інфраструктури, що значно полегшує вирішення проблем координації видів транспорту.

Основні функції організованого автомобільного транспорту в загальній транспортній системі України такі:

- 1) самостійне значення для пасажирських і вантажних перевезень на автомагістралях, під'їзних пунктах до міст, автомобільний складає велику частку в комунальному транспорті міст;
- 2) сприяння роботі залізничного транспорту по підвезенню і вивезенню зі станції вантажів, а також звільнення залізничних доріг від транспортування значної кількості вантажів на порівняно короткі відстані;
- 3) заміна в містах і приміських зонах всіх видів рельсового і гужового транспорту, будучи більш гнучким у виборі напрямку і матеріально-технічної організації повідомлень;
- 4) широке застосування в сільському господарстві, промисловості, будівництві у зв'язку з більшою маневреністю.

1.6. Особливості організації виробництва транспортних послуг

Транспорт як галузь матеріального виробництва має свою специфіку:

- продуктом на транспорті є транспортна послуга, яка нематеріальна;
- при виробництві транспортної продукції не використовується сировина, а у витратах на виробництво транспортних послуг велика частка заробітної плати;
- виробництво транспортних послуг сильно залежить від зовнішнього середовища (реальних умов експлуатації, дорожньої ситуації, клімату, географії маршруту, політичної та соціальної ситуації на територіях, через які доставляються вантажі або пасажирів);
- збитки від експлуатації транспорту вищі, ніж в інших галузях матеріального виробництва;
- основний виробничий процес відбувається за межами підприємства.

Властивостями транспортної послуги є нематеріальність, неділимість, неоднаковість, нетривалість, нерівномірність в часі. Крім того, можна виокремити і такі властивості транспортної продукції, як споживацькі та економічні. Споживацькі властивості відображають вимоги клієнтури до транспортних послуг, а економічні властивості - можливості виробника послуг задовольнити вимоги клієнтури. Наприклад, постійними вимогами клієнта при наданні йому транспортної послуги є терміновість доставки, повнота доставки, збереження вантажу під час здійснення перевезень, безпечність доставки вантажу клієнту тощо. Для виробника транспортної послуги забезпечення цих вимог кількісно виражається в рівні витрат. Приймаючи рішення про рівень якості послуг, клієнт оцінює співвідношення доходів і витрат. Якщо їхнє співвідношення вигідне, то клієнт і виробник максимально задоволені.

Питання для закріплення матеріалу і самостійної роботи

1. В чому особливості транспорту як галузі матеріального виробництва?
2. Які функції виконує транспорт?
3. Від дії яких факторів залежать транспортні витрати?
4. Які фактори обумовили розвиток транспорту?
5. Сформулювати вимоги до сучасного транспорту.
6. Дати коротку техніко-економічну характеристику залізничному, морському, річковому, авіаційному та трубопровідному транспорту.
7. Яка існує структура управління транспортом в Україні на даний момент?
8. Якими законами України регулюється діяльність транспортних підприємств?
9. Дати техніко-економічну характеристику автомобільному транспорту.
10. Які є проблеми на автомобільному транспорті?
11. Що розуміють під єдиною транспортною системою?
12. Які функції організованого АТ в транспортній системі?
13. Яка специфіка транспортної галузі?
14. Які є властивості транспортної продукції?

Завдання для практичних занять**Тести до теми 1**

1. Що є продукцією транспорту?
 - А. Виробництво матеріальних послуг.
 - Б.Переміщення товарів за допомогою залізниць, літаків, автомобілів.
 - В.Надання послуг з доставки пасажирів до місць проживання і роботи.
 - Г. Переміщення в часі і просторі вантажів та людей.
- 2.Який вид транспорту має найбільшу провізну здатність?
 - А.Залізничний. Б.Автомобільний. В. Водний. Г. Повітряний.
- 3.Який вид транспорту має найнижчу собівартість перевезень нафтопродуктів?
 - А.Залізничний. Б.Водний. В.Трубопровідний. Г.Автомобільний.
- 4.Які основні переваги автомобільного транспорту?
 - А.Низька собівартість перевезень вантажів, комфортабельність перевезення пасажирів, висока продуктивність праці, маневреність.
 - Б.Високі маневреність, провізна здатність, швидкість доставки вантажів та пасажирів, невелика собівартість перевезень на короткі відстані.
 - В.Мобільність, швидкість обслуговування, невисока вартість навантажувально-розвантажувальних робіт.
 - Г.Всі відповіді правильні.
- 5.В чому сутність економічних проблем на транспорті?
 - А.Зростання цін на паливо, використання старого рухомого складу, перехід до ринку.
 - Б.Високий коефіцієнт перевезення, проблеми переходу до ринку, перенасичення ринку.
 - В.Ефективність перевезення, зростання доходів через зростання тарифів.
 - Г.Всі відповіді правильні.

Тема 2. Автотранспортні підприємства та основи підприємницької діяльності на автомобільному транспорті

2.1. Види підприємств та об'єднань підприємств на автомобільному транспорті.

2.2. Основи підприємництва на автомобільному транспорті.

Ключові терміни і поняття: підприємство, об'єднання підприємств, перевізник, підприємництво, ліцензія, ліцензування.

2.1. Види підприємств та об'єднань підприємств на автомобільному транспорті

Підприємство – самостійний суб'єкт господарювання, створений компетентним органом державної влади або органом місцевого самоврядування для задоволення суспільних і особистих потреб шляхом систематичного здійснення виробничої, науково-дослідної, торговельної та іншої господарської діяльності.

Залежно від форм власності в Україні можуть діяти підприємства таких видів:

- приватне підприємство, що діє на основі приватної власності громадян чи суб'єкта господарювання (юридичної особи);
- підприємство, що діє на основі колективної власності (підприємство колективної власності);
- комунальне підприємство, що діє на основі комунальної власності територіальної громади;
- державне підприємство, що діє на основі державної власності;
- підприємство, засноване на змішаній формі власності (на базі об'єднання майна різних форм власності).

Крім того, існують підприємства з іноземними інвестиціями, іноземні підприємства.

Залежно від способу утворення та формування статутного фонду в Україні діють підприємства *унітарні та корпоративні* (до останніх відносяться господарські товариства).

До *господарських товариств* належать: акціонерні товариства, товариства з обмеженою відповідальністю, товариства з додатковою відповідальністю, повні та командитні товариства.

Підприємства залежно від кількості працюючих та обсягу валового доходу від реалізації продукції за рік можуть бути віднесені до *малих, середніх або великих підприємств*.

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

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

Господарськими об'єднаннями є асоціації, корпорації, консорціуми, концерни, інші об'єднання підприємств, передбачені законодавством.

На ринку транспортних послуг діють автомобільні перевізники, які є фізичними або юридичними особами, що здійснюють перевезення вантажів або пасажирів на комерційній основі або за власні кошти.

Автотранспортні підприємства діляться на *загального користування та відомчі* за ознакою галузевої належності; за призначенням - *автотранспортні* (вантажні, пасажирські, змішані, спеціальні, комплексні, спеціалізовані); *автообслуговуючі* (автосервісні, автозаправочні станції, автовокзали, гаражі-стоянки, термінали) та *авторемонтні* (авторемонтні, агрегатно-ремонтні та шиноремонтні заводи і майстерні, ремонтно-зарядні акумуляторні станції та спеціалізовані майстерні і цехи).

2.2. Підприємництво - це безпосередня самостійна, систематична, на власний ризик діяльність по виробництву продукції, виконанню робіт, наданню послуг з метою отримання прибутку, яка здійснюється фізичними та юридичними особами, зареєстрованими як суб'єкти підприємницької діяльності у порядку, встановленому законодавством.

Підприємництво здійснюється на основі таких принципів:

- вільний вибір видів діяльності;
- залучення на добровільних засадах до здійснення підприємницької діяльності майна та коштів юридичних осіб і громадян;
- самостійне формування програми діяльності та вибір постачальників і споживачів вироблюваної продукції, встановлення цін відповідно до законодавства;
- вільний найм працівників;
- залучення і використання матеріально-технічних, фінансових, трудових, природних та інших видів ресурсів, використання яких не заборонено або не обмежено законодавством;
- вільне розпорядження прибутком, що залишається після внесення платежів, установлених законодавством;
- самостійне здійснення підприємцем - юридичною особою зовнішньоекономічної діяльності, використання будь-яким підприємцем належної йому частки валютної виручки на свій розсуд.

Особи, які бажають займатися перевезенням пасажирів та багажу, мають бути зареєстровані як суб'єкти господарювання, що надасть їм право бути учасниками господарських відносин та здійснювати господарську діяльність.

Державна реєстрація суб'єкта господарювання (отримання свідоцтва про державну реєстрацію) є першим кроком на шляху започаткування бізнесу. Після цього, суб'єкт розпочинає ведення господарської діяльності, яку він обрав. Але при цьому він зобов'язаний отримати дозвільний документ (ліцензію) на ведення виду господарської діяльності, що підлягає ліцензуванню.

Суб'єкт господарювання – це зареєстрована в установленому законодавством порядку юридична особа незалежно від організаційно-правової форми та форми власності, а також фізична особа - суб'єкт підприємницької діяльності, яка провадить господарську діяльність.

Ліцензування - один із засобів і механізмів регулюючого впливу держави на діяльність суб'єктів господарювання. Ліцензія – це документ державного зразка, який засвідчує право суб'єкта господарювання, який одержав ліцензію, на провадження зазначеного в ньому виду господарської діяльності протягом визначеного строку за умови виконання ліцензійних умов. Ліцензування здійснюється у добровільному порядку виключно за волевиявленням суб'єкта господарювання. Таким чином, для суб'єктів господарювання ліцензування можливо розглядати і як угоду, спрямовану на отримання необхідного елемента підприємницької дієздатності.

Види господарської діяльності, що підлягають ліцензуванню, встановлюються статтею 9 Закону України "Про ліцензування певних видів господарської діяльності".

Ліцензування перевезень автомобільним транспортом введено, зокрема, з метою забезпечення безпеки перевезень пасажирів автомобільним транспортом загального користування, запобігання дорожньому травматизму та посилення контролю за додержанням законодавства.

Видача ліцензій на перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом відповідно до робіт визначена Законом України "Про автомобільний транспорт".

Документи, які необхідно подати до органу ліцензування, визначені у Переліку документів, які додаються до заяви про видачу ліцензії для окремого виду господарської діяльності, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 4 липня 2001 року № 756.

Кваліфікаційні, організаційні, технологічні та інші вимоги для провадження певного виду господарської діяльності з перевезення пасажирів, вантажів автомобільним транспортом встановлено Ліцензійними умовами провадження господарської діяльності з надання

послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування (крім надання послуг з перевезення пасажирів та їх багажу на таксі) та Ліцензійними умовами провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів та їх багажу на таксі

Ліцензійні умови є обов'язковими для виконання суб'єктами господарювання, незалежно від їх організаційно-правової форми власності, які надають послуги з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування і отримали ліцензію на цей вид господарської діяльності.

Водії автомобільних транспортних засобів, що здійснюють внутрішні та міжнародні перевезення пасажирів і вантажів, повинні відповідати умовам допуску до керування транспортними засобами, що передбачені Законом України «Про дорожній рух» та іншими нормативно-правовими актами.

Автомобільні транспортні засоби, які використовуються для внутрішніх та міжнародних перевезень пасажирів і вантажів, повинні бути зареєстровані згідно з вимогами постанови Кабінету Міністрів України від 07.09.1998р. № 1388 "Про затвердження Правил державної реєстрації та обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів всіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів та мотоколясок" і повинні мати: свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу, видане органами Державтоінспекції; талон про проходження державного технічного огляду; тимчасовий реєстраційний талон, виданий підрозділами ДАІ (якщо транспортний засіб переданий його власником у встановленому порядку в користування і (або) розпорядження ним іншій фізичній або юридичній особі).

Ліцензія видається для провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом на такі види робіт:

- надання послуг з внутрішніх перевезень пасажирів автобусами;
- надання послуг з внутрішніх перевезень пасажирів на таксі;
- надання послуг з внутрішніх перевезень пасажирів легковими автомобілями на замовлення;
- надання послуг з внутрішніх перевезень вантажів вантажними автомобілями, причепами та напівпричепами;
- надання послуг з міжнародних перевезень пасажирів автобусами;
- надання послуг з міжнародних перевезень пасажирів на таксі;
- надання послуг з міжнародних перевезень пасажирів легковими автомобілями на замовлення;
- надання послуг з міжнародних перевезень вантажів вантажними автомобілями, причепами та напівпричепами.

Ліцензія для провадження господарської діяльності з надання послуг з міжнародних перевезень пасажирів чи вантажів надає право ліцензіату надавати послуги з внутрішніх перевезень пасажирів чи вантажів.

Питання для закріплення матеріалу і самостійної роботи

1. Дати визначення підприємства.
2. Які є види підприємств залежно від форм власності?
3. Які є види підприємств на автомобільному транспорті?
4. Які є види об'єднань підприємств?
5. Дати визначення підприємництву.
6. Які є принципи підприємницької діяльності?
7. Які документи потрібні для започаткування підприємницької діяльності?
8. Що розуміють під ліцензією та ліцензуванням?
9. Які документи є обов'язковими для здійснення підприємницької діяльності на автомобільному транспорті?
10. Які види перевезень підлягають ліцензуванню?

Тема 3. Основні виробничі фонди на автомобільному транспорті

3.1. Сутність, класифікація та структура основних фондів АТП.

3.2. Оцінка основних фондів підприємства.

3.3. Показники використання основних фондів підприємства.

3.4. Знос та амортизація основних фондів.

3.5. Порядок придбання та оновлення основних виробничих фондів.

3.6. Шляхи поліпшення використання основних фондів на автотранспорті.

Ключові терміни і поняття: засоби виробництва, основні фонди, оборотні фонди, оборотні кошти, активна і пасивна частини основних виробничих фондів, класифікація основних виробничих фондів, первісна вартість основних фондів, відновна вартість основних фондів, залишкова вартість основних фондів, повна вартість основних фондів, середньорічна вартість основних фондів, фондовіддача, знос основних фондів, амортизація, норма амортизації, методи амортизації.

3.1. Сутність, класифікація та структура основних фондів АТП

У процесі виробництва на підприємстві беруть участь три фактори:

- засоби праці;
- робоча сила;
- предмети праці.

Засоби праці та предмети праці утворюють засоби виробництва, що становлять матеріальний зміст виробничих фондів підприємства. У свою чергу, виробничі фонди – це суспільна праця і матеріальна основа виробництва. У цьому полягає схожість засобів праці та предметів праці. Проте вони також істотно різняться.

Засоби праці беруть участь в утворенні продукту протягом ряду виробничих циклів. При цьому вони втрачають лише частку загальної вартості, зберігаючи споживну вартість та речову форму.

На відміну від засобів праці предмети праці за один цикл виробництва втрачаються повністю.

Іншими словами, засоби праці – це різні верстати, механізми, інструменти, двигуни, тобто це засоби, за допомогою яких виготовляють продукцію і надають послуги.

Основні фонди – це частина засобів виробництва, які беруть участь у процесі виробництва тривалий період, зберігаючи при цьому натуральну форму і властивості, а також переносять свою вартість на вартість готового продукту частинами.

Усі основні фонди підприємства поділяються на дві групи:

- невиробничого призначення;
- виробничі.

Кожна організація при створенні наділяються необхідними виробничими фондами, що з розвитком підприємства поповнюються та оновлюються.

До основних фондів невиробничого призначення належать ті, що не беруть участі у процесі виробництва, але забезпечують його нормальне функціонування, задовольняють побутові та культурні потреби працівників і знаходяться на балансі підприємства.

До основних виробничих фондів належать ті, що беруть участь у процесі виробництва. Вони становлять приблизно 95-98% загальної вартості основних фондів підприємства.

Оскільки елементи основних фондів відіграють різну роль у процесі виробництва, велике значення має їх поділ на активну і пасивну частини.

До **активної частини ОВФ** належить комплекс машин і механізмів, що беруть участь у виробничому процесі (транспортні засоби, устаткування, виробничий інвентар).

До **пасивної частини ОВФ** належить решта видів фондів, що не беруть безпосередньої участі у виготовленні продукту, але необхідні для виробничого процесу (будинки, споруди та ін.). Вони забезпечують нормальне використання ОВФ.

Видова класифікація ОВФ підприємства, що використовується в системах бухгалтерського обліку та статистики:

1. Будівлі (будинки, склади, адміністративні корпуси).
2. Споруди (мости, естакади, шляхи, шляхові споруди, заправні колонки тощо).
3. Передавальні пристрої (електромережі, ЛЕП, сигналізація, системи зв'язку, водопроводи, газопроводи виробничого призначення).
4. Силові машини та устаткування (підйомні крани, транспортери, механізми, вимірювальне і регулювальне устаткування та ін.).
5. Транспортні засоби (рухомий склад, тягачі, контейнери, платформи та ін.).
6. Інструменти, термін використання яких щонайменше один рік, а вартість на даний момент складає більше 2500 грн за одиницю.
7. Виробничий інвентар (пристосування, підставки, шафи).
8. Господарський інвентар (меблі, офісне устаткування, факси, комп'ютери та ін.).
9. Інші ОВФ.

Важливою характеристикою ОВФ є структура фондів, тобто їх співвідношення між собою в загальній вартості.

На автотранспорті найбільшу вартість складає рухомий склад (50-80%).

Будівлі і споруди складають невелику частку (до 20%) в зв'язку з тим, що основний виробничий процес (перевезення) проходить за межами підприємства. Незначну величину також складають обладнання та машини, що пояснюється, по-перше, тим, що вони потрібні для виконання допоміжних процесів (ТО і ремонт автомобілів), а також тим, що дані процеси мають низький рівень механізації.

3.2.Оцінка основних фондів підприємства

Оцінка основних фондів підприємства – це грошове вираження їх вартості. Така оцінка необхідна для того, щоб правильно визначити загальний обсяг основних фондів, їх динаміку і структуру, розрахувати економічні показники господарської діяльності підприємства за певний період. У цьому зв'язку оцінка проводиться з метою загального обліку фондів, встановлення ступеня зносу, планування витрат на оновлення, модернізацію та ремонт основних фондів.

З огляду на тривале функціонування та поступове спрацювання засобів праці, постійну зміну умов їх відтворення існує кілька видів оцінки основних фондів:

- 1) залежно від моменту проведення оцінки засоби виробництва оцінюються за первісною та відновною вартістю;
- 2) з урахуванням стану основні фонди оцінюються за повною та залишковою вартістю.

Первісна вартість основних фондів – це їх фактична вартість на момент уведення в дію або купівлі. Вона складається з прейскурантної ціни придбання засобів праці, витрат на доставку їх до місця використання, монтаж та інших передбачених для введення фондів в експлуатацію витрат.

Зокрема, нове виробниче приміщення зараховують на баланс підприємства за кошторисною вартістю його спорудження.

У процесі експлуатації ціни на засоби праці можуть змінюватись, але первісна вартість їх завжди буде сталою.

Цінові зміни та інфляція враховуються за допомогою відновної вартості.

Відновна вартість – це вартість відтворення основних фондів в сучасних умовах виробництва. Вона враховує ті самі витрати, що й первісна вартість, але за сучасними діючими цінами. Оцінка основних виробничих фондів за відновною вартістю дає змогу порівняти вартість основних виробничих фондів, уведених в експлуатацію в різні роки:

$$C_{\text{відн}} = C_{\text{перв}} \times I,$$

де I – індекс зростання (зменшення) ціни.

Показник індексації основних фондів розраховується на основі індексу інфляції року. Якщо індекс інфляції менший від 110%, то індексація основних фондів в Україні не проводиться.

Повна вартість основних фондів – це їх вартість у новому неспрацьованому стані, тобто без урахування вартості зносу. Саме за цією вартістю основні фонди заносяться на баланс

підприємства впродовж усього періоду їх функціонування. У свою чергу, первісна та відновна вартості також не враховують вартість зносу основних фондів і тому залежно від терміну експлуатації та мети дослідження вони складають повну вартість засобів виробництва.

Залишкова вартість основних виробничих фондів є різницею між первісною або відновною вартістю і вартістю зносу.

Якщо первісна і відновна вартості характеризують кількісний бік використання основних фондів, то залишкова – якісний. Економічне значення цієї оцінки полягає в можливості визначити не тільки реальну вартість, яка має бути в подальшому перенесена на вартість продукції, що випускається, а й встановити ступінь зносу основних виробничих фондів виходячи з грошової оцінки.

Оскільки введення в дію та вибуття основних фондів, як правило, відбуваються нерівномірно протягом року, то розраховувати середньорічну вартість основних фондів доцільніше за таким методом (на підприємствах, де фонди рухаються інтенсивно)

$$ОФ_{\text{сер}} = ОФ_{\text{поч}} + (ОФ_{\text{над}} \times M_p - ОФ_{\text{виб}} \times M_{\text{нер}}) / 12,$$

де $ОФ_{\text{поч}}$ – вартість основних фондів на початок року;

$ОФ_{\text{над}}$, $ОФ_{\text{виб}}$ – вартість фондів, що відповідно надійшли та вибули протягом розрахункового року;

M_p , $M_{\text{нер}}$ – кількість місяців, коли фонди протягом року працювали і не працювали.

3.3. Показники використання основних виробничих фондів

Показники використання основних виробничих фондів переважно поділяються на дві великі групи:

- натуральні;
- вартісні.

До натуральних показників належить продуктивність на одиницю часу роботи устаткування, машини чи механізму. Така продуктивність називається технологічною і вимірюється в натуральних одиницях. Вона заноситься в технічний паспорт основного фонду. Натуральні показники використання основних виробничих фондів є найбільш вірогідними, але вони не дають змоги реально оцінити ступінь використання основних фондів різних видів. Так, неможливо порівняти продуктивність доменної печі та металорізального верстату. З метою усунення таких незручностей на деяких підприємствах застосовуються умовно-натуральні показники. Їх сутність полягає в тому, що продуктивність устаткування, яке має на підприємстві найбільшу питому вагу, беруть за базову. На її основі спочатку розраховують індекси зведення, а потім, з урахуванням цих індексів – продуктивність іншого устаткування. У результаті отримують продуктивність в умовно-натуральних одиницях.

Натуральні та умовно-натуральні показники використання основних фондів застосовують для активної їх частини. Проте визначити в натуральних одиницях продуктивність будинків, споруд тощо майже неможливо. З огляду на це для визначення ефективності використання всіх основних фондів застосовують вартісні показники.

Показники використання рухомого складу:

А. Коефіцієнт екстенсивного використання

$$K_{\text{екс}} = T_{\text{ф}} / T_{\text{пл}},$$

де $T_{\text{ф}}$ та $T_{\text{пл}}$ – відповідно фактичний та плановий час його використання, год.

Б. Коефіцієнт інтенсивного використання

$$K_{\text{інт}} = W_{\text{ф}} / W_{\text{пл}},$$

де $W_{\text{ф}}$, $W_{\text{пл}}$ – відповідно фактична і планова транспортна робота, виконана за певний період часу, т-км, пас-км.

В. Коефіцієнт інтегрального завантаження

$$K_{\text{інтегр}} = K_{\text{екс}} \times K_{\text{інт}}$$

Вартісні показники поділяються на три основні групи.

1. Показники, що характеризують технічний стан основних виробничих фондів.

1.1. Коефіцієнт оновлення. Характеризує інтенсивність уведення в дію нових виробничих потужностей і визначається відношенням вартості введених основних фондів до первісної вартості всіх основних фондів на кінець року:

$$K_{он} = ОФ_{введ} / ОФ_{к}$$

1.2. Коефіцієнт вибуття. Характеризує інтенсивність вибуття основних фондів упродовж розрахункового періоду і визначається відношенням вартості основних фондів, що вибули до первісної вартості основних фондів на початок року:

$$K_{виб} = ОФ_{виб} / ОФ_{поч}$$

1.3. Коефіцієнт зносу. Показує, яка частка вартості основних фондів підприємства вже перенесена на вартість готової продукції, тобто характеризує ступінь зносу основних фондів і визначається відношенням вартості зносу до первісної вартості основних фондів на кінець року:

$$K_{зн} = З_{н} / ОФ_{к}$$

1.4. Коефіцієнт придатності. Характеризує ступінь придатності основних фондів до експлуатації і визначається відношенням недоамортизованої вартості фондів до їх первісної вартості на кінець року:

$$K_{прид} = (ОФ_{поч} - З_{н}) / ОФ_{к}, \text{ або } K_{прид} = 1 - K_{зн}$$

2. Показники, що характеризують технічне оснащення підприємства.

2.1. Фондооснащеність. Показує, яка частина загальної вартості основних фондів припадає на одиницю основного устаткування і визначається за формулою:

$$Ф_{осн} = ОФ_{сер} / A_{обл}$$

де $ОФ_{сер}$ – середньорічна вартість основних виробничих фондів підприємства;

$A_{обл}$ – облікова кількість устаткування на підприємстві, що має найбільшу вагу.

2.2. Фондоозброєність. Характеризує ступінь озброєності фондами одного працівника і показує, яка частка загальної вартості основних фондів підприємства припадає на одного середньооблікового працівника:

$$Ф_{озб} = ОФ_{сер} / Ч_{п},$$

де $Ч_{п}$ – середньооблікова чисельність працівників.

2.3. Енергоозброєність. Показує, яка частка виробничих енергетичних потужностей припадає на одного робітника і визначається за формулою:

$$Е_{озб} = W_{ел} / Ч_{р},$$

де $W_{ел}$ – сумарна потужність усіх електродвигунів устаткування на підприємстві;

$Ч_{р}$ – середньооблікова чисельність робітників, які працюють на цьому устаткуванні.

3. Показники, що характеризують ефективність використання основних виробничих фондів підприємства.

3.1. Фондовіддача. Показує, яка частка валового доходу припадає на 1 грн вартості основних виробничих фондів:

$$ФВ = ВД / ОФ_{сер},$$

де $ВД$ – валовий дохід протягом розрахункового періоду.

Фактори підвищення фондовіддачі:

- активне використання принципів логістики в організації управління діяльністю АТП;
- удосконалення структури парку рухомого складу як за характеристиками продуктивності, так і за рівнем спеціалізації моделей автомобілів;
- комп'ютеризація оперативного управління перевезеннями: програмне управління швидкістю автомобілів, використання комп'ютерів разом із супутниковим зв'язком для вибору маршруту та з метою забезпечення повного завантаження автомобілів, постійний зв'язок між транспортними засобами, місцем базування автомобіля та клієнтами;
- рівень професіоналізму водіїв, що пов'язане із системою мотивації трудової діяльності.

3.2. Фондоємність (фондомісткість). Характеризує, яка частка вартості основних виробничих фондів припадає на 1 грн валового доходу підприємства. Цей показник обернений до фондовіддачі і визначається за формулою:

$$\Phi M = O\Phi_{\text{сер}} / BД$$

На збільшення фондівіддачі та зменшення фондомісткості можуть істотно впливати інфляційні процеси або підвищення рівня цін, тобто фактори, від яких не залежить ступінь використання фондів. Щоб уникнути необгрунтованого збільшення або зменшення цих показників, їх визначають в умовно-натуральних одиницях за формулою:

$$\Phi M = ЧП / O\Phi_{\text{сер}},$$

де ЧП – чиста продукція підприємства.

3.3. Рентабельність основних виробничих фондів. Визначається відношенням балансового прибутку до середньорічної вартості основних фондів

$$P_{\text{оф}} = \Pi_6 / O\Phi_{\text{сер}}.$$

3.4. Знос та амортизація основних фондів

У процесі експлуатації всі основні фонди старіють і зношуються. Розрізняють два види зносу: моральний і фізичний.

Фізичний знос настає під впливом навколишнього середовища та експлуатаційних навантажень. У цьому разі деформуються деталі, піддається корозії метал, зношуються тертьові поверхні. Фізичний знос зменшує вартість основних фондів і робить їх непридатними до експлуатації.

Фізичний знос будь-якого засобу праці умовно поділяється на дві частини, одну з яких періодично усувають шляхом проведення ремонтів, а другу в такий спосіб усунути неможливо. Поступово ця частина зносу накопичується і зумовлює такий технічний стан того чи іншого засобу праці, коли подальше його використання у виробництві стає неможливим, тобто настає момент повного фізичного зносу, що потребує заміни такого засобу праці на новий екземпляр аналогічного призначення. З огляду на це розрізняють фізичний знос усувний і неусувний.

Ступінь фізичного зносу окремої одиниці основних фондів можна визначити двома розрахунковими методами:

- за строком її експлуатації (порівнянням фактичної та нормативної величин з урахуванням ліквідаційної вартості);
- за даними обстеження технічного стану відносною величини економічного зносу, тобто як відношення їх вартості, перенесеної на вартість готової продукції, до загальної балансової вартості на кінець року.

Моральний знос – це знецінення діючих засобів праці до настання повного фізичного зносу під впливом науково-технічного прогресу. Такий знос характеризується втрачанням засобами праці споживної вартості внаслідок удосконалення застосовуваних та створення нових засобів виробництва, упровадження принципово нової технології, старіння продукції, що виробляється.

Моральне старіння властиве, передусім, знаряддям праці та транспортним засобам і пов'язане з реальними економічними збитками для підприємств, що експлуатують застарілу техніку.

Відшкодування фізичного зносу засобів праці проводиться за рахунок поточного та капітального ремонтів, а попередження – за рахунок своєчасного проведення технічного огляду та обслуговування. Сутність його зводиться до попередження несправностей у роботі основних фондів завдяки проведенню своєчасних мастильних, регулювальних, контрольних та інших операцій.

Знизити втрати від морального зносу допомагає модернізація.

Під модернізацією розуміють конструктивне вдосконалення діючих машин, що підвищують технічний рівень і покращують економічні показники. Дуже часто модернізацію проводять під час капітального ремонту.

Безперервний виробничий процес потребує постійного відтворення фізично спрацьованих і технічно застарілих основних фондів. Необхідною умовою їхнього відновлення є поступове відшкодування вартості основних фондів, яке здійснюється через амортизаційні відрахування (амортизацію).

Амортизація – це процес перенесення вартості основних фондів на вартість новоствореної продукції з метою їхнього повного відновлення. Для відшкодування вартості зношеної частини основних фондів підприємства відраховують певні суми грошей відповідно до розмірів їхнього зносу (фізичного та морального), які вносять до собівартості новоствореної продукції. Ці відрахування називаються амортизаційними. Після реалізації створеної продукції частина грошової суми, що відповідає перенесеній вартості основних фондів, відокремлюється і накопичується до певної величини, яка в основному відповідає первісній вартості основних фондів. Накопичені амортизаційні відрахування і є джерелом відновлення основних фондів.

Амортизаційні відрахування здійснюються за певними нормами.

Норма амортизації – це встановлений річний (квартальний) відсоток відшкодування вартості зношеної частини основних фондів. Норми амортизації, які застосовуються на підприємстві, мають бути економічно обгрунтованими і спрямованими на своєчасне відшкодування основних фондів.

У сучасних умовах господарювання підприємства повинні здійснювати нарахування амортизації згідно з Податковим кодексом України .

Норми амортизації встановлюються у відсотках до балансової вартості кожної з груп основних фондів на початок звітного (податкового) періоду в залежності від мінімально допустимого строку корисного використання в роках (див. Додаток 1).

Амортизація основних засобів нараховується із застосуванням таких методів:

- 1) прямолінійного, за яким річна сума амортизації визначається діленням вартості, яка амортизується , на строк корисного використання об'єкта основних фондів;
- 2) зменшення залишкової вартості, за яким річна сума амортизації визначається як добуток залишкової вартості об'єкта на початок звітного року або первісної вартості на дату початку нарахування амортизації та річної норми амортизації.
Річна норма амортизації у відсотках обчислюється як різниця між одиницею та результатом кореня ступеня кількості років корисного використання об'єкта з результату від ділення ліквідаційної вартості об'єкта на його первісну вартість;
- 3) прискореного зменшення залишкової вартості, за яким річна сума амортизації визначається як добуток залишкової вартості об'єкта на початок звітного року або первісної вартості на дату початку нарахування амортизації та річної норми амортизації, яка обчислюється відповідно до строку корисного використання об'єкта і подвоюється. Метод прискореного зменшення залишкової вартості застосовується лише при нарахуванні амортизації до об'єктів основних засобів, що входять до груп машин і обладнання та транспортних засобів;
- 4) кумулятивного, за яким річна сума амортизації визначається як добуток вартості, яка амортизується, та кумулятивного коефіцієнта. Кумулятивний коефіцієнт розраховується діленням кількості років, що залишаються до кінця строку корисного використання об'єкта основних засобів, на суму числа років його корисного використання;
- 5) виробничого, за яким місячна сума амортизації визначається як добуток фактичного місячного обсягу продукції (робіт, послуг) та виробничої ставки амортизації. Виробнича ставка амортизації обчислюється діленням вартості, яка амортизується, на загальний обсяг продукції (робіт, послуг), який підприємство очікує виробити (виконати) з використанням об'єкта основних засобів.

3.5. Порядок придбання та оновлення основних фондів

Фізичне спрацювання і техніко-економічне старіння основних фондів можна усунути частково або повністю шляхом їхнього поліпшення за рахунок проведення технічного огляду і обслуговування, поточного і капітального ремонту, модернізації, реконструкції, технічного переозброєння, а також придбання (спорудження) нових аналогічних об'єктів.

На автомобільному транспорті важливою задачею є придбання нових транспортних засобів.

Це може здійснюватися за рахунок власних коштів і кредитів банків.

Українське законодавство передбачає використання такого інструменту як лізинг. **Лізинг** – це діяльність, спрямована на інвестування, при цьому згідно договору лізингу лізингодавець надає майно у користування на певний строк лізингоодержувачу при умові оплати лізингоодержувачем періодичних лізингових платежів.

На практиці розрізняють фінансовий і оперативний лізинг

Фінансовий лізинг часто визначається як «форма кредитної угоди, за якою за визначений період часу вносяться конкретні платежі в обмін на користування об'єктом лізингу протягом майже усього строку користування і, де сторони домовились про можливість придбання об'єкту у власність по закінченні терміну угоди». Фінансовий лізинг - це комплексна послуга.

Оперативний лізинг – це господарська операція, яка більше схожа на договір оренди з правом викупу об'єкта лізингу. Вона підходить підприємствам, тому що дозволяє не тільки вирішити питання щодо оновлення автопарку чи придбання нового обладнання, але й допомагає оптимізувати витрати підприємства, в тому числі податкові. Окрім того, оперативний лізинг значно покращує показники фінансового стану підприємства, а це важливо, якщо воно збирається отримувати банківські кредити.

3.6. Шляхи підвищення ефективності використання основних виробничих фондів на автотранспорті

Поліпшення використання основних фондів є задачею першочергової важливості всіх працівників АТП і може досягатися за рахунок:

- підвищення продуктивності автомобільного парку за годину, добу, місяць, рік;
- збільшення міжремонтних та амортизаційних пробігів рухомого складу;
- збільшення терміну служби інших основних фондів (будівель, споруд, обладнання).

Підвищення годинної продуктивності ходового автомобільного парку досягається за рахунок поліпшення техніко-експлуатаційних показників: коефіцієнтів використання вантажопід'ємності та пробігу, технічної швидкості, часу простою рухомого складу під навантажувально-розвантажувальними роботами. Поліпшення цих показників може бути досягнуто тільки на великих АТП, які здійснюють перевезення в централізованому порядку.

Збільшення продуктивності ходового рухомого складу може бути досягнуто за рахунок тривалості роботи на лінії протягом доби. Останнє досягається збільшенням змінності роботи автомобільного парку.

Підвищення продуктивності всього автомобільного парку за місяць, квартал, рік поряд із збільшенням добової продуктивності ходових автомобілів досягається шляхом підвищення коефіцієнту випуску автомобілів на лінію, який в свою чергу знаходиться в залежності від коефіцієнту технічної готовності та від організації роботи з випуску автомобілів на лінію.

Збільшення терміну служби рухомого складу міжремонтного та амортизаційних пробігів досягається шляхом підвищення якості технічного обслуговування та поточних ремонтів автомобілів, підвищенням культури технічної експлуатації.

Використання причепів сприяє значному зростанню продуктивності парку автомобілів.

Питання для закріплення матеріалу і самостійної роботи

1. Що називається основними фондами?
2. Що практично відносять до основних виробничих фондів?
3. Яка структура основних виробничих фондів в автопідприємстві?
4. Які є види оцінки ОВФ?
5. Що розуміють під зносом ОВФ та які існують його види?
6. Що розуміють під амортизацією ОВФ?
7. Які встановлені норми амортизації для груп ОВФ?

8. Які є методи нарахування амортизації ОВФ?
9. Як розраховуються показники використання ОВФ?
10. Як розраховуються показники використання рухомого складу?
11. Що розуміють під лізингом та які є його види?
12. Які є основні шляхи підвищення ефективності використання основних виробничих фондів?
13. Які заходи підвищення ефективності використання ОВФ можна віднести до екстенсивного напрямку?
14. Які заходи підвищення ефективності використання ОВФ можна віднести до інтенсивного напрямку?

Завдання для практичних занять

Тести до теми 3

1. В чому економічна сутність основних фондів?
 - А. Це частина засобів виробництва, які беруть участь в одному виробничому циклі, змінюючи при цьому свою речову форму, і переносять свою вартість на вартість готової продукції одразу і повністю.
 - Б. Це сукупність всіх засобів виробництва, які беруть участь у виробництві підприємства.
 - В. Це частина засобів виробництва, які беруть участь у процесі виробництва тривалий період, зберігаючи при цьому натуральну форму і властивості, а також переносять свою вартість на вартість готової продукції частинами за мірою зносу.
 - Г. Це об'єкти засобів виробництва, які коштують менше 2500 грн за одиницю та терміном використання більше одного року.
2. Що з переліченого можна віднести до основних виробничих фондів?
 - А. Будівлі, споруди, транспортні засоби, обладнання.
 - Б. Ідальні, медпункти, будинки відпочинку.
 - В. Автомобільні дороги, під'їзні шляхи.
 - Г. Правильної відповіді немає.
3. Що з переліченого відносять до активної частини основних виробничих фондів?
 - А. Транспортні засоби, обладнання, інструмент.
 - Б. Будівлі, споруди, передавальні пристрої.
 - В. Запасні частини, ремонтні матеріали, МШП.
 - Г. Механізми, спецодяг, шини.
4. Показниками використання рухомого складу є:
 - А. Коефіцієнт екстенсивного використання.
 - Б. Коефіцієнт зносу.
 - В. Коефіцієнт інтенсивного використання.
 - Г. Коефіцієнт інтегрального завантаження.
5. Залишкова вартість основних виробничих фондів – це:
 - А. Їх фактична вартість на момент введення в дію або купівлі.
 - Б. Різниця між первісною вартістю та вартістю зносу.
 - В. Вартість відтворення основних фондів у сучасних умовах.
 - Г. Їх вартість у новому неспрацьованому стані.

Задачі для розв'язку

Задача 1. Визначити середньорічну вартість основних виробничих фондів. На початок року в АТП було основних фондів на 1200 тис. грн, протягом року надійшло 1.06 - 300 тис. грн, а вибуло 1.09 - 200 тис. грн.

Розв'язок

Середньорічна вартість основних фондів визначається за формулою

$$ОФ_{сер} = ОФ_{поч} + (ОФ_{над} \times M_p - ОФ_{виб} \times M_{нер}) : 12 = 1200 + (300 \times 7 - 200 \times 4) : 12 = 1308,3 \text{ тис. грн}$$

Задача 2. Визначити показники використання основних виробничих фондів Φ_v , Φ_e , Φ_{oz} , ρ_{of} та зробити висновки за отриманими результатами: річна сума доходів 1000 тис. грн., середньорічна вартість основних виробничих фондів – 900 тис. грн., середньооблікова кількість працівників – 150 осіб, річний прибуток – 200 тис. грн.

Задача 3. Визначити показники використання рухомого складу (коефіцієнти екстенсивного та інтенсивного використання та інтегрального завантаження) за такими даними: час роботи автомобіля за планом та фактичний – 8,5 та 8,8 год, виробіток плановий та фактичний – 300 та 320 т-км.

Задача 4. Розрахувати суму амортизаційних відрахувань за рік та залишкову вартість основних виробничих фондів на кінець року, якщо на 1.01. вартість транспортних засобів складає 800 тис. грн., будівель – 1200 тис. грн., машини та обладнання – 400 тис. грн.

Тема 4. Оборотні засоби автопідприємства

4.1. Сутність, склад та структура оборотних фондів.

4.2. Склад, структура та класифікація оборотних коштів.

4.3. Показники використання оборотних коштів та шляхи прискорення обертання оборотних коштів.

Ключові терміни і поняття: оборотні фонди, оборотні кошти, оборотні засоби, норматив оборотних засобів, оборотність оборотних засобів, матеріаломісткість

4.1. Сутність, склад, структура і нормування оборотних фондів.

Оборотні фонди – це частина засобів виробництва, що беруть участь в одному виробничому циклі та переносять свою вартість на вартість готової продукції одразу і повністю, змінюючи при цьому свою натуральну форму.

До складу оборотних засобів підприємства крім оборотних фондів включаються оборотні кошти.

Оборотні фонди є матеріальними ресурсами підприємства.

Оборотні фонди містять такі елементи:

1. Виробничі запаси, що необхідні для забезпечення виробництва. В АТП це паливно-мастильні матеріали, запасні частини, шини, спецодяг, інструменти та інвентар для виконання ТО і ремонту рухомого складу (малоцінні та швидкозношувані, тобто вартістю до 2500 грн за одиницю і терміном використання до 1 року).

2. Незавершене виробництво. В АТП практично відсутнє через те, що виробничий цикл триває менше одного дня.

3. Витрати майбутніх періодів. Належать витрати на виконання науково-дослідних та раціоналізаторських робіт, освоєння нової техніки, орендну плату та інші, що проводяться в поточному році, але на собівартість їх відносять в наступному періоді.

4. Залишки готової продукції на складах. В АТП відсутні.

Найбільшу частку в структурі оборотних фондів мають виробничі запаси.

Шляхом нормування визначається мінімальний розмір оборотних фондів, що необхідний для забезпечення безперервного нормального функціонування виробництва. Існують такі 3 методи нормування оборотних засобів:

1. Аналітичний, що ґрунтується на докладному аналізі наявних оборотних фондів підприємства з подальшим коригуванням фактичних запасів залежно від умов виробництва і вилучення з них надлишкових.

2. Коефіцієнтний, що полягає в уточненні фактичних запасів товарно-матеріальних цінностей на величину коефіцієнта, змін умов виробництва, що розраховується на основі динаміки розвитку підприємства впродовж кількох попередніх років.

3. Прямого розрахунку, що ґрунтується на розрахунках нормативів по кожному нормованому елементу оборотних засобів: виробничих запасах, незавершеному виробництву, витратах майбутніх періодів. Цей метод є найпоширенішим, оскільки він дає змогу точніше пронормувати оборотні фонди підприємства.

Норматив оборотних фондів – це їх мінімальний плановий розмір, необхідний для нормального функціонування підприємства.

Норматив оборотних фондів визначають у вартісному виразі виходячи із середньодобової витрати окремих видів оборотних фондів і необхідного запасу їх в днях:

$$\Phi_{об} = V \times H / T, \text{ грн}$$

де V – витрати виробництва згідно з кошторисом на плановий період за даним видом оборотних фондів, грн;

H – норма запасу в днях за даним елементом витрат, днів;

T – тривалість планового періоду, днів.

Загальний норматив запасу в днях складається з поточного, технологічного, транспортного та страхового запасів.

4.2. Склад, структура та класифікація оборотних коштів

Для нормальної виробничо-господарської діяльності підприємства, виконання постачально-збутових операцій, розрахунків з працівниками та інших господарчих та виробничих потреб значну роль відіграють фінансові ресурси, що перебувають в обігу. Такі ресурси і утворюють фонди обігу або оборотні кошти. До них належать:

- 1) кошти на розрахунковому рахунку в банку;
- 2) кошти, наявні в касі;
- 3) кошти в розрахунках із замовниками (дебіторські заборгованості);
- 4) надані послуги.

Інакше кажучи, обігові кошти (оборотні кошти) – це всі засоби підприємства, що в грошовій або речовій формі перебувають на підприємстві і юридично, в будь-який момент, можуть стати вільними коштами підприємства.

Оборотні кошти можуть бути власними (статутний фонд, прибуток, ін.) та позиченими (кредити, позики).

Розрізняють також нормовані та ненормовані оборотні кошти. Нормовані оборотні кошти забезпечують мінімум обігових засобів, необхідних для безперебійної роботи підприємства. Ненормовані оборотні кошти являють собою додаткові засоби, що направляються на розширення виробництва.

4.3. Показники використання оборотних коштів

1. Коефіцієнт оборотності оборотних засобів визначає, скільки оборотів можуть зробити оборотні засоби за певний період часу (доходи за період ділять на середньорічну вартість оборотних засобів)

$$K_{об} = ВД / ОФ_{об}$$

2. Період обороту (тривалість обороту)

$$T_{об} = Т / K_{об}, \text{ днів,}$$

де Т – тривалість періоду в днях.

3. Коефіцієнт завантаження оборотним засобами

$$K_{зав} = ОФ_{об} / ВД.$$

Одним з важливих показників ефективного використання матеріалів на підприємстві є показник матеріаломісткості – відношення річної потреби підприємства в матеріальних ресурсах до обсягу продажу транспортних послуг.

Фактори підвищення ефективності використання оборотних фондів на автомобільному транспорті:

1. Підвищення доходів АТП (без відповідного збільшення нормативу оборотних засобів):
 - платоспроможність клієнтів;
 - характеристика та ступінь використання рухомого складу;
 - тарифна політика АТП;
 - якість технічних дій на рухомий склад тощо;
2. Зниження річних потреб в матеріальних ресурсах (без відповідної зміни обсягів перевезень):
 - точність розрахунку виробничої програми з перевезень та іншим видам діяльності підприємства;
 - ступінь обґрунтованості норм витрат ремонтних матеріалів, експлуатаційних матеріалів та ін, які використовуються підприємством;
 - дорожні, кліматичні, географічні умови перевезень;
 - рівень мотивації водіїв та ремонтних робітників в економному витрачання матеріальних ресурсів;
 - рівень і динаміка зміни цін на автомобільне паливо, запасні частини тощо;
 - сезонність перевезень;
 - тип рухомого складу;
 - прийнята підприємством політика витрат;
 - організація контролю за витрачанням матеріальних ресурсів.

3. Зниження норм виробничих запасів:
- територіальне розміщення підприємства;
 - надійність системи постачання в регіоні;
 - юридична грамотність спеціалістів підприємства, які зайняті постачанням;
 - особливості транспортної системи регіону;
 - час на підготовку експлуатаційних та ремонтних матеріалів до безпосереднього використання;
 - прийнята система постачання автомобільним паливом та ін.

Питання для закріплення матеріалу і самостійної перевірки

1. Як класифікуються оборотні кошти підприємства?
 2. Які є методи нормування оборотних засобів?
 3. Які є показники використання оборотних засобів підприємства?
 4. Назвіть фактори ефективного використання оборотних засобів на автотранспорті.
1. В чому економічна сутність оборотних фондів?
 - А. Це частина засобів виробництва, які беруть участь в одному виробничому циклі, змінюючи при цьому свою речову форму, і переносять свою вартість на вартість готової продукції одразу і повністю.
 - Б. Це частина засобів виробництва, які беруть участь в процесі виробництва тривалий період, зберігаючи при цьому свою натуральну форму і властивості, а також переносять свою вартість на вартість готового продукту частинами.
 - В. Це частина засобів виробництва, яка характеризує максимально можливий обсяг виробництва.
 - Г. Це засоби виробництва, які коштують більше 2500 грн за одиницю і терміном служби менше 1 року.
 2. Що складає найбільшу питому вагу у вартості оборотних фондів АТП?
 - А. Виробничі запаси.
 - Б. Незавершене виробництво.
 - В. Витрати майбутніх періодів.
 - Г. Залишки готової продукції на складі.
 3. До фондів обігу відносять:
 - А. Готівку в касі. Б. Грошові кошти в розрахунках. В. Грошові кошти на розрахунковому рахунку в банку. Г. Дебіторську заборгованість.
 4. До нормативу запасу в днях включають:
 - А. Підготовчий та технологічний запас. Б. Страховий запас. В. Транспортний запас. Г. Всі разом.

Задачі для розв'язку

Задача 1. Визначити суму вивільнених з обороту оборотних засобів, якщо річна сума доходів підприємства складає 1500 тис. грн., середньорічна вартість оборотних засобів 300 тис. грн., число днів прискорення -2.

Розв'язок

1. Коефіцієнт оборотності оборотних засобів $K_{об} = 1500:300 = 5$.
2. Період обороту $T_{об} = 360:5 = 72$ дня.
3. Період обороту після прискорення обороту $T_{об}' = 72 - 2 = 70$ днів.
4. Коефіцієнт оборотності після прискорення обороту $K_{об}' = 360:70 = 5,14$.
5. Сума оборотних коштів після прискорення обороту $1500:5,14 = 292$ тис. грн..
6. Сума вивільнених оборотних коштів $300 - 292 = 8$ тис. грн.

Тема 5. Персонал підприємства, продуктивність та оплата його праці.

- 5.1. Поняття, класифікація та структура персоналу.
- 5.2. Планування і формування персоналу підприємства.
- 5.3. Продуктивність праці: сутність, методи вимірювання та фактори зростання.
- 5.4. Форми і системи оплати праці.
- 5.5. Поняття норми часу та норми виробітку.

Ключові терміни і поняття: трудові ресурси, виробничі кадри, категорії персоналу, робітники, керівники, спеціалісти, службовці, продуктивність праці, почасова оплата праці, відрядна оплата праці, посадовий оклад, норма часу, норма виробітку, основна заробітна плата, додаткова заробітна плата, заохочувальні та компенсаційні виплати, тарифна система оплати праці, безтарифна система оплати праці, тарифна ставка, тарифна сітка, тарифно-кваліфікаційні довідники, єдиний внесок на загальнообов'язкове державне соціальне страхування.

6.1. Поняття, класифікація та структура персоналу

Трудові ресурси – це працездатна частина населення, яка володіє фізичними та інтелектуальними можливостями, може виробляти матеріальні блага і надавати послуги. Трудові ресурси включають у себе як реальних працівників, уже зайнятих в економіці країни, так і потенційних, котрі не зайняті, але можуть працювати.

Виробничі кадри – це склад працівників, які мають необхідні для даного виду діяльності знання і вміння ефективно виконувати відповідні функції.

Залежно від функцій, які виконують працівники на підприємстві, вони поділяються на дві групи: персонал основної діяльності та персонал неосновної діяльності. До першої групи відносять всіх, зайнятих у виробництві або безпосередньому його обслуговуванні.

Існують такі категорії персоналу:

1. Робітники – це категорія персоналу, яка безпосередньо зайнята у процесі створення матеріальних цінностей, виконання робіт та надання послуг. До робітників належать також двірники, прибиральниці, охоронці, кур'єри, гардеробники. В АТП це водії, кондуктори, ремонтні робітники, вантажники.

Робітники поділяються на основних, тобто безпосередньо зайнятих виконанням технологічних операцій з виготовлення продукції, і допоміжних, які виконують різноманітні допоміжні або підсобні роботи.

2. Керівники – це працівники, що займають керівні посади на підприємстві та його структурних підрозділах, а також їхні заступники.

3. До спеціалістів відносять працівників, що виконують спеціальні інженерно-технічні, економічні та інші роботи, зокрема: інженери, економісти, бухгалтери, інспектори, нормувальники, диспетчери тощо.

4. Службовці – це працівники, що виконують суто технічну роботу, займаються діловодством, обліком, контролем, господарським та технічним обслуговуванням, зокрема: діловоди, обліковці, секретарі, касири, бухгалтери та ін.

5. До складу охорони входять працівники сторожової та пожежної служб підприємства.

6. Учні вважаються особи, що проходять професійну підготовку на підприємстві за системою бригадного та індивідуального навчання.

6.2. Визначення чисельності персоналу АТП

Визначення загальної чисельності персоналу залежить від специфіки підприємства, особливостей його функціонування, належності до якої-небудь галузі народного господарства, за обсягами розрахунки чисельності будуть різними для підприємств масового і серійного виробництва порівняно з підприємствами одиничного та дослідного виробництва. Крім того, підприємство, що докорінно диверсифікує свою діяльність, стикатиметься зі значно більшими проблемами у таких розрахунках, ніж підприємство, що

розширює тільки обсяги виробництва; підприємству, виробництво на якому ритмічне протягом року, невідомі проблеми виробництва сезонного характеру, в тому числі й ті, що стосуються розрахунків чисельності персоналу.

Визначаючи чисельність працівників, необхідно враховувати фактори зовнішнього середовища:

- ринкову кон'юнктуру, пов'язану з тим чи іншим видом діяльності;
- циклічність розвитку економіки, передбачення можливого загальноекономічного спаду;
- регіональні особливості ринку праці (переміщення виробничих потужностей у регіони з більш дешевою робочою силою);
- державні (урядові) програми та замовлення;
- юридичні аспекти (закони, угоди з профспілками);
- можливості використання тимчасового найму працівників для надомної праці.

Загальна чисельність водіїв в АТП визначається за формулою:

$$Ч_в = (АГ_е + АГ_{пз}) / ФРЧ, \text{ чол.}$$

де $АГ_е$ – автомобіле-години експлуатації,

$АГ_{пз}$ – автомобіле-години підготовчо-заключного часу

$$АГ_{пз} = (Т_{мо} + Т_{пз}) \times АД_е \times К_{зм} / 60,$$

де $Т_{мо}$ – час передрейсового медичного огляду водіїв, 5 хв на зміну;

$Т_{пз}$ – норма часу на виконання підготовчо-заключних операцій,
18 хв на зміну;

$АД_е$ – автомобіле-дні експлуатації;

$К_{зм}$ – кількість змін роботи.

ФРЧ – річний фонд робочого часу водія, год.

$$ФРЧ = 0,96 \times (Д_r \times t_{рд} - Д_{пс} \times 1 - Д_{відп} \times t_{рд}),$$

де $Д_r$ – дні роботи на рік;

$Д_{пс}$ – кількість передсвяткових днів на рік;

$Д_{відп}$ – тривалість відпустки для робітника, днів,

$t_{рд}$ – тривалість робочого дня, годин,

0,96 – коефіцієнт, що враховує втрати робочого часу з поважних причин.

Чисельність ремонтних робітників визначається за формулою:

$$Ч_{рр} = Т_{заг} / (ФРЧ \times К_{пп}), \text{ чол.},$$

де $Т_{заг}$ – загальна трудомісткість робіт з ТО і ремонту, люд-год;

ФРЧ – річний фонд робочого часу ремробітника, год;

$К_{пп}$ – коефіцієнт підвищення продуктивності праці.

Чисельність керівників, спеціалістів та службовців визначається або за штатними розписами або розрахунковим методом на основі нормативів.

6.3. Продуктивність праці: сутність, методи вимірювання, фактори зростання

Економічна сутність продуктивності праці полягає в тому, що вона виражає співвідношення між кількістю виробленої продукції та витратами робочого часу на її виготовлення, чим вона характеризує ефективність цих витрат у процесі суспільного виробництва.

Продуктивність праці - це виготовлення продукції одиницею виробництва за певний період, або кількість витраченої праці на виготовлення одиниці продукції.

Витрачена на виготовлення одиниці продукції праця поділяється на живу і минулу.

Підвищення продуктивності праці означає економію живої праці при загальному зменшенні витрат минулої.

Розрізняють продуктивність індивідуальної і загальної праці.

Продуктивність загальної праці визначається відношенням виробленої за розрахунковий період національного валового доходу до кількості працівників, зайнятих у сфері виробництва:

$$ПП_{заг} = НВД / Ч_{пр}.$$

Всі методи визначення продуктивності праці поділяються на визначення прямих та

обернених показників.

До прямих показників належить виробіток продукції, безпосередньо продуктивність праці, яка, в свою чергу, визначається в натуральних, вартісних і нормативних показниках.

До обернених показників належить трудомісткість, що поділяється на планову, фактичну і нормативну.

Продуктивність праці в натуральних показниках:

$$ПП_{\text{нат}} = ОП / Ч_{\text{со}},$$

продуктивність праці у вартісних показниках:

$$ПП_{\text{вар}} = ВД / Ч_{\text{со}},$$

продуктивність праці в нормативних показниках:

$$ПП_{\text{н}} = Т_{\text{н-г}} / Т_{\text{ф}},$$

де ОП – обсяг продукції або послуг в натуральних показниках (км пробігу, т, ткм та ін.);

Ч_{со} – середньооблікова чисельність працівників за період;

ВД – сума валових доходів підприємства за період, грн;

Т_{н-г} – затрати часу на виготовлення продукції в нормо-годинах;

Т_ф – затрати часу на виготовлення продукції в людино-годинах.

Шляхи зростання продуктивності праці на автотранспорті:

- підвищення технічного рівня виробництва,
- впровадження більш продуктивних транспортних засобів, підвищення їх надійності в експлуатації;
- впровадження прогресивної технології ТО і ремонту рухомого складу;
- удосконалення управління, організації виробництва і праці,
- удосконалення організації процесу перевезень;
- впровадження наукової організації праці;
- удосконалення організації і структури управління виробництвом;
- підвищення норм виробітку і розширення зон обслуговування;
- скорочення втрат робочого часу;
- удосконалення системи матеріального і морального стимулювання підвищення продуктивності праці;
- інші шляхи, які включають зміну обсягів і структури перевезень і робіт, середньої відстані перевезень, дорожніх та інших умов.

6.4.Форми і системи оплати праці

Важливими складовими організації заробітної плати є її форми та системи, які забезпечують зв'язок між оплатою праці та її результатами.

Форми і системи оплати праці встановлюються підприємствами самостійно у колективному договорі з дотриманням вимог і гарантій, передбачених законодавством, генеральною та галузевими угодами.

Підприємства застосовують дві основні форми заробітної плати – відрядну і почасову.

Почасова оплата праці – це оплата за працю певної тривалості (годину, місяць, день). Вона включає декілька систем оплати праці.

При простій почасовій системі розмір заробітку визначається залежно від тарифної ставки робітника і кількості відпрацьованого ним часу. За способом нарахування заробітної плати почасова оплата буває годинна, денна, місячна.

Ефективнішою системою є почасово-преміальна, за якою оплачується праця як основних, так і допоміжних робітників. За цією системою заробіток робітників нараховується не тільки за відпрацьований час, а й за досягнення певних кількісних і якісних показників.

На багатьох підприємствах застосовується також почасово-преміальна система з нормованим завданням. Робітники-почасовики преміюються за виконання установлених їм нормованих завдань.

Сутність відрядної форми заробітної плати полягає в тому, що її розмір залежить від кількості виробленої робітником продукції (виконаної роботи) належної якості на основі попередньо установлених норм часу (виробітку) і розцінок з урахуванням складності та

умов праці. Основою відрядної оплати праці є норма виробітку (часу) і тарифна ставка. Вона охоплює кілька систем оплати праці для різних організаційно-технологічних умов виробництва.

За прямої відрядної системи заробіток працівника розраховується множенням кількості одиниць виробленої продукції (n) на розцінку за одиницю виробленої продукції (P):

$$ЗП_{пвс} = P \times n$$

За відрядно-преміальною системою оплати праці робітникам нараховується, крім заробітку за прямою відрядною системою, премія за виконання і перевиконання певних кількісних і якісних показників. Розмір премії встановлюється у відсотках до заробітку, визначеному за відрядними розцінками.

Загальний заробіток робітника за відрядно-преміальною оплати праці розраховується за формулою:

$$ЗП_{впс} = ЗП_{пвс} + m,$$

де m – розмір премії за досягнення певних результатів.

За відрядно-прогресивної системи оплати праці виробіток робітників у межах завдання оплачується за твердими нормами (розцінками), а виробіток понад завдання – за підвищеними розцінками, причому розцінки збільшуються прогресивно зі збільшенням кількості продукції, виробленої понад завдання.

Загальний виробіток за відрядно-прогресивною системою розраховується за формулою:

$$ЗП_{в.прог} = P \times n + P_i \times n_i,$$

де P – звичайна відрядна розцінка, грн;

n – кількість одиниць виготовленої продукції у межах встановленої норми;

P_i – підвищена розцінка залежно від ступеня виконання завдання;

n_i – кількість одиниць виготовленої продукції, виконаних понад нормативний (базовий) рівень.

Непряма відрядна система заробітної плати застосовується для оплати праці допоміжних робітників, зайнятих обслуговуванням основних робітників-відрядників. При цьому заробіток допоміжних робітників залежить від результатів роботи робітників-відрядників, яких вони обслуговують. За цією системою можуть оплачуватися слюсарі-ремонтники, електрики, наладчики устаткування та ін. Вона застосовується для оплати тих категорій допоміжних робітників, праця яких не піддається нормуванню та обліку, але значною мірою визначає рівень виробітку основних робітників. Заробітна плата робітника за непрямою відрядною системою оплати праці розраховується за формулою:

$$ЗП_{в.непр} = ГТС \times t \times K_{вн},$$

де $ГТС$ – годинна тарифна ставка, грн;

t – фактично відпрацьована кількість годин цим робітником;

$K_{вн}$ – середній коефіцієнт виконання норм виробітку всіма робітниками, що обслуговуються.

Акордна система оплати праці застосовується для окремого працівника або окремих груп робітників. Її сутність полягає в тому, що відрядна розцінка встановлюється не на окрему виробничу операцію, а на весь комплекс робіт загалом, виходячи із чинних норм часу і розцінок. Порівняно з прямою відрядною оплатою за акордною заздалегідь визначені обсяги робіт і термін їх виконання, відома сума заробітної плати за нарядом від виконання завдання.

В умовах становлення ринкової економіки дедалі більшого поширення набуває контрактна система оплати праці, яка може застосовуватися разом з наявною на підприємстві системою оплати праці.

Контракт – це особлива форма трудового договору між найманим працівником і власником підприємства, організації або уповноваженим органом. За контрактом працівник зобов'язується виконувати роботу, визначену цією угодою і правилами внутрішнього розпорядку, а власник підприємства зобов'язується сплачувати працівникові заробітну плату й забезпечувати умови праці, необхідні для виконання роботи, передбачені

законодавством про працю, колективним договором і угодою сторін. Ця система зацікавлює робітників у скороченні строків роботи проти установлених норм.

Для керівників, спеціалістів та службовців існує система посадових окладів.

Посадовий оклад – це абсолютний розмір заробітної плати, що встановлюється відповідно до посади і може коливатися в межах мінімальних та максимальних значень.

6.5. Поняття норми часу та норми виробітку

Регламентация праці в часі здійснюється через норми праці: норму часу, норму виробітку, норму чисельності, норму обслуговування.

В АТП частіше всього використовують норми часу та норми виробітку.

Під технічно обгрунтованою нормою часу розуміють час, який встановлений одному робітнику або групі робітників для виконання певної операції або для виготовлення одиниці продукції при сучасних організаційно-технічних умовах, найбільш ефективному використанні засобів виробництва з урахуванням передового досвіду робітників.

До складу технічно обгрунтованої норми часу входять тільки нормовані затрати робочого часу.

Норма виробітку являє собою кількість продукції, яку потрібно виготовити одному робітнику в одиницю часу. Вона є оберненою величиною норми часу.

Питання для закріплення матеріалу і самостійної роботи

1. Дати визначення виробничим кадрам.
2. Перелічити та охарактеризувати категорії персоналу АТП.
3. Що включає кадрова політика підприємств?
4. Як визначається чисельність водіїв?
5. Як визначається чисельність ремонтних робітників?
6. Як визначається чисельність керівників, спеціалістів та службовців?
7. Що називається продуктивністю праці?
8. Як визначається продуктивність праці на підприємстві?
9. Перелічити шляхи зростання продуктивності праці на автомобільному транспорті.

Тема 6. Оплата праці на АТП

6.1. Структура заробітної плати.

6.2. Тарифна та безтарифна системи оплати праці.

6.3. Витрати підприємства на соціальні заходи.

Ключові терміни і поняття: основна заробітна плата, додаткова заробітна плата, заохочувальні та компенсаційні виплати, тарифна система оплати праці, безтарифна система оплати праці, тарифна ставка, тарифна сітка, тарифно-кваліфікаційні довідники, єдиний внесок на загальнообов'язкове державне соціальне страхування.

6.1. Структура заробітної плати

Відповідно до статті 1 Закону України “Про оплату праці” заробітна плата – це винагорода, обчислена, як правило, у грошовому виразі, яку за трудовим договором власник або уповноважений ним орган виплачує працівникові за виконану ним роботу.

Розмір заробітної плати залежить від складності та умов роботи, що виконуються, професійно-ділових якостей працівника, результатів його праці та господарської діяльності підприємства.

До складу заробітної плати включають:

- основну заробітну плату – винагороду за виконану роботу відповідно до встановлених норм праці (норми часу, виробітку, обслуговування, посадових обов'язків). Вона встановлюється у вигляді тарифних ставок та окладів і відрядних розцінок для робітників та посадових окладів для керівників, спеціалістів і службовців;
- додаткову заробітну плату – винагороду за працю понад установлені норми, за трудові успіхи й винахідливість і за особливі умови праці (надбавки, доплати, премії та ін.);
- інші заохочувальні та компенсаційні виплати – виплати у формі винагороди за підсумками роботи за рік, премії за спеціальними системами і положеннями, компенсаційні та інші грошові й матеріальні виплати, які не передбачені актами чинного законодавства або які виплачують понад встановлені зазначеними актами норми.

6.2. Тарифна і безтарифна системи оплати праці

В основу організації заробітної плати покладена тарифна система, що являє собою сукупність нормативів, за допомогою яких диференціюється та регулюється оплата праці робітників. Основними елементами тарифної системи є:

- * тарифні ставки;
- * тарифні сітки;
- * тарифно-кваліфікаційні довідники.

Тарифна ставка визначає абсолютний розмір оплати праці різноманітних груп робітників за одиницю робочого часу, вираженого у вартісній формі. Залежно від обраної одиниці вимірювання робочого часу встановлюються годинні, денні та місячні тарифні ставки. Тарифна ставка є основною нормативною величиною, що визначає розмір оплати праці всіх категорій працівників. Вона враховує умови та інтенсивність праці робітників у даній галузі, а також значення галузі в народному господарстві.

Тарифні сітки використовуються для врахування в оплаті праці кваліфікації праці, тобто визначення співвідношень в оплаті праці робітників різної кваліфікації. Тарифна сітка являє собою сукупність тарифних розрядів, що характеризують ступінь складності, важливості та відповідальності робіт, а також тарифних коефіцієнтів, що відповідають кожному розряду. Тарифний коефіцієнт показує, у скільки разів тарифна ставка відповідного розряду перевищує тарифну ставку 1-го розряду.

Тарифно-кваліфікаційний довідник містить сукупність вказівок, що визначають обсяг професійних знань та трудових навичок, котрі повинен мати робітник певного розряду та професії. Він дає змогу враховувати рівень кваліфікації робітника, ступінь складності та

точності виконуваних робіт.

В АТП для водіїв вантажних автомобілів встановлені годинні тарифні ставки 3-го класу в залежності від типу та вантажності автомобіля, для водіїв автобусів – в залежності від габаритних розмірів, типу автобуса та умов роботи (в містах до 500 тис. населення та більше 500 тис. населення), для водіїв легкових автомобілів – в залежності від робочого обсягу двигуна та класу автомобіля.

В сучасних умовах деякі підприємства здійснюють оплату праці за безтарифною системою, яка заключається в тому, що визначають відсоток (норматив) відрахування на заробітну плату від суми доходів підприємства (наприклад, на автомобільному транспорті при здійсненні міжнародних перевезень, при вивезенні сміття тощо). Розмір нормативу значно коливається, але в собівартості кінцевої продукції згідно сучасних вимог не може бути меншим 20%.

6.3. Відрахування на соціальні заходи від фонду оплати праці

З 1.01.2011 вступив в дію Закон України «Про збір та облік єдиного внеску на загальнообов'язкове державне соціальне страхування».

Єдиний внесок на загальнообов'язкове державне соціальне страхування – це консолідований внесок на пенсійне страхування, страхування у зв'язку з тимчасовою втратою працездатності та витратами, зумовленими похованням, медичне страхування, страхування від нещасного випадку на виробництві та професійного захворювання, які спричинили втрату працездатності, страхування на випадок безробіття, який в обов'язковому порядку сплачується страхувальниками з метою забезпечення реалізації прав застрахованих осіб на отримання страхових виплат (послуг) за соціальним страхуванням.

Розмір єдиного внеску встановлюється Верховною Радою України.

Розмір єдиного внеску має забезпечувати застрахованим особам виплати та надання соціальних послуг, передбачених законодавством про загальнообов'язкове державне соціальне страхування; фінансування заходів, спрямованих на профілактику страхових випадків; створення резерву коштів для здійснення виплат та надання соціальних послуг застрахованим особам; компенсацію адміністративних витрат на забезпечення функціонування системи загальнообов'язкового державного соціального страхування.

Платниками єдиного внеску є роботодавці та працівники.

Розмір єдиного внеску для підприємств автомобільного транспорту складає 37,66% від розміру фонду оплати праці.

Суми єдиного внеску розподіляються за видами загальнообов'язкового державного соціального страхування пропорційно до сум єдиного внеску у відсотках:

- загальнообов'язкове державне пенсійне страхування (до солідарної системи) – 88,1572;
- загальнообов'язкове державне соціальне страхування на випадок безробіття – 3,983;
- загальнообов'язкове державне соціальне страхування у зв'язку з тимчасовою втратою працездатності та витратами, зумовленими похованням – 3,7175;
- загальнообов'язкове соціальне страхування від нещасного випадку на виробництві та професійного захворювання, які спричинили втрату працездатності – 4,1423.

Для працівників-платників податку, які працюють на підприємствах, в установах та організаціях, розмір єдиного внеску складає 3,6% від суми нарахованої заробітної плати.

Страхові кошти, акумульовані на централізованих рахунках Пенсійного фонду, автоматично перераховуються не пізніше наступного операційного дня після їх зарахування на централізовані рахунки фондів загальнообов'язкового державного соціального страхування відповідно до визначених законом пропорцій.

Загальнодержавне соціальне страхування у зв'язку з тимчасовою втратою працездатності та витратами, зумовленими похованням, визначає правові, організаційні та фінансові основи загальнообов'язкового страхування громадян на випадок тимчасової втрати працездатності, у разі смерті, а також надання послуг із санаторно-курортного лікування та оздоровлення застрахованим особам і членами їхніх сімей. Вказаний Фонд формується

шляхом сплати страхових внесків власником або уповноваженим ним органом, громадянами, а також за рахунок інших джерел.

Загальнообов'язкове державне соціальне страхування на випадок безробіття – система прав, обов'язків і гарантій, яка передбачає матеріальне забезпечення на випадок безробіття з незалежних від застрахованих осіб обставин та надання соціальних послуг за рахунок коштів Фонду загальнообов'язкового державного соціального страхування України на випадок безробіття.

Фонд утворюється для управління страхуванням на випадок безробіття, впровадження збору та акумуляції страхових внесків, контролю за використанням коштів, виплати забезпечення та надання соціальних послуг.

Фонд є цільовим централізованим страховим фондом, некомерційною самоврядною організацією. Держава є гарантом забезпечення застрахованих осіб та надання їм відповідних соціальних послуг Фондом.

За рахунок коштів Фонду забезпечується:

- допомога з безробіття, у тому числі одноразова її виплата для організації безробітним підприємницької діяльності;
- допомога з часткового безробіття;
- матеріальна допомога у період професійної підготовки, перепідготовки або підвищення кваліфікації безробітного;
- матеріальна допомога з безробіття, одноразова матеріальна допомога безробітному та непрацевдатним особам, які перебувають на його утриманні;
- допомога на поховання у разі смерті безробітного або особи, яка перебувала на його утриманні;
- професійна підготовка або перепідготовка, підвищення кваліфікації та профорієнтація;
- пошук підходящої роботи та сприяння у працевлаштуванні, у тому числі шляхом надання роботодавцю дотації на створення додаткових робочих місць для працевлаштування безробітних та фінансування організації оплачуваних громадських робіт для безробітних;
- інформаційні та консультаційні послуги, пов'язані з працевлаштуванням.

Загальнообов'язкове державне соціальне страхування від нещасного випадку на виробництві та професійного захворювання, що спричинили втрату працевдатності, визначає правову основу, економічний механізм та організаційну структуру загальнообов'язкового державного соціального страхування громадян від нещасного випадку на виробництві та професійного захворювання, які призвели до втрати працевдатності або загибелі застрахованих на виробництві.

Страхування від нещасного випадку на виробництві є самостійним видом загальнообов'язкового державного соціального страхування, за допомогою якого здійснюється соціальний захист, охорона життя та здоров'я громадян у процесі їх трудової діяльності.

Розмір страхового внеску залежить від класу професійного ризику виробництва, до якого віднесено підприємство, знижки до нього (за низький рівень травматизму, професійної захворюваності та належний стан охорони праці) чи надбавки (за високі рівні травматизму, професійної захворюваності та неналежний стан охорони праці).

Загальнообов'язкове державне пенсійне страхування в Україні передбачає призначення, перерахунок і виплату пенсій, надання соціальних послуг із коштів Пенсійного фонду, що формується за рахунок страхових внесків роботодавців, бюджетних та інших джерел, а також формування Накопичувального пенсійного фонду та фінансування за рахунок його коштів видатків на оплату праці договорів страхування довічних пенсій або одноразових виплат застрахованим особам, членам їх сімей та іншим особам.

Збір на державне обов'язкове пенсійне страхування сплачується одночасно з одержанням коштів в установах банків на оплату праці.

Питання для закріплення матеріалу і самостійної роботи

10. Які є форми оплати праці?
11. Які є системи почасової оплати праці?
12. Які є системи відрядної оплати праці?
13. Що розуміють під нормою часу?
14. Що розуміють під нормою виробітку?
15. Дайте визначення заробітної плати.
16. Яка структура заробітної плати?
17. Які є види внесків підприємств на соціальні заходи?

Завдання для практичних занять

Тести до теми 6

1. Виробничі кадри АТП – це:
 - А. Робітники і службовці.
 - Б. Основні і допоміжні робітники.
 - В. Робітники, службовці, спеціалісти та управлінський персонал.
 - Г. Водії, ремробітники, диспетчери, бухгалтери, двірники.
2. Чисельність водіїв визначається за такою формулою:
 - А. $Чв = T_{заг} / (Фрч \times Кпп)$.
 - Б. $Чв = (Тпз + Тмо) \times АДе \times Кзм / 60$.
 - В. $Чв = (АГе + АГпз) / Фрч$.
 - Г. $Чв = ВД / ПП$
3. Продуктивність праці визначається:
 - А. Натуральних, умовно-натуральних, вартісних та нормативних показниках.
 - Б. Планових, фактичних і нормативних показниках.
 - В. Індивідуальних та загальних показниках.
 - Г. Одиницях живої і минулої праці.
4. Заробітна плата працівника складається з:
 - А. Основної і додаткової.
 - Б. Основної, додаткової і тарифної.
 - В. Основної, додаткової, заохочувальних та компенсаційних виплат.
 - Г. Погодинної і відрядної.
5. Відрахування на соціальні заходи для підприємств автомобільного транспорту складають:
 - А. 36,3
 - Б. 37,66
 - В. 3,6
 - Г. 88,1572

Задачі для розв'язку

Задача 1. Визначити кількість водіїв за такими даними: автомобіле-дні роботи $АДе = 28$ тис. год, час в наряді $Тн = 8$ год, фонд робочого часу водія $ФРЧ = 1780$ год.

Задача 2. Визначити продуктивність праці працівників автопідприємства в грошових, натуральних та умовно-натуральних одиницях (1 працівника, 1 водія, 1 ремонтного робітника) за такими даними:

середньооблікова кількість працівників $Чсо = 250$ осіб,

в т.ч. водіїв $Чв = 120$ осіб,

ремонтних робітників $Чрр = 50$ осіб;

обсяг перевезень $Q = 800$ тис. т; транспортна робота $P = 1500$ тис. ткм; обсяг доходів $ВД = 1$ млн грн, приведений пробіг автомобілів $L = 20\,000$ тис. км

Тема 7. Витрати виробництва на транспорті

7.1. Характеристика витрат та їх класифікація

7.2. Групування витрат за економічними елементами на автомобільному транспорті.

7.3. Калькуляція собівартості перевезень.

7.4. Шляхи зниження витрат на транспорті.

Ключові терміни і поняття: собівартість продукції, собівартість перевезень, виробнича собівартість, витрати виробництва, витрати операційної діяльності, калькуляція собівартості, стратегія мінімізації витрат, директ-кост, стандарт-кост.

7.1. Характеристика витрат та їх класифікація

До найважливіших показників роботи підприємства та галузі народного господарства в цілому належать собівартість виробництва та собівартість продукції. Для правильного застосування цих показників у господарській практиці необхідно знати економічну природу собівартості, особливості її формування, склад виробничих витрат та шляхи їх зниження.

Собівартість як економічна категорія властива товарно-грошовим відносинам і виникла тоді, коли всі витрати виробництва стали набирати вартісної форми, тобто коли виникла необхідність підрахувати витрати на виробництво товару і прибуток або збиток від його реалізації.

Таким чином, собівартість продукції – це грошове вираження витрат на виробництво та реалізацію продукції.

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

Собівартість продукції є важливим узагальнюючим показником, який характеризує ефективність роботи підприємства. В ній відображаються всі сторони виробничо-господарської діяльності фірми. Чим краще працює підприємство, економічніше і раціональніше воно використовує власні ресурси, успішніше вдосконалює свою техніку, тим нижчою буде собівартість виготовленої продукції. Це виявляється в тому, що собівартість слугує базою ціни товару і її нижньою межею для виробника, щоб забезпечити процес відтворення виробництва. Відпускати ціну нижче за собівартість підприємству не вигідно, оскільки в такому випадку воно ризикує зазнати збитків.

При обчисленні собівартості продукції важливе значення має визначення витрат, що входять до неї. До собівартості включають витрати на такі цілі:

- дослідження ринку і виявлення потреби в продукції;
- підготовку і освоєння нової продукції;
- виробництво (витрати на сировину, матеріали, енергію, амортизацію основних виробничих фондів, оплату праці персоналу та ін.);
- обслуговування виробничого процесу і управління ним;
- збут продукції (пакування, транспортування, реклама, комісійні витрати);
- розвідку, використання і охорону природних ресурсів (плата за воду, геологорозвідувальні роботи, плата за деревину, витрати на рекультивацію земель, охорону повітряного, водного басейнів);
- добір та підготовку кадрів;
- поточну раціоналізацію виробництва (вдосконалення технологій, організації виробництва і праці, підвищення якості продукції), крім капіталовкладень.

Усі витрати, пов'язані з виробництвом та реалізацією продукції, класифікуються за чотирма основними принципами:

- економічним;
- виробничим;

- за способом віднесення на собівартість (прямі та непрямі – на 1 км пробігу та на весь обсяг перевезень);
 - залежно від обсягів виробництва (постійні та змінні – які не залежать та залежать від пробігу);
 - за ступенем однорідності (прості та комплексні).
- За виробничим принципом витрати групуються в статті собівартості залежно від виробничого призначення.

7.2. Групування витрат за економічними елементами на автомобільному транспорті

Витрати операційної діяльності АТП складаються з виробничої собівартості перевезень, адміністративних витрат, витрат на збут та інших операційних витрат.

До виробничої собівартості перевезень входять:

- прямі матеріальні витрати;
- прямі витрати на оплату праці;
- інші прямі витрати;
- змінні загальновиробничі витрати та постійні розподілені загальновиробничі витрати.

Витрати операційної діяльності АТП відповідно до їх економічного змісту групуються за такими елементами:

- матеріальні витрати (на паливо, запчастини, мастила, шини, енергію, МШП та ін.);
- витрати на оплату праці (основна і додаткова заробітна плата водіїв, кондукторів, вантажників, ремонтних робітників, керівників, спеціалістів, службовців та МОП);
- відрахування на соціальні заходи всіх працюючих;
- амортизація основних фондів та нематеріальних активів (будівель, споруд, автомобілів, обладнання, комп'ютерів та ін ОВФ);
- інші операційні витрати (пов'язані з рекламою, витрати на відрядження працівників, придбання канцтоварів та ін.).

За Податковим кодексом України собівартість виготовлених та реалізованих товарів, виконаних робіт, наданих послуг складається з витрат, прямо пов'язаних з виробництвом таких товарів, виконанням робіт, наданням послуг, а саме:

- **прямих матеріальних витрат** (вартість сировини та основних матеріалів, придбаних напівфабрикатів та комплектувальних виробів, допоміжних та інших матеріалів, які можуть бути безпосередньо віднесені до конкретного об'єкта витрат. Прямі матеріальні витрати зменшуються на вартість зворотних відходів, отриманих у процесі виробництва);
- **прямих витрат на оплату праці** (заробітна плата та інші виплати робітникам, зайнятим у виробництві товарів і послуг, які можуть бути безпосередньо віднесені до конкретного об'єкта витрат);
- **амортизації виробничих основних засобів та нематеріальних активів**, безпосередньо пов'язаних з виробництвом товарів, виконанням робіт, наданням послуг;
- **вартості придбаних послуг**, прямо пов'язаних з виробництвом товарів, виконанням робіт, наданням послуг;
- **інших прямих витрат**, у тому числі витрат з придбання електричної енергії (загальновиробничі витрати, що включають витрати на управління виробництвом (оплата праці працівників апарату управління цехами та дільницями, внески на соціальні заходи та медичне страхування працівників апарату управління цехами та дільницями, витрати на оплату службових відряджень персоналу управління цехами та дільницями; амортизація основних засобів загальновиробничого призначення; амортизація нематеріальних активів загальновиробничого призначення; витрати на утримання, експлуатацію та ремонт, страхування, оперативну оренду основних засобів та ін.; витрати на вдосконалення технології та організації виробництва; витрати на опалення, освітлення, водопостачання, водовідведення та інші послуги з утримання виробничих приміщень; витрати на обслуговування виробничого процесу (оплата праці загальновиробничого персоналу, внески на соціальні заходи, медичне страхування робітників та працівників апарату

управління виробництвом, витрати на здійснення технологічного контролю за виробничими процесами та якістю продукції, робіт, послуг); витрати на охорону праці, техніку безпеки; суми витрат, пов'язаних із підтвердженням відповідності продукції, систем якості, систем управління якістю, екологічного управління довкіллям, персоналу, встановленим вимогам відповідно до Закону України «Про підтвердження відповідності», та інші витрати;

адміністративні витрати, спрямовані на обслуговування та управління підприємством (загальні корпоративні витрати, в тому числі організаційні витрати, витрати на проведення річних та інших зборів органів управління, представницькі витрати; витрати на службові відрядження й утримання апарату управління підприємством та іншого загальногосподарського персоналу; витрати на утримання основних засобів, інших необоротних матеріальних активів загальногосподарського використання, (оперативна оренда, придбання паливно-мастильних матеріалів, стоянка, паркування легкових автомобілів, страхування майна, амортизація, ремонт, опалення, освітлення, водопостачання, водовідведення, охорона); винагороди за консультаційні, інформаційні, аудиторські та інші послуги, що отримує платник податку для забезпечення господарської діяльності; витрати на оплату послуг зв'язку, амортизація нематеріальних активів загальногосподарського призначення; інші витрати загальногосподарського призначення;

витрати на збут, які включають витрати, пов'язані з реалізацією товарів, виконанням робіт, наданням послуг;

інші операційні витрати).

7.3. Калькуляція собівартості перевезень

Калькулювання собівартості – це визначення розміру витрат у грошовій формі на виробництво одиниці певного виду робіт по окремих видах витрат.

За допомогою калькулювання визначаються собівартість одиниці робіт, усього їх обсягу, собівартість виробництва по окремих структурних підрозділах підприємства, по різних виробничих процесах і в цілому по підприємству.

При плануванні роботи автомобільного транспорту складають планову калькуляцію, при підведенні підсумків за звітний період – звітну.

Собівартість розраховується для вантажних перевезень – на 1 т-км, 1 км пробігу та 1 авто-год, для автобусних перевезень – на 1 пас-км або 1 пас, для таксомоторних – на 1 км платного пробігу.

При калькуляції собівартості перевезень всі затрати на утримання автомобільного транспорту групують за такими статтями:

- прямі матеріальні витрати;
- прямі витрати на оплату праці;
- інші прямі витрати;
- загальновиробничі витрати.

7.4. Шляхи зниження витрат на автомобільному транспорті

В АТП постійно повинна проводитися систематична робота зі зниження собівартості перевезень. Загальними шляхами зниження собівартості перевезень є :

- підвищення продуктивності ходового автомобільного парку та його технічної готовності (поліпшення якості та зниження тривалості ТО і ПР автомобілів);
- зниження матеріальних витрат на утримання автомобільного парку за статтями змінних витрат;
- удосконалення організації та оплати праці робітників;
- зменшення загальновиробничих витрат.

Зниження собівартості автомобільних перевезень при підвищенні продуктивності автомобільного парку відбувається в результаті поліпшення таких експлуатаційних показників: підвищення коефіцієнтів використання вантажопід'ємності та пробігу, підвищення технічної швидкості автомобіля, збільшення часу в наряді. Це, перш за все,

стосується вантажних перевезень.

По автобусним перевезенням досягається зниження собівартості внаслідок підвищення експлуатаційної швидкості, коефіцієнтів використання пробігу та місткості автобусів, збільшення тривалості робочого дня.

По таксомоторним перевезенням собівартість може бути знижена за рахунок підвищення коефіцієнту платного пробігу.

Зниження собівартості перевезень за рахунок підвищення коефіцієнту технічної готовності автопарку сприяє збільшенню часу роботи автомобілів, зростанню їх пробігу і продуктивності їх парку. При цьому скорочується доля загальновиробничих витрат.

Витрати палива для автомобілів знижуються за рахунок поліпшення технічного стану рухомого складу, правильного регулювання агрегатів та приладів. Зниження витрат пального може бути досягнуто шляхом використання диференційованих норм витрат полива для кожного маршруту в залежності від стану дорожнього покриття, інтенсивності руху, протяжності маршруту та інших показників, а також внаслідок гарної організації його роздачі та обліку.

Витрати мастильних матеріалів знижуються шляхом організації контролю за їх використанням, а також шляхом поліпшення технічного стану автомобілів.

Зниження витрат на шини можна досягнути правильною технічною експлуатацією: підтриманням нормального тиску повітря, правильним регулюванням ходової частини автомобіля, своєчасною перестановкою коліс, умілим водінням.

Зниження витрат на експлуатаційні ремонти досягається шляхом збільшення міжремонтних пробігів за рахунок своєчасного та високоякісного проведення всіх видів ТО, дотримання правил технічної експлуатації рухомого складу та виконання ПР в необхідні терміни та з високою якістю.

Витрати на заробітну плату в загальних витратах на утримання автопарку можуть бути знижені за рахунок зменшення трудових витрат на одиницю транспортної продукції. Це досягається за рахунок підвищення продуктивності праці водіїв, кондукторів, ремонтних робітників. Продуктивність праці може бути досягнута шляхом зниження витрат робочого часу з різних причин.

Зниження загальновиробничих витрат відбувається в результаті економії коштів на утримання парку, скорочення штатів, посилення фінансового контролю та інших заходів.

В окремі періоди діяльності підприємства можна перейти та стратегії мінімізації витрат, яка має такі переваги:

- * порівняно низька собівартість транспортних послуг забезпечує АТП захист від конкурентів, тому що залишає шанс, коли всі інші можливості вичерпані;
- * низькі затрати, які приходяться на одиницю транспортних послуг, захищають економіку АТП в тих випадках, коли клієнти активно реалізують свої можливості для того, щоб збити рівень тарифів на перевезення в певному сегменті ринку транспортних послуг;
- * низька собівартість одиниці транспортних послуг захищає АТП від диктату постачальників, забезпечуючи гнучкість протидій при зростанні цін на ресурси, які використовуються у виробництві транспортних послуг;
- * фактори, які забезпечують порівняно низьку собівартість одиниці транспортних послуг, одночасно створюють бар'єр на шляху вступу нових конкурентів в галузь та сприяють уходу неефективних перевізників з ринку транспортних послуг;
- * низька собівартість одиниці транспортних послуг забезпечує конкурентоздатність АТП порівняно з підприємствами інших видів транспорту, які можуть бути обрані клієнтом при розміщенні замовлення на перевезення як альтернативні.

В ринковій економіці використовується у сфері визначення шляхів зниження витрат виробництва системи «директ-кост» та «стандарт-кост».

Директ-кост – система управлінського обліку, в рамках якої собівартість транспортних послуг оцінюється перш за все за прямими витратами АТП, які включають заробітну плату водіїв, кондукторів, ремонтних робітників; затрати на автомобільне пальне; затрати на автомобільні шини; амортизаційні відрахування, які відновлюють знос рухомого складу;

витрати на експлуатаційні та ремонтні матеріали, запасні частини. В межах управлінського обліку може виконуватися також облік собівартості транспортних послуг за окремими фактичними затратами, які порівнюють з відповідними нормативними затратами на перевезення вантажів та пасажирів (стандарт-кост).

Питання для закріплення матеріалу і самостійної роботи

1. Дати визначення собівартості.
2. Що називають собівартістю перевезень?
3. Які витрати включають до витрат на виробництво та реалізацію продукції?
4. Як класифікуються витрат виробництва?
5. Що розуміють під виробничою собівартістю та які елементи вона включає?
6. Які статті витрат на перевезення вантажів або пасажирів?
7. Що називають калькуляцією собівартості?
8. Назвати одиниці калькулювання.
9. Перелічити загальні шляхи зниження собівартості на автомобільному транспорті?
10. Які конкретні заходи в АТП ведуть до зниження собівартості перевезень?
11. Які переваги стратегії мінімізації витрат на підприємстві автотранспорту?
12. В чому сутність систем директ-кост та стандарт-кост?

Завдання для практичних занять

Тести до теми 7

1. До виробничої собівартості включають:
 - А. Витрати на оплату праці та соціальні заходи.
 - Б. Матеріальні витрати.
 - В. Амортизацію ОВФ та нематеріальних активів.
 - Г. Інші витрати, пов'язані з операційною діяльністю.
2. Калькуляційними одиницями на транспорті є:
 - А. Тонна пального. Б. Тонно-км та пас-км. В. Км пробігу. Г. Пасажир.
3. Якщо загальні витрати на перевезення складають 500 тис. грн., а загальний пробіг 100 тис. км, то собівартість перевезень дорівнює:
 - А. 0,2 грн/км. Б. 5 грн/км. В. 100 грн/км. Г. 50 грн/км.

Задачі для розв'язку

Задача 1. Визначити собівартість перевезень пасажирів, якщо за період було перевезено 500 тис. пас, а витрати на оплату праці працівників автопідприємства складають 110 тис. грн., матеріальні витрати 300 тис. грн., амортизаційні відрахування 150 тис. грн.

Розв'язок

1. Витрати на соціальні заходи $V_{сз} = 110 * 0,3766 = 41,4$ тис. грн..
2. Інші витрати $V_{інш} = 0,2 * (V_{зп} + V_{сз}) = 30,3$ тис. грн..
3. Загальні витрати на перевезення пасажирів $V_{заг} = V_{оп} + V_{сз} + MВ + Aв + V_{інш} = 110 + 41,4 + 300 + 150 + 30,3 = 631,7$ тис. грн.
4. Собівартість перевезень одного пасажирів $S_{пас} = V_{заг} : Q_{пас} = 631,7 : 500 = 1,263$ грн/пас.

Тема 8. Фінансові результати діяльності на транспорті

8.1. Механізм ціноутворення на транспорті.

8.2. Сутність і формування доходів і прибутку в АТП.

8.3. Ефективність діяльності підприємства автомобільного транспорту.

Ключові терміни і поняття: *ціна, вільні ціни, регульовані ціни, фіксовані ціни, тарифи, доходи, виручка, дохід від звичайних видів діяльності підприємства, операційні доходи, позареалізаційні доходи, надзвичайні доходи, прибуток, збиток, валовий прибуток, чистий прибуток, ефективність підприємства, ефективність виробництва, рентабельність перевезень.*

8.1. Механізм ціноутворення на транспорті

Ціна – це грошовий вираз вартості наданих послуг та виготовленої продукції.

На ціну впливають : тип ринку, еластичність споживчого попиту, обсяг і динаміка попиту, економічні можливості покупців, витрати виробництва, ціна на аналогічні товари конкурентів, державне регулювання цін.

Ціна одночасно відображає споживчі властивості товару, купівельну спроможність грошової одиниці, ступінь рідкості товару, силу конкуренції і державного контролю, економічну поведінку ринкових суб'єктів та інші суб'єктивні моменти.

У народному господарстві застосовуються вільні ціни і тарифи, державні фіксовані та регульовані ціни і тарифи.

Вільні ціни – це реальний грошовий вимір вартості товару для підприємства, який визначається продавцями і покупцями в процесі домовленості між ними. У вільних цінах враховуються витрати на виготовлення продукції, товарів і послуг і прибуток без обмеження рівня рентабельності.

Вільні ціни і тарифи встановлюються на всі види продукції, товарів і послуг, за винятком тих, по яких здійснюється державне регулювання цін і тарифів.

Регульовані ціни формуються за принципами вільного ціноутворення за умови їх певного державного регулювання на окремі види продукції шляхом обмеження рівня рентабельності.

Фіксовані ціни встановлюються державою на ресурси, які мають визначальне значення для населення, а також на продукцію підприємств-монополістів.

При здійсненні експортних та імпортних операцій безпосередньо або через зовнішньоторговельного посередника в розрахунках із зарубіжними партнерами застосовуються контрактні (зовнішньоторговельні) ціни, що формуються відповідно до цін і умов світового ринку.

Ціна реалізації продукції включає виробничу собівартість, визнані адміністративні витрати, витрати на збут, прибуток і ПДВ:

$$Ц = ВС + АВ + ВЗ + П + ПДВ$$

Якщо підприємство виробляє високорентабельні та монополісні товари і сплачує акцизний збір, то ціна продажу визначається так:

$$Ц = ВС + АВ + ВЗ + П + АЗ + ПДВ$$

На транспорті використовується такий вид цін, як тарифи. Тарифи транспортних підприємств є переважно вільними та формуються самими перевізниками з урахуванням ситуації на ринку. (Регульовані тарифи зберігаються на залізничному транспорті, в секторі міського та приміського громадського транспорту, а також при наданні деяких видів послуг природних монополій транспорту.)

Тарифи пасажирських перевезень встановлюються на 1 пасажир в міських перевезеннях та на 1 пасажиро-км в приміських і міжміських. Тарифи при перевезенні вантажів розраховуються на 1 тонно-км, 1 км пробігу та 1 автомобіле-годину.

Значний розвиток на транспорті отримали дрібний та середній бізнес, індивідуальне підприємство, що привело до вільного ціноутворення в автомобільній галузі.

Проблеми формування ціни на транспорту послугу можна вважати найбільш складними в практиці господарювання. Не дивлячись на існування нецінових форм конкуренції, саме від правильності рішень в сфері ціноутворення залежать конкурентноздатність АТП та його економічна стійкість.

Процес ціноутворення передбачає оцінку попиту на транспортні послуги, які надаються підприємством; аналіз структури та динаміка витрат, які забезпечують ці послуги; аналіз цін, які пропонуються конкурентами; вибір стратегії та методів ціноутворення, які забезпечують перевищення росту доходів АТП над зростанням його витрат.

Оскільки нижня межа величини транспортних тарифів визначається на основі вимірювання та аналізу витрат на транспортну продукцію, то можна вважати, що витрати формують ціну на продукцію.

Далі можлива деталізація факторів, що визначають величину витрат підприємства:

- рівень цін на матеріальні ресурси на ринку;
- ціна робочої сили на ринку праці;
- дорожні умови;
- клімат та географічне розміщення АТП;
- обрана підприємством політика витрат;
- методи використання норм витрат матеріальних ресурсів;
- прийнята система мотивації виконавців в продуктивності праці та в раціональному використанні ресурсів тощо.

8.2. Сутність і формування доходів та прибутку в АТП

Кінцевий результат діяльності автопідприємства – отриманий ним прибуток (збиток) – в загальному вигляді визначається різницею між його доходами та витратами.

В основному величина доходів АТП залежить від обсягу реалізованих транспортних послуг та ціни за одиницю цих послуг. Крім того, враховуються доходи і від інших видів діяльності підприємства.

Доходи АТП в залежності від їх характеру, умов отримання та напрямків діяльності підприємства поділяються на дві основні групи:

- 1) доходи від звичайних видів діяльності АТП;
 - 2) інші надходження (операційні доходи, позареалізаційні доходи, надзвичайні доходи).
- До складу доходів від звичайних видів діяльності АТП (називаються виручкою) включаються доходи:

- 1) від внутрішніх та міжнародних вантажних перевезень;
- 2) від внутрішніх та міжнародних перевезень пасажирів в автобусах;
- 3) від перевезень пасажирів в легкових таксомоторах;
- 4) від перевезень, які виконуються вантажними таксомоторами;
- 5) від надання легкових автомобілів для обслуговування інших підприємств та організацій;
- 6) від направлення автомобілів для роботи поза місцем їх постійного перебування;
- 7) від використання вантажних автомобілів інших організацій шляхом завантаження їх порожніх пробігів;
- 8) від надання легкових та вантажних автомобілів іншим організаціям та приватним особам на умовах прокату;
- 9) від транспортно-експедиційних операцій, які здійснюються при суміщенні з основною діяльністю або іншим працівником АТП;
- 10) від навантажувально-розвантажувальних робіт, які виконуються АТП;
- 11) від складських операцій, якщо вони виконуються силами АТП.

Крім того, в АТП в межах даної групи доходів можуть формуватися доходи, які є результатом діяльності вантажних автостанцій, автовокзалів, автостанцій, а також доходи, пов'язані з доставкою (перегоном) автомобілів нових та відремонтованих з автомобільних та авторемонтних заводів тощо.

Операційними доходами АТП є:

- 1) надходження, пов'язані з наданням за плату в тимчасове використання активів даного підприємства (наприклад, автомобілів або виробничих площ);
 - 2) надходження, пов'язані з участю АТП в статутних капіталах інших організацій (включаючи відсотки та інші доходи від цінних паперів);
 - 3) прибуток, отриманий АТП в результаті спільної діяльності;
 - 4) надходження від продажу основних засобів та інших активів, відмітних від грошових коштів (крім іноземної валюти), продукції, товарів (наприклад, надлишків запасних частин до автомобілів);
 - 5) вартість матеріалів або іншого майна, яке утворилося при демонтажі або розбиранні в процесі ліквідації виведених з експлуатації основних засобів;
 - 6) відсотки, отримані за надання в користування іншим організаціям грошових коштів АТП, а також відсотки за використання банком грошових коштів, які знаходяться на рахунку АТП в цьому банку;
 - 7) доходи, пов'язані зі списанням об'єктів спеціального оснащення або спеціального одягу.
- До складу позареалізаційних доходів АТП можуть бути включені:
- 1) штрафи, пені, неустойки, які виплачуються клієнтами, постачальниками або іншими економічними партнерами у випадку порушення умов договорів;
 - 2) активи, отримані АТП безкоштовно, в тому числі за договорами дарування;
 - 3) надходження від сторонніх організацій у відшкодування нанесених АТП збитків;
 - 4) прибуток попередніх років, виявлений та отриманий в звітному році;
 - 5) суми кредиторської та депонентської заборгованості, за якими закінчився термін позовної давності;
 - 6) курсові різниці;
 - 7) сума дооцінки активів;
 - 8) надлишки, виявлені під час інвентаризації майна АТП;
 - 9) вартість безкоштовно отриманих основних засобів;
 - 10) бюджетні кошти, надані у встановленому порядку на фінансування витрат, понесених організацією в попередні періоди (наприклад, на покриття збитків на міському пасажирському транспорті).

Надзвичайними доходами АТП вважаються надходження, які виникли в результаті наслідків надзвичайних обставин господарської діяльності (стихійні лиха, пожежі, аварії тощо): страхове відшкодування, вартість матеріальних цінностей, які непридатні для подальшого використання тощо.

Узагальнюючим фінансовим показником діяльності підприємства є його прибуток, який характеризує кінцевий фінансовий результат виробничо-господарської діяльності всього підприємства, тобто утворює основу його економічного розвитку. За рахунок відрахувань від прибутку в бюджет формується основна частина ресурсів держави, регіональних та місцевих органів влади, та від їх збільшення значною мірою залежать темпи економічного розвитку країни, окремих регіонів, збільшення суспільного багатства та в кінцевому результаті – підвищення добробуту людей.

Прибуток грає вирішальну роль в стимулюванні подальшого підвищення ефективності виробництва, посиленні матеріальної зацікавленості працівників в досягненні високих результатів діяльності свого підприємства.

Прибуток - це та частина виручки, що залишається після відшкодування всіх витрат на виробничу й комерційну діяльність підприємства.

Залежно від формування та розподілу розрізняють декілька видів прибутку:

- валовий;
- від операційної діяльності;
- від звичайної діяльності до оподаткування;
- від звичайної діяльності;
- чистий.

Прибуток – це сума, на яку доходи перевищують пов’язані з ними витрати, а збиток – це перевищення суми витрат над сумою доходу, для отримання якого були здійснені ці витрати.

Валовий прибуток (збиток) розраховується як різниця між чистим доходом від реалізації продукції і собівартістю реалізованої продукції.

$$\text{ВП(З)} = \text{ЧД} - \text{Срп}$$

Чистий дохід(виручка) від реалізації продукції визначається шляхом вирахування із доходу від реалізації продукції відповідних податків, зборів, знижок тощо.

$$\text{ЧД} = \text{ВД} - \text{ПДВ} - \text{АЗ} - \text{В}_{\text{др.інш}}$$

Прибуток(збиток) від операційної діяльності визначається як алгебраїчна сума валового прибутку (збитку), іншого операційного доходу, адміністративних витрат, витрат на збут та інших операційних витрат:

$$\text{П(З)} = \text{ВП} + \text{ІОпД} - (\text{АВ} + \text{ВЗ} + \text{ІОпВ})$$

Прибуток (збиток) від звичайної діяльності до оподаткування визначається як алгебраїчна сума прибутку(збитку) від операційної діяльності, фінансових та інших доходів (прибутків), фінансових та інших витрат (збитків).

Прибуток від звичайної діяльності визначається як різниця між прибутком від звичайної діяльності до оподаткування та сумою податків з прибутку.

Чистий прибуток (З) розраховується як алгебраїчна сума прибутку (збитку) від звичайної діяльності та надзвичайного прибутку, надзвичайного збитку та податків із надзвичайного прибутку.

Чистий прибуток, що залишається в розпорядженні підприємства, використовується ним на власний розсуд, але загальні напрямки розподілу прибутку можуть бути такими:

- фонд накопичення (направляються на задоволення матеріальних потреб працівників підприємства, фінансування об’єктів невиробничої сфери, виплати компенсаційного характеру та виплати дивідендів);
- фонд споживання (використовують на виробничий розвиток АТП, технічне переозброєння, освоєння нової продукції, на будівництво та оновлення основних виробничих фондів, освоєння нової техніки та технології тощо);
- фінансовий резерв, який створюється для підтримки стійкого фінансового становища АТП;
- валютний фонд.

Прибуток підприємств оподатковується за ставкою з 1.01.2013 – 19%, з 1.01.2014 – 16%.

8.3. Ефективність діяльності підприємства автомобільного транспорту

Визначення ефективності виробництва полягає в оцінці його результатів.

Ефективність підприємства – це комплексна оцінка кінцевих результатів використання необоротних і оборотних активів, трудових і фінансових ресурсів та нематеріальних активів за певний період часу.

Узагальнюючий, кінцевий результат роботи підприємства оцінюється рівнем ефективності його господарської діяльності: загальним обсягом одержаного прибутку та в розрахунку на одиницю ресурсів. Прибуток та відносний показник прибутку – рентабельність є основними показниками ефективності роботи підприємства, які характеризують інтенсивність господарювання.

Співвідносити витрати і доходи – головне завдання кожного учасника господарської діяльності.

Абсолютна сума прибутку не характеризує рівня ефективності господарської діяльності. Щоб зробити висновок про рівень ефективності господарювання, отриманий прибуток необхідно порівняти з понесеними витратами або активами, які забезпечують підприємницьку діяльність, тобто визначити рентабельність.

Рентабельність перевезень визначається за формулою:

$$P_{\text{пер}} = \text{П}_{\text{заг}} \times 100 / \text{В}_{\text{заг}}, \%$$

де $\text{П}_{\text{заг}}$ – сума прибутку, отриманого за певний період часу, грн.;

Взаг – витрати виробництва , які мали місце в певному періоді часу, грн.

Питання для закріплення матеріалу і самостійної роботи

1. Які є види цін?
2. Що розуміють під ціною?
3. Які ціни встановлюються державою?
4. Як називається ціна на транспортну продукцію?
5. Які складові ціни реалізації продукції?
6. Які фактори впливають на рівень витрат виробництва транспортних послуг?
7. Що є доходами АТП?
8. Перелічити складові доходів АТП.
9. Як формується прибуток АТП?
10. Як використовується чистий прибуток підприємства?
11. Які показники характеризують ефективність роботи підприємства?

Завдання для практичних занять

Тести до теми 8

1. Які ціни з перелічених діють на автомобільному транспорті:
 - А. Договірні тарифи на перевезення вантажів.
 - Б. Фіксовані тарифи на міських пасажирських перевезеннях.
 - В. Зовнішньоторговельні ціни.
 - Г. Відпускні ціни на продукцію.
2. Тарифи на перевезення включають:
 - А. Виробничу собівартість. Б. Адміністративні витрати. В. Витрати на збут.
 - Г. Прибуток і ПДВ.
3. Що називається прибутком?
 - А. Виручка. Б. Дохід. В. Різниця між виручкою та витратами. Г. Податок.
4. Рентабельність перевезень – це:
 - А. Абсолютний показник ефективності роботи підприємства.
 - Б. Відносний показник ефективності роботи підприємства.
 - В. Відношення прибутку до витрат на перевезення.
 - Г. Відношення витрат до прибутку від перевезень.

Задачі для розв'язку

Задача 1. Визначити договірну ціну за перевезення вантажів, якщо собівартість перевезення складає 10,50 грн/км, коефіцієнт планового рівня рентабельності $K_p=0,35$.

Розв'язок

1. Договірна ціна може бути визначена за формулою

$$C_{\text{дог}} = S_{\text{км}} + П + \text{ПДВ, грн}$$
 де П – величина прибутковості автоперевезень,

$$П = S_{\text{км}} \times K_p = 10,50 \times 0,35 = 3,675 \text{ грн/км,}$$
 ПДВ – податок на додану вартість,

$$\text{ПДВ} = (S_{\text{км}} + П) \times 0,2 = (10,50 + 3,675) \times 0,2 = 2,835 \text{ грн/км,}$$

$$C_{\text{дог}} = 10,50 + 3,675 + 2,835 = 17,01 \text{ грн/км.}$$

Задача 2. Визначити суму прибутку від операційної діяльності автопідприємства та рівень рентабельності перевезень, якщо доходи його склали 1000 тис. грн., витрати на виконання перевезень 700 тис. грн.

Додаток 1

Групи	Мінімально допустимі строки корисного використання, років	Норма амортизації
група 3 - будівлі,	20	5%
споруди,	15	6,67%
передавальні пристрої	10	10%
група 4 - машини та обладнання	5	20%
з них:		
електронно-обчислювальні машини, інші машини для автоматичного оброблення інформації, пов'язані з ними засоби зчитування або друку інформації, пов'язані з ними комп'ютерні програми (крім програм, витрати на придбання яких визнаються роялті, та/або програм, які визнаються нематеріальним активом), інші інформаційні системи, комутатори, маршрутизатори, модулі, модеми, джерела безперебійного живлення та засоби їх підключення до телекомунікаційних мереж, телефони (в тому числі стільникові), мікрофони і рації, вартість яких перевищує 2500 гривень	2	50%
група 5 - транспортні засоби	5	20%
група 6 - інструменти, прилади, інвентар (меблі)	4	25%
група 9 - інші основні засоби	12	8,33%

Список використаної літератури

1. Закон України «Про транспорт».
2. Закон України «Про автомобільний транспорт»
3. Податковий кодекс України.
4. Закон України «Про збір та облік єдиного внеску на загальнообов'язкове державне соціальне страхування».
5. Біліченко В.В. Виробничо-технічна база підприємства автомобільного транспорту: Навчальний посібник / Біліченко В.В., Крещенецький В.Л., Романюк С.О., Смирнов Є.В. – Вінниця: ВНТУ, 2013. – 182 с.
6. Дмитриев И.А. Экономика предприятий автомобильного транспорта: Учебное пособие / И.А. Дмитриев, О.М. Жарова. – Х.: ХНАДУ, 2004. – 184 с.
7. Жарова О.М. Типові задачі з економіки підприємства автомобільного транспорту: Навчальний посібник для автотранспортних спеціальностей ВУЗів / О.М. Жарова, І.А. Дмитрієв, І.М. Кирчата. – вид. 2-ге перероб. і доп. – Х.: ХНАДУ, 2013. – 196 с.
8. Зінь Е.А. Управління автомобільним транспортом: Навчальний посібник / Е.А. Зінь. – Рівне: НУВГП, 2011. – 326 с.
9. Корецька С.О. Економіка автомобільного транспорту: Навчальний посібник / С.О. Корецька, А.Ю. Якимчук, Т.С. Карпан. – Рівне: НУВГП, 2012. – 309 с.
10. Левченко О.П. Планування діяльності підприємств автомобільного транспорту: Навчальний посібник / О.П. Левченко. – Х.: ХНАДУ, 2009. – 188 с.
11. Темченко А.Г. Організація і планування роботи підприємств автомобільного транспорту: Навчальний посібник / А.Г. Темченко, С.В. Максимов. – Кривий Ріг: Видавець ФОП Чернявський, 2010. – 530 с.
12. Шинкаренко В.Г. Управління корпораціями автомобільного транспорту: Навчальний посібник / В.Г. Шинкаренко, С.Г. Банаєва. – Х.: ХНАДУ, 2005. – 236 с.