

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ВОДНОГО ГОСПОДАРСТВА ТА
ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ
ВІДОКРЕМЛЕНИЙ СТРУКТУРНИЙ ПІДРОЗДІЛ
«РІВНЕНСЬКИЙ АВТОТРАНСПОРТНИЙ ФАХОВИЙ КОЛЕДЖ
НАЦІОНАЛЬНОГО УНІВЕРСИТЕТУ ВОДНОГО ГОСПОДАРСТВА ТА
ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ»**

**Методичні вказівки
по самостійному вивченню предмета
«Економіка підприємства»**

для студентів спеціальності 275 «Транспортні технології»
за освітньою програмою
«Організація і регулювання дорожнього руху»
«Організація міжнародних перевезень і управління на автотранспорті»



Рівне 2021

Методичні вказівки по самостійному вивченню предмета «Економіка підприємства» розроблено для студентів спеціальності 275 «Транспортні технології» за освітньою програмою «Організація і регулювання дорожнього руху» та «Організація міжнародних перевезень і

управління на автотранспорті» / Укладач: Шилюк О.В. – Рівне: ВСП «РАТФК НУВГП», 2021. – 36 с.

Дані методичні вказівки по самостійному вивченню містять систематизовані матеріали для вивчення предмету «Економіка підприємства» відповідно до змісту навчальної програми даної дисципліни.

Розглянуто та схвалено на засіданні циклової комісії економіко-природничих дисциплін
Протокол № 1 від 04.01.2021 р
Голова циклової комісії _____ Ольга ШИЛЮК

Тематичний план для самостійного вивчення з предмета “ Економіка підприємства“	4
Зміст самостійного вивчення	6
Автотранспортне підприємство, як суб’єкт господарювання.	
Тема 1. Транспорт як галузь економіки.	7
Тема 2. Автотранспортні підприємства та основи підприємницької діяльності на автотранспорті.	13
Тема 3. Основні виробничі фонди АТП.	17
Тема 4. Оборотні засоби АТП.	20
Тема 5. Нематеріальні ресурси та активи.	22
Трудові ресурси та оплата праці.	
Тема 6. Персонал підприємства, продуктивність та оплата його праці	23
Тема 7. Витрати виробництва на автомобільному транспорті.	27
Тема 8. Фінансово-економічні результати та ефективність діяльності на транспорті.	30
Тема 9. Інвестиційні ресурси та інноваційні процеси.	32
Література	36

Тематичний план для самостійного вивчення з предмета

“ Економіка підприємства”

спеціальність «Організація і регулювання дорожнього руху»

№ з/п	Назва розділів, тем	К-ть год
	Автотранспортне підприємство, як суб'єкт господарювання.	
1.	Тема 1. Транспорт як галузь економіки.	2
2.	Тема 2. Автотранспортні підприємства та основи підприємницької діяльності на автотранспорті.	2
3.	Тема 3. Основні виробничі фонди АТП.	2
4.	Тема 4. Оборотні засоби АТП.	2
5.	Тема 5. Нематеріальні ресурси та активи.	2
	Трудові ресурси та оплата праці.	
6.	Тема 6. Персонал підприємства, продуктивність та оплата його праці	2
7.	Тема 7. Витрати виробництва на автомобільному транспорті.	2
8.	Тема 8. Фінансово-економічні результати та ефективність діяльності на транспорті.	2
9.	Тема 9. Інвестиційні ресурси та інноваційні процеси.	2
	Всього	18

Тематичний план для самостійного вивчення з предмета

“ Економіка підприємства”

спеціальність “Організація перевезень і управління на автотранспорті”

спеціалізації “Організація міжнародних перевезень і управління на автотранспорті”

№ з\п	Назва розділів, тем	К-ть год
	Автотранспортне підприємство, як суб’єкт господарювання.	
1.	Тема 1. Транспорт як галузь економіки.	2
2.	Тема 2. Автотранспортні підприємства та основи підприємницької діяльності на автотранспорті.	2
3.	Тема 3. Основні виробничі фонди АТП.	4
4.	Тема 4. Оборотні засоби АТП.	2
5.	Тема 5. Нематеріальні ресурси та активи.	4
	Трудові ресурси та оплата праці.	
6.	Тема 6. Персонал підприємства, продуктивність та оплата його праці	6
7.	Тема 7. Витрати виробництва на автомобільному транспорті.	4
8.	Тема 8. Фінансово-економічні результати та ефективність діяльності на транспорті.	4
9.	Тема 9. Інвестиційні ресурси та інноваційні процеси.	4
	Всього	32

№ з\п	Назва теми	Зміст самостійного вивчення
1.	Тема 1. Транспорт як галузь економіки	Роль транспорту в економіці України. Історія розвитку транспорту. Особливості організації виробництва транспортних послуг. Загальна характеристика сучасного транспорту. Взаємодія різних видів транспорту. Коротка техніко-економічна характеристика окремих видів транспорту. Структура управління транспортом в Україні. Значення автомобільного транспорту в єдиній транспортній системі та основні проблеми транспорту.
2.	Тема 2. Автотранспортні підприємства та основи підприємницької діяльності на автотранспорті	Державне регулювання підприємницької діяльності. Державна реєстрація і порядок ліквідації суб'єктів підприємництва. Умови підприємницької діяльності.
3.	Тема 3. Основні виробничі фонди АТП	Шляхи поліпшення використання основних фондів на автотранспорті. Порядок придбання і оновлення основних засобів.
4.	Тема 4. Оборотні засоби АТП	Склад, структура та класифікація оборотних коштів. Оцінка ефективності використання оборотних коштів виробничих підприємств.
5.	Тема 5. Нематеріальні ресурси та активи	Визначення й оцінка нематеріальних активів. Амортизація нематеріальних активів
6.	Тема 6. Персонал підприємства, продуктивність та оплата його праці	Планування і формування персоналу підприємства. Форми і системи оплати праці. Шляхи зростання продуктивності праці на автотранспорті.
7.	Тема 7. Витрати виробництва на автомобільному транспорті	Шляхи зниження собівартості автоперевезень, ТО і ремонту автомобілів. Шляхи зниження витрат на виробництво продукції на транспорті.
8.	Тема 8. Фінансово-економічні результати та ефективність діяльності на транспорті	Сутність і формування прибутку.
9.	Тема 9. Інвестиційні ресурси та інноваційні процеси	Основні поняття інвестиційної діяльності, її об'єкти та суб'єкти. Характеристика інновацій та інноваційної діяльності. Інноваційні процеси.

Автотранспортне підприємство, як суб'єкт господарювання

Тема 1. Транспорт як галузь економіки

Годин на самостійне вивчення – 4

Мета: ознайомитися з техніко-економічними характеристиками окремих видів транспорту, структурою управління транспортом в Україні.

Зміст роботи:

Законспектувати питання:

1. Роль транспорту в економіці України. Історія розвитку транспорту.
2. Особливості організації виробництва транспортних послуг. Коротка техніко-економічна характеристика окремих видів транспорту.
3. Загальна характеристика сучасного транспорту. Взаємодія різних видів транспорту.
4. Структура управління транспортом в Україні.
5. Значення автомобільного транспорту в єдиній транспортній системі та основні проблеми транспорту.

Основні терміни та поняття, якими необхідно оволодіти:

продукція транспорту, автомобільний транспорт, залізничний транспорт, річковий транспорт, морський транспорт, повітряний транспорт, інфраструктура, єдина транспортна система, транспортна послуга.

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 пасажирями відбувається особлива матеріальна зміна – зміна їх місцезнаходження в просторі та часі.

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.

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 торгівлі.

2. Особливості організації виробництва транспортних послуг. Коротка техніко-економічна характеристика окремих видів транспорту

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 пасажери);
- 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.

3. Загальна характеристика сучасного транспорту. Взаємодія різних видів транспорту між собою та з іншими галузями народного господарства

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.

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.

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, міндобрив, 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.

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. До складу Міністерства інфраструктури входять Державна авіаційна служба України, Державна автотранспортна служба України, Державна служба автомобільних доріг України, Державна служба морського та річкового транспорту, Державна служба зв'язку України. В галузі автомобільного транспорту на місцях (в областях та містах) функціонують обласні управління

автомобільного транспорту, які є державними підприємствами. Зокрема, в Рівненській області діє Рівненське обласне управління по координації і контролю роботи автомобільного транспорту. Діяльність транспортних організацій регулюється Законами України «Про транспорт», «Про автомобільний транспорт», «Про дорожній рух» та іншими законодавчими документами.

5. Значення автомобільного транспорту в єдиній транспортній системі та основні проблеми транспорту

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.

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. Забезпечення регулярності та підвищення швидкості руху.
3. Більш повне забезпечення безпеки руху і збереження біосфери середовища.
4. 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)).

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:

- самостійне значення для пасажирських і вантажних перевезень на автомагістралях, під'їздних пунктах до міст, автомобільний складає велику частку в комунальному транспорті міст;
- сприяння роботі залізничного транспорту по підвезенню і вивезенню зі станції вантажів, а також звільнення залізничних доріг від транспортування більшої кількості вантажів на порівняно короткі відстані.

Питання для перевірки знань:

1. Які функції виконує транспорт?
2. Сформулювати вимоги до сучасного транспорту.
3. Дати коротку техніко-економічну характеристику залізничному, морському, річковому, авіаційному та трубопровідному транспорту.
4. Яка існує структура управління транспортом в Україні на даний момент?
5. Дати техніко-економічну характеристику автомобільному транспорту.
6. Які є проблеми на автомобільному транспорті?
7. Що розуміють під єдиною транспортною системою?

Література:

(Д 2) розд.4.13

(Д 2) розд.4.13

Тема 2. Автотранспортні підприємства та основи підприємницької діяльності на автотранспорті

Годин на самостійне вивчення – 4

Мета: ознайомитися з державним регулювання підприємницької діяльності, державною реєстрацією суб'єктів підприємництва та умовами підприємницької діяльності.

Зміст роботи:

Законспектувати питання:

1. Державне регулювання підприємницької діяльності.
2. Державна реєстрація і порядок ліквідації суб'єктів підприємництва. Умови підприємницької діяльності.

Основні терміни та поняття, якими необхідно оволодіти: підприємство, об'єднання підприємств, перевізник, підприємництво, ліцензія, ліцензування.

1. Державне регулювання підприємницької діяльності

Державне регулювання підприємництва - це система правових, організаційних, адміністративних та регулятивно-контролюючих заходів держави, спрямованих на створення сприятливих умов для становлення та розвитку підприємництва (сприятливого підприємницького середовища) і на його підтримку, а також управління державним сектором економіки для забезпечення ефективності та конкурентноздатності національної економіки.

Принципи державної підприємницької політики як системи заходів щодо підтримки та розвитку підприємництва:

- забезпечення економічної багатоманітності та рівний захист державою усіх суб'єктів господарювання;
- однакові умови для усіх господарюючих суб'єктів (вільний рух капіталів, товарів та послуг на території України, вільний доступ до ресурсів, кредитів, інформації тощо);
- свобода підприємницької діяльності у межах, визначених законом;
- обмеження державним регулюванням економічних процесів у зв'язку з необхідністю забезпечення соціальної спрямованості економіки, добросовісної конкуренції у підприємстві, екологічного захисту населення, захисту прав споживачів та безпеки суспільства і держави;
- заборона незаконного втручання органів державної влади та органів місцевого самоврядування, їх посадових осіб у підприємницьку діяльність; захист національного товаровиробника;
- заохочення підприємництва на основі критеріїв економічної ефективності та соціально-економічної значущості;
- селективна державна підтримка секторів, галузей і виробництв, які забезпечують розвиток прогресивних процесів та структурних зрушень у національній економіці;
- стимулювання науково-технічної та інноваційної діяльності; заохочення розвитку експортного потенціалу країни.

Суб'єктами впливу на підприємництво є також різноманітні об'єднання підприємців: торгово-промислові палати як добровільні об'єднання підприємців та організацій, які формуються з метою сприяння розвитку національної

економіки, її інтеграції у світове господарство, а також створення сприятливих умов для підприємницької діяльності в Україні. Торгово-промислова палата є недержавною самоврядною статутною організацією, створеною на засадах членства, що має статус юридичної особи. Держава сприяє торгово-промисловим палатам у виконанні статутних завдань; організації роботодавців, які є самоврядними статутними організаціями, що утворюються на засадах добровільності та рівноправності з метою представництва і захисту законних інтересів роботодавців.

Основними засобами регулюючого впливу держави на діяльність суб'єктів підприємництва, згідно зі статтею 12 ГК України є:

- державне замовлення, державне завдання;
- ліцензування, патентування і квотування;
- сертифікація та стандартизація;
- застосування нормативів та лімітів;
- врегулювання цін і тарифів;
- надання інвестиційних, податкових та інших пільг;
- надання дотацій, компенсацій, цільових інновацій та субсидій.

Механізм державного регулювання підприємництва включає:

- систему державного регулювання процесів, що відбуваються у підприємницькому середовищі (роздержавлення і приватизація, конкуренція і монополізм, банкрутство тощо) і які безпосередньо його формують;
- систему державного регулювання та підтримки підприємництва (безпосередньо як об'єкта регулювання).

Основними елементами системи державного регулювання процесів, що відбуваються у підприємницькому середовищі України та безпосередньо впливають на нього (на його формування), є:

- політика роздержавлення і приватизації;
- конкурентна (антимонопольна) політика;
- інститут банкрутства суб'єкта підприємництва.

2. Державна реєстрація і порядок ліквідації суб'єктів підприємництва. Умови підприємницької діяльності

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 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.

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 перевірки знань:

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

Література:

(1)с.33-45

(1),с.29

Тема 3. Основні виробничі фонди АТП

Годин на самостійне вивчення – 4

Мета: ознайомитися з основними поняттями про основні виробничі фонди, вміти охарактеризувати шляхи поліпшення використання основних фондів

Зміст роботи:

Законспектувати питання:

1. Шляхи поліпшення використання основних фондів на автотранспорті.
2. Порядок придбання і оновлення основних засобів.

Основні терміни та поняття, якими необхідно оволодіти:

основні фонди, 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, фондovіддача, знос основних фондів, амортизація, норма амортизації, методи амортизації.

1. 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.

2. 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.

Питання для перевірки знань:

1. Що називається основними фондами?
2. Яка структура основних виробничих фондів в автопідприємстві?
3. Які є види оцінки ОВФ?
4. Що розуміють під амортизацією ОВФ?
5. Які є основні шляхи підвищення ефективності використання основних виробничих фондів?
6. Які заходи підвищення ефективності використання ОВФ можна віднести до екстенсивного напрямку?
7. Які заходи підвищення ефективності використання ОВФ можна віднести до інтенсивного напрямку?

Література:

(2),с.30-31

(4),с.105-107

Тема 4. Оборотні засоби АТП.

Годин на самостійне вивчення – 4

Мета: ознайомитися з основними поняттями про оборотні засоби, їх структурою та напрямками поліпшення використання оборотних фондів.

Зміст роботи:

Законспектувати питання:

1. Склад, структура та класифікація оборотних коштів.
2. Оцінка ефективності використання оборотних коштів виробничих підприємств.

Основні терміни та поняття, якими необхідно оволодіти:

оборотні фонди, оборотні кошти, оборотні засоби, норматив оборотних засобів, оборотність оборотних засобів, матеріаломісткість.

1. 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.

2. Оцінка ефективності використання оборотних коштів виробничих підприємств

Оцінка 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 витрачанні 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 перевірки знань:

1. Назвіть фактори ефективного використання оборотних засобів на автотранспорті.
2. Які є методи нормування оборотних засобів?
3. Пояснити структуру оборотних коштів.
4. Як класифікуються оборотні кошти?

Література:

(1),с.152-154

Тема 5. Нематеріальні ресурси та активи

Годин на самостійне вивчення –2

Мета: ознайомитися з оцінкою , амортизацією нематеріальних активів та охарактеризувати групи нематеріальних активів.

Зміст роботи:

Законспектувати питання:

1. Визначення й оцінка нематеріальних активів.
2. Амортизація нематеріальних активів

Основні терміни та поняття, якими необхідно оволодіти:

об'єкти промислової власності, об'єкти інтелектуальної власності, винахід, раціоналізаторська пропозиція, ноу-хау, товарні знаки і товарні марки, гудвіл, нематеріальні активи, амортизація нематеріальних активів.

1.Визнання і оцінка нематеріальних активів

Нематеріальні активи мають грошову оцінку. Придбаний або отриманий нематеріальний актив відображається в балансі підприємства, якщо:

- існує ймовірність одержання майбутніх економічних вигід, пов'язаних з його використанням;
- його вартість може бути достовірно визначена.

Первісна вартість придбаного нематеріального активу складається з :

- ціни (вартості) придбання;
- мита;
- непрямих податків, що не підлягають відшкодуванню;
- інших витрат, безпосередньо пов'язаних з його придбанням та доведенням до стану, у якому він придатний для використання за призначенням.

2.Амортизація нематеріальних активів

Нарахування амортизації нематеріальних активів здійснюється протягом строку їхнього корисного використання, який установлюється підприємством при визнанні цього об'єкта активом, але не більше як 20 років.

При визначенні строку корисного використання об'єкта нематеріальних активів слід враховувати:

- строки корисного використання подібних активів;
- моральний знос, що передбачається;
- правові або інші подібні обмеження щодо строків його використання та інші фактори.

Метод нарахування амортизації нематеріального активу обирається підприємством самостійно, виходячи з умов отримання майбутньої економічної вигоди.

Ліквідаційна вартість нематеріальних активів звичайно прирівнюється до нуля.

Питання для перевірки знань:

1. Що називається нематеріальним активом?
2. Перелічити види нематеріальних активів.
3. Як оцінюють нематеріальні активи?
4. Як визначається строк корисного використання нематеріального активу?
5. Як розраховується амортизація нематеріальних активів?

Література:

(1),с.169-172

Трудові ресурси та оплата праці

Тема 6. Персонал підприємства, продуктивність та оплата його праці

Годин на самостійне вивчення – 4

Мета: ознайомитись з плануванням персоналу підприємства та вміти охарактеризувати шляхи зростання продуктивності праці на автотранспорті.

Зміст роботи:

Законспектувати питання:

1. Планування і формування персоналу підприємства.
2. Форми і системи оплати праці.
3. Шляхи зростання продуктивності праці на автотранспорті.

Основні терміни та поняття, якими необхідно оволодіти: категорії персоналу, продуктивність праці, посадовий оклад, норма часу, норма виробітку, тарифна система оплати праці, безтарифна система оплати праці, тарифна ставка, тарифна сітка, тарифно-кваліфікаційні довідники.

1. Планування і формування персоналу підприємства

Кадрова політика – це сукупність соціально-правових, організаційно-економічних і психологічних заходів держави з формування, використання і відтворення трудового(кадрового) потенціалу. Кадрова політика має за головну мету забезпечення сьогодні та в майбутньому кожної посади і робочого місця персоналом належної кваліфікації. Задля досягнення цієї мети треба професійно здійснювати набір, підготовку та оцінку персоналу, мотивацію

ефективної праці, соціальні функції тощо.

Кадрове планування на підприємстві має такі розділи:

- планування потреби в персоналі;
- планування джерел залучення кадрів;
- планування підвищення кваліфікації;
- планування кар'єри;
- планування використання працівників;
- планування втрат працівників (вихід на пенсію, вступ до навчального закладу; до збройних сил та інше);
- планування витрат на реалізацію всього комплексу кадрових завдань.

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.

2. 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-погодинники 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 робітників нараховується, крім заробітку за прямою відрядною системою, премія за виконання і перевиконання певних кількісних і якісних показників. Розмір премії установлюється у відсотках до заробітку, визначеному за відрядними розцінками.

Загальний заробіток робітника за відрядно-преміальної 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;

Pi – підвищена розцінка залежно від ступеня виконання завдання;

ni – 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 зарібок 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 непрямої відрядної системи оплати праці розраховується за формулою:

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

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 акордної 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.

3. Шляхи зростання продуктивності праці на автотранспорті

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.

Питання для перевірки знань:

1. Дати визначення виробничим кадрам.
2. Перелічити та охарактеризувати категорії персоналу АТП.
3. Що включає кадрова політика підприємств?
4. Що називається продуктивністю праці?
5. Як визначається продуктивність праці на підприємстві?
6. Перелічити шляхи зростання продуктивності праці на автомобільному транспорті.

Література:

(2),с.89-104

(2),с.64 - 65

Тема 7. Витрати виробництва на автомобільному транспорті

Годин на самостійне вивчення – 4

Мета: ознайомитися з шляхами зниження собівартості автоперевезень, ТО і ремонту автомобілів, та шляхами зниження витрат на виробництво продукції на транспорті.

Зміст роботи:

Законспектувати питання:

1. Шляхи зниження собівартості автоперевезень, ТО і ремонту автомобілів.
2. Шляхи зниження витрат на виробництво продукції на транспорті.

Основні терміни та поняття, якими необхідно оволодіти: собівартість продукції, собівартість перевезень, виробнича собівартість, витрати виробництва, витрати операційної діяльності, калькуляція собівартості.

1. Шляхи зниження собівартості автоперевезень, ТО і ремонту автомобілів

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.

2. Шляхи зниження витрат на автомобільному транспорті

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 паливо; 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 перевірки знань:

1. Дати визначення собівартості.
2. Що називають собівартістю перевезень?
3. Як класифікуються витрат виробництва?
4. Перелічити загальні шляхи зниження собівартості на автомобільному транспорті?
5. Які конкретні заходи в АТП ведуть до зниження собівартості перевезень?
6. Які переваги стратегії мінімізації витрат на підприємстві автотранспорту?
7. Перелічити загальні шляхи зниження витрат на виробництво продукції на транспорті.

Література:

(7) конспект лекцій тема №7 ст. 37 - 38

Тема 8. Фінансово-економічні результати та ефективність діяльності на транспорті

Годин на самостійне вивчення – 2

Мета: ознайомитися з сутністю та формуванням прибутку.

Зміст роботи:

Законспектувати питання:

1. Сутність і формування прибутку.

Основні терміни та поняття, якими необхідно оволодіти:

доходи, виручка, дохід від звичайних видів діяльності підприємства, операційні доходи, прибуток, збиток, валовий прибуток, чистий прибуток, рентабельність перевезень.

1. Сутність і формування прибутку

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).

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 - 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.

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

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

Прибуток (збиток) від 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 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 1.01.2015 – 18%.

Питання для перевірки знань:

1. Як формується прибуток АТП?
2. Як використовується чистий прибуток підприємства?
3. Які показники характеризують ефективність роботи підприємства?

Література:

(1),с.490-493

Тема 9. . Інвестиційні ресурси та інноваційні процеси

Годин на самостійне вивчення – 2

Мета: ознайомитися з поняттями інвестиційної та інноваційної діяльності, та вміти охарактеризувати інноваційні процеси.

Зміст роботи:

Законспектувати питання:

1. Основні поняття інвестиційної діяльності, її об'єкти та суб'єкти.
2. Характеристика інновацій та інноваційної діяльності. Інноваційні процеси.

Основні терміни та поняття, якими необхідно оволодіти:

інвестиції, виробничі інвестиції (капітальні вкладення), об'єкти та суб'єкти інвестиційної діяльності, інновації, інноваційна діяльність, інноваційний продукт, об'єкти інноваційної діяльності, нововведення, економічний ефект, комерційний економічний ефект.

1. Основні поняття інвестиційної діяльності, її об'єкти та суб'єкти

Інвестиційною діяльністю є сукупність практичних дій громадян, юридичних осіб і держави щодо реалізації інвестицій.

Інвестиційна діяльність здійснюється на основі:

- інвестування, що здійснюється громадянами, недержавними організаціями тощо;
- державного інвестування, здійснюваного органами влади і управління за рахунок власних і позичкових коштів;
- іноземного інвестування;
- спільного інвестування, що здійснюється громадянами і юридичними особами України та іноземних держав.

Об'єктами інвестиційної діяльності можуть бути:

- будь-яке майно, в тому числі основні фонди і оборотні кошти в усіх галузях та сферах народного господарства;
- цінні папери;
- цільові грошові вклади;
- науково-технічна продукція;
- інтелектуальні цінності та ін.

Забороняється інвестування в об'єкти, створення і використання яких не відповідає вимогам санітарно-гігієнічних, радіаційних, екологічних, архітектурних та інших норм, встановлених законодавством України, а також порушує права й інтереси громадян, юридичних осіб і держави.

Суб'єктами (інвесторами і учасниками) інвестиційної діяльності можуть бути громадяни і юридичні особи України та іноземних держав, а також держави.

Інвестори – суб'єкти інвестиційної діяльності, які приймають рішення про вкладення власних, позичкових і залучених майнових та інтелектуальних цінностей в об'єкти інвестування.

Інвестори можуть виступати в ролі вкладників, кредиторів, покупців, а також виконувати функції будь-якого учасника інвестиційної діяльності.

Учасниками інвестиційної діяльності можуть бути громадяни та юридичні особи України, інших держав, які забезпечують реалізацію інвестицій як виконавці замовлень або на підставі доручення інвестора.

Усі суб'єкти інвестиційної діяльності мають рівні права щодо здійснення інвестиційної діяльності.

Інвестор самостійно визначає цілі, напрями, види й обсяги інвестицій, залучає для їх реалізації на договірній основі будь-яких учасників інвестиційної діяльності, у тому числі шляхом організації конкурсів і торгів. За рішенням інвестора права володіння, користування і розпорядження інвестиціями, а також результатами їх здійснення можуть бути передані іншим громадянам та юридичним особам. Взаємовідносини при такій передачі прав регулюються ними самостійно на основі договорів, які є основним правовим документом.

Регулювання умов інвестиційної діяльності здійснюється шляхом:

- надання фінансової допомоги у вигляді дотацій, субсидій, субвенцій, бюджетних позик на розвиток окремих регіонів, галузей, виробництва;
- державних норм і стандартів;
- заходів щодо розвитку та захисту економічної конкуренції;
- роздержавлення і приватизації власності;
- визначення умов користування землею, водою та іншими природними ресурсами;
- політики ціноутворення;
- проведення державної експертизи інвестиційних програм та проектів будівництва.

2. Характеристика інновацій та інноваційної діяльності. Інноваційні процеси

Інновації – це новостворені і вдосконалені конкурентоспроможні технології, продукція або послуги, а також організаційно-технічні рішення виробничого, адміністративного, комерційного або іншого характеру, що істотно поліпшують структуру та якість виробництва і соціальної сфери.

Розрізняють такі типи інновацій:

- товарна інновація – введення нової продукції;
- технологічна інновація – введення нового методу виробництва;
- ринкова інновація – створення нового ринку товарів або послуг;
- маркетингова інновація – освоєння нового джерела постачання сировини або напівфабрикатів;
- управлінська інновація – реорганізація структури управління;
- соціальна інновація – впровадження заходів для поліпшення життя населення;
- екологічна інновація – впровадження заходів для охорони навколишнього середовища.

Інновації можна також розглядати і як вкладення інвестиційного капіталу в нововведення, що приводять до кількісних або якісних змін у підприємницькій діяльності. Підготовка, обґрунтування, освоєння та контроль за впровадженням нововведення є інноваційною діяльністю.

Згідно із законодавством України інноваційна діяльність— це діяльність, що спрямована на використання й комерціалізацію результатів наукових досліджень та розробок і зумовлює випуск на ринок нових конкурентноздатних товарів та послуг.

Інноваційний продукт є результатом виконання інноваційного проекту і науково-дослідною і (або) дослідно-конструкторською розробкою нової технології (в тому числі інформаційної) чи продукції з виготовленням експериментального зразка чи дослідної партії і відповідає таким вимогам:

- він є реалізацією (впровадженням) об'єктів інтелектуальної власності чи одержані від власників цих об'єктів інтелектуальної власності ліцензії, або він є реалізацією (впровадженням) відкриттів;
- розробка продукту підвищує вітчизняний науково-технічний і технологічний рівень;
- в Україні цей продукт вироблено вперше, або порівняно з іншими технологічним продуктом на ринку він є конкурентноздатним і має суттєво вищі техніко-економічні показники.

Підприємство, в якому понад 70% обсягу продукції є інноваційні продукти, або інноваційна продукція, визнається інноваційним підприємством. Інноваційне підприємство може функціонувати у вигляді інноваційного центру, бізнес-інкубатора, технополісу, технопарку тощо.

Об'єктами інноваційної діяльності є :

- інноваційні програми і проекти;
- нові знання та інтелектуальні продукти;
- виробниче обладнання і процеси;
- інфраструктура виробництва і підприємництва;
- організаційно-технічні рішення виробничого, адміністративного, комерційного або іншого характеру, що істотно поліпшують структуру і якість виробництва і соціальної сфери;
- сировинні ресурси, засоби їх видобування і переробки;
- товарна продукція;
- механізми формування споживчого ринку і збуту товарної продукції.

У процесі господарської діяльності підприємства відбуваються певні процеси та явища, які умовно поділяються на дві групи:

- традиційні (характеризують звичайне функціонування підприємства);
- інноваційні (характеризують функціонування підприємства на якісно новому рівні).

Інноваційні процеси – це сукупність безперервно виникаючих у часі і просторі прогресивних, якісно нових змін на підприємствах, що охоплюють весь комплекс відносин виробництва і споживання та становлять період від зародження ідеї до її комерційної реалізації.

Результатом інноваційних процесів є новини, а їх впровадження у практику господарювання визначається нововведенням.

Джерелами формування інноваційних процесів є:

- досягнення вітчизняних і зарубіжних наукових досліджень та розробок;
- сучасні потреби виробництва і людини.

Інноваційні процеси підлягають такій класифікації: технічні, організаційні, економічні, соціальні, юридичні.

Найбільш активний вплив на ефективність діяльності підприємства мають технічні та організаційні нововведення. Інші нововведення впливають на виробництво опосередковано (через ефективність нових технічних і організаційних рішень).

Розрізняють три форми інноваційного процесу:

- 1) простий внутрішньоорганізаційний (натуральний);
- 2) простий міжорганізаційний (товарний);
- 3) розширений.

Питання для перевірки знань:

1. Що розуміють під інвестиційною діяльністю?
2. Назвіть об'єкти інвестиційної діяльності.
3. Назвіть суб'єкти інвестиційної діяльності.
4. Що розуміють під інноваціями?
5. Як класифікуються інновації?
6. Що розуміють під інноваційними процесами?

Література:

(1),с.199-203, с.215-219, с.221-222

ЛІТЕРАТУРА

Основна література

1. Шваб Л.І. “Економіка підприємства”. К., Каравелла, 2004.
2. Т.О. Примак “Економіка підприємств”: Навч.посібник.- К., 1999.
3. Тарасюк Г.М., Шваб Л.І. “Планування діяльності підприємства”. Навчальний посібник. К., Каравелла, 2005.
4. Економіка підприємства за редакцією С.Ф. Покропивного. – К.: КНЕУ 2001
5. Бычков В.П. Экономика автотранспортного предприятия: Учебник. – М.: ИНФРА-М, 2008 – 384 с.
6. М.Т. Білуха. Економіка, організація і планування автомобільного транспорту., “Вища школа” – 1976.
7. Шилюк О.В. Економіка підприємства. Конспект лекцій. Рівне, 2016.

Додаткова література

1. Положення про технічне обслуговування і ремонт дорожніх транспортних засобів автомобільного транспорту. Київ, МТУ, ДДАТ, 1998. – 15 с.
2. І.І. Дахно. Міжнародна економіка, 2002
3. Короткий автомобільний довідник НДІАТ. Москва, Транспорт, 1984. – 220 с.
4. Журнали «Перевізник», «Автошляховик».
5. Додаток до Галузевої тарифної угоди працівників автомобільного транспорту на 2012-2013 рр. “Коефіцієнти співвідношень до мінімальної заробітної плати робітників автомобільного транспорту на 2012-2013 р.”
6. Норми витрат на технічне обслуговування і поточний ремонт по базовим маркам автомобілів. Київ, МТУ, ДДТА, 1995. – 23 с.