

**Міністерство освіти і науки України**  
**ВСП «Ковельський промислово-економічний фаховий коледж**  
**Луцького національного технічного університету»**



***ОРГАНІЗАЦІЯ ТА ПЛАНУВАННЯ РОБОТИ ПІДПРИЄМСТВ***

**Методичні вказівки до виконання самостійних робіт  
для здобувачів освітньо-професійного ступеня  
фаховий молодший бакалавр  
галузі знань 27 Транспорт  
спеціальності 275 Транспортні технології  
спеціалізація 275.03 на автомобільному транспорті  
денної форми здобуття освіти**

**Ковель, 2023**

## З М І С Т

1.	Значення транспорту в народногосподарському комплексі країни.....	3
2.	Державне регулювання ринку транспортних послуг.....	6
3.	Диспетчерське регулювання перевезеннями.....	10
4.	Наукова організація праці.....	13
5.	Оперативно-календарне планування АТП.....	16
6.	Планування виробничих потужностей АТП.....	18
7.	Методи організації ТО і ПР рухомого складу.....	22
8.	Методи планування потреби в матеріальних ресурсах.....	28
9.	Зарубіжний досвід організації матеріально-технічного забезпечення.....	31
10.	Кадрова політика підприємства.....	34
11.	Фактори й резерви підвищення продуктивності праці.....	36
12.	Мотивація трудової діяльності.....	38
13.	Фактори та шляхи зниження собівартості перевезень.....	40
14.	Вантажні й пасажирські тарифи у міжнародному сполученні.....	43
15.	Роль тарифів у формуванні доходів АТП.....	47
16.	Фактори та шляхи підвищення рентабельності на АТП.....	50
17.	Оцінювання фінансового стану підприємства.....	52
18.	Спрощена система оподаткування в Україні.....	55
19.	Інноваційні процеси на підприємствах автомобільного транспорту.....	60
20.	Якість транспортних послуг.....	64
21.	Предмет, завдання та зміст аналізу господарської діяльності.....	67



# Тема: Значення автомобільного транспорту в народногосподарському комплексі країни

## Питання до розгляду:

1. Роль і місце автомобільного транспорту в розвитку економіки держави.
2. Розвиток автомобільного транспорту в Україні.

### 1. Роль та місце автомобільного транспорту в розвитку економіки держави

Автомобільний транспорт є однією з найважливіших сфер підприємницької діяльності, оскільки у процесі господарювання кожна фірма потребує перевезення матеріалів, сировини, готової продукції як на території України, так і за її межами. При цьому вони використовують або власний автотранспорт, або користуються послугами автотранспортних підприємств. Близько 70% перевезень здійснюється автомобільним транспортом.

Роль автотранспорту в економіці держави визначається *його функціями*. Вантажний автотранспорт виконує *економічну функцію* – забезпечення виробничих зв'язків між господарюючими суб'єктами, економічними районами країни і галузями національної економіки. Пасажирський автотранспорт виконує *соціальну функцію* – перевезення окремих груп громадян за пільговими цінами або безоплатно.

Розвиток галузей промисловості в умовах ринкових відносин безпосередньо пов'язаний з оптимізацією транспортного обслуговування. Від якості роботи автомобільного транспорту залежать, перш за все:

- організація безперебійної роботи всіх галузей промисловості і задоволення потреб населення;
- рівень рентабельності торгівлі, громадського харчування, заготівель і виробничої діяльності;
- забезпечення необхідного обсягу товарообороту.

В Україні сформовано достатньо розвинутий ринок автотранспортних послуг, які надають підприємства різних форм власності.

Для сучасного економічного стану України характерним є підвищення ролі транспорту, який забезпечує життєдіяльність населення, функціонування і розвиток економіки держави, збереження її обороноздатності, можливість досягнення зовнішньоекономічних цілей країни.

Надійна і якісна робота автотранспортних підприємств є одним з основних чинників стабільності функціонування всього господарського механізму, що сприяє розвитку практично усіх галузей економіки і поліпшує рівень життя населення.

Отже, автомобільний транспорт відіграє дуже важливу роль в господарстві, в зовнішньоекономічних зв'язках України, в зв'язках між містом і селом, між окремими районами країни. Сьогодні без транспорту неможливо уявити виробництво, розподіл, обмін та споживання матеріальних благ і послуг населення. Автомобільний транспорт є необхідною умовою спеціалізації і комплексного розвитку регіонів, формування територіально-виробничого комплексу. Він сприяє

суспільному територіальному поділу праці. Без автомобільного транспорту неможлива інтеграція України у загальносвітову економічну систему.

## 2. Розвиток автомобільного транспорту в Україні

Автомобільний транспорт у цілому задовольняє потреби національної економіки та населення, однак структура парку автобусів та вантажних автомобілів є недосконалою. Більшість транспортних засобів за своєю конструкцією, пасажиромісткістю, вантажністю, типами кузова, класом комфортності, видами та питомими витратами палива, екологічними показниками не відповідає сучасним вимогам.

Оновлення парку рухомого складу автомобільного транспорту відбувається повільними темпами – майже 70% рухомого складу є технічно та морально застарілими, а 50% автобусів експлуатуються більш як 10 років.

Нерозв'язаною залишається проблема компенсації втрат доходів автомобільних перевізників у зв'язку з перевезенням пільгових категорій громадян та перевезень за регульованими тарифами, оскільки неможливо визначити реальний обсяг доходів автомобільних перевізників.

Недосконалою є система організації міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом, зокрема, механізм перетинання державного кордону та розмитнення вантажу.

### ***Основними причинами виникнення проблеми є:***

- недосконалість законодавства щодо регулювання автомобільних перевізників, а також інших суб'єктів підприємницької діяльності, які забезпечують безпечність перевезень пасажирів та вантажів, та системи контролю за його дотриманням;
- недостатній обсяг фінансування витрат, пов'язаних з наданням соціально значущих послуг за рахунок бюджетних коштів;
- відсутність системних підходів до забезпечення раціонального функціонування автомобільного транспорту.

***Для вирішення цих проблем необхідно*** удосконалити систему державного управління у галузі автомобільного транспорту, підвищити якість надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів ***шляхом***:

- створення правових основ подальшого розвитку транспортних перевезень;
- поетапного переходу на принципи міжнародної транспортної і митної політики в галузі міжнародних перевезень вантажів;
- приведення рухомого складу у належний технічний стан;
- введення нових технологій організації перевезень вантажів та пасажирів;
- проведення виваженої тарифно-цінової політики, яка б сприяла підвищенню конкурентоспроможності транспортних послуг в Україні;
- розвитку міжнародної співпраці в галузі перевезень.

Проблеми подальшого розвитку автотранспорту пов'язані з реформуванням інших галузей господарства України, оскільки обсяги продукції промисловості, сільського господарства, будівництва та торгівлі переважно і визначають завантаженість автотранспортної системи.

Сучасний автомобільний транспорт України має бути високоефективним і керованим у своєму розвитку. Завдяки вирішенню проблеми автомобільного

транспорт України може бути проведена поетапна інтеграція до загальноєвропейської, світової транспортної системи шляхом розвитку міжнародних транспортних коридорів, стимулювання надходження іноземного капіталу, вдосконалення автотранспортних технологій, загального поліпшення національної дорожньо-транспортної інфраструктури.

### **Питання для самоконтролю:**

1. Назвіть основні функції, що виконує автотранспорт в розвитку економіки держави.
2. Що залежить від якості роботи автомобільного транспорту?
3. Яка роль автотранспорту в розвитку економіки держави?
4. Охарактеризуйте сучасний стан автотранспорту в Україні.
5. Назвіть основні шляхи вирішення проблем, пов'язаних з розвитком автомобільного транспорту в Україні.

### **Рекомендована література:**

Дмитрієв І.А., Левченко Я.С. Транспортне підприємництво: [ст. 17 – 20].

URL:

[https://fmab.khadi.kharkov.ua/fileadmin/F-FUB/%D0%95%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%BC%D1%96%D0%BA%D0%B8\\_%D1%96\\_%D0%BF%D1%96%D0%B4%D0%BF%D1%80%D0%B8%D1%94%D0%BC%D0%BD%D0%B8%D1%86%D1%82%D0%B2%D0%B0/ek\\_predpriyatij/po\\_sobiya\\_pdf/%D0%A2%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF\\_%D0%BF%D1%96%D0%B4%D0%BF%D1%80.pdf](https://fmab.khadi.kharkov.ua/fileadmin/F-FUB/%D0%95%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%BC%D1%96%D0%BA%D0%B8_%D1%96_%D0%BF%D1%96%D0%B4%D0%BF%D1%80%D0%B8%D1%94%D0%BC%D0%BD%D0%B8%D1%86%D1%82%D0%B2%D0%B0/ek_predpriyatij/po_sobiya_pdf/%D0%A2%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF_%D0%BF%D1%96%D0%B4%D0%BF%D1%80.pdf)

## **Тема: Державне регулювання ринку транспортних послуг**

### ***Питання до розгляду:***

- 1. Завдання та функції державного регулювання та контролю діяльності автомобільного транспорту.***
- 2. Система органів державного регулювання та контролю.***
- 3. Оцінка відповідності та ліцензування на автомобільному транспорті.***

### **1. Завдання та функції державного регулювання та контролю діяльності автомобільного транспорту**

*Основним завданням державного регулювання та контролю у сфері автомобільного транспорту є створення умов безпечного, якісного й ефективного перевезення пасажирів та вантажів, надання додаткових транспортних послуг.*

Державне регулювання та контроль у сфері автомобільного транспорту спрямовані на:

- забезпечення балансу інтересів держави, органів місцевого самоврядування, користувачів транспортних послуг та підприємств, установ, організацій, інших юридичних та фізичних осіб – суб'єктів господарювання на автомобільному транспорті незалежно від форм власності;
- забезпечення якісного та безпечного функціонування автомобільного транспорту;
- розвиток та удосконалення нормативно-правової бази діяльності автомобільного транспорту;
- визначення загальних засад стратегічного розвитку, системи управління, реформування та регулювання автомобільного транспорту;
- визначення пріоритетних напрямів розвитку та шляхів оптимізації діяльності автомобільного транспорту;
- захист прав споживачів під час їх транспортного обслуговування;
- захист національного ринку транспортних послуг та суб'єктів господарювання, що здійснюють свою діяльність у сфері автомобільного транспорту;
- створення рівних умов для роботи всіх суб'єктів господарювання, що здійснюють свою діяльність у сфері автомобільного транспорту, обмеження монополізму та розвиток конкуренції;
- забезпечення зайнятості населення, підготовки спеціалістів і робочих кадрів, охорони праці;
- раціональне використання енергетичних та матеріальних ресурсів;
- охорону довкілля від шкідливого впливу автомобільного транспорту, проведення науково-технічної роботи, досліджень та розвиток системи статистики.

Державне регулювання та контроль у сфері автомобільного транспорту реалізується шляхом проведення центральними та місцевими органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування економічної, тарифної, науково-технічної та соціальної політики, ліцензування та сертифікації на автомобільному

транспорті, задоволення потреб автомобільного транспорту в паливно-енергетичних і матеріально-технічних ресурсах і транспортних засобах.

## 2. Система органів державного регулювання та контролю

Державне регулювання та контроль у сфері діяльності автомобільного транспорту здійснюють такі структури:

1. *Верховна Рада України* визначає основні напрями державної політики у сфері автомобільного транспорту, законодавчі основи її реалізації.
2. *Кабінет Міністрів України* здійснює загальне державне регулювання діяльності автомобільного транспорту відповідно до своїх повноважень.
3. *Центральний орган виконавчої влади місцеві органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування* здійснюють реалізацію державної політики у сфері автомобільного транспорту, забезпечуючи реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті шляхом:
  - формування та реалізацію державної політики у сфері автомобільного транспорту;
  - нормативно-правове регулювання;
  - визначення пріоритетних напрямів розвитку автомобільного транспорту.

Нормативно-правові акти центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, прийняті в межах його компетенції, обов'язкові до виконання на території України.

Органи місцевого самоврядування формують мережу міських автобусних маршрутів загального користування і здійснюють у межах своїх повноважень контроль за дотриманням законодавства у сфері автомобільного транспорту на відповідній території, запроваджують автоматизовану систему обліку оплати проїзду та встановлюють порядок її функціонування, а також види, форми носіїв, порядок обігу та реєстрації проїзних документів; визначають особу, уповноважену здійснювати справляння плати за транспортні послуги в разі запровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду.

Державний контроль автомобільних перевізників на території України здійснюється шляхом проведення планових, позапланових і рейдових перевірок (перевірок на дорозі).

Планові перевірки проводяться не частіше одного разу на рік. Орган державного контролю не пізніше ніж за 10 календарних днів до початку проведення планової перевірки письмово повідомляє про це автомобільного перевізника, якого буде перевіряти.

Позапланові перевірки проводяться лише на підставі заяви (повідомлення в письмовій формі) про порушення автомобільним перевізником вимог законодавства про автомобільний транспорт уповноваженими особами органів, яким надано право здійснення державного контролю, з метою перевірки наведених фактів та виконання припису про порушення зазначеного законодавства.

Рейдові перевірки (перевірки на дорозі) дотримання вимог законодавства про автомобільний транспорт під час виконання перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом здійснюються шляхом зупинки транспортного засобу або без такої зупинки посадовими особами центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному

транспорті, та його територіальних органів, які мають право зупиняти транспортний засіб у форменому одязі за допомогою сигнального диска (жезла) відповідно до порядку, затвердженого Кабінетом Міністрів України.

Центральний орган виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті, для виконання покладених на нього завдань та функцій має право отримувати інформацію з державних електронних інформаційних ресурсів, у тому числі з реєстру товарно-транспортних накладних.

### **3. Оцінка відповідності та ліцензування на автомобільному транспорті**

*Сертифікація автомобіля* – процес перевірки, чи він відповідає вимогам та стандартам чинного законодавства України.

Сертифікацію транспортних засобів, робіт, послуг на автомобільному транспорті здійснюють з метою:

- запобігання використанню транспортних засобів, надання робіт, послуг, небезпечних для життя, здоров'я людей та довкілля;
- сприяння споживачам у свідомому виборі транспортних засобів, робіт, послуг;
- створення умов для участі суб'єктів господарювання в міжнародному економічному, науково-технічному співробітництві.

*Ліцензування на автомобільному транспорті спрямоване* на визначення початкових і поточних умов надання послуг з перевезень пасажирів і небезпечних вантажів, а також найважливіших параметрів обслуговування споживачів.

*Завданням ліцензування на автомобільному транспорті є:*

1. Сприяння становленню сучасного ринку послуг, розвитку автомобільного транспорту та стимулювання впровадження нових видів послуг.
2. Підвищення ефективності використання транспортних засобів.
3. Створення конкурентного середовища.
4. Захист прав споживачів та ринку послуг від небезпечних перевезень.
5. Забезпечення соціальних стандартів транспортного обслуговування.
6. Забезпечення використання сертифікованих і дозволених для використання транспортних засобів.
7. Забезпечення доступності послуг та підвищення якості транспортного обслуговування.

Ліцензія видається на господарську діяльність з надання послуг з перевезення пасажирів і небезпечних вантажів 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 небезпечних 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 небезпечних вантажів вантажними автомобілями, причепами та напівпричепами.

Ліцензія на надання послуг з міжнародних перевезень пасажирів чи небезпечних вантажів надає право автомобільному перевізнику надавати послуги з внутрішніх перевезень пасажирів чи вантажів.

### **Питання для самоконтролю:**

1. В чому полягає завдання державного регулювання та контролю на автомобільному транспорті?
2. Які органи здійснюють державне регулювання на автомобільному транспорті?
3. Яким чином здійснюється державний контроль автомобільних перевізників?
4. З якою метою проводиться сертифікація транспортних засобів?
5. Для чого проводиться ліцензування на автомобільному транспорті?

### **Рекомендована література:**

Закон України «Про автомобільний транспорт» 3492-IV від 23.02.2006 р. (із змінами від 24.02.2023 р.). [Гл. 2].

URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text>.

## Тема: Диспетчерська система регулювання перевезеннями

### Питання до розгляду:

1. *Диспетчерське регулювання перевезеннями.*
2. *Форми і технічні засоби контролю диспетчерського зв'язку.*
3. *Фактори підвищення диспетчерського регулювання перевезеннями.*

### 1. Диспетчерське регулювання перевезеннями

*Диспетчерське регулювання* – це процес, який забезпечує оперативне регулювання процесу виробництва шляхом систематичного обліку та контролю за виконанням змінно-добових завдань, поточної підготовки виробництва, оперативного усунення недоліків і відхилень, що виникають.

Розрізняють дві *системи диспетчерського регулювання* роботою автомобілів на лінії:

- *система децентралізованого диспетчерського керівництва*, при якій відділ експлуатації кожного АТП керує роботою автомобілів;
- *система централізованої диспетчерської служби (ЦДС)*, які підпорядковується декілька АТП одного відомства (об'єднання), розташованих у великому місті. При такій системі відділ експлуатації не керує роботою автомобілів на лінії, а завданням АТП є підготовка рухомого складу до роботи і випуск його на лінію по розподілах ЦДС, яка керує роботою автомобілів всіх підлеглих їй підприємств.

ЦДС може забезпечити більш раціональні маршрути, ліквідувати зустрічні перевезення вантажів, внаслідок чого підвищується коефіцієнт використання пробігу автомобілів, і добитися рівномірного розподілу об'єму транспортної роботи між АТП. У цей час знаходить застосування система АСУ, що є основним комплексним напрямом по вдосконаленню роботи автомобільного транспорту.

*Головна мета диспетчерського регулювання* – є виконання плану перевезення. Складовими процесу диспетчерського регулювання роботою рухомого складу на маршруті є:

- забезпечення оперативним зв'язком з пунктами навантажування, розвантажування та з водіями;
- контроль за виконанням водіями планового маршруту та руху автомобілів;
- контроль за виконанням встановленого плану обсягів перевезень;
- прийняття оперативних мір з ліквідації непродуктивного простою рухомого складу на лінії;
- надання технічної допомоги водіям безпосередньо на маршруті.

Перед виїздом на лінію водій отримує шляховий лист і змінне завдання на перевезення вантажів. При видачі шляхового листа він отримує інструктаж про маршрути, умови перевезення, способи зв'язку, погодні і дорожні умови.

Зв'язок водія з диспетчером здійснюється по телефону, радіо або особистим контактом з лінійними диспетчерами, що знаходяться на пересувних або постійно діючих диспетчерських пунктах. У разі вимушеної зупинки через відмови або

несправності і неможливість усунення їх своїми силами водій повинен повідомити про це на АТП для вживання заходів.

Диспетчерське регулювання перевезеннями поділяється на внутріпаркове і лінійне.

*Внутріпаркове регулювання передбачає:*

- контроль за підготовкою до випуску;
- підготовку документації на випуск;
- організацію своєчасного випуску і контроль часу виїзду на лінію;
- контроль і облік часу повернення.

*Лінійне регулювання включає:*

- оперативний постійний контроль за дотриманням кожним транспортним засобом маршрутного розкладу;
- регулювання руху;
- відновлення порушеного руху;
- раціональне використання резервного жвавого складу;
- координацію руху різних видів транспорту;
- здійснення заходів з оперативного регулювання руху;
- вживання заходів по наданню технічної допомоги;
- підготовку добової звітності.

## **2. Форми і технічні засоби контролю диспетчерського зв'язку**

Автоматизовані системи диспетчерського управління застосовуються при роботі автомобілів на постійних маршрутах невеликої протяжності, наприклад при технологічних перевезеннях, і одночасно виконують функції реєстрації параметрів роботи транспортних засобів. Вони фіксують проходження автомобілями контрольних пунктів з реєстрацією їх номерів і часу, а також при необхідності враховують об'єми перевезень, автоматично зважуючи автомобілі з вантажем і без нього. Номери автомобілів можуть безпосередньо набиратися водієм, вводитися за допомогою кодових карток (жетонів) або пізнаватися дистанційно. В останньому випадку система містить датчик і дешифратор номера автомобіля. Сигнал від датчика до блоку пізнання передається по радіоканалу, за допомогою індукційного зв'язку, світлового променя.

Тахографи застосовуються при разових перевезеннях і маршрутах великої протяжності. Вони дозволяють фіксувати швидкісний режим руху за часом, часи руху і простоїв (вантаження-розвантаження, відпочинок водіїв, технічні несправності) за годинами доби шляхом побудови з допомогою самописців на дисковій діаграмі (тахограмі) графіків:

1. час - швидкість;
2. час - вид професійної діяльності або відпочинку водія (вигляд занять і номер водія фіксуються відповідним виглядом самописцем смуги, що наноситься ),
3. час - шлях.

Крім того, пробіг автомобіля фіксується лічильником шляху. За допомогою деяких типів тахографів може реєструватися час роботи додаткових агрегатів (підіймальні механізми, насоси, холодильні агрегати і т. п.), витрата палива, маса вантажу і інші параметри. Для обробки інформації, нанесеної на тахограмі, застосовуються спеціальні пристрої, в яких при значному оптичному збільшенні

графіків за допомогою електронних процесорів набувають чисельних значень показників роботи автомобілів. У перспективі тахографи будуть наносити інформацію безпосередньо на машинних носіїв ЕОМ (магнітну стрічку і т. п.).

Контроль за випуском автомобілів на лінію і їх поверненням на АТП здійснюється за допомогою жетонної системи або спеціального технічного засобу контролю за технічним станом і місцезнаходженням автомобілів і автопоїздів або автоматизованої системи управління автотранспортним підприємством.

### **3. Фактори підвищення диспетчерського регулювання перевезеннями**

До факторів підвищення ефективності диспетчерського регулювання можна віднести такі дії:

- організація лінійних пунктів контролю в містах прийому та розвантаження рухомого складу, або у вузлах перетинання вантажопотоків;
- оснащення пунктів вантажно-розвантажувальних спеціальним обладнанням для контролю часу прибуття та відбуття рухомого складу;
- використання мережі мобільного зв'язку;
- створення автоматизованих систем оперативного обліку руху вантажів в реальному масштабі часу з використанням Інтернету;

При розробці диспетчером заходів з організації оперативного планування перевезень вантажів на наступний день, слід зробити аналіз прийнятої схеми планування перевезень вантажів на маршрутах, розглянутих в проєкті.

При цьому необхідно показати відповідність фактично виконаної роботи заданому завданню та вірогідність використання спроектованого маршруту в кільцевому маршруті повністю або частково.

Наприкінці робочого дня диспетчерська служба підводить підсумки роботи рухомого складу, ефективність його виконання, визначає можливі недоліки в організації перевезень і вносить свої пропозиції по їх усуненню. Диспетчерська група займається оперативним плануванням перевезень, випусків рухомого складу на лінію і прийом його з лінії. Диспетчерська група складається із 2 підгруп: - центральної - диспетчерського апарату, який знаходиться на АТП і лінійного персоналу - який знаходиться в місцях навантаження-розвантаження.

Звітно-контрольна група виконує первинну обробку подорожніх листів і товарно-транспортних накладних і здійснює оперативний облік виконання плану перевезень вантажу.

#### **Питання для самоконтролю:**

1. Для чого здійснюється диспетчерське регулювання перевезеннями?
2. Назвіть системи диспетчерського регулювання роботою автомобілів на лінії.
3. Що є головною метою диспетчерського регулювання?
4. Охарактеризуйте технічні засоби контролю диспетчерського зв'язку.
5. Назвіть фактори підвищення ефективності диспетчерського регулювання.

#### **Рекомендована література:**

Турченко М.О., Швець М.Д., Кірічок О.Г., Кристопчук М.Є. Планування діяльності автотранспортного підприємства : [ст. 42 - 44].

URL: <https://core.ac.uk/download/pdf/297133058.pdf>.

## Тема: Наукова організація праці на автомобільному транспорті

### Питання до розгляду:

1. Суть та завдання наукової організації праці.
2. Основні елементи організації праці персоналу.
3. Основи наукової організації праці на автотранспортних підприємствах.

#### 1. Поняття та завдання наукової організації праці

**Наукова організація праці (НОТ)** – це планований і постійно здійснюваний комплекс заходів з науково обґрунтованих методів організації праці на основі досягнень науки і передового досвіду.

У сучасних умовах науковою слід вважати таку організацію праці, яка заснована на досягненні науки та передового досвіду, що систематично впроваджуються, дозволяє найкращим чином об'єднати засоби і предмети праці з робітниками у єдиному виробничому процесі, забезпечує найбільш ефективне використання матеріальних та трудових ресурсів, безперервне підвищення продуктивності праці, сприяє збереженню здоров'я людини.

До організації праці висувають вимоги суворої трудової дисципліни, злагоженості та чіткості в роботі.

В умовах ринкових відносин наукова організація праці вирішує **економічні та соціально-психологічні завдання**.

**Економічні завдання** передбачають досягнення максимальної економії живої та уречевленої праці, підвищення продуктивності, зниження витрат у процесі надання послуг належної якості.

**Соціально-психологічні завдання** передбачають створення таких умов праці, які б забезпечували високий рівень працездатності зайнятих у виробництві.

#### 2. Основні елементи організації праці персоналу

Зміст організації праці визначається її *складовими елементами*, до яких належать:

1. Поділ і кооперування праці.
2. Організація робочих місць.
3. Обслуговування робочих місць.
4. Розробка раціональних прийомів і методів праці.
5. Підбір, підготовка, перепідготовка і підвищення кваліфікації працівників.
6. Встановлення обґрунтованих норм праці.
7. Організація оплати і стимулювання праці.
8. Планування і облік праці.

**Поділ праці** – це відокремлення видів трудової діяльності між працівниками, бригадами та іншими підрозділами на підприємстві. Розрізняють такі форми розподілу праці: функціональний, технологічний, професійний, кваліфікаційний.

**Кооперування праці** – це організована виробнича взаємодія між окремими працівниками, колективами бригад, дільниць, служб у процесі праці для досягнення певного виробничого ефекту.

**Організація робочих місць** – це система заходів щодо їх планування, оснащення засобами і предметами праці, розміщення в певному порядку, обслуговування й атестації.

**Організація обслуговування робочих місць** передбачає своєчасне забезпечення робочих місць усім необхідним, включаючи технічне обслуговування, забезпечення матеріалами, подачу необхідних видів енергії, господарське обслуговування.

**Розробка раціональних методів і прийомів праці** передбачає аналіз і розробку усіх частин трудового процесу, вибір зручної робочої пози, засобу володіння інструментом і управління машинами і механізмами. Під методами праці розумують спосіб дії працівника при виконанні їм своїх функцій, а під прийомами - сукупність дій (рухів), в результаті яких виконується операція.

Від якості роботи з **добору персоналу** значною мірою залежить якість людських ресурсів підприємства, тому процес заповнення вакансій, що з'являються на підприємстві, повинен бути максимально структурований і прозорий.

Між процесом підготовки нових робітників і перепідготовкою тих, що мають стаж роботи на виробництві, є суттєві відмінності. Якщо **підготовка** передбачає навчання професійно-кваліфікаційним знанням і навичкам, то **перепідготовка** - розширення і поглиблення професійно-кваліфікаційних навичок і знань, які робітники набули за період підготовки і вдосконалили в процесі трудової діяльності.

**Перепідготовка і підвищення кваліфікації робітників** - це процес навчання, завдяки якому у робітника розширюються можливості застосування праці. Вона передбачає професійні зміни.

Перепідготовка і підвищення кваліфікації здійснюється на спеціальних курсах з відривом або без відриву від виробництва. Така система має забезпечити відповідність між професійно-кваліфікаційною структурою робочих кадрів та досягненнями науки і технології, які впроваджуються у виробництво.

**Встановлення обґрунтованих норм праці**, які відповідають сучасному рівню розвитку виробництва з урахуванням раціонального використання виробничих можливостей.

**Організація оплати і стимулювання праці** передбачає забезпечення взаємозв'язку кількості праці з розмірами оплати, а також сукупність її складових елементів (нормування, тарифна система, премії і доплати).

Метою **планування та обліку праці** є визначення необхідної чисельності і складу персоналу підприємства за категоріями, облік витрат робочого часу в годинах або за обсягом виконаних робіт.

Впровадження вищезазначених прийомів і методів слід вважати раціональними, якщо їх застосування дає ефективні результати праці (високу продуктивність) при забезпеченні високої якості продукції, дотриманні правил щодо використання обладнання, норм витрат матеріалів та енергії, інтенсивності праці виконавців шляхом організації виробничого інструктажу, розробки інструкційних карт, виробничого навчання та ін.

### **3. Основи наукової організації праці на автотранспортних підприємствах**

Організація праці різних категорій працюючих будується у відповідності зі специфікою виробничої діяльності кожної професії. На автомобільному транспорті

особливості організації праці пов'язані з організацією праці водіїв та ремонтних працівників з ТО і ПР.

Однією з найважливіших задач наукової організації праці на автомобільному транспорті є раціональна організація та обслуговування робочих місць, при яких:

- дотримуються принципи економії та забезпечується раціональність виконання робочих прийомів;
- виключається монотонність та покращується змістовність праці;
- створюються сприятливі санітарно-гігієнічні умови та дотримуються правила техніки безпеки;
- досягається максимальна механізація праці;
- дотримується відповідність зовнішнього виду обладнання, технологічної та раціональної оснастки, кольорового оформлення робочого місця вимогам технічної естетики;
- економно використовуються виробничі площі у відповідності з нормами.

При визначенні економічної ефективності впровадження заходів наукової організації праці на автомобільному транспорті враховується час, за який окупаються одночасні витрати, та коефіцієнт ефективності, величина якого зворотно пропорційна строку окупності.

Враховуючи сучасний стан автотранспорту, галузеву специфіку праці, НТП, напрямками вдосконалення організації праці на АТП є:

1. Раціоналізація режиму роботи і відпочинку водіїв з акцентом на пошук додаткових перерв в робочому часі водія, вдосконалення режиму змінності та регламентації праці.
2. Розробка і запровадження системи психологічної підтримки.
3. Автоматизація і комп'ютеризація регулювання руху рухомого складу АТП.
4. Впровадження новітніх засобів безпеки праці і безпеки руху.
5. Автоматизація операцій з обробки деталей, робіт з технічного обслуговування, діагностики та контролю технічної справності автотранспорту.
6. Розробка нового та вдосконалення існуючого нормативно-правового забезпечення організації праці персоналу підприємств транспорту.

Отже, організація праці основного та обслуговуючого персоналу АТП в сучасних умовах спирається на застарілий досвід та потребує впровадження новітніх технік і технологій з метою полегшення виконання працівниками своїх трудових обов'язків.

### **Питання для самоконтролю:**

1. Дайте визначення поняття «науково-організація праці».
2. Які завдання вирішує наукова організація праці?
3. Назвіть основні елементи організації праці персоналу.
4. Що є метою планування та обліку праці?
5. Охарактеризуйте напрямки вдосконалення організації праці на АТП.

### **Рекомендована література:**

Червінська Л.П. Економіка праці. Навчальний посібник. Київ: ЦУЛ, 2019. 288 с. [ст. 95 – 122 ].

## **Тема: Оперативно-календарне планування АТП**

### ***Питання до розгляду:***

- 1. Зміст і завдання оперативно-календарного планування.***
- 2. Види оперативно-календарного планування.***

### **1. Зміст і завдання оперативно-календарного планування**

Сформована на кожному етапі планування виробнича програма підприємства повинна бути деталізована у часі та доведена до конкретних виробничих підрозділів на етапі оперативно-календарного планування. Успішне вирішення цієї задачі включає широке використання економіко-математичних методів, засобів обчислювальної техніки та способів обробки даних, що реалізуються в рамках системи оперативно-календарного планування виробництва.

***Оперативно-календарне планування*** – це комплексом заходів, направлених на забезпечення своєчасного виконання виробничої програми за обсягом і за номенклатурою.

*Головним завданням оперативного планування АТП* є найбільш ефективно забезпечення основної діяльності – перевезення вантажів та пасажирів в заданих обсягах і у встановлені терміни при раціональному використанні усіх виробничих ресурсів. Оперативні плани розробляються на основі фінансового плану АТП, що є важливим фактором забезпечення виконання поточних і перспективних планів.

Оперативно-календарне планування роботи транспортного господарства складається із розробки місячних програм і змінно-добових завдань на перевезення вантажно-розвантажувальні роботи, а також із поточного регулювання роботи транспортних засобів. Місячна програма складається на основі квартального плану і додаткових місячних заявок на перевезення вантажів, що надходять із цехів, зі складів, з відділів (постачання і збуту) до початку планового місяця.

В залежності від типу виробництва організація і змінно-добове планування транспортних робіт змінюється.

*Основними вихідними даними для оперативно-календарного планування є:*

- план перевезення за кварталами і місяцями;
- режими роботи цехів, виробничих дільниць;
- норми часу за операціями;
- план ремонту рухомого складу.

Оперативно-календарне планування виконується у масштабі підприємства за відділами, видами перевезень і масштабі окремих відділів – по дільницях та робочих місцях.

### **2. Види оперативно-календарного планування**

За обсягом робіт, що виконуються, у відповідності зі змістом, оперативно-календарне планування розподіляється на календарне планування та диспетчерське регулювання.

*Календарне планування* – це деталізація річної виробничої програми підприємства за строками виконання кожного виду перевезень і робіт, за виконавцями – в основних виробничих підрозділах першого рівня (підприємствах), а всередині – на виробничих дільницях та робочих місцях.

*Календарне планування включає розробку:*

- календарно-планових нормативів;
- планів-графіків руху предметів праці в часі та просторі у процесі виробництва;
- у процесі календарного планування виконуються розрахунки завантаження устаткування та площ (об'ємні розрахунки);
- доведення виробничих завдань на основі розроблених планів-графіків до підрозділів, виробничих дільниць і робочих місць.

*Диспетчерське регулювання* – це процес, який забезпечує оперативне регулювання процесу виробництва шляхом систематичного обліку та контролю за виконанням змінно-добових завдань, поточної підготовки виробництва, оперативного усунення недоліків і відхилень, що виникають.

Диспетчеризація транспортної роботи закладається в складанні графіків і змінно-добових завдань по перевезенню вантажів і пасажирів, в оперативному регулюванні і контролі за їх виконанням. Оперативне регулювання зводиться до спостереження за виходом на лінію транспортних засобів згідно змінно-добових завдань, контролю за виконанням добового плану перевезень, до ліквідації аварії, заміни транспорту у випадку поломок.

### **Питання для самоконтролю:**

1. Дайте визначення поняття «оперативно-календарне планування».
2. Що є головним завданням оперативного планування АТП?
3. На який період складається оперативно-календарне планування?
4. Що таке календарне планування?
5. В чому полягає суть диспетчерського регулювання?

### **Рекомендована література:**

Турченко М.О., Швець М.Д., Кірічок О.Г., Кристопчук М.Є. Планування діяльності автотранспортного підприємства : [ст. 41 – 42].

URL: <https://core.ac.uk/download/pdf/297133058.pdf>.

## Тема: Планування виробничих потужностей АТП

### Питання до розгляду:

1. *Види виробничої потужності та чинники, що її визначають. Методика розрахунку виробничої потужності.*
2. *Система показників виробничої потужності.*

### 1. Види виробничої потужності та чинники, що її визначають

Для того, щоб визначити можливість виконання заданого плану перевезень та проведення робіт з ТО і ПР, розраховують виробничу потужність.

**Виробнича потужність (пропускна здатність) автотранспортного підприємства** – це максимально можливий обсяг виконаних перевезень та робіт з технічного обслуговування і поточного ремонту при повному завантаженні виробничо-технічної бази і визначених техніко-експлуатаційних показниках.

Виробнича потужність АТП з перевезень залежить від кількісного і якісного складу парку автомобілів, інтенсивності його експлуатації, середнього віку, вантажопідйомності (пасажиромісткості) та ін.

Виробнича потужність зон ТО і ПР рухомого складу визначається за найбільшою пропускною спроможністю основних ділянок виробництва, ліній технічного обслуговування, постів для ремонту.

Виробнича потужність АТП розраховується в тих одиницях, у яких планується виробнича програма за перевезеннями, ТО і ПР. Для АТП такими показниками є: обсяг перевезень у тоннах (кількість пасажирів), вантажообіг (пасажирообіг) тонно-кілометрів (пасажиро-кілометрів), транспортна робота в автомобіле-годинах, кількість приведених тонно-кілометрів (пасажиро-кілометрів), трудомісткість виконання ремонтно-профілактичних робіт, а також вартісні вимірники виконуваної роботи АТП.

#### ***Розрізняють такі види виробничої потужності:***

1. *Перспективна виробнича потужність* характеризує очікувані в плановому періоді зміни номенклатури і асортименту продукції (робіт, послуг), технології та організації виробництва.
2. *Проектна виробнича потужність* – це величина можливого випуску продукції умовної номенклатури в одиницях часу, задану під час проектування чи реконструкції виробничої одиниці.
3. *Резервна виробнича потужність* формується і постійно існує на підприємствах певних галузей народного господарства для забезпечення потреб в їх продукції в періоди великих навантажень.
4. *Поточна (діюча) виробнича потужність* підприємства (цеху, дільниці, лінії) характеризує його потенційну здатність виробляти протягом певного календарного періоду передбачену планом максимально можливу кількість продукції (робіт, послуг). Поточну виробничу потужність характеризують такі показники:
  - потужність на початок планового періоду (*вхідна*);

- потужність на кінець планового періоду (*вихідна*) розраховується за формулою:

$$ВП_{вих.} = ВП_{вх.} + ВП_{вв.} - ВП_{вив.},$$

- де  $ВП_{вх.}$  - виробнича потужність на початок періоду (вхідні), *грн.*;  
 $ВП_{вв.}$  - введена в експлуатацію виробнича потужність, *грн.*;  
 $ВП_{вив.}$  - виведена з експлуатації виробнича потужність, *грн.*

- середньорічна виробнича потужність розраховується за формулою:

$$ВП_{ср.} = ВП_{вх.} + ВП_{вв.} \cdot \frac{k}{12} - ВП_{вив.} \cdot \frac{12 - k}{12},$$

- де  $k$  - кількість місяців експлуатації основних засобів з певною потужністю протягом року.

## 2. Система показників виробничої потужності

Програма перевезень включає різні види перевезень, транспортування яких здійснюється автомобілями різних типів та моделей. Тому виробничу потужність за перевезеннями розраховують окремо за типами і моделями автомобілів.

Річна виробнича потужність за перевезеннями розраховується за формулою:

$$ВП_{пер.} = АД \cdot W_{вант(нас.)},$$

- де  $АД$  - автомобіле-дні роботи;  
 $W_{вант(нас.)}$  - річна продуктивність одиниці рухомого складу, *т-км (нас.-км)*.

Необхідна кількість рухомого складу для виконання перевезень розраховується за формулою:

$$N_{вант(нас.)} = \frac{Q_{вант(нас.)}}{W_{вант(нас.)}},$$

- де  $Q_{вант(нас.)}$  - обсяг перевезень, *т (нас.)*;

Знаючи робочу кількість автомобілів і величину річної продуктивності одного автомобіля, визначають можливий обсяг і транспортну роботу всіх автомобілів даного типу або моделі.

Виробничу потужність зон ТО і ПР визначають за формулою:

$$ВП_{ТО, ПР} = \frac{\Phi_n \cdot n_{ТО, ПР}}{t_n},$$

- де  $\Phi_n$  - дійсний (ефективний) фонд робочого часу поста, *год.*;  
 $t_n$  - такт поста, *хв.*

Дійсний (ефективний) фонд робочого часу поста визначається за формулою:

$$\Phi_{\partial} = \Phi_n \cdot k_n,$$

- де  $\Phi_n$  - номінальний фонд робочого часу поста, год.;  
 $k_n$  - коефіцієнт використання поста.

Номінальний фонд робочого часу поста визначається за формулою:

$$\Phi_n = (D_k - D_v - D_{sv}) \cdot F_{zm} \cdot z - c,$$

- де  $D_k$  - кількість календарних днів в році;  
 $D_v$  - кількість вихідних днів в році;  
 $D_{sv}$  - кількість святкових днів в році;  
 $F_{zm}$  - тривалість робочої зміни, год.;  
 $z$  - режим роботи підприємства (кількість змін);  
 $c$  - сумарна кількість годин, на які скорочені робочі дні перед святами.

Кількість постів для ТО і ПР розраховують за формулою:

$$n_{ТО, ПР} = \frac{T_p}{\Phi_n \cdot k_n \cdot \chi_p},$$

- де  $T_p$  - загальна трудомісткість робіт, людино-годин;  
 $\chi_p$  - кількість одночасно зайнятих на посту робітників.

Кількість робочих постів для поточного ремонту розраховується за формулою:

$$n_{ПР} = \frac{T_{ПР} \cdot L_{zag}}{\Phi_n \cdot 1000},$$

- де  $T_{ПР}$  - трудомісткість поточного ремонту на 1000 км пробігу, людино-годин;  
 $L_{zag}$  - загальний пробіг всього парку автомобілів даної марки, км.

Пропускна спроможність зони обслуговування розраховується за формулою:

$$\Pi = \frac{n_{ТО, ПР} \cdot T}{t_n},$$

- де  $T$  - тривалість роботи зони обслуговування на добу, год.;

Вартісними показниками, що характеризують використання виробничої потужності підприємства є:

- *фондовіддача*, характеризує річний випуск продукції з одиниці вартості основних засобів. Даний показник розраховують за формулою:

$$\Phi_B = \frac{ВД}{\Phi_{cp}}$$

- де  $ВД$  - валовий дохід за розрахунковий період, грн.  
 $\Phi_{cp}$  - середньорічна вартість основних засобів, грн.

- *фондомісткість* визначає величину основних засобів, яка припадає на одиницю вартості випуску відповідного виду продукції. Даний показник розраховується за формулою:

$$\Phi M = \frac{\Phi_{cp.}}{ВД}.$$

### **Питання для самоконтролю:**

1. Що таке виробнича потужність АТП?
2. Охарактеризуйте види виробничої потужності.
3. В яких одиницях розраховується виробнича потужність АТП?
4. Від чого залежить виробнича потужність з перевезень?
5. Як поділяється поточна виробнича потужність?

### **Рекомендована література:**

Турченко М.О., Швець М.Д., Кірічок О.Г., Кристопчук М.Є. Планування діяльності автотранспортного підприємства : [ст. 72 – 75].

URL: <https://core.ac.uk/download/pdf/297133058.pdf>.

# Тема: Методи організації технічного обслуговування і поточного ремонту рухомого складу

## Питання до розгляду:

4. Методи технічного обслуговування автомобілів.
5. Розрахунок основних параметрів потокової лінії.
6. Робочий пост і робоче місце.
7. Методи поточного ремонту автомобілів.

## 1. Методи технічного обслуговування автомобілів

Основою організації технічного обслуговування і ремонту рухомого складу є «Положення про технічне обслуговування і ремонт дорожніх транспортних засобів автомобільного транспорту». Це Положення визначає порядок проведення технічного обслуговування і ремонту дорожніх транспортних засобів і розповсюджується на юридичних та фізичних осіб – суб'єктів підприємницької діяльності, що здійснюють експлуатацію, технічне обслуговування і ремонт автомобілів незалежно від форми власності.

Розрізняють два методи технічного обслуговування автомобілів: *одиничний і поточний*.

Під *одиничним методом* розуміють виконання усіх робіт, пов'язаних з доглядом за автомобілем на одному посту. Цей метод застосовують на невеликих АТП, у польових умовах та ін.

Для одиничного методу ТО автомобілів характерні:

- широка номенклатура робіт, рідка повторюваність однотипних робіт;
- відсутність типових технологічних процесів, різна послідовність виконання операцій і їх несинхронність;
- велика трудомісткість і тривалість циклу обслуговування, комплексність операцій; відносно велика частка ручних робіт, низька продуктивність праці, висока кваліфікація виконавців робіт;
- великі втрати часу на маневрування автомобілів при переїзді з поста на пост.

Більш перспективним є поточний метод організації технічного обслуговування. При даному методі всі роботи виконуються на кількох розташованих у технологічній послідовності спеціалізованих постах, сукупність яких створює поточкову лінію. Переміщення автомобіля з поста на пост відбувається або конвеєром, або своїм ходом. Поточкові лінії організовують окремо для кожного виду обслуговування, що зумовлено різним обсягом і характером робіт.

Поточковий метод ТО потребує забезпечення однакового терміну перебування автомобіля на кожному посту, виконання певного обсягу робіт і сталої чисельності працюючих. Порушення виконання обсягу робіт хоча б на одному посту спричиняє простої на інших постах і порушує процес поточкового виробництва. Тому організація обслуговування на поточкових лініях потребує однотипності автомобілів та однакового обсягу обслуговування.

*Розрізняють поточкові лінії неперервної і періодичної дії.*

**Потоком неперервної дії** називають таку організацію технологічного процесу, за якої ТО здійснюється при неперервному переміщенні автомобілів по робочих постах. Швидкість конвеєра обирають від 0,8 до 1,5 м/хв. Потік неперервної дії в основному застосовується для робіт щоденного обслуговування (ЩО).

**Потоком періодичної дії** називають таку організацію технологічного процесу, за якої автомобілі періодично переміщуються з одного робочого поста на інший. Цю форму організації застосовують для робіт ТО-1 і ТО-2. Швидкість пересування конвеєра при цьому становить від 10 до 15 м/хв.

**Потоковий метод ТО ефективний, якщо:**

- добова або змінна програма обслуговування достатні для повного завантаження потокової лінії;
- точно додержується графік подачі автомобіля;
- чітко розподіляються операції ТО за виконавцями;
- роботи широко механізуються й автоматизуються;
- є належна матеріально-технічна база, резервні пости і «ковзні» виконавці;
- добре налагоджено постачання потокової лінії всіма потрібними деталями, матеріалами й інструментом.

Отже, використання потокового методу є доцільним при обслуговуванні однотипних автомобілів. Якщо рухомий склад представлений різними марками автомобілів і змінна програма однотипних автомобілів мала, то технічне обслуговування організують одиничним методом.

Раціональний метод технічного обслуговування автомобілів можна обрати в конкретних умовах експлуатації за відношенням такту поста до ритму виробництва, які розраховуються окремо для ЩО, ТО-1, ТО-2.

**Ритм виробництва (R)** – це час, відведений на перебування одного автомобіля в зоні обслуговування (інтервал часу між виходом двох послідовно обслуговуваних автомобілів), хв.

Визначається ритм виробництва за формулою:

$$R = \frac{60 \cdot T_{об}}{N_{mx}} = \frac{60 \cdot n_{об} \cdot t_{об}}{N_{mx}},$$

- де  $T_{об}$  – тривалість роботи зон обслуговування за добу, год.;
- $N_{mx}$  – кількість технічних дій за добу;
- $n_{об}$  – кількість змін роботи зон обслуговування;
- $t_{об}$  – тривалість зміни роботи зон обслуговування, год.

**Такт поста ( $t_n$ )** – час виконання робіт на посту (час перебування автомобілів на посту обслуговування), хв. розраховується за формулою:

$$t_n = \frac{60 \cdot t_{mx} \cdot C_{ТО}}{R} + t_n,$$

- де  $t_{mx}$  – тривалість технічної дії, год.;
- $C_{ТО}$  – частка постових робіт ТО;

- $t_n$  - час додаткових робіт (час виїзду і заїзду на пост), хв. ( $t_n = 1-3$  хв.);  
 $P$  - середня кількість робітників, зайнятих одночасно на одному посту ТО, чол.

Середня кількість робітників ( $P$ ), зайнятих одночасно на посту ТО залежить від виду та організації робіт, моделі обслуговування, застосовуваного устаткування та інших факторів. Середні значення  $P$  становлять:

- для ЩО – 1-3 робітника;
- для ТО-1 – 2-4 робітника;
- для ТО-2 – 2-5 робітника;
- для Д – 1-2 робітника.

За відношенням такту поста до ритму виробництва визначають метод технічного обслуговування.

Якщо ритм виробництва  $R$  певного виду обслуговування близьке за своїм значенням до такту поста цього виду обслуговування, то його раціонально здійснювати одиничним методом.

Потоковий метод ТО доцільно застосовувати за дотриманням умови  $t_n/R \geq 3$ , тобто постів на потоковій лінії має бути не менше трьох. Для діючих поточкових ліній на АТП середня кількість постів коливається: для ЩО від 3 до 4, для ТО-1 і ТО-2 – від 3 до 5.

## 2. Розрахунок основних параметрів потокової лінії

Розраховуючи параметри поточкових ліній для ТО автомобілів, визначають:

- такт потокової лінії;
- необхідну кількість поточкових ліній;
- пропускну здатність потокової лінії;
- довжину потокової лінії;
- крок потокової лінії;
- швидкість руху лінії.

За основу для проведення розрахунків беруть виробничу програму ТО автомобілів.

**Такт лінії** ( $t_{лн}$ ) – час виконання робіт на посту (час перебування автомобілів на посту обслуговування), хв. розраховується за формулою:

$$t_{лн} = \frac{60 \cdot t_{mx} \cdot C_{ТО}}{P_{л}} + t_n,$$

де  $P_{л}$  - середня кість робітників, зайнятих одночасно на потоковій лінії, чол.

При потоковому методі ТО автомобілів так лінії дорівнює сумі тактам постів потокової лінії.

**Кількість поточкових ліній** ( $X_{л}$ ) розраховують за формулою:

$$X_{л} = \frac{t_{лн}}{R \cdot \phi_{л}},$$

де  $\varphi_l$  - коефіцієнт використання часу лінії ( $\varphi_l = 0,85 - 0,95$ ).

**Кількість поточкових ліній** ( $X_l$ ) також визначають через пропускну здатність потокової лінії ( $A_l$ ) за формулою:

$$X_l = \frac{N_{mx}}{A_l},$$

**Пропускна здатність потокової лінії ТО-1 або ТО-2** за добу визначають за формулою:

$$A_l = \frac{T_l \cdot P_l \cdot \varphi_l}{t_{mx} \cdot C_{ТО}},$$

де  $T_l$  - тривалість роботи потокової лінії за добу.

**Довжина потокової лінії** ( $L_l$ ) визначається за формулою:

$$L_l = Z \cdot L + S \cdot (Z - 1),$$

де  $Z$  - кількість постів потокової лінії;

$L$  - габаритна довжина автомобіля, м;

$S$  - інтервал між автомобілями на поточковій лінії ( $S = 0,8 - 1,2$  м).

**Крок потокової лінії** ( $l$ ) – це відстань між центрами двох суміжних робочих постів. Даний показник визначається габаритними розмірами автомобіля і обладнання.

Для потокової лінії непевної дії визначають швидкість руху потокової лінії ( $v$ ) за формулою:

$$v = \frac{l}{t_l}$$

Усі розрахунки проводять при проектуванні потокової лінії та при зміні умов її роботи: зміні обслуговування автомобілів, зміні трудомісткості ТО та ін.

### 3. Робочий пост і робоче місце

Для здійснення робіт з технічного обслуговування і ремонту рухомого складу на АТП організовують *робочі пости і робочі місця*.

**Робочий пост** – це частина виробничої площі, яка призначена для розміщення автомобіля і має одне або кілька робочих місць для проведення ТО і ремонту рухомого складу.

**Робочі пости класифікують за такими ознаками:**

1. За технологічними призначенням:

- універсальні пости, на яких виконують усі або більшість операцій певної технічної дії;
  - спеціалізовані пости, на яких виконують одну або кілька операцій.
2. *За способом встановлення рухомого складу:*
    - тупикові;
    - проїзні;
  3. *За взаємним розміщенням:*
    - паралельні;
    - послідовні.

**Кількість робочих постів при одиничному методі ТО** ( $X_n$ ) визначають за формулою:

$$X_n = \frac{t_n}{R \cdot \varphi_n},$$

де  $\varphi_n$  - коефіцієнт використання часу поста ТО ( $\varphi_n = 0,85 - 0,95$ ).

**Кількість робочих постів при поточковому методі ТО** визначають шляхом множення кількості потокових ліній на кількість робочих постів на одній потоковій лінії.

**Робоче місце** – це зона трудової діяльності виконавця, оснащена предметами і знаряддями праці, а також засобами, потрібними для виконання робочих завдань.

**Робочі місця класифікують та такими ознаками:**

1. *За рівнем механізації:*
  - ручної праці, де майже всі роботи виконуються вручну з великими витратами часу;
  - механізовані, на яких роботи виконуються робітником за допомогою механізованого інструменту або пристосувань;
  - автоматизовані (пости діагностування), де роботи виконуються механізмами, а робітник контролює розроблений технологічний процес;
  - автоматичні, де роботи виконуються за розробленою програмою.
2. *За кількістю виконавців:*
  - індивідуальні (робоче місце водія, кондуктора, деяких ремонтних робітників);
  - колективні розміщуються на постах ТО і ПР.
3. *За ступенем спеціалізації:*
  - спеціалізовані, у яких використовуються однотипний інструмента та обладнання, відбувається високий ступінь механізації виробничих процесів (електрики, акумуляторні пости ТО);
  - універсальні, у яких використовується різні інструменти, переважає ручна праця робітників високої кваліфікації (зони ПР).

#### 4. Методи поточного ремонту автомобілів

Поточний ремонт автомобілів може здійснюватися такими методами: *індивідуальним і агрегатним.*

За *індивідуального методу* ремонту агрегати, зняті з автомобіля, ремонтують, а потім установлюють на той самий автомобіль. За такої організації робіт автомобіль тривалий час перебуває у простої.

*Агрегатним методом* здійснюють поточний ремонт автомобілів у АТП, для того щоб скоротити простої рухомого складу. При цьому несправні агрегати або агрегати, що потребують капітального ремонту, замінюють справними або відремонтованими.

Поточний ремонт автомобілів включає *постові роботи* (розбірно-складальні) і *виробничо-цехові*.

*Постові роботи* виконують на універсальних і спеціалізованих постах поточного ремонту автомобілів. На універсальних постах поточний ремонт виконує одна бригада робітників, на спеціалізованих поточний ремонт виконується на кількох спеціалізованих постах, кожен з яких призначений для виконання певного виду операцій. Пости поточного ремонту оснащують оглядовими канавами і обладнують підйомно-транспортними пристроями й інструментами.

*Виробничо-цехові роботи* виконуються на допоміжних дільницях відповідно до їх призначення: агрегатний, слюсарно-механічний, зварювальний, електротехнічний, акумуляторний, цех паливної апаратури, малярний, шиномонтажний та ін.

### **Питання для самоконтролю:**

1. Які є методи технічного обслуговування автомобілів?
2. В чому полягає суть одиничного методу технічного обслуговування?
3. У яким випадках доцільно застосовувати потоковий метод технічного обслуговування?
4. Що таке робочий пост?
5. Якими методами може здійснюватися ремонт автомобілів?

### **Рекомендована література:**

Біліченко В.В., Крещенецький В. Л., Романюк С. О., Смирнов Є. В. «Виробничо-технічна база підприємства автомобільного транспорту» [ст. 51 – 54].

URL: <https://atm.vntu.edu.ua/subject/books/VTBPAT/Posibnyk.pdf>.

## Тема: Методи планування потреби в матеріальних ресурсах

### Питання до розгляду:

1. Суть потреб підприємства у матеріальних ресурсах.
2. Методи розрахунку потреби в матеріальних ресурсах.

### 1. Суть потреб підприємства у матеріальних ресурсах

Організація управління матеріальними ресурсами полягає не тільки в забезпеченні їх наявності в підприємстві в потрібній кількості і в призначений час, але і у визначенні майбутніх потреб підприємства в матеріальних ресурсах з урахуванням ситуації, прогнозованою як на ринку транспортних послуг, так і на ринку матеріальних ресурсів.

Обсяг матеріальних ресурсів визначається, виходячи із потреб усіх структурних підрозділів (відділів) підприємства (основних, допоміжних, обслуговуючих цехів, комерційного відділу, відділу кадрів, бухгалтерії, адміністративного тощо).

Обсяг необхідних матеріальних ресурсів для забезпечення потреб основних, допоміжних та обслуговуючих цехів складається з потреби в сировині, матеріалах, комплектуючих виробках, запасних частинах, мастилі, усіх видах палива, необхідних для виробництва, для створення необхідного заділу незавершеного виробництва та на формування перехідних запасів, на технічне переоснащення виробництва тощо.

Обсяг необхідних матеріальних ресурсів для забезпечення потреб усіх інших функціональних підрозділів підприємства (комерційного відділу, відділу кадрів, бухгалтерії, адміністративного тощо) розраховується на основі їх потреби в канцелярських товарах, меблях, комп'ютерній техніці, засобах комунікацій тощо.

*Потребу в матеріалах класифікують за такими ознаками:*

#### 1. За функціями:

- *первинна потреба* – це потреба в сировині та матеріалах для виробництва продукції (робіт, послуг), на яку у підприємства укладені договори на її реалізацію.
- *вторинна потреба* – це потреба в матеріальних ресурсах для виробництва партії продукції (робіт, послуг), щодо продажу якої у підприємства відсутні договірні зобов'язання, але на яку є попит на ринку.
- *третинна потреба* – це придбання ресурсів для забезпечення нормальної роботи підприємства (не для потреб операційної діяльності).

#### 2. Залежно від урахування залишків:

- *брутто-потреба* – це потреба на планову виробничу програму без урахування запасів на складі або у виробництві.
- *нетто-потреба* – це потреба на виробничу програму з урахуванням наявних запасів (брутто-потреба мінус запаси).

Потреба в матеріальних ресурсах складається з потреби в ресурсах на основне виробництво, потреби на створення й підтримку перехідних запасів на кінець планового періоду та потреби на інші види господарської діяльності (у тому числі й невиробничу).

Потреба в матеріальних ресурсах планується за всією номенклатурою матеріалів у вартісному й натуральному вираженні.

Базою для визначення потреби АТП у матеріальних ресурсах є виробнича програма підприємства.

## 2. Методи розрахунку потреби в матеріальних ресурсах

Потребу в матеріальних ресурсах для забезпечення операційної діяльності підприємства розраховують *різними методами*, серед яких найширше застосовують:

1. **Метод прямого розрахунку (детермінований)** ґрунтується на прогресивних нормах витрат матеріалів та планах випуску продукції.
2. **Метод динамічних коефіцієнтів** базується на коригуванні фактичних витрат за минулий період на коефіцієнт зміни виробничої програми та норм витрат матеріалів
3. **Метод екстраполяції** полягає у вивченні сформованих у минулому і сьогодні стійких тенденцій потреби у матеріальних ресурсах для певного обсягу виробництва і перенесення їх на майбутні періоди. Будується крива залежності потреби в певному матеріалі від обсягу виробництва. Також враховують чинники, що впливають на цю потребу: обсяг виробництва, структура (питома вага) нової продукції тощо. Екстраполяція дозволяє показати потребу у матеріальних ресурсах у майбутньому, якщо рухатися до нього з тією самою швидкістю або прискоренням, що й у минулому. Для прогнозування потреби у матеріальних ресурсах використовується екстраполяція на основі середнього рівня ряду, середнього абсолютного приросту, середнього темпу зростання, експоненціального згладжування, гармонійних ваг, авторегресії тощо.

Потребу в комплектуючих матеріалах, які потрібні для випуску продукції й не виробляються підприємством, визначають згідно зі специфікаціями конструкторсько-технологічної документації.

Потребу в допоміжних матеріалах (упаковці, запасних частинах тощо) розраховують за нормами витрат на одиницю продукції або вид робіт.

На основі розрахунку потреби у матеріальних ресурсах формується матеріальний баланс, який є відображенням відповідності обсягів потреби та джерел надходження матеріальних ресурсів.

У загальному вигляді потреба в кожному виді матеріалу формується на:

- виробництво продукції (робіт, послуг);
- технічне переоснащення виробництва;
- ремонтно-експлуатаційні потреби;
- утворення залишків незавершеного виробництва;
- утворення перехідних запасів;
- інші види господарської діяльності.

Джерелами покриття цієї потреби можуть бути: очікувані залишки на початок планового періоду, матеріали в незавершеному виробництві на початок планового періоду, внутрішні ресурси, придбання матеріалів .

На визначений обсяг формуються заявки на придбання.

### **Питання для самоконтролю:**

1. Що є основою для визначення потреби АТП у матеріальних ресурсах?
2. За якими ознаками класифікується потреба в матеріалах?
3. У яких вимірниках планується потреба в матеріальних ресурсах?
4. Охарактеризуйте методи розрахунку потреби в матеріальних ресурсах.
5. Що є джерелами покриття потреби в матеріалах?

### **Рекомендована література:**

Марченко В.М. Логістика: [ст. 51 – 54].

URL: [https://ela.kpi.ua/bitstream/123456789/36003/1/Logistyka\\_Marchenko.pdf](https://ela.kpi.ua/bitstream/123456789/36003/1/Logistyka_Marchenko.pdf).

## **Тема: Зарубіжний досвід організації матеріально-технічного забезпечення підприємства**

### ***Питання до розгляду:***

- 1. Управління матеріальними ресурсами у рамках логістичних систем.***
- 2. Характеристика існуючих логістичних систем.***

### **1. Управління матеріальними ресурсами у рамках логістичних систем**

У системі матеріально-технічного забезпечення підприємства велика роль належить своєчасному поступленню у виробництво сировини, матеріалів, напівфабрикатів, комплектуючих виробів.

Закордонними фахівцями розроблено і впроваджено у практику декілька систем управління цими процесами. Управління матеріальними потоками у рамках внутрішньовиробничих логістичних систем ґрунтується на двох принципово різних підходах: штовхаю чому і тягнучому.

Перший підхід називається «штовхаюча» система і є системою організації виробництва, у якій предмети праці, які надходять на виробничу ділянку, безпосередньо цією ділянкою не замовляються в попередньої технологічної ланки. Матеріальний потік «виштовхується» кожному наступному адресату строго за розпорядженням (командою), яке надходить на передавальну ланку з центральної системи управління виробництвом.

У процесі виготовлення деталі проходять шлях від попередньої стадії виробництва до наступної. Однак у цьому випадку важко перебудуватися під час збоїв у якихось технологічних процесах або в разі зміни попиту. З такою системою управління доводиться неодноразово змінювати протягом місяця виробничі графіки для усіх технологічних стадій одночасно, що часто зробити дуже важко.

«Штовхаючі» моделі управління матеріальними потоками характерні для традиційних методів організації виробництва. Можливість їх застосування для логістичної організації виробництва з'явилася завдяки масовому поширенню обчислювальної техніки і сучасних інформаційних технологій.

Другий варіант організації логістичних процесів називається «тягнучою» системою і є системою організації виробництва, у якій деталі і напівфабрикати подаються на наступну технологічну операцію з попередньої в міру необхідності.

Основними цілями «тягнучих» (витягуючих) систем є:

- запобігання поширенню зростаючих коливань попиту або обсягу продукції від наступного процесу до попереднього;
- зведення до мінімуму коливання параметрів запасів між технологічними операціями;
- максимальне спрощення управління запасами в процесі виробництва шляхом його децентралізації, підвищення рівня оперативно-цехового управління.

Це система організації виробництва, у якій деталі і напівфабрикати подаються на наступну технологічну операцію з попередньої, коли в цьому є необхідність. Тут центральна система управління не втручається в обмін матеріальними потоками між різними ділянками підприємства, не встановлює для них поточних виробничих

завдань. Виробнича програма окремої технологічної ланки визначається розміром замовлення наступної ланки.

Основною функцією центра управління є постановка завдання перед кінцевою ланкою виробничого технологічного ланцюга.

Перевагою «тягнучих» (витягуючих) систем є те, що вони не вимагають загальної комп'ютеризації виробництва. У той же час вони передбачають сувору дисципліну і дотримання всіх параметрів постачань, а також підвищену відповідальність персоналу всіх рівнів, особливо виконавців. Це пояснюється тим, що централізоване регулювання виробничих процесів обмежене.

«Штовхаючі» моделі побудовані на традиційних методах організації виробництва. «Тягнучі» моделі потребують високої якості матеріальних ресурсів, постачання точно в терміни без збоїв у поставках. Такі умови можуть бути виконані при існуванні стабільного ринку матеріальних ресурсів та наявності на ньому надійних контрагентів. У зв'язку з цим, запровадження «тягнучих» мікрологістичних моделей на вітчизняних підприємствах в даний час є неможливим і ризикованим.

## **2. Характеристика існуючих логістичних систем**

Найбільш відомими апробованими логістичними моделями «штовхаючої» систем є система «MRP». Вона представляє собою поєднання виробництва з постачанням. Основу системи становлять розрахунки потреби в матеріалах, деталях і вузлах на різних стадіях виробничого процесу.

Основними цілями системи MRP є:

- задоволення потреби у матеріалах, компонентах і продукції для планування виробництва і доставки споживачам;
- підтримка низького рівня запасів матеріальних ресурсів, незавершеного виробництва, готової продукції;
- планування виробничих операцій, графіків доставки, закупівельних операцій.

Дана система дає змогу зменшити запаси, прискорити їх зберігання, скоротити кількість випадків простоювання цехів та дільниць внаслідок несвоєчасного або неповного постачання. Система MRP широко застосовується в комбінації з системою «Канбан» на відомих японських фірмах «Ямаха» і «Мітсубіші».

Серед «тягнучих» систем заслуговують на увагу логістичні системи «Канбан» і «ОРТ».

Суть системи «Канбан» полягає в тому, що на кожному ділянці виробництва постачається тільки така кількість деталей і вузлів, яка необхідна для своєчасного випуску готової продукції. Згідно цієї системи кожний цех-виробник, не маючи остаточно завершеного плану-графіка постачання сировини, матеріалів, напівфабрикатів, отримує необхідні предмети праці згідно з реальною потребою зі складу чи з попереднього за технологічним процесом цеху-постачальника.

Обсяг і номенклатуру матеріалів внутрішньозаводські споживачі встановлюють самостійно і замовляють потрібні ресурси за допомогою карток.

Таким чином, оперативно-календарний план матеріально потоку формується рухом карток, забезпечуючи поставку «точно в термін». В результаті готові вироби надходять до моменту продажу, комплектувальні вузли – до моменту збирання

готових виробів, деталі – до моменту збирання комплектувальних вузлів, сировина і матеріали – до моменту виготовлення деталей.

Разом з тим слід відмітити, що за даної системи відсутні страхові запаси, що у разі порушення договірних зобов'язань постачальникам часто призводять до зупинок виробничого процесу.

Перевагою комбінованої операційної системи «Канбан – MRP» відсутність запасів, а недоліком – наявність страхових запасів.

В останні роки на багатьох західних фірмах під час організації виробництва і в оперативному менеджменті набула поширення логістична концепція «хуже виробництво» (LP). Ця система є розвитком концепції «точно у термін» і містить такі елементи, як система «Канбан» і «планування потреб/ресурсів» (MRP).

Концепція «хуже виробництво» отримала назву, тому що потребує значно менше ресурсів, ніж масове виробництво, спричиняє менші витрати через брак та ін.

Ключовими елементами реалізації логістичних цілей в оперативному менеджменті під час використання цієї концепції є:

- зменшення підготовчо-заключного часу;
- невеликий розмір партій виробленої продукції;
- мала тривалість виробничого періоду;
- контроль якості усіх процесів;
- партнерство з надійними постачальниками;
- еластичні потокові процеси.

Застосування в системі «хуже виробництво» елементів систем «Канбан» і «MRP» дозволяє істотно знизити рівень запасів і працювати практично з мінімальними страховими запасами без складування матеріальних ресурсів.

Запровадження розглянутих мікрологістичних концепцій передбачає перебудову не тільки організації і технології матеріально-технічного забезпечення, але й організації всього виробництва.

### **Питання для самоконтролю:**

1. Розкрийте суть «штовхаючої» моделі управління матеріальними потоками.
2. Що є основними цілями «тягнучих» (витягуючих) систем?
3. Які системи доцільно застосовувати на вітчизняних підприємствах?
4. Охарактеризуйте існуючі логістичні системи.
5. Назвіть переваги і недоліки комбінованої операційної системи «Канбан – MRP».

### **Рекомендована література:**

Гордійчук А.С., Стахів О.А., Кузнєцова Т.В., Збагерська Н.В. Організація і технологія матеріально-технічного забезпечення підприємства. [ст. 142 - 148].

URL: <https://ep3.nuwm.edu.ua/1738/1/725555zah.pdf>.

## Тема: Кадрова політика підприємства

### Питання до розгляду:

1. *Поняття і значення сучасної кадрової політики підприємства.*
2. *Фактори, що впливають на формування кадрової політики підприємства.*

### 1. Поняття і значення сучасної кадрової політики підприємства

**Кадрова політика** – це сукупність принципів, методів, форм, заходів і процедур із формування, відтворення, вдосконалення та використання персоналу, створення оптимальних умов праці, її мотивації та стимулювання.

Сучасна кадрова політика підприємства повинна бути спрямована на ринкові умови господарювання. *Головна її мета* полягає в забезпеченні тепер і в майбутньому кожного робочого місця, кожної посади персоналом відповідних професій та спеціальностей і належної кваліфікації.

Досягнення кінцевої мети кадрової політики суб'єктом господарювання має передбачати виконання таких *основних функцій*:

1. Розробка і корекція стратегії формування та використання трудового потенціалу відповідно до змін в умовах господарювання.
2. Набір і формування необхідних категорій персоналу.
3. Підготовка персоналу до відповідної професійної діяльності (підвищення кваліфікації, просування на службі).
4. Оцінка персоналу (контроль відповідності персоналу конкретним потребами виробництва, висунення на певну посаду).
5. Мотивація дотримання належного режиму трудової діяльності та високої продуктивності праці.
6. Забезпечення соціальної захищеності персоналу підприємства.
7. Реалізація постійних контрактів між керівництвом і представниками трудових колективів.

Ці та деякі інші функції на підприємстві виконують усі керівники, а також деякі функціональні відділи та окремі спеціалісти і менеджери: відділ кадрів, відділ праці та заробітної плати, відділ технічної освіти, відділ управління персоналом та ін.

### 2. Фактори, що впливають на формування кадрової політики підприємства

На *формування кадрової політики підприємства впливає ряд чинників*, які поділяють на:

#### 1. *Внутрішні:*

- ціль підприємства;
- стиль управління;
- якісні характеристики трудового колективу;
- умови праці;
- тип влади;
- імідж підприємства.

#### 2. *Зовнішні:*

- національне трудове законодавство;
- особливості сфери бізнесу;
- стан економічної кон'юнктури;
- ситуація на ринку праці;
- культурні традиції;
- рівень регулювання соціально-трудоких відносин в галузі.

Формування ефективної кадрової політики на промислових підприємствах в сучасних умовах має важливе значення, адже добре організована кадрова політика забезпечує своєчасне комплектування кадрами робочих місць, безперебійне функціонування виробництва, своєчасне освоєння нової продукції, формування необхідного рівня трудового потенціалу колективу промислового підприємства.

### **Питання для самоконтролю:**

1. Дайте визначення поняття «кадрова політика».
2. У чому полягає головна мета сучасної кадрової політики підприємства?
3. Назвіть основні функції, необхідні для досягнення мети кадрової політики суб'єктом господарювання.
4. Хто на підприємстві виконує роботу з кадрами?
5. Які чинники впливають на формування кадрової політики підприємства? Дайте їм характеристику.

### **Рекомендована література:**

Іванілов О.С. Економіка підприємств автомобільного транспорту: [ст. 288 – 300].

URL:

[https://fmab.khadi.kharkov.ua/fileadmin/F-FUB/%D0%95%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%BC%D1%96%D0%BA%D0%B8\\_%D1%96\\_%D0%BF%D1%96%D0%B4%D0%BF%D1%80%D0%B8%D1%94%D0%BC%D0%BD%D0%B8%D1%86%D1%82%D0%B2%D0%B0/ek\\_predpriyatiy/po\\_sobiya\\_pdf/%D0%9F%D1%96%D0%B4%D1%80%D1%83%D1%87%D0%BD%D0%B8%D0%BA\\_%D0%95%D0%9F%D0%90%D0%A2\\_2017.pdf](https://fmab.khadi.kharkov.ua/fileadmin/F-FUB/%D0%95%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%BC%D1%96%D0%BA%D0%B8_%D1%96_%D0%BF%D1%96%D0%B4%D0%BF%D1%80%D0%B8%D1%94%D0%BC%D0%BD%D0%B8%D1%86%D1%82%D0%B2%D0%B0/ek_predpriyatiy/po_sobiya_pdf/%D0%9F%D1%96%D0%B4%D1%80%D1%83%D1%87%D0%BD%D0%B8%D0%BA_%D0%95%D0%9F%D0%90%D0%A2_2017.pdf)

## Тема: Фактори й резерви підвищення продуктивності праці на АТП

### *Питання до розгляду:*

- 1. Фактори підвищення продуктивності праці.*
- 2. Резерви підвищення продуктивності праці.*

### **1. Фактори підвищення продуктивності праці**

Будь-яке підприємство під час вирішення проблеми зростання продуктивності праці використовує резерви і фактори її підвищення.

**Фактори підвищення продуктивності праці** – це вся сукупність рушійних сил і чинників, що ведуть до збільшення продуктивності праці.

Оскільки зростання продуктивності праці має надзвичайно велике значення і для кожного підприємства зокрема, і для суспільства в цілому, тому вивчення факторів і пошук резервів цього зростання є важливим завданням економічної теорії і практики.

*Фактори зростання продуктивності праці персоналу на підприємствах автомобільного транспорту розподіляються на 3 групи:*

1. Підвищення технічного рівня виробництва.
2. Вдосконалення управління й організації виробництва.
3. Вдосконалення управління й організації праці.

*До першої групи факторів* відносяться заходи розвитку матеріально-технічної бази АТП на основі нового будівництва, реконструкції та технічного переозброєння підприємства: модернізація діючого парку автомобілів, в тому числі через впровадження нових типів автомобілів (що характеризуються підвищеною вантажопідйомністю чи місткістю, надійністю, ергономічністю, екологічністю, економічністю і т.д.), впровадження нових видів гаражного обладнання, вдосконалення технології технічного обслуговування та поточного ремонту рухомого складу.

*Друга група факторів* має на увазі поліпшення організації і технології перевезення вантажів і пасажирів. До таких факторів слід віднести широке використання прогресивних методів організації перевезень, зокрема, застосування математичних методів планування перевезень та обчислювальної техніки (маршрутизація перевезень, часові графіки подачі автомобілів під навантажувально-розвантажувальні операції, вибір оптимальної місткості автобусів на маршрутах), розширення централізованих перевезень, впровадження єдиних технологічних процесів, механізацію та автоматизацію навантажувально-розвантажувальних робіт та інших трудомістких процесів, широке використання причепів і напівпричепів, впровадження бригадного підряду роботи водіїв і ремонтних робітників.

*Третя група чинників підвищення продуктивності праці* персоналу пов'язана з поліпшенням управління й організації праці: широке впровадження наукової організації праці, спрощення ієрархічної структури управління, комп'ютеризація облікових і розрахункових робіт, забезпечення підвищення кваліфікації співробітників і інші роботи по поліпшенню кадрового складу, розробка ефективної системи стимулювання й оплати праці.

При використанні пофакторного методу планування продуктивності праці персоналу вимірником ступеня впливу окремих факторів на продуктивність праці є економія часу, яка досягається в результаті здійснення даних заходів і виражається у відносному зменшенні (вивільненні) працівників. При цьому при плануванні продуктивності праці працівників підприємства особливої важливості набуває не тільки одночасний облік факторів всіх груп при здійсненні розрахунків, а й розуміння їх внутрішнього взаємозв'язку і взаємозумовленості.

## 2. Резерви підвищення продуктивності праці

*Резерви підвищення продуктивності праці* – це такі можливості її підвищення, які вже виявлені, але з різних причин ще не використані. Резерви використовуються і знову виникають під впливом науково-технічного прогресу. Таким чином, використання резервів зростання продуктивності праці – це процес перетворення можливого у дійсне.

*Резерви підвищення продуктивності праці за змістом* поділяються на три групи:

1. *Соціально-економічні*, що визначають можливості підвищення якості використовуваної робочої сили.
2. *Матеріально-технічні*, що визначають можливості застосування ефективніших засобів виробництва.
3. *Організаційно-економічні*, що визначають можливості вдосконалення поєднання робочої сили з засобами виробництва.

Для найповнішого використання резервів зростання продуктивності праці на підприємствах розробляються програми управління продуктивністю, у яких зазначаються види резервів, конкретні терміни і заходи щодо їх реалізації, плануються витрати на ці заходи й очікуваний економічний ефект від їх впровадження, призначаються відповідальні виконавці.

### Питання для самоконтролю:

1. Що таке «фактори підвищення продуктивності праці» та за якими ознаками вони класифікуються?
2. Назвіть групи факторів підвищення продуктивності праці.
3. Охарактеризуйте групу факторів підвищення продуктивності праці з підвищення технічного рівня виробництва.
4. Що таке «резерви підвищення продуктивності праці»? Які з них ви можете назвати?
5. Що визначають соціально-економічні резерви підвищення продуктивності праці?

### Рекомендована література:

Корецька С.О., Якимчук А.Ю., Карпан Т.С. Економіка автомобільного транспорту. [ст. 129 – 131].

URL: <https://ep3.nuwm.edu.ua/1735/1/731622%20zah.pdf>.

# Тема: Мотивація трудової діяльності

## Питання до розгляду:

1. Мотивація та її види.
2. Принципи мотивації праці.

### 1. Мотивація та її види

Соціально-економічною основою поведінки та активізації зусиль персоналу підприємства, організації, що спрямовані на підвищення результативності їхньої діяльності, завжди є мотивація праці.

**Мотивація** – це процес стимулювання окремої людини або групи людей до діяльності, що спрямована на досягнення індивідуальних та загальних цілей організації (підприємства).

*Мотивація на рівні підприємства має базуватися на таких вимогах:*

- надання рівних можливостей щодо зайнятості і службового просування;
- узгодження рівня оплати праці за її результатами та визнання особистого внеску у загальний успіх;
- захист здоров'я працюючих;
- можливість творчої реалізації працівника;
- підтримка в колективі атмосфери довіри.

На практиці розрізняють такі **види мотивації**:

#### 1. Економічна (пряма):

- відрядна оплата;
- погодинна оплата;
- премії за реалізацію;
- участь у прибутках;
- оплата навчання;
- виплати за відсутність невиходів.

#### 2. Економічна (непряма):

- пільгове харчування;
- доплати за стаж;
- пільгове користування житлом, транспортом тощо.

#### 3. Некономічні.

- збагачення праці;
- гнучкі робочі графіки;
- охорона праці;
- програми поліпшення якості трудового життя;
- просування за службою;
- участь у прийнятті рішень на більш високому рівні.

## 2. Принципи мотивації праці

З метою ефективної дії мотиваційних підходів до управління трудовими ресурсами важливо забезпечити дотримання на підприємствах (організаціях) таких основних принципів:

1. Добір працівників, формування здорового, сприятливого доброзичливого клімату у виробничому колективі.
2. Сприйняття працівника як особистості, повага до нього, його потреб і інтересів.
3. Створення безпечних, комфортних умов праці.
4. Створення умов та надання рівних можливостей для професійного росту працівників.
5. Забезпечення відповідності винагороди працівника результатам його праці.
6. Справедливий розподіл доходів, участь працівників нарощуванні прибутків.
7. Залучення працівників до управління виробництвом.
8. Забезпечення працівника на підприємстві не лише матеріально, а й морально-соціальною захищеністю.
9. Турбота про соціальний розвиток колективу.

Оскільки сьогодні рушійними мотивами трудової діяльності є мотиви матеріальні, то, відповідно, працівники зацікавлені у працевлаштуванні саме на тих підприємствах та в організаціях, де забезпечують найбільш високу заробітну плату. Підтримання заробітної плати на високому рівні, зростання її частки в загальних витратах виробництва спонукають керівництво до вдосконалення виробництва, формування нової стратегії діяльності.

### Питання для самоконтролю:

1. Дайте визначення поняття «мотивація».
2. Назвіть основні види мотивації.
3. Розкрийте суть неекономічної мотивації праці.
4. Охарактеризуйте принципи забезпечення мотивації праці.

### Рекомендована література:

Іванілов О.С. Економіка підприємств автомобільного транспорту: [ст. 380 – 389].

URL: [https://fmab.khadi.kharkov.ua/fileadmin/F-FUB/%D0%95%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%BC%D1%96%D0%BA%D0%B8\\_%D1%96\\_%D0%BF%D1%96%D0%B4%D0%BF%D1%80%D0%B8%D1%94%D0%BC%D0%BD%D0%B8%D1%86%D1%82%D0%B2%D0%B0/ek\\_predpriyatiy/po\\_sobiya\\_pdf/%D0%9F%D1%96%D0%B4%D1%80%D1%83%D1%87%D0%BD%D0%B8%D0%BA\\_%D0%95%D0%9F%D0%90%D0%A2\\_2017.pdf](https://fmab.khadi.kharkov.ua/fileadmin/F-FUB/%D0%95%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%BC%D1%96%D0%BA%D0%B8_%D1%96_%D0%BF%D1%96%D0%B4%D0%BF%D1%80%D0%B8%D1%94%D0%BC%D0%BD%D0%B8%D1%86%D1%82%D0%B2%D0%B0/ek_predpriyatiy/po_sobiya_pdf/%D0%9F%D1%96%D0%B4%D1%80%D1%83%D1%87%D0%BD%D0%B8%D0%BA_%D0%95%D0%9F%D0%90%D0%A2_2017.pdf)

## Тема: Фактори та шляхи зниження собівартості перевезень

### Питання до розгляду:

1. *Техніко-експлуатаційні показники роботи АТП та їх вплив на собівартість перевезень.*
2. *Шляхи зниження собівартості перевезень.*

### 1. Техніко-експлуатаційні показники роботи АТП та їх вплив на собівартість перевезень

На рівень собівартості перевезень значно впливають деякі *техніко-експлуатаційні показники роботи АТП*, які поділяють на такі групи:

1. *Показники виробничої потужності автомобільного парку*, що визначають його провізні можливості (обліковий склад і вантажопідйомність рухомого складу).
2. *Показники використання виробничої потужності автомобільного парку, зміна яких не впливає на продуктивність рухомого складу*, розраховану на 1 км загального пробігу (коефіцієнт випуску на лінію, час роботи автомобілів на лінії, технічна швидкість руху, час простою під навантажувально-розвантажувальними роботами, відстані перевезень вантажів).
3. *Показники використання виробничої потужності, зміна яких впливає на продуктивність автомобілів*, розраховану на 1 км загального пробігу (коефіцієнт використання вантажопідйомності і пробігу автомобілів).

Виробнича потужність автомобільного парку впливає на рівень собівартості автомобільних перевезень. При невеликій кількості автомобілів на АТП собівартість перевезень підвищується внаслідок низького рівня і примітивній механізації гаражних процесів. Але при цьому досягається зниження нульового пробігу автомобілів в результаті наближення автомобільного парку до вантажоутворюючих і вантажопоглинаючих точок, що є позитивним фактором.

Збільшення кількості автомобілів на АТП дає змогу добитися зниження собівартості перевантажень шляхом впровадження нових прогресивних форм організації і маршрутизації перевезень, широкого використання причепів і спеціалізованого рухомого складу, впровадження передових методів ТО і ремонту. Проте, при цьому зростає нульовий пробіг, ступінь впливу якого залежить від структури і величини вантажообороту району діяльності автомобільного парку.

В конкретних умовах перевезення вантажів повинно визначатися найбільш раціональне число автомобілів на підприємстві.

Іншим показником виробничої потужності, що значно впливає на собівартість перевезень, є вантажопідйомність автомобілів. Для різних умов експлуатації (потужності і структури вантажних потоків, дальності перевезень, умов виконання навантажувально-розвантажувальних робіт) повинна відповідати певна вантажопідйомність рухомого складу, яка б забезпечувала найменшу собівартість перевезень.

При невеликих абсолютних значеннях відстаней перевезень (приблизно до 25 км) собівартість дуже змінюється із зміною відстані перевезення. З подальшим збільшенням відстані собівартість змінюється не дуже.

## **2. Шляхи зниження собівартості перевезень**

Зниження собівартості перевезень є основним джерелом зростання прибутку підприємства, а тому для забезпечення високої рентабельності перевезень потрібний систематичний і достатньо об'єктивний контроль над витратами.

***Основними шляхами зниження собівартості перевезень є:***

- 1. Підвищення продуктивності ходового автомобільного парку і його технічної готовності* (поліпшення якості і зниження ТО і ПР автомобілів) можуть бути отримані внаслідок підвищення коефіцієнтів використання вантажопідйомності і пробігу. При підвищенні цих коефіцієнтів пропорційно збільшується транспортна робота на 1 км пробігу. Витрати на 1 км пробігу при підвищенні коефіцієнтів вантажопідйомності та пробігу збільшуються тільки на заробітну плату водіїв з нарахуваннями і паливо (так як їх величини і залежать від кількості виконаних тонно-кілометрів). При збільшенні цих коефіцієнтів знижується погодинний пробіг автомобіля в результаті збільшення часу простою під навантажувально-розвантажувальними роботами. З цієї причини знижується сума змінних витрат на 1 год. роботи автомобіля. На автомобільному транспорті величина коефіцієнта використання вантажопідйомності достатньо велика (0,95-0,99), а величина коефіцієнта використання пробігу – в межах 0,6. Тому працівники автомобільного транспорту повинні найбільшу увагу приділяти підвищенню коефіцієнта використання вантажопідйомності.
- 2. Зниження матеріальних витрат на утримання автомобільного парку за статтями змінних витрат, які мають велику питому вагу в собівартості автомобільних перевезень, а саме:*
  - по вантажному автомобільному транспорту – до 58%;
  - по автобусах – до 45%;
  - по автомобілях-таксі – до 55%.

Витрата палива для автомобілів знижується за рахунок покращення технічного стану рухомого складу, правильного регулювання агрегатів і приладів. Зниження витрати палива може бути досягнуто за рахунок використання диференційованих норм витрат для кожного маршруту в залежності від стану шляхового покриття, інтенсивності руху, протяжності маршруту та інших показників.

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

Зниження витрат на відновлення і ремонт шин має велике значення, так як вони складають значну питому вагу в собівартості перевезень. Зниження витрат на шини можна досягти правильною технічною експлуатацією:

- підтримання нормального тиску повітря;
- правильне регулювання ходової частини автомобіля;
- своєчасна перестановка коліс та вміле водіння та ін.

Значна економія може бути отримана в результаті зниження витрат на ТО і ПР за рахунок удосконалення організації технічного обслуговування, механізації робіт і т.д.

Скорочення обсягу робіт чи кількості технічних дій може викликати підвищений знос автомобілів і в результаті зниження міжремонтних пробігів, що може стати причиною збільшення витрат на ремонт. Зниження витрат на експлуатаційні ремонти досягається шляхом збільшення міжремонтних пробігів внаслідок своєчасного і високоякісного проведення всіх видів ТО, дотримання правил технічної експлуатації рухомого складу і виконання ПР в необхідні строки з високою якістю.

3. *Удосконалення організації і оплати праці робітників.* Витрати на заробітну плату в загальних витратах на утримання автомобільного парку можуть знижуватись тільки в результаті зменшення трудових витрат на одиницю продукції. Це досягається за рахунок підвищення продуктивності праці робітників, в першу чергу, водіїв і ремонтно-обслуговуючих робітників.
4. *Зменшення накладних витрат,* які складають у собівартості транспортної продукції 14-20%. Зниження накладних витрат може бути отримано в результаті:
  - укрупнення підприємств і окремих ланок у них;
  - скорочення штату адміністративно-управлінських працівників;
  - посилення контролю за фінансовою дисципліною та інших заходів.

### **Питання для самоконтролю:**

1. Назвіть техніко-експлуатаційні показники роботи АТП, що впливають на собівартість перевезень.
2. Яким чином виробнича потужність автомобільного парку впливає на рівень собівартості автомобільних перевезень?
3. Який вплив має вантажопідйомність автомобілів на собівартість перевезень?
4. Яке значення для підприємства має зниження собівартості перевезень?
5. Назвіть та охарактеризуйте шляхи зниження собівартості перевезень.

### **Рекомендована література:**

Дмитрієв І.А., Левченко Я.С. Транспортне підприємництво: навч. посіб. Харків : [сн/ 163 – 166]/

URL:[https://fmab.khadi.kharkov.ua/fileadmin/FFUB/%D0%95%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%BC%D1%96%D0%BA%D0%B8\\_%D1%96\\_%D0%BF%D1%96%D0%B4%D0%BF%D1%80%D0%B8%D1%94%D0%BC%D0%BD%D0%B8%D1%86%D1%82%D0%B2%D0%B0/ek\\_predpriyatij/posobiya\\_pdf/%D0%A2%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF\\_%D0%BF%D1%96%D0%B4%D0%BF%D1%80.pdf](https://fmab.khadi.kharkov.ua/fileadmin/FFUB/%D0%95%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%BC%D1%96%D0%BA%D0%B8_%D1%96_%D0%BF%D1%96%D0%B4%D0%BF%D1%80%D0%B8%D1%94%D0%BC%D0%BD%D0%B8%D1%86%D1%82%D0%B2%D0%B0/ek_predpriyatij/posobiya_pdf/%D0%A2%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF_%D0%BF%D1%96%D0%B4%D0%BF%D1%80.pdf)

## Тема: Вантажні й пасажирські тарифи у міжнародному сполученні

### Питання до розгляду:

1. *Особливості вантажних і пасажирських тарифів у міжнародному сполученні.*
2. *Методи визначення зовнішньоторговельних цін.*

### 1. Особливості вантажних і пасажирських тарифів у міжнародному сполученні

Особливості формування вантажних і пасажирських тарифів у міжнародному сполученні повинні відображати специфіку цього виду сполучення, нерозривно пов'язаного із зовнішньою торгівлею.

Світові транспортні ринки є невід'ємною частиною світових товарних ринків. Споживча вартість транспортної продукції звернена до цілком конкретних товарів, до їхніх фізичних і споживчих властивостей. Наприклад, на базі світових ринків нафти й нафтопродуктів функціонує світовий танкерний флот, на товарних ринках швидкопсувних продуктів базується ринок ізотермічних транспортних засобів.

При організації міжнародних перевезень беруться до уваги конвенції й угоди, що визначають умови їх виконання, тобто однакові вимоги до рухомого складу, водіїв транспортних засобів, умов перевезення небезпечних і швидкопсувних вантажів, змішаних перевезень, безпеки руху з урахуванням міжнародних вимог.

Міжнародні перевезення вантажів і пасажирів здійснюються при обов'язковому 100 %-му страхуванні відповідальності перевізника перед третіми особами за весь завданий збиток.

*Міжнародні перевезення здійснюються за такими технологіями:*

- від місця відправлення до місця призначення транзитом через кордон;
- від місця відправлення до місця призначення з перевантаженням вантажів або пересадкою пасажирів на кордоні у рухомий склад іншої країни або відчепленням рухомої одиниці (тягача, локомотива й ін.), причому вантажна одиниця йде транзитом за регулярними маршрутами (за графіками та розкладом);
- за разовими заявками вітчизняних і іноземних вантажовласників;
- транзитом через територію третіх країн.

У зв'язку із цим виникає низка додаткових витрат, пов'язаних з експортно-імпортними операціями.

Природно, що торговельні відносини між країнами повинні перебувати під контролем держави, оскільки вони напряму залежать від політичних відносин між країнами. Держава регулює зовнішньоторговельні відносини такими заходами, як, наприклад, квотування (обмеження), ембарго (заборона держави на ввезення або вивезення окремих видів товарів), ліцензування, уведення мит і ін.

Експортно-імпортні мита можна віднести до податків як регуляторів цін та обсягів продажів. З їх допомогою регулюються обсяги експорту й імпорту товарів і послуг.

Урядові комісії регулюють ціни для попередження надмірних прибутків і не виправданої цінової дискримінації, забезпечення адекватного виторгу, який би дозволяв покривати видатки й приносити справедливий дохід. Міжнародна торговельна палата регулює торговельні умови тринадцятьма основними базисними умовами поставки із зазначенням обов'язків сторін із доставки товарів, оформлення митних формальностей і моменту переходу ризику в процес доставки товарів.

Деякі із цих умов:

1. «Франко-завод» (*EXW*) – продавець надає товар у місці виробництва (складування), решта – проблеми покупця.
2. «Франко-перевізник» (*FCA*) – продавець поставляє товар на станцію або транспортний вузол, здійснює навантаження в транспортний засіб, одержує ліцензію й оформляє митні формальності.
3. «Франко-борт судна» (*FOB*) – аналогічно умові FCA.
4. «Вартість і фрахт» (*CAF*) – продавець виконує всі умови FOB та оплачує фрахт судна.
5. «Вартість, страхівка і фрахт» (*CIF*) – окрім виконання умов CAF продавець страхує вантаж.
6. «Перевезення оплачено до ...» (*CPT*) – більш універсальне, ніж умови CAF, оскільки поширюється на всі види транспорту.
7. «Перевезення і страхівка оплачені до...» (*CIP*) – окрім умов CPT продавець оплачує страхівку.
8. «Поставлено із судна» (*DES*) або із пристані (*DEQ*) – жорсткі умови, за яких постачальник оплачує простій судна (*DES*) або вивантажує товар на пристань у порту імпортера, оформляючи імпортні митні формальності. Умова DEQ може містити в собі й оплату мита.
9. «Поставлене з оплатою мита» (*DDP*) – універсальні для усіх видів транспорту умови поставки, за яких продавець доставляє товар до місця призначення в країні імпортера, одержує експортну й імпортну ліцензії, оформляє експортні й імпортні формальності, оплачує імпортне мито, місцеві податки й збори. Покупець лише приймає вантаж і всі ризики переходять на нього з моменту передачі йому вантажу.

Вибір умов поставки залежить від конкуренції на ринку імпортера (умови CIF, DES, DEQ, DDP), солідності експортера (умови CIF і DEQ), солідності імпортера (умови FOB і FCA). В умовах політичних ризиків фірми-експортери, як правило, ухвалюють умови FOB і FCA.

## **2. Методи визначення зовнішньоторговельних цін**

На міжнародні перевезення через їх специфіку діють окремі тарифи, максимально уніфіковані відповідно до міжнародної практики. Затвердження тарифів – складна процедура, оскільки дохід повинен бути пов'язаний із обсягом і структурою ринкового попиту, умовами конкуренції і т.д.

Існують три методи визначення зовнішньоторговельних цін:

1. Метод повних витрат.
2. Метод граничних витрат.
3. Конкурентний метод (*competitive method*).

*Основою першого й другого методів є калькуляція витрат.* Відмінність зовнішньоторговельного ціноутворення від «витратних» методів полягає в обліку витрат, пов'язаних з експортними операціями. Експортна ціна, побудована за методом повних витрат, перевищує оптову внутрішню ціну. Перевищення може становити до 30 % і більше, якщо враховувати мита. Це може призвести до того, що товар виявиться неконкурентоспроможним за ціною на ринку даної країни.

Для забезпечення конкурентоспроможності бажано застосовувати *метод граничних витрат*, тому що на початковому етапі роботи на зовнішньому ринку фірмі доводиться відмовлятися від частини прибутку, а для цього необхідні достатні фінансові резерви для тимчасового відшкодування витрат.

*Конкурентний метод* побудований на основі відбору представницької конкурентної інформації на товарні аналоги, яка зазнає комерційного очищення й приведення отриманих цін за техніко-економічними параметрами (наприклад, береться до уваги залежність ціни від параметрів виробів).

Зазвичай у ціну закладають і поправки на платіж готівкою, інфляцію, винагороду посередникові та ін. Наприклад, збільшення обсягу поставки може передбачати зменшення ціни на 5–15 %. За передоплатою, розрахунками чеком або акредитивом і іншими видами оплати також може передбачатися зменшення ціни поставки й т.п.

Формування світових цін на товари й цін на їх транспортування – процеси, що відбуваються одночасно, тісно пов'язані між собою.

*Транспортний тариф на міжнародні перевезення* являє собою сукупність цін на перевезення зовнішньоторговельних вантажів у певному міжнародному сполученні або конкретному напрямку.

Ціни на транспортування експортно-імпортних і транзитних вантажів диференційовані за територіальною ознакою, фізичними і технологічними властивостями продукції, споживчими ознаками, відстанню перевезення, масою відправлення, партійністю, типом рухомого складу, а також умовами поставки (зокрема, швидкістю), валютними розрахунками й іншими факторами.

Тарифи на пасажирські перевезення в міжнародному сполученні диференційовані за відстанню, швидкістю доставки, рівнем комфорту, типом транспортних засобів.

Існує певна система пільг: при придбанні квитка туди й назад, для туристичної групи залежно від кількості осіб, безкоштовне перевезення дітей до п'яти років, безкоштовне перевезення багажу певної маси, сезонні пільги й ін.

Для туристично-екскурсійного обслуговування створюються спеціальні тарифи, де застосовують (наприклад, на повітряному транспорті) чартерні рейси. Розвиток круїзного судноплавства ґрунтується на договірних відносинах між судновласниками й агентами з туризму. До круїзного тарифу входить вартість усіх послуг, що дозволяє судновласникам знижувати тарифи на проїзд, компенсуючи свої збитки наданням додаткових послуг.

### **Питання для самоконтролю:**

1. Назвіть основні базисні умови поставки товарів.
2. Від яких факторів залежить вибір умов поставки товарів?
3. Охарактеризуйте методи визначення зовнішньоторговельних цін.

4. Від чого залежать ціни на транспортування експортно-імпортних вантажів?
5. Які пільги на тарифи встановлюються при виконанні пасажирських перевезень?

**Рекомендована література:**

Соловйова О. О. Загальний курс транспорту : навч. посібник / О. О. Соловйова, І. І. Висоцька, І. М. Герасименко. – К. : НАУ, 2019. – 244 с. [ст. 176 - 180].

URL:<https://dspace.nau.edu.ua/bitstream/NAU/43642/1/%D0%A1%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D0%B2%D0%B9%D0%BE%D0%B2%D0%B0%20%D0%92%D0%B8%D1%81%D0%BE%D1%86%D1%8C%D0%BA%D0%B0.pdf>.

## Тема: Роль тарифів у формуванні доходів АТП

### Питання до розгляду:

1. *Транспортні тарифи та їх вплив на різні галузі економіки.*
2. *Роль тарифів у формуванні доходів АТП.*

### 1. Транспортні тарифи та їх вплив на різні галузі економіки

Забезпечуючи переміщення сировини й готових виробів зі сфери виробництва до сфери споживання, транспорт продовжує процес виробництва. Витрати транспорту на переміщення збільшують вартість продукту, що транспортується, тому що до неї приєднується витрачена вартість виробничих засобів транспорту й робочої сили. При цьому не змінюються його кількісні і якісні характеристики. У цьому відображається особливість продукції транспорту, що не може існувати самостійно, споживається в процесі її виробництва й не має самостійної матеріальної (речовинної) форми. Ця своєрідність транспортної продукції виражається й у її ціні, яка отримала форму тарифу.

**Транспортні тарифи** – це система провізних плат і додаткових зборів, а також правила їхнього застосування й обчислення, затверджені у встановленому порядку і є обов'язковими для осіб та організацій, що користуються транспортом, а також для транспортних підприємств.

Тарифи є складовою частиною державної політики цін, а їхня величина пов'язана з рівнем цін на інші види продукції країни.

Транспортний тариф представляє собою ціну найбільш масових виробничих послуг – перевезень вантажів та пасажирів. Специфіка їх полягає в тому, що вони встановлюються на продукцію, що не має речовинної форми. Транспорт лише доставляє певні споживчі вартості до покупця, не змінюючи їхнього складу, обсягу. При цьому процес виробництва транспортних послуг збігається з процесом їхнього споживання. Саме тому під **продукцією транспорту розуміється сама робота, пов'язана з переміщенням вантажів і пасажирів.**

**Вантажні тарифи** – це оптові ціни продукції транспорту. Вони впливають на формування кінцевих цін на продукцію промисловості й сільського господарства. Відносна ціна тарифів у кінцевих цінах залежить не тільки від рівня тарифів і відстані перевезень, але й від собівартості виробництва певного виду продукції. Визначаючи розміри провізної плати, а отже, і частку транспортних витрат у відпускних цінах на засоби виробництва й предмети споживання, транспортні тарифи безпосередньо впливають на утворення цін і розподіл доходів між різними галузями економіки.

У процесі транспортування вартість перевезеного товару зростає. Тариф на вантажні перевезення – це грошове вираження приросту вартості продукції в результаті її транспортування.

Послуги транспорту враховуються при виробництві й реалізації всіх товарів. Їхня вартість відображається в різних елементах кінцевої ціни продукції: собівартості (як транспортно-заготівельні витрати з постачання матеріальних ресурсів і частково готової продукції), оптових і роздрібних торговельних націнках.

Саме тому зміна транспортних тарифів впливає на рівень і динаміку відпускних і роздрібних цін товарів. У свою чергу, транспорт є великим споживачем металу, будівельних матеріалів, вугілля, електроенергії, палива й іншої продукції, ціни на яку формують експлуатаційні видатки транспорту і, в остаточному підсумку, впливають на рівень транспортних тарифів.

При ціноутворенні транспортної продукції виходять із того принципу, що ціни повинні відображати необхідні витрати праці, забезпечувати відшкодування витрат виробництва і отримувати прибуток кожному підприємству. Ці вимоги певною мірою ставляться й до побудови тарифів з урахуванням особливостей транспорту.

Встановлення тарифів на основі зазначених складових забезпечує впровадження принципу самоокупності й самофінансування кожного виду транспорту.

В основі побудови тарифів знаходиться вартість продукції транспорту, яка стосується перевезень вантажів і пасажирів. Розрахунок тарифів заснований на собівартості перевезень як найважливішого показника діяльності транспорту, що характеризує його економічну ефективність. Оскільки витрати транспорту, що враховуються у собівартості, не охоплюють всієї сукупності понесених витрат на перевезення, рівень ставок провізної плати зазвичай встановлюють вище собівартості з таким розрахунком, щоб отримані транспортними підприємствами доходи не тільки відшкодували їхні витрати, але й забезпечували створення необхідних нагромаджень.

## **2. Роль тарифів у формуванні доходів АТП**

Рівень тарифу для транспортних підприємств визначає розміри доходів, а для вантажовласників – видатки на перевезення. Саме тому з погляду показника економічної ефективності, розглянутого в цілому для економіки країни, необхідно максимально наближувати тарифи до вартості перевезень і систематично їх знижувати.

Рівень тарифів у цілому для певного виду транспорту повинен відповідати вартості перевезень. При цьому для окремих вантажів рівень тарифних ставок може бути різним стосовно собівартості. Так, з метою створення сприятливих умов для розвитку окремих галузей економіки або регіонів можна знижувати рівень тарифів для деяких вантажів або напрямків перевезення. Пов'язані із цим витрати відшкодовуються більш високими тарифами на перевезення інших вантажів або в інших напрямках. Крім того, технічний рівень організації перевезень і перевантажувальних робіт, а отже, ефективність використання транспортних засобів і витрати на перевезення різних вантажів – неоднакові. Мають значення й труднощі обліку витрат на перевезення окремих вантажів, через те, що не завжди можливо досить точно включати їх у собівартість перевезень. Під впливом даних факторів і формуються часткові відхилення рівня тарифу на доставку деяких вантажів від собівартості й змінюється ступінь рентабельності їхнього перевезення.

Особливістю ціноутворення на транспорті є й те, що продукцію транспорту не можна накопичувати, тому виникає необхідність у створенні певних резервів пропускної спроможності, витрати на які мають бути враховані у вартості транспортної продукції (тариф). Зміна тарифних ставок залежно від виду вантажу називається диференціацією вантажів, а зміна тарифних ставок під час перевезення

однакових вантажів на різні відстані називається диференціацією тарифів за відстанню.

Побудова тарифів відповідно до величини собівартості й рівня рентабельності робить їх диференціацію на перевезення різною для різних вантажів.

### **Питання для самоконтролю:**

1. Що розуміють під поняттям «транспортні тарифи»?
2. Яким чином впливають транспортні тарифи на собівартість продукції інших галузей?
3. Від чого залежить рівень транспортних тарифів?
4. Що визначає рівень тарифу для транспортних підприємств?
5. В чому полягає особливість ціноутворення на транспорті?

### **Рекомендована література:**

Іванілов О.С. Економіка підприємств автомобільного транспорту: [ст. 445 – 463].

URL: [https://fmab.khadi.kharkov.ua/fileadmin/F-FUB/%D0%95%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%BC%D1%96%D0%BA%D0%B8\\_%D1%96\\_%D0%BF%D1%96%D0%B4%D0%BF%D1%80%D0%B8%D1%94%D0%BC%D0%BD%D0%B8%D1%86%D1%82%D0%B2%D0%B0/ek\\_predpriyatij/po\\_sobiya\\_pdf/%D0%9F%D1%96%D0%B4%D1%80%D1%83%D1%87%D0%BD%D0%B8%D0%BA\\_%D0%95%D0%9F%D0%90%D0%A2\\_2017.pdf](https://fmab.khadi.kharkov.ua/fileadmin/F-FUB/%D0%95%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%BC%D1%96%D0%BA%D0%B8_%D1%96_%D0%BF%D1%96%D0%B4%D0%BF%D1%80%D0%B8%D1%94%D0%BC%D0%BD%D0%B8%D1%86%D1%82%D0%B2%D0%B0/ek_predpriyatij/po_sobiya_pdf/%D0%9F%D1%96%D0%B4%D1%80%D1%83%D1%87%D0%BD%D0%B8%D0%BA_%D0%95%D0%9F%D0%90%D0%A2_2017.pdf)

# Тема: Основні фактори і шляхи підвищення рентабельності на підприємстві

## Питання до розгляду:

1. *Фактори (методи), що забезпечують зростання прибутку.*
2. *Шляхи підвищення рентабельності на підприємстві.*

### 1. Фактори (методи), що забезпечують зростання прибутку

Міру прибутковості функціонування підприємства найбільш точно визначають показники рентабельності, які характеризують рівень віддачі витрат або міру використання наявних ресурсів. Збільшення показників рентабельності підприємства значною мірою залежить від зростання чистого прибутку, який залишається в розпорядженні підприємства після сплати податків. Тому для **підвищення рентабельності підприємства** потрібно збільшувати прибуток і цього можна досягти наступними методами:

- нарощувати обсяги виробництва та реалізації товарів, робіт, послуг;
- здійснювати заходи щодо підвищення продуктивності праці своїх працівників;
- зменшувати витрати на виробництво (реалізацію) продукції (послуг), тобто знижувати її собівартість;
- з максимальною віддачею використовувати потенціал, що є в розпорядженні підприємства, в тому числі і фінансові ресурси;
- кваліфіковано, зі знанням справи здійснювати цінову політику, оскільки на ринку діють переважно вільні (договірні) ціни;
- грамотно будувати договірні відносини з постачальниками, посередниками, покупцями;
- вміти найдоцільніше розміщувати (вкладати) одержаний раніше прибуток з точки зору досягнення оптимального ефекту.

### 2. Шляхи підвищення рентабельності на підприємстві

До **шляхів підвищення рентабельності підприємства** можна віднести:

- покращення маркетингу, пов'язане з коригуванням стратегії і тактики маркетингу;
- вироблення тільки тієї продукції і тільки тих послуг, що безумовно будуть купуватися, при цьому підприємству потрібно згрупувати свою продукцію та послуги за ознакою рентабельності та зосередити свою увагу на тій продукції та послугах, які є високорентабельними. Також потрібно порівнювати продукцію (послуги) з середнім рівнем рентабельності, а низькорентабельну продукцію (послуги) зняти з виробництва;
- приділяти більше уваги дизайну продукції, упаковці, а також рекламі. Реклама є вагомим засобом, за допомогою якого підприємство зможе підвищити попит на свою продукцію, що сприятиме збільшенню обсягів продажу, прибутку та рентабельності;
- усунення каналів втрати прибутку (виплата різних штрафів, пені, неустойок);

- підвищення оптових або інших відпускних цін на продукцію (послуги), але так, щоб ці ціни відповідали якості продукції (послуг).

Якомога повніше врахування підприємством таких факторів сприятиме підвищенню ефективності його діяльності.

### **Питання для самоконтролю:**

1. Від чого залежить збільшення показників рентабельності підприємства?
2. Охарактеризуйте фактори, що слугують для підвищення рентабельності підприємства?
3. Назвіть шляхи підвищення рентабельності на підприємстві/

### **Рекомендована література:**

Корецька С.О., Якимчук А.Ю., Карпан Т.С. Економіка автомобільного транспорту . [ст. 192 – 193].

URL: <https://ep3.nuwm.edu.ua/1735/1/731622%20zah.pdf>.

## Тема: Оцінювання фінансового стану підприємства

### Питання до розгляду:

1. *Поняття фінансового стану підприємства.*
2. *Показники, що характеризують фінансовий стан підприємства.*

### 1. Поняття фінансового стану підприємства

**Фінансовий стан підприємства** – це здатність підприємства фінансувати свою діяльність.

Він характеризується забезпеченістю фінансовими ресурсами, необхідними для нормального функціонування підприємства, потребою в їхньому розміщенні і ефективністю використання, фінансовими взаємовідносинами з іншими юридичними особами, платоспроможністю і фінансовою стійкістю.

*Фінансовий стан може бути стійким, нестійким і кризовим.*

Здатність підприємства своєчасно проводити платежі, фінансувати свою діяльність на розширеній основі свідчить про його хороший фінансовий стан. Фінансовий стан підприємства залежить від результатів його виробничої, комерційної і фінансової діяльності. Якщо виробничий і фінансовий плани успішно виконуються, то це позитивно впливає на фінансовий стан підприємства. І навпаки, в результаті недовиконання плану за виробництва і реалізації продукції відбувається підвищення її собівартості, зменшення виручки і суми прибутку і, як наслідок, – погіршення фінансового стану підприємства і його платоспроможності.

*Стійкий фінансовий стан* здійснює позитивний вплив на виконання виробничих планів і забезпечення потреб виробництва необхідними ресурсами. Тому фінансова діяльність як складова частина господарської діяльності направлена на забезпечення планомірного надходження і використання грошових ресурсів, виконання розрахункової дисципліни, досягнення раціональних пропорцій власного і залученого капіталу і найбільш ефективного його використання.

*Головна мета фінансової діяльності* – вирішити, де, коли і як використовувати фінансові ресурси для ефективного розвитку виробництва і отримання максимального прибутку. Для того щоб вижити в ринкових умовах і не допустити банкрутства підприємства, необхідно добре знати, як керувати фінансами, якою повинна бути структура капіталу за складом і джерелами утворення, яку частку повинні займати власні кошти, а яку – залучені.

Необхідно знати і такі поняття ринкової економіки, як ділова активність, ліквідність, платоспроможність, кредитоспроможність підприємства, поріг рентабельності, запас фінансової стійкості, ступінь ризику, ефект фінансового важелю та інші, а також методику їх аналізу.

*Головна мета фінансового аналізу* – своєчасно виявляти і запобігати недолікам у фінансовій діяльності і знаходити резерви поліпшення фінансового стану підприємства та його платоспроможності. При цьому необхідно вирішувати наступні задачі:

- на основі вивчення причин взаємозв'язку між різними показниками виробничої, фінансової і комерційної діяльності дати оцінку виконання плану по

надходженню фінансових ресурсів і їх використанню з позиції поліпшення фінансового стану підприємства;

- прогнозування можливих фінансових результатів, економічної рентабельності, виходячи із реальних умов господарської діяльності і наявності власних і залучених ресурсів, розробка моделей фінансового стану при різних варіантах використання ресурсів;

- розробка конкретних заходів, спрямованих на більш ефективне використання фінансових ресурсів і укріплення фінансового стану підприємства.

Аналізом фінансового стану займаються не лише керівники і відповідні служби підприємства, а і його засновники, інвестори з метою вивчення ефективності використання ресурсів, банки для оцінювання умов кредитування і визначення ступеню ризику, постачальники для своєчасного отримання платежів, податкові інспекції для виконання плану надходжень коштів до бюджету тощо.

Відповідно до цього аналіз *поділяється на внутрішній і зовнішній*.

*Внутрішній аналіз* проводиться службами підприємства, і його результати використовуються для планування, контролю і прогнозування фінансового стану підприємства. Його мета – встановити планомірне надходження грошових коштів і розмістити власні і залучені кошти таким чином, щоб забезпечити нормальне функціонування підприємства, отримання максимального прибутку і виключити ймовірність банкрутства.

*Зовнішній аналіз* здійснюється інвесторами, постачальниками матеріальних ресурсів, контролюючими органами на основі звітності, що публікується. Його мета – встановити можливість вигідно вкласти кошти, щоб забезпечити максимум прибутку і виключити ризик втрати.

## **2. Показники, що характеризують фінансовий стан підприємства**

Для більш ретельного аналізу фінансового стану підприємства рекомендується також здійснювати оцінку *показників ділової активності, рентабельності, фінансової стійкості та ліквідності (платоспроможності) підприємства*.

*Показники ділової активності* дають змогу оцінити ефективність використання підприємством власних коштів. До цієї групи належать різні показники обіговості. Вони мають велике значення для оцінювання фінансового стану підприємства, оскільки інтенсивність обігу коштів, тобто швидкість перетворення їх на готівку, безпосередньо впливає на платоспроможність підприємства.

Співвідношення прибутку з авансованою вартістю або поточними витратами характеризує таке поняття, як *рентабельність діяльності підприємств*, організацій та установ. Показники рентабельності є важливими характеристиками факторного середовища формування прибутку (та доходу) підприємства. З цієї причини вони є обов'язковими елементами порівняного аналізу та оцінки фінансового стану підприємства.

Показники рентабельності можна поєднати у декілька груп, які:

- базуються на витратному підході (рентабельність продукції, рентабельність діяльності);
- характеризують прибутковість продажу (рентабельність продажу);
- основані на ресурсному підході (рентабельність сукупних активів, рентабельність власного капіталу, рентабельність оборотного капіталу).

*Фінансова стійкість* – це стан майна підприємства, що гарантує йому платоспроможність. Фінансова стійкість підприємства передбачає, що ресурси, вкладені в підприємницьку діяльність, повинні окупитись за рахунок грошових надходжень від господарювання, а отриманий прибуток забезпечувати самофінансування та незалежність підприємства від зовнішніх залучених джерел формування активів.

*Ліквідність підприємства* трактують як його спроможність перетворювати свої активи в грошові кошти для здійснення необхідних поточних платежів, своєчасного погашення своїх боргових зобов'язань.

*Платоспроможність підприємства* – це його спроможність своєчасно і повністю розраховуватися за своїми зобов'язаннями.

Ліквідність і платоспроможність як економічні категорії не тотожні, але на практиці вони тісно пов'язані між собою. Ліквідність необхідна і обов'язкова умова платоспроможності. Від рівня ліквідності балансу підприємства, тобто від рівня покриття боргових зобов'язань активами, термін перетворення яких у грошові кошти відповідає терміну погашення платіжних зобов'язань, залежить платоспроможність підприємства.

Некоректне управління фінансовими ресурсами може виявитись головною причиною погіршення результатів виконання підприємством своїх зобов'язань. Забезпеченість підприємства активами в межах розрахункової потреби та їх раціональне використання створюють широкі можливості для подальшого поліпшення кількісних і якісних показників господарювання.

### **Питання для самоконтролю:**

1. Дайте визначення поняття «фінансовий стан підприємства».
2. В чому полягає головна мета фінансової діяльності підприємства?
3. Охарактеризуйте види фінансового аналізу.
4. Назвіть показники, які розраховуються для оцінки фінансового стану підприємства.
5. Що характеризують показники платоспроможності?

### **Рекомендована література:**

Корецька С.О., Якимчук А.Ю., Карпан Т.С. Економіка автомобільного транспорту . [ст. 192 – 192].

URL: <https://ep3.nuwm.edu.ua/1735/1/731622%20zah.pdf>.

## Тема: Спрощена система оподаткування в Україні

### Питання до розгляду:

1. *Суть та необхідність запровадження спрощеної системи оподаткування суб'єктів малого підприємництва.*
2. *Механізм нарахування та сплати єдиного податку.*
3. *Порядок переходу на спрощену систему оподаткування.*

### **1. Суть та необхідність запровадження спрощеної системи оподаткування суб'єктів малого підприємництва**

Світовий досвід і практика господарювання показують, що найважливішою ознакою ринкової економіки є існування малих підприємств, адже мале підприємство виконує широкий спектр важливих для держави функцій:

- сприяють вирішенню проблеми зайнятості;
- відіграють особливу роль у розвитку торгівлі, сфері послуг;
- створюють велику частку товарів в економіці;
- сприяють формуванню конкуренції та протистоять монополістичним тенденціям;
- задовольняють специфічні потреби споживачів;
- формують індивідуальний попит;
- пом'якшують економічні кризи;
- підтримують соціальну та політичну стабільність;
- роблять значний внесок у науково-технічний прогрес утверджують демократизм у бізнесі.

Нині, *спрощена система оподаткування, обліку та звітності* – особливий механізм справляння податків і зборів, що встановлює заміну сплати окремих податків і зборів, на сплату єдиного податку з одночасним веденням спрощеного обліку та звітності.

*Платники єдиного податку звільняються* від обов'язку нарахування, сплати та подання податкової звітності з таких податків і зборів:

1. Податку на прибуток підприємств.
2. Податку на доходи фізичних осіб у частині доходів, що отримані в результаті господарської діяльності фізичної особи.
3. Податку на додану вартість з операцій з постачання товарів, робіт та послуг, місце постачання яких розташоване на митній території України, крім податку на додану вартість, що сплачується фізичними особами та юридичними особами, які обрали ставку єдиного податку, яка передбачає сплату ПДВ.
4. Податку на майно (в частині земельного податку), крім земельного податку за земельні ділянки, що не використовуються платниками єдиного податку першої – третьої груп для провадження господарської діяльності та платниками єдиного податку четвертої групи для ведення сільськогосподарського товаровиробництва;

5. Рентної плати за спеціальне використання води платниками єдиного податку четвертої групи.

*Запровадження спрощеного оподаткування в Україні повинно сприяти розв'язанню наступних проблем:*

- підтримці малого бізнесу та підвищенню його ролі у розвитку національної економіки;
- підвищенню рівня зайнятості населення шляхом створення нових робочих місць у малому бізнесі і зменшенню, таким чином, державних витрат на утримання безробітних;
- умови функціонування ринкових економічних відносин шляхом підтримки тих суб'єктів господарської діяльності, конкурентні позиції яких на ринках внаслідок об'єктивних обставин є слабшими порівняно з великими підприємствами;
- активізації інноваційної діяльності, сприянню впровадженню нових технічних та комерційних ідей;
- пом'якшенню соціального розшарування суспільства шляхом формування середнього класу, що, у свою чергу, знижує соціальну напруженість у державі.

## **2. Механізм нарахування та сплати єдиного податку**

Суб'єкти господарювання, які застосовують спрощену систему оподаткування, обліку та звітності, поділяються на такі групи платників єдиного податку:

1. **Перша група** - фізичні особи-підприємці, які не використовують працю найманих осіб, здійснюють виключно роздрібний продаж товарів з торговельних місць на ринках та/або провадять господарську діяльність з надання побутових послуг населенню і обсяг доходу яких протягом календарного року не перевищує 167 мінімальних заробітних плат (1 085 500 грн. у 2022 році).
2. **Друга група** – фізичні особи – підприємці, які здійснюють господарську діяльність з надання послуг, у тому числі побутових, платникам єдиного податку та/або населенню, виробництво та/або продаж товарів, діяльність у сфері ресторанного господарства, за умови, що протягом календарного року відповідають сукупності таких критеріїв:
  - не використовують працю найманих осіб або кількість осіб, які перебувають з ними у трудових відносинах, одночасно не перевищує 10 осіб;
  - обсяг доходу не перевищує 834 мінімальних заробітних плат (5 421 000 грн. у 2022 році); При цьому не можуть бути зареєстровані платниками єдиного податку другої групи фізичні особи – підприємці, які надають посередницькі послуги з купівлі, продажу, оренди та оцінювання нерухомого майна, а також здійснюють діяльність з виробництва, постачання, продажу (реалізації) ювелірних та побутових виробів з дорогоцінних металів, дорогоцінного каміння, дорогоцінного каміння органогенного утворення та напівдорогоцінного каміння. Такі фізичні особи – підприємці можуть належати виключно до третьої групи платників єдиного податку, якщо відповідають вимогам, встановленим для такої групи.

3. *До третьої групи* платників єдиного податку належать – фізичні особи – підприємці, які не використовують працю найманих осіб або кількість осіб, які перебувають з ними у трудових відносинах, не обмежена та юридичні особи – суб'єкти господарювання будь-якої організаційно-правової форми, у яких протягом календарного року обсяг доходу не перевищує 1167 мінімальних заробітних плат (7 585 500 грн у 2022 році).
4. *Четверта група* – сільськогосподарські товаровиробники – юридичні особи, у яких частка сільськогосподарського товаровиробництва за попередній податковий (звітний) рік дорівнює або перевищує 75 відсотків.

Слід зазначити, що з 01.04.2022 р. до закінчення воєнного стану в Україні запроваджено так званий «спецрежим», яким розширено можливості до оподаткування бізнесу за спрощеною системою:

- знижено ставку з 5% до 2% від доходу;
- скасовано ліміт річного доходу;
- усунуто обмеження щодо кількості працівників;
- скасовано обмеження щодо оподаткування за спрощеною системою на спецрежимі суб'єктам, які здійснюють роздрібний продаж підакцизних товарів.

*Датою отримання доходу платника єдиного податку* є дата надходження коштів платнику єдиного податку у грошовій (готівковій або безготівковій) формі, дата підписання платником єдиного податку акта приймання-передачі безоплатно отриманих товарів (робіт, послуг).

Для платника єдиного податку третьої групи, який є платником податку на додану вартість, датою отримання доходу є дата списання кредиторської заборгованості, за якою минув строк позовної давності.

Для платника єдиного податку третьої групи (юридичні особи) датою отримання доходу також є дата відвантаження товарів (виконання робіт, надання послуг), за які отримана попередня оплата (аванс) у період сплати інших податків і зборів.

Сплата податкового зобов'язання здійснюється згідно з вимогами Податкового кодексу

У разі припинення платником єдиного податку провадження господарської діяльності податкові зобов'язання із сплати єдиного податку нараховуються такому платнику до останнього дня (включно) календарного місяця, в якому до контролюючого органу подано заяву щодо відмови від спрощеної системи оподаткування у зв'язку з припиненням провадження господарської діяльності або анульовано реєстрацію за рішенням контролюючого органу на підставі отриманого від державного реєстратора повідомлення про проведення державної реєстрації припинення підприємницької діяльності.

### **3. Порядок переходу на спрощену систему оподаткування**

Для обрання або переходу на спрощену систему оподаткування суб'єкт господарювання подає до контролюючого органу заяву. Заява подається за вибором платника податків в один з таких способів:

- особисто платником податків або уповноваженою на це особою;
- надсилається поштою з повідомленням про вручення та з описом вкладення;

- засобами електронного зв'язку в електронній формі з дотриманням умови щодо реєстрації електронного підпису підзвітних осіб у порядку, визначеному законодавством;

- державному реєстратору як додаток до реєстраційної картки, що подається для проведення державної реєстрації юридичної особи або фізичної особи – підприємця.

Зареєстровані в установленому порядку фізичні особи – підприємці, які до закінчення місяця, в якому відбулася державна реєстрація, подали заяву щодо обрання спрощеної системи оподаткування та ставки єдиного податку, встановленої для першої або другої групи, вважаються платниками єдиного податку з першого числа місяця, наступного за місяцем, у якому відбулася державна реєстрація.

Зареєстровані в установленому законом порядку суб'єкти господарювання (новостворені), які протягом 10 днів з дня державної реєстрації подали заяву щодо обрання спрощеної системи оподаткування та ставки єдиного податку, встановленої для третьої групи, яка не передбачає сплату податку на додану вартість, вважаються платниками єдиного податку з дня їх державної реєстрації.

Суб'єкт господарювання, який є платником інших податків і зборів, може прийняти рішення про перехід на спрощену систему оподаткування шляхом подання заяви до контролюючого органу не пізніше ніж за 15 календарних днів до початку наступного календарного кварталу. Такий суб'єкт господарювання може здійснити перехід на спрощену систему оподаткування один раз протягом календарного року. До поданої заяви додається розрахунок доходу за попередній календарний рік, який визначається з дотриманням вимог податкового законодавства. При цьому якщо суб'єкт господарювання протягом календарного року, що передує року обрання спрощеної системи оподаткування, самостійно прийняв рішення про припинення фізичної особи – підприємця, то при переході на спрощену систему оподаткування до розрахунку доходу за попередній календарний рік включається вся сума доходу, отриманого такою особою в результаті провадження господарської діяльності за такий попередній календарний рік.

Реєстрація платником єдиного податку є безстроковою та може бути анульована шляхом виключення з реєстру платників єдиного податку за рішенням контролюючого органу.

У разі виявлення відповідним контролюючим органом під час проведення перевірок порушень платником єдиного податку вимог, анулювання реєстрації платника єдиного податку проводиться за рішенням такого органу, прийнятим на підставі акта перевірки, з першого числа місяця, наступного за кварталом, в якому допущено порушення. У такому випадку суб'єкт господарювання має право обрати або перейти на спрощену систему оподаткування після закінчення чотирьох послідовних кварталів з моменту прийняття рішення контролюючим органом.

### **Питання для самоконтролю:**

1. В чому полягає суть спрощеної системи оподаткування?
2. Яка роль спрощеної системи оподаткування в розвитку ринкових відносин?
3. Назвіть перелік податків, від сплати яких звільняються платники єдиного податку.

4. Чи може платник єдиного податку перевищити обсяг доходу, встановлений для його групи платників?
5. Яким є порядок переходу на спрощену систему оподаткування і звітності?

**Рекомендована література:**

Томнюк Т. Л. Податкова система: навчальний посібник. Чернівці: ЧТЕІ ДТЕУ, 2022. 324 с. [ст. 274 – 286].

URL: [http://chtei-knteu.cv.ua/ua/content/download/nayka/monography/tomnjuk\\_2022.pdf](http://chtei-knteu.cv.ua/ua/content/download/nayka/monography/tomnjuk_2022.pdf)

## Тема: Інноваційні процеси на підприємствах автомобільного транспорту

### Питання до розгляду:

1. Суть та види інноваційних процесів.
2. Інноваційні процеси на транспорті.

### 1. Суть та види інноваційних процесів

Усю сукупність процесів (явищ), що відбуваються на підприємствах різних галузей народного господарства, умовно поділяють на: *традиційні та інноваційні*.

**Традиційні процеси (явища)** характеризують звичайне функціонування народного господарства, його галузей і підприємств, а інноваційні явища – розвиток останніх на якісно новому рівні.

**Інноваційні процеси**, що мають місце в будь-якій складній виробничо-господарській системі, є сукупністю прогресивних, якісно нових змін, що безперервно виникають у часі та просторі.

Результатом інноваційних процесів є новинки, а запровадження їх у господарську практику визнається за нововведення.

Інноваційні процеси започатковуються певними галузями науки, а завершуються у сфері виробництва, сприяючи прогресивним змінам останнього.

**За своїм характером інноваційні процеси**, новинки й нововведення поділяються на взаємопов'язані види:

- *технічні нововведення* проявляються у вигляді нових продуктів (виробів), технологій їхнього виготовлення, засобів виробництва (машин, устаткування, енергії, конструкційних матеріалів);
- *організаційні нововведення* охоплюють нові методи й форми організації всіх видів діяльності підприємств та інших ланок суспільного виробництва (організаційні структури управління сферами науки та виробництва, форми організації різних типів виробництва й колективної праці тощо);
- *економічні нововведення* – це методи господарського управління наукою та виробництвом через реалізацію функцій прогнозування і планування, фінансування, ціноутворення, мотивації та оплати праці, оцінювання результатів діяльності;
- *соціальні нововведення* – це різні форми активізації людського чинника (професійна підготовка й підвищення кваліфікації персоналу, передовсім керівного складу всіх рівнів; стимулювання творчої діяльності; поліпшення умов і постійне підтримування високого рівня безпеки праці;
- *охорона здоров'я людини та охорона довкілля* (створення комфортних умов життя тощо);
- *юридичні нововведення* – це нові і змінені закони та різноманітні нормативно-правові документи, що визначають і регулюють усі види діяльності підприємств та організацій.

**За масштабністю і силою впливу на ефективність діяльності** певних ланок суспільного виробництва всі новинки та нововведення можна об'єднати в дві групи: локальні (поодинокі, окремі) та глобальні (великомасштабні).

Якщо *локальні новинки (нововведення)* ведуть переважно до еволюційних перетворень у сфері діяльності підприємств і через це не справляють якогось істотного впливу на ефективність функціонування та розвитку цих підприємств, то *глобальні*, що здебільшого є революційними (принципово новими), кардинально підвищують організаційно-технічний рівень виробництва, а завдяки цьому забезпечують суттєві позитивні зрушення в економічних і соціальних процесах.

Між окремими видами інноваційних процесів (новинок, нововведень) існує відносно тісний взаємозв'язок. Технічні новини зумовлюють передовсім відповідні організаційні нововведення, а останні потребують, як правило, певних змін в економічному механізмі діяльності підприємств.

Зокрема, створення й розвиток гнучких автоматизованих виробництв на підприємствах різних галузей спричинюють докорінні зміни в організації технічної підготовки виробництва, методах його поточного планування та оперативного регулювання, а також забезпечують перехід до безперервного (тризмінного) режиму роботи цехів з гнучкими виробничими системами.

## **2. Інноваційні процеси на транспорті**

Згідно положень Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного та міського електричного транспорту, інтенсивний розвиток підприємств автомобільного транспорту в сучасних умовах неможливий без:

- створення умов пріоритетного розвитку потужних автотранспортних підприємств, які мають необхідну матеріально-технічну базу та відповідних фахівців для забезпечення транспортного процесу на належному професійному рівні;
- приведення транспортного законодавства до європейської системи з метою забезпечення конкурентоспроможності вітчизняних перевізників;
- комплексного розвитку автобусної маршрутної мережі;
- оновлення автобусів великої місткості та таксі завдяки пільговому кредитуванню;
- запровадження інформаційно-аналітичної системи на підставі якої здійснюватиметься центральним органом виконавчої влади правове регулювання діяльності підприємств автомобільного транспорту загального користування;
- запровадження вільних тарифів на регулярних автобусних маршрутах приміського та міжміського внутрішньообласного сполучення за наявності конкуренції на маршруті;
- розробки галузевої програми підвищення безпеки дорожнього руху на комерційному транспорті;
- удосконалення системи страхування від нещасних випадків на транспорті; імплементації Європейської Угоди про режими праці та відпочинку водіїв через запровадження системи цифрових тахографів та обмеження швидкості на автомобільному транспорті;
- підвищення кваліфікації водіїв;
- посилення вимог до безпечності конструкції та технічного стану транспортних засобів;

- удосконалення системи технічного регулювання допуску до експлуатації транспортних засобів; запровадження екологічних норм для транспортних засобів; впровадження альтернативних видів палива.

У відповідності з висновками більшості експертів для організації керування на сучасному рівні автотранспортними потоками виникає необхідність створення єдиної системи управління автотранспортною мережею України з урахуванням перспективного розвитку існуючих ринкових відносин, включаючи систему експлуатації транспортних засобів.

Для цього доцільно впровадити розробки *глобальних інформаційно-навігаційних систем*, в тому числі на міжнародних транспортних коридорах. Для забезпечення нормальної роботи таких систем необхідне впровадження нових технологій інтермодальних та інтегрованих перевезень.

Крім того потрібно створити гармонізовану з європейськими зразками системи управління безпекою дорожнього руху.

Сучасні автомобілі з двигунами внутрішнього згорання є сьогодні основними споживачами нафти і газу.

Альтернативним заміником бензину можна вважати етиловий спирт, що одержують з рослин.

Дизельне паливо можливо замінити рослинними оліями, причому така заміна, на думку більшості дослідників, найбільш перспективна. Найбільш реальний, на думку фахівців, шлях – це використання добавок до неопрацьованої рапсової олії. При вірно вибраних пропорціях фізичні властивості такої суміші наближаються до дизельного палива.

Основним шляхом вирішення проблеми забруднення автомобілями навколишнього середовища є підвищення ефективності перевезень і зменшення кількості автомобілів на дорогах.

Для вантажних автомобілів це означає підвищення загальної довжини і повної маси транспортних засобів.

У галузі пасажирських перевезень доцільно в законодавчому порядку збільшити допустиму довжини автобусів. Подовжені автобуси, перевозячи більше пасажирів, зменшують загальну завантаженість доріг при збереженні кількісних показників пасажиропотоків. Застосування таких автобусів буде більш привабливим для частини пасажирів, що користуються легковиками.

Утім, основним напрямком зменшення забруднення навколишнього середовища автомобілями та здешевлення тарифів на транспортування вантажів і пасажирів є модернізація рухомого складу автомобільного транспорту, зокрема, впровадження «зелених» (екологічно чистих) автомобілів. Екологічно чисті автомобілі поділяються на: гібридні – працюють як на бензині, так і на електриці; автомобілі, що працюють тільки на електриці (електромобілі); автомобілі, що використовують біопаливо; дизельні «зелені» авто.

Нині сучасні автомобілі стають комп'ютерами в тій же мірі, що і обчислювальні машини. Вже зараз датчики можуть відстежувати характеристики автомобіля і сповіщати водія про необхідність обслуговування.

Інтелектуальні двигуни зможуть перемикатися між різними джерелами палива залежно від умов руху. А програмне забезпечення з можливістю самовідновлення зможе знаходити і усувати збої до того, як вони відбудуться. Основною перепорою

для повсякчасного впровадження інтелектуальних систем є їх висока вартість таких систем і необхідність кардинальної зміни ТТБ ПАТ.

Розвиток інтелектуальних систем автомобільних доріг, що дозволяють отримувати інформацію про дорожній рух в режимі реального часу. Вбудовані мікросхеми в шинах автомобілів передають інформацію датчикам, встановленим на дорогах, що допомагає відстежувати транспортні потоки і управляти ними. Учасники дорожнього руху мають змогу отримувати інформацію про дорожній рух в режимі реального часу і змінювати маршрути, щоб уникнути заторів.

В майбутньому нас чекають автоматизовані магістралі, де автомобілі будуть підключені до системи автоматичної оптимізації транспортних потоків.

### **Питання для самоконтролю:**

1. Дайте визначення поняття «інноваційні процеси».
2. Що таке економічні нововведення?
3. Як поділяються нововведення за масштабністю і силою впливу на ефективність?
4. В чому полягає підвищення ефективності вантажних перевезень?
5. Назвіть основні напрямки зменшення забруднення навколишнього середовища автомобілями.

### **Рекомендована література:**

Іванілов О.С. Економіка підприємств автомобільного транспорту: [ст. 501 – 508].

URL:

[https://fmab.khadi.kharkov.ua/fileadmin/F-FUB/%D0%95%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%BC%D1%96%D0%BA%D0%B8\\_%D1%96\\_%D0%BF%D1%96%D0%B4%D0%BF%D1%80%D0%B8%D1%94%D0%BC%D0%BD%D0%B8%D1%86%D1%82%D0%B2%D0%B0/ek\\_predpriyatij/po\\_sobiya\\_pdf/%D0%9F%D1%96%D0%B4%D1%80%D1%83%D1%87%D0%BD%D0%B8%D0%BA\\_%D0%95%D0%9F%D0%90%D0%A2\\_2017.pdf](https://fmab.khadi.kharkov.ua/fileadmin/F-FUB/%D0%95%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%BC%D1%96%D0%BA%D0%B8_%D1%96_%D0%BF%D1%96%D0%B4%D0%BF%D1%80%D0%B8%D1%94%D0%BC%D0%BD%D0%B8%D1%86%D1%82%D0%B2%D0%B0/ek_predpriyatij/po_sobiya_pdf/%D0%9F%D1%96%D0%B4%D1%80%D1%83%D1%87%D0%BD%D0%B8%D0%BA_%D0%95%D0%9F%D0%90%D0%A2_2017.pdf)

## Тема: Якість транспортних послуг

### Питання до розгляду:

1. *Суть, показники та методи оцінювання якості послуг.*
2. *Конкурентоспроможність транспортних послуг.*

#### 1. Суть, показники та методи оцінювання якості послуг

**Якість транспортних послуг** – це сукупність властивостей послуг, що зумовлюють їх придатність задовольняти потреби споживачів відповідно до свого призначення.

Рівень якості послуг є важливим показником усієї роботи підприємства. *Якість транспортних послуг залежить від:*

- виду транспортного засобу, який безпосередньо здійснює перевезення;
- відповідності заявленого транспортного засобу замовником;
- об'єкта перевезення з врахуванням його специфіки (швидкопсувний, небезпечний, негабаритний та ін.);
- обрання оптимального маршруту і графіка перевезень;
- обслуговування клієнтів;
- належного зберігання і дотримання умов перевезення об'єктів перевезення (вантаж, багаж, пошта, пасажери).

**Показники якості транспортних послуг** – це кількісна характеристика однієї або декількох споживчих властивостей послуги, що утворюють її якість. **До показників, що характеризують якість транспортних послуг відносять:**

1. *Показники часу* характеризують можливість відправника відповідати вимогами, пов'язаними з часовими аспектами транспортного обслуговування:
  - швидкість доставки;
  - визначений час подачі транспортного засобу під завантаження;
  - час доставки до пункту призначення;
  - частота відправлень.
2. *Показники надійності* – це здатність транспортної системи забезпечити заявлені характеристики функціонування:
  - пунктуальність;
  - збереженість вантажів.
3. *Показники гнучкості* характеризують здатність транспортної системи пристосовуватися до змін умов обслуговування:
  - прискорення або затримка доставки на прохання клієнта;
  - переадресація вантажу;
  - забезпечення додаткових провізних можливостей понад заздалегідь погодженого обсягу;
  - успішне завершення доставки при непередбаченій зміні умов транспортування (дорожні затори, несприятлива погода та ін.).

На автомобільному транспорті не існує кількісних методів для об'єктивної оцінки якості транспортних послуг. **Рівень якості транспортних послуг** – це відносна характеристика якості наданих транспортних послуг, заснована на

порівнянні значень показників якості оцінюваної послуги з базовими значеннями відповідних показників.

Оцінюючи якість транспортних послуг, користувачі звертають увагу на відповідність очікуваного результату, який формується їхньою практикою, користуванням послугами транспорту, відгуками інших клієнтів, рекламою та іншими формами комунікації сьогодення.

Отже, до факторів, які визначають якість транспортних послуг належать ті, що спрямовані на досягнення результату та якість процесу:

1. Надійність.
2. Доступність.
3. Репутація.
4. Безпека.

## **2. Конкурентоспроможність транспортних послуг**

Якість транспортних послуг є найважливішим елементом забезпечення їх конкурентоспроможності на ринку.

**Конкурентоспроможність транспортних послуг** – це сукупність їх властивостей, що відбиває міру задоволення конкретної потреби проти репрезентованих на ринку аналогічних послуг. Вона визначає здатність витримувати конкуренцію на ринку, тобто мати якісь вагомі переваги над послугами інших суб'єктів ринкових відносин.

Конкурентоспроможність транспортних послуг характеризується **такими показниками:**

1. *Технічні* (параметри відповідності призначенню, нормативні параметри, екологічні параметри).
2. *Економічні* (рівень тарифів, система знижок, рентабельність).
3. *Організаційні* (своєчасність надання послуг, збереження вантажів, безпека перевезень).

Рівень конкурентоспроможності послуг автомобільного транспорту у кожен конкретний момент часу визначається спільним впливом ряду факторів, які можуть змінювати конкурентоспроможність підприємства в сторону підвищення або зменшення.

**Факторами, що впливають на конкурентоспроможність транспортних послуг є:**

### *1. Внутрішні фактори:*

- екологія;
- розмір території та розміщення продуктивних потужностей щодо місця споживчої реалізації;
- інвестиції в галузь;
- науково-технічний прогрес;
- вартість паливно-мастильних матеріалів;
- віддаленість пунктів відправлення та призначення;
- рівень розвитку транспортної мережі.

### *2. Специфічні внутрішні фактори:*

- витрати на перевезення вантажів;
- оптимальність маршрутів;

- оптимальний вибір транспортного засобу для перевезення;
- раціональність парку рухомого складу;
- своєчасність і швидкість доставки вантажу;
- забезпечення збереження вантажу при транспортуванні та виконанні вантажно-розвантажувальних робіт;
- висока культура обслуговування клієнтів;
- точне задоволення купівельних запитів;
- розширення спектру наданих послуг;
- підвищення репутації (іміджу);
- вивченість характеристик транспортного ринку та аналіз потреб у послугах;
- кваліфікація персоналу;
- пошук нових ринків надання транспортних послуг.

Формула конкурентоспроможності в загальному вигляді може бути представлена:

$$КС = \text{якість} + \text{ціна} + \text{обслуговування}$$

До основних напрямків підвищення конкурентоспроможності автотранспортного підприємства є::

1. Скорочення витрат на перевезення (скорочення експлуатаційних витрат; оптимізація маршрутів; раціоналізація парку рухомого складу; оптимальний вибір транспортних засобів для перевезень; використання засобів GPS-моніторингу пересування рухомого складу).
2. Підвищення якості перевезень (своєчасність і швидкість доставки вантажів та пасажирів, забезпечення збереження вантажу, висока культура обслуговування клієнтів).
3. Організація роботи служби маркетингу (розширення спектру послуг, вивчення характеристик транспортного ринку та аналіз потреб у послугах, підвищення репутації).
4. Підготовка і навчання кадрів (практичні навички та знання персоналу, кваліфікація кадрів).
5. Управління інноваційною діяльністю підприємства (придбання ліцензій, впровадження прогресивних форм новітніх технологій при організації перевізного процесу на автомобільному транспорті).

### **Питання для самоконтролю:**

1. Дайте визначення поняття «якість продукції (робіт, послуг)».
2. Від чого залежить якість продукції?
3. Які показники якості продукції ви знаєте? Дайте їм характеристику.
4. Що розуміють під поняттям «конкурентоспроможність продукції»?
5. Охарактеризуйте шляхи підвищення конкурентоспроможності продукції.

### **Рекомендована література:**

Дмитрієв І.А., Левченко Я.С. Транспортне підприємництво: [ст. 57 – 71].

URL: <https://fmab.khadi.kharkov.ua/fileadmin/F-FUB/%D0%95%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%BC%D1%96%D0%BA%>



вказуються всі розділи і теми аналізу, використані методи і прийоми, строки проведення і відповідальні особи.

Аналіз виробничо-господарської діяльності підприємства включає такі **етапи проведення аналітичної роботи**:

1. *Складання плану аналітичної роботи*:
  - визначення теми аналізу та її мети;
  - розробка програми календарного плану;
  - вивчення джерел інформації;
  - розробка методів аналітичних таблиць та інших способів оформлення.
2. *Збирання і перевірка інформації*:
  - підбір наявної основної і додаткової інформації;
  - перевірка повноти і достовірності інформації.
3. *Аналітичне опрацювання інформації*:
  - визначення кола і порядку розрахунків показників;
  - виявлення і розкриття зв'язків між факторами;
  - розрахунок впливу факторів на узагальнюючий показник.

### **3. Система показників, що використовується у виробничо-економічному аналізі**

Система показників, що використовуються в аналізі, залежить від визначення ступеня досягнення мети та набору кількісних параметрів, що відображають результати економічної, соціальної та іншої діяльності. Система показників повинна відображати як результати господарської діяльності та ефективності виробництва, так і наявні та використані резерви.

*За своїм змістом показники поділяються на кількісні і якісні.*

Кількісні та якісні показники тісно пов'язані між собою. Зміна кількісних показників обов'язково призводить до зміни якісних, і навпаки. Це обумовлює їх використання в комплексі.

**Кількісні показники** дають уявлення про кількісну сторону виробництва: обсяг перевезень і потрібну кількість рухомого складу, палива і мастильних матеріалів для роботи автомобілів, обсяг робіт з технічного обслуговування та ремонту автомобілів, потрібну кількість робітників для об'єднання тощо.

**Якісні показники** дають змогу визначити якісну сторону виробництва: перевитрату фонду зарплати, зниження собівартості перевезень, технічний рівень та ступінь використання матеріальних і трудових ресурсів. До якісних показників на автомобільному транспорті належать: техніко-експлуатаційні показники використання рухомого складу, експлуатаційна швидкість автомобілів, тривалість простою під навантаженням і розвантаженням, коефіцієнт використання вантажопідйомності і пробігу, прибуток. Рентабельність і т.д.

*За методами вираження показники поділяються на абсолютні і відносні.*

**Абсолютні** виражаються в грошових, натуральних вимірниках або через трудомісткість.

**Відносні** показують співвідношення двох абсолютних показників та визначаються у відсотках, коефіцієнтах або індексах. Різновидом абсолютних та відносних показників є питомі показники.

*У свою чергу абсолютні показники поділяються на натуральні та вартісні.*

**Натуральні** виражають величини у фізичних одиницях виміру і застосовуються для визначення пропорцій і темпів розвитку кожної галузі народного господарства, тому вони є основними для складання транспортних, матеріальних, трудових та інших балансів. Вони характеризують матеріальну сторону виробництва і одночасно використовуються для розрахунків вартісних показників. Так обсяг перевезення вантажів вимірюється кількістю перевезених тонн, вантажооборот – кількістю тонно-кілометрів; при перевезенні пасажирів в автобусах – пасажирооборотом в пасажиро-кілометрах; таксомоторні перевезення вимірюються платним пробігом, а для автомобілів, які працюють за погодинними тарифами – годинами роботи.

**Вартісні показники** застосовуються в аналізі і планування для узагальнення натуральних показників та відображення їх у народногосподарських планах всього народного господарства, його галузей. До таких показників належать: вартість основних і оборотних засобів, фонд заробітної плати, вартість наданих послуг, собівартість послуг. За допомогою вартісних показників визначаються місце галузі виробництва в державному бюджеті країни, а також надходження платежів до бюджету та видатки з нього.

*Відносно причинно-наслідкових взаємозв'язків показники поділяються на факторні та результативні.* Якщо показник розглядається як результат впливу певних причин і виступає у ролі об'єкта дослідження, то при вивченні взаємозв'язків його називають **результативним**. Показники, які визначають поведінку результативного показника, виступають у ролі причини зміни його величини, називаються **факторними**.

### Питання для самоперевірки:

1. Назвіть основні завдання економічного аналізу.
2. Що є предметом економічного аналізу?
3. Охарактеризуйте основні етапи проведення аналітичної роботи на підприємстві.
4. На які основні групи поділяються показники економічного аналізу?
5. Що показують відносні показники?

### Рекомендована література:

Корецька С. О. Аналіз виробничо-економічної діяльності автотранспортного підприємства : [ст. 15 – 20].

URL: <https://ep3.nuwm.edu.ua/1737/1/731358%20zah.pdf>.

## Рекомендована література

1. Іванілов О.С. Економіка підприємств автомобільного транспорту: підручник для студентів вищих навчальних закладів / О.С. Іванілов, І.А. Дмитрієв, І.Ю. Шевченко. – Х.: ФОП Бровін О.В., 2017. – 632 с. URL: [https://fmab.khadi.kharkov.ua/fileadmin/F-FUB/%D0%95%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%BC%D1%96%D0%BA%D0%B8\\_%D1%96\\_%D0%BF%D1%96%D0%B4%D0%BF%D1%80%D0%B8%D1%94%D0%BC%D0%BD%D0%B8%D1%86%D1%82%D0%B2%D0%B0/ek\\_predpriyatiy/posobiya\\_pdf/%D0%9F%D1%96%D0%B4%D1%80%D1%83%D1%87%D0%BD%D0%B8%D0%BA\\_%D0%95%D0%9F%D0%90%D0%A2\\_2017.pdf](https://fmab.khadi.kharkov.ua/fileadmin/F-FUB/%D0%95%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%BC%D1%96%D0%BA%D0%B8_%D1%96_%D0%BF%D1%96%D0%B4%D0%BF%D1%80%D0%B8%D1%94%D0%BC%D0%BD%D0%B8%D1%86%D1%82%D0%B2%D0%B0/ek_predpriyatiy/posobiya_pdf/%D0%9F%D1%96%D0%B4%D1%80%D1%83%D1%87%D0%BD%D0%B8%D0%BA_%D0%95%D0%9F%D0%90%D0%A2_2017.pdf).
2. Дмитрієв І.А., Левченко Я.С. Транспортне підприємництво: навч. посіб. Харків : ФОП Бровін О.В., 2018. 308 с. URL: [https://fmab.khadi.kharkov.ua/fileadmin/F-FUB/%D0%95%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%BC%D1%96%D0%BA%D0%B8\\_%D1%96\\_%D0%BF%D1%96%D0%B4%D0%BF%D1%80%D0%B8%D1%94%D0%BC%D0%BD%D0%B8%D1%86%D1%82%D0%B2%D0%B0/ek\\_predpriyatiy/posobiya\\_pdf/%D0%A2%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF\\_%D0%BF%D1%96%D0%B4%D0%BF%D1%80.pdf](https://fmab.khadi.kharkov.ua/fileadmin/F-FUB/%D0%95%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%BC%D1%96%D0%BA%D0%B8_%D1%96_%D0%BF%D1%96%D0%B4%D0%BF%D1%80%D0%B8%D1%94%D0%BC%D0%BD%D0%B8%D1%86%D1%82%D0%B2%D0%B0/ek_predpriyatiy/posobiya_pdf/%D0%A2%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF_%D0%BF%D1%96%D0%B4%D0%BF%D1%80.pdf).
3. Турченко М.О., Швець М.Д., Кірічок О.Г., Кристопчук М.Є. Планування діяльності автотранспортного підприємства : Підручник / М.О. Турченко, М.Д. Швець, О.Г. Кірічок, М.Є. Кристопчук , – вид. 2-ге перероб. та доповн. – Рівне : НУВГП, 2017. – 367 с. URL: <https://core.ac.uk/download/pdf/297133058.pdf>.
4. Закон України «Про автомобільний транспорт» 3492-IV від 23.02.2006 р. (із змінами від 24.02.2023 р.). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text>.
5. Біліченко В.В., Крещенецький В. Л., Романюк С. О., Смирнов Є. В. «Виробничо-технічна база підприємства автомобільного транспорту» Навчальний посібник. – Вінниця: ВНТУ, 2013. – 182 с. URL: <https://atm.vntu.edu.ua/subject/books/VTBPAT/Posibnyk.pdf>.
6. Гордійчук А.С., Стахів О.А., Кузнецова Т.В., Збагерська Н.В. Організація і технологія матеріально-технічного забезпечення підприємства. Навч. посібник/ за заг. ред. А.С. Гордійчука. – Рівне: НУВГП, 2012. – 256 с. URL: <https://ep3.nuwm.edu.ua/1738/1/725555zah.pdf>.
7. Корецька С. О. Аналіз виробничо-економічної діяльності автотранспортного підприємства : навч. посіб. / С. О. Корецька, В. А. Познаховський, Т. С. Карпан. – Рівне : НУВГП, 2015. – 158 с. URL: <https://ep3.nuwm.edu.ua/1737/1/731358%20zah.pdf>.
8. Корецька С.О., Якимчук А.Ю., Карпан Т.С. Економіка автомобільного транспорту . Навчальний посібник. – Рівне : НУВГП, 2012. – 309 с. URL: <https://ep3.nuwm.edu.ua/1735/1/731622%20zah.pdf>.
9. Марченко В.М. Логістика: Підручник/ В.М. Марченко, В.В. Шутюк. – К.: Видавничий дім «Артек», 2018. – 312 с. URL: [https://ela.kpi.ua/bitstream/123456789/36003/1/Logistyka\\_Marchenko.pdf](https://ela.kpi.ua/bitstream/123456789/36003/1/Logistyka_Marchenko.pdf).

10. Томнюк Т. Л. Податкова система: навчальний посібник. Чернівці: ЧТЕІ ДТЕУ, 2022. 324 с. URL: [http://chtei-knteu.cv.ua/ua/content/download/nayka/monography/tomnjuk\\_2022.pdf](http://chtei-knteu.cv.ua/ua/content/download/nayka/monography/tomnjuk_2022.pdf).
11. Червінська Л.П. Економіка праці. Навчальний посібник. Київ: ЦУЛ, 2019. 288 с.