

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ, МОЛОДІ ТА СПОРТУ УКРАЇНИ
ХАРКІВСЬКА НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ МІСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА

Д. О. Пруненко

КОНСПЕКТ ЛЕКЦІЙ
з навчальної дисципліни
"ЕКОНОМІКА ТРАНСПОРТУ"

(для студентів 5 курсу денної та заочної форм навчання
спеціальності 7.07010102, 8.07010102 –
«Організація перевезень і управління на транспорті (за видами транспорту)»;
7.07010101, 8.07010101 –
«Транспортні системи (за видами транспорту)»)

Харків
ХНАМГ
2012

Конспект лекцій з навчальної дисципліни "Економіка транспорту" (для студентів 5 курсу денної та заочної форм навчання спеціальності 7.07010102, 8.07010102 – «Організація перевезень і управління на транспорті (за видами транспорту)»; 7.07010101, 8.07010101 – «Транспортні системи (за видами транспорту)») / Д. О. Пруненко; Харк. нац. акад. міськ. госп-ва.:– Х.: ХНАМГ, 2012. – 117 с.

Автор: к.е.н., доц. Д. О. Пруненко

Рецензент: д.т.н., проф. Ю. О. Давідіч

Рекомендовано кафедрою транспортних систем і логістики, протокол № 5 від 10.12. 2010 р.

ЗМІСТ

	Стор.
ВСТУП.....	4
ЗМІСТОВИЙ МОДУЛЬ 1.1 АКТИВИ ТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА .	5
Тема 1. Особливості економічної діяльності транспортного підприємства...	5
Тема 2. Основні фонди транспортних підприємств	10
Тема 3. Оборотні фонди транспортного підприємства.....	20
ЗМІСТОВИЙ МОДУЛЬ 1.2 ОКРЕМІ ФІНАНСОВО-ГОСПОДАРСЬКІ	
ПРОЦЕСИ НА ТРАНСПОРТІ	37
Тема 4. Витрати транспортного підприємства.....	37
Тема 5. Доходи транспортного підприємства	57
Тема 6. Види та форми оплати праці	68
Тема 7. Ціноутворення на транспорті	82
Тема 8. Організація планового й оперативного управління транспортними процесами.....	89
Тема 9. Особливості ведення обліку на транспорті	108
СПИСОК РЕКОМЕНДОВАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	116

ВСТУП

Сталий розвиток України й інтеграційні процеси, що відбуваються, потребують подальшого розвитку транспортної галузі, яка, у свою чергу, потребує фахівців, спроможних організувати її функціонування.

Метою дисципліни є формування системних знань і розуміння концептуальних основ функціонування транспортного підприємства в Україні, набуття навичок аналізу економічного стану підприємства на базі звітної документації.

Предметом курсу є фінансово-господарська діяльність транспортного підприємства.

Відповідно до вищезазначеного фахівець у галузі транспортних технологій повинен **знати**: класифікації активів транспортного підприємства; показники використання основних та оборотних фондів транспортного підприємства; види та структуру витрат транспортного підприємства; види та структуру доходів транспортного підприємства; види та структуру прибутків транспортного підприємства; показники економічної ефективності функціонування транспортного підприємства; фактори що впливають на фінансову стійкість роботи транспортного підприємства в умовах ринку; **уміти**: використовуючи інформаційні та нормативно-правові джерела, класифікувати й аналізувати використання основних фондів транспортного підприємства; класифікувати й аналізувати використання оборотних фондів транспортного підприємства; класифікувати й аналізувати доходи транспортного підприємства; класифікувати й аналізувати витрати транспортного підприємства; класифікувати й аналізувати прибуток транспортного підприємства; проводити облікові операції діяльності транспортного підприємства, визначати її результати та складати звітну документацію; **мати уявлення** про фінансово-господарську діяльність транспортного підприємства.

Навчальний план із цієї дисципліни передбачає проведення аудиторних лекційних і практичних занять, а також вимагає від студента самостійної роботи з основними та додатковими джерелами, конспектом лекцій, підготовки до виконання практичних занять.

ЗМІСТОВИЙ МОДУЛЬ 1.1. АКТИВИ ТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА

ТЕМА 1. ОСОБЛИВОСТІ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА

Питання

- 1.1 Визначення поняття транспортування.
- 1.2 Особливості транспортної продукції.
- 1.3 Основні види транспортної діяльності.

1.1 Визначення поняття транспортування

Діяльність транспорту регулюється Законом України «Про транспорт», затверджений 10.10.1994 року №232/94-ВР з доповненнями і змінами. А також Законом України від 30.06.1993 року «Про дорожній рух», Законом України від 6.04.2000 року «Про перевезення небезпечних вантажів», методичними рекомендаціями до формування собівартості, норм витрат на транспорті й ін.

Керуючись «золотим правилом тлумачення», проаналізуємо латинську етимологію цього терміна. «Transportatio» — це пересування, переселення, а «transporto» має декілька значень: переносити, пересувати, переміщувати; перекидати; перевозити; переправляти тощо. Ці слова походять від «trans» — «через →», «пере →» або «наскрізь», «за», «за межами» та «porto» — носити, переносити; перевозити; увозити, привозити; мати на борту; доставляти або їхати; передавати; наносити; направляти.

Лінгвістичний спосіб тлумачення терміна «транспортування» доповнимо логічним аналізом його змісту і зробимо п'ять послідовних кроків у напрямку визначення цього поняття.

По-перше, природним буде визначити транспортування як перевезення — переміщення у просторі матеріальних цінностей і людей.

По-друге, таке переміщення не має відбуватися стихійно. Перевезення буде результативним за умови, що воно відбувається до вказаного місця з передачею вантажу певній особі.

Визначення транспортування на основі двох виділених ознак спрацьовує в соціології, певною мірою в економічній науці, однак таке тлумачення не можна назвати правовим. Проте під таку дефініцію підпадають, наприклад, і побутові послуги членам родини, які ведуть спільне господарство. При здійсненні таких перевезень не виникають ані майнові (цивільні), ані управлінські (адміністративні) правовідносини. Тому для правового визначення перевезення, надання йому суто юридичного характеру необхідно виділити ще одну ознаку.

По-третє, переміщення цінностей і людей має відбуватися на платній основі. Ця ознака має цивільно-правовий характер. Вона є визначальною для визнання юридичного характеру відносин перевезення.

Ці ознаки певний час були достатніми для загального визначення перевезення як особливого виду економічної діяльності. Із розвитком науки й техніки постійно з'являються нові транспортні засоби, які вимагають певного рівня

професійності. Використання того чи іншого транспортного засобу суттєво впливає на обсяги і швидкість перевезення. Тому постає необхідність виділення ще однієї ознаки, яка відрізняє транспортування від перевезення.

По-четверте, транспортування — це перевезення з використанням транспортних засобів і шляхів сполучення.

Перевезення без використання транспортних засобів здебільшого не вимагають спеціального дозволу, а тому не мають публічно-правового характеру.

По-п'яте, відомо, що транспортні засоби належать до джерел підвищеної небезпеки (створюють підвищену імовірність заподіяння шкоди оточуючим). Тому законодавець переважно встановлює порядок державного дозволу на право займатися діяльністю, пов'язаною з транспортними послугами. Це публічно-правова ознака транспортної діяльності.

Таким чином, можливе таке доктринально-правове визначення транспортування, як переміщення матеріальних цінностей і людей на платній основі уповноваженими на це перевізниками з використанням транспортних засобів і шляхів сполучень до певного місця, а при перевезенні вантажу — із передачею певній особі.

Термін «транспортування» за своїм змістом ширший за термін «перевезення», який застосовується у складному інституті договірному праву й інституті договорів перевезення цивільного права. Із іншого боку, «транспортування» вужче за «транспортну діяльність».

Транспортування — це хребет всієї транспортної діяльності. Інші види діяльності належать до транспортної діяльності тому, що вони безпосередньо пов'язані саме з транспортуванням.

Транспортна діяльність — це діяльність, яка безпосередньо пов'язана з транспортуванням (перевезенням і буксируванням вантажів і перевезенням пасажирів). Як вид господарської діяльності транспортна діяльність — не тільки надання «послуг вартісного характеру, що мають цінову визначеність», а й управлінська діяльність, яка «спрямована на надання» таких послуг. Тобто з юридичної точки зору транспортна діяльність має комплексний приватноправовий і публічно-правовий характер.

1.2 Особливості транспортної продукції

Продукція транспорту має особливості, порівнянню з продукцією інших галузей національної економіки.

1. Транспорт не створює нової продукції, а тільки завершує процес виробництва інших галузей у сферу обігу. Тому жодне виробництво не може вважатися закінченим без транспорту.
2. Продукцію транспорту не можна заготовити про запас, вона не має напівфабрикатів (тоді, як будь-яку іншу продукцію матеріального виробництва можна виробити і скласти в запас). Тому при прогнозуванні зростання попиту на транспортну продукцію потрібно створювати резерви потужностей.
3. Виробничий процес транспорту відбувається поза межами території транспортного підприємства. Із цим пов'язані специфічні адміністративно-економічні відносини між господарями транспортних засобів і найманими працівниками.

4. Виробничий процес різних транспортних підприємств може, а іноді й повинен відбуватися на одній території (морський і річкові порти, аеродроми, вокзали, пересадочні пункти). Це додає роботи з узгодження розкладів.
5. Транспортний процес відбувається під впливом умов експлуатації, що безперервно змінюються. Тому кожен транспортний засіб обладнується додатковими пристроями, які дозволяють робітникам і пасажиром пристосовуватися до змін умов експлуатації.

1.3 Основні види транспортної діяльності

До основних видів транспортної діяльності необхідно віднести:

1. Транспортування — основний системоутворюючий вид транспортної діяльності, загальні основи якого визначені вище. Конкретний зміст деяких видів транспортування розглядається в окремій частині лекційного курсу.
2. Управлінську діяльність в галузі транспорту, яка має різні правові виміри:
 - 2.1 Державне управління Єдиною транспортною системою, яке у свою чергу поділяється на:
 - 2.1.1 Здійснення транспортної політики — діяльність із управління єдиним транспортним комплексом, окремими підгалуззями транспорту і транспортними підприємствами органів державної влади та місцевого самоврядування, які наділені господарською компетенцією. Особливість такої діяльності в тому, що за змістом вона полягає в розробці, прийнятті та реалізації довгострокових програм і планів розвитку транспортної галузі. Ця управлінська діяльність має переважно конституційно-правовий вимір.
 - 2.1.2 Оперативне державне управління Єдиною транспортною системою, зміст якого складають реалізація державного управління на середньому (обласному) та низовому (районному, міському тощо) рівнях. Така діяльність регулюється адміністративним правом і господарським законодавством.
 - 2.2. Оперативне господарське управління має два виміри:
 - 2.2.1 Внутрішнє господарське управління як вид внутрішньо-господарської діяльності складається з відносин «між структурними підрозділами суб'єкта господарювання та відносин суб'єкта господарювання з його структурними підрозділами». До цього виду діяльності також належать планування і розрахунок перевезень. Такий вид управління регулюється нормами господарського права. Управління у процесі праці, насамперед між органом управління та персоналом (екіпажем) транспортного засобу. Такі відносини перебувають переважно у сфері регулювання адміністративного і трудового права. Посередницьку діяльність низки підприємств та установ (із фрахтування транспортних засобів, транспортної експедиції, лоцманської проводки тощо).

2.2.2 Режимоутворюючу діяльність на транспорті, яка здійснюється за наступними напрямками:

- Митне оформлення та контроль вантажних і багажних перевезень.
- Дотримання податкового режиму перевезень.
- Страхування транспортних ризиків.
- Забезпечення правопорядку на транспорті.

Характерна особливість транспорту, що відрізняє його від виробництва, це виконання робіт чи надання послуг, що мають нематеріальний характер. Ця економічна особливість знаходить відображення у фінансовій звітності транспортного підприємства, зокрема в бухгалтерському балансі. Так наприклад, якщо підприємство транспорту не займається жодним іншим видом діяльності, то відсутня інформація за статтями: незавершене виробництво і готова продукція. Як правило, підприємства транспорту мають достатню матеріальну базу, тобто питома вага першого розділу активу має суттєву вагу у валюті балансу.

Робота транспортного підприємства відображається у статистичному звіті 2 ТР, у якому наводяться данні про обсяги перевезень, кількість транспортних засобів, час роботи, витрати палива й інша важлива інформація про підприємство.

На сучасному етапі велике значення належить автомобільному транспорту. Автомобільний транспорт найбільш маневрений порівняно з іншими видами транспорту.

Згідно з Законом України «Про транспорт» до складу автомобільного транспорту входять підприємства автомобільного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, авторемонтні й шиноремонтні, транспортно-експедиційні підприємства, а також автовокзали й автостанції.

Економіка транспортного підприємства подібна до інших галузей із одного боку, але з другого, – має низку суттєвих відмінностей, розглянутих вище.



Рис. 1.1 – Транспортна діяльність та її складники

ТЕМА 2. ОСНОВНІ ФОНДИ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Питання

2.1 Визначення і класифікація основних фондів.

2.2 Амортизація.

2.3 Показники використання основних фондів.

2.1 Визначення і класифікація основних фондів

Матеріальною основою виробництва є виробничі фонди. Важливою умовою високоефективної продуктивної діяльності підприємств є розширене відтворення засобів виробництва в усіх галузях народного господарства, у тому числі й на транспорті.

Засоби виробництва складаються з засобів праці та предметів праці. Відмінність між ними полягає в тому, що засоби праці беруть участь у створенні продукту праці (у наданні транспортної послуги) протягом багатьох виробничих циклів, тоді як предмети праці — лише протягом одного циклу.

Основні засоби – це матеріальні активи, у тому числі запаси корисних копалин наданих у користування ділянок надр (крім вартості землі, незавершених капітальних інвестицій, автомобільних доріг загального користування, бібліотечних і архівних фондів, матеріальних активів, вартість яких не перевищує 1000 гривень, невиробничих основних засобів і нематеріальних активів), що призначаються платником податку для використання в господарській діяльності платника податку, вартість яких перевищує 1000 гривень і поступово зменшується у зв'язку з фізичним або моральним зносом та очікуваний строк корисного використання (експлуатації) яких з дати введення в експлуатацію більше одного року (або операційного циклу, якщо він довший за рік).

Для підвищення ефективності використання основних фондів на підприємстві, першочергове значення має їхнє відтворення. Відтворення основних виробничих фондів – це процес безперервного їхнього оновлення. Розрізняють просте та розширене відтворення. Просте відтворення основних фондів здійснюється в тому самому обсязі, у якому відбувається заміна окремих зношених частин основних фондів або заміна старого устаткування аналогічним, тобто тоді, коли постійно відновлюється попередня виробнича потужність. Розширене відтворення передбачає кількісне та якісне збільшення діючих основних фондів або придбання нових основних фондів, які забезпечують вищий рівень продуктивності устаткування.

Процес відтворення основних виробничих фондів має низку характерних ознак, серед яких можна виділити наступні:

- основні виробничі фонди поступово переносять свою вартість на вироблену продукцію;
- здійснюється нагромадження у грошовій формі частково перенесеної вартості основних виробничих фондів на готову продукцію нарахуванням амортизаційних відрахувань;

- основні виробничі фонди оновлюються в натуральній формі протягом тривалого часу, що створює можливість маневрувати коштами амортизаційного фонду.

Таблиця 2.1 – Класифікація груп основних засобів та інших необоротних активів і мінімально допустимих строків їхньої амортизації

Групи	Мінімально допустимі строки корисного використання, років
1	2
Група 1 – земельні ділянки	15
Група 2 – капітальні витрати на поліпшення земель, не пов'язані з будівництвом	
Група 3 – будівлі, споруди, передавальні пристрої	20
	15
	10
Група 4 – машини та обладнання з них: електронно-обчислювальні машини, інші машини для автоматичного оброблення інформації, пов'язані з ними засоби зчитування або друку інформації, пов'язані з ними комп'ютерні програми (крім програм, витрати на придбання яких визнаються роялті, та/або програм, які визнаються нематеріальним активом) інші інформаційні системи, телефони (у тому числі стільникові), мікрофони і рації, вартість яких перевищує 1000 гривень	5
	2
Група 5 – транспортні засоби	5
Група 6 – інструменти, прилади, інвентар (меблі)	4
Група 7 – тварини	6
Група 8 – багаторічні насадження	10
Група 9 – інші основні засоби	12
Група 10 – бібліотечні фонди	5
Група 11 – малоцінні необоротні матеріальні активи	
Група 12 – тимчасові (нетитульні) споруди	
Група 13 – природні ресурси	6
Група 14 – інвентарна тара	
Група 15 – предмети прокату	5
Група 16 – довгострокові біологічні активи	7

У процесі господарської діяльності колообіг основних виробничих фондів проходить три стадії.

На першій стадії відбувається продуктивне використання основних виробничих фондів і нарахування амортизаційних відрахувань. На цій стадії основні виробничі фонди у процесі експлуатації зношуються, і нараховується сума зносу. Вона є підставою для списання суми амортизаційних відрахувань на витрати після завершення процесу виробництва. На першій стадії колообігу основних виробничих фондів втрачається споживна вартість засобів праці, їхня вартість переноситься на вартість готової продукції.

На другій стадії відбувається перетворення частини основних виробничих фондів, які перебували у продуктивній формі, на грошові кошти через нарахування амортизаційних відрахувань. На цій стадії формується амортизаційний фонд.

На третій стадії у процесі виробництва відбувається оновлення споживної вартості частини основних виробничих фондів. Це оновлення здійснюється за допомогою заміни зношених основних виробничих фондів новими за рахунок амортизаційного фонду.

Просте відтворення основних виробничих фондів здійснюється у двох формах:

- 1) заміна зношених або застарілих основних виробничих фондів;
- 2) капітальний ремонт діючих основних фондів.

За простого відтворення в кожному наступному циклі відбувається створення основних виробничих фондів у попередніх обсягах і з однаковою якістю. Джерелом фінансування заміни зношених основних фондів є нарахована сума амортизації. За розширеного відтворення кожного наступного циклу здійснюється кількісне і якісне зростання основних виробничих фондів. Джерелом фінансування таких змін є використання частини створеного додаткового продукту.

Необхідність оновлення основних виробничих фондів за ринкових відносин визначається, передусім, конкуренцією товаровиробників. Саме конкуренція спонукає підприємства здійснювати прискорене списання основних виробничих фондів із метою нагромадження фінансових ресурсів для наступного вкладання коштів у придбання більш прогресивного устаткування, упровадження нових технологій та іншого поліпшення основних виробничих фондів.

У процесі експлуатації основні виробничі фонди зношуються.

Розрізняють два види зносу основних фондів: фізичний і моральний.

Фізичний знос – це поступова втрата основними засобами споживної вартості у процесі експлуатації, тобто суто матеріальне зношення їхніх окремих елементів. Фізичний знос залежить від багатьох факторів, зокрема від особливостей технологічного процесу, якості обслуговування основних засобів, кваліфікації робітників і їхнього ставлення до основних засобів у процесі використання, інтенсивності й умов їхнього використання. Розрізняють повний і частковий знос основних засобів.

Повний знос передбачає повну заміну зношених основних засобів шляхом нового капітального будівництва або придбання нових основних засобів.

Частковий знос компенсується здійсненням капітального ремонту основних засобів.

Моральний знос – це знос основних засобів унаслідок створення нових, більш прогресивних і економічно ефективних машин та устаткування. Поява досконаліших видів устаткування з підвищеною продуктивністю робить економічно доцільною заміну діючих основних фондів іще до їхнього фізичного зносу.

Несвоєчасна заміна морально застарілих основних виробничих фондів призводить до того, що собівартість підвищується, а якість знижується порівняно з продукцією, виготовленою на досконаліших машинах та устаткуванні.

Моральний знос зменшує вартість основних виробничих фондів через скорочення суспільно необхідних витрат на їхнє відтворення. Сума нар ахова-ного зносу характеризує стан основних виробничих фондів. Вирахуванням з первісної вартості основних виробничих фондів суми зносу визначають залишкову вартість основних виробничих фондів.

2.2 Амортизація

Необхідною умовою відновлення засобів праці в натуральному вигляді є їхнє відшкодування у вартісній формі, яке здійснюється через амортизацію.

Амортизація – систематичний розподіл вартості основних засобів, інших необоротних і нематеріальних активів, що амортизується, протягом строку їхнього корисного використання (експлуатації).

Нарахування амортизації здійснюється протягом строку корисного використання (експлуатації) об'єкта, який установлюється наказом по підприємству при визнанні цього об'єкта активом (при зарахуванні на баланс), але не менше ніж встановлено в таблиці 2.1 і призупиняється на період його реконструкції, модернізації, добудови, дообладнання та консервації.

При визначенні строку корисного використання (експлуатації) слід ураховувати:

- очікуване використання об'єкта підприємством з урахуванням його потужності або продуктивності;
- фізичний і моральний знос, що передбачається;
- правові або інші обмеження щодо строків використання об'єкта й інші фактори.

Термін корисного використання (експлуатації) об'єкта основних засобів переглядається в разі зміни очікуваних економічних вигод від його використання, але він не може бути меншим ніж це визначено в таблиці 2.1.

Амортизація об'єкта основних засобів нараховується на підставі виданого підприємством наказу, виходячи з нового строку корисного використання, починаючи з місяця, що настає після місяця зміни строку корисного використання (крім виробничого методу нарахування амортизації).

Амортизація основних засобів провадиться до досягнення залишкової вартості об'єктом його ліквідаційної вартості.

Амортизація основних засобів нараховується з застосуванням наступних методів:

1) прямолінійного, за яким річна сума амортизації визначається діленням вартості, яка амортизується, на строк корисного використання об'єкта основних засобів.

Прямолінійний метод нарахування амортизації передбачає рівномірне списання (розподіл) вартості об'єкта основних засобів, що амортизується, протягом строку його експлуатації. Щорічні амортизаційні відрахування визначаються діленням вартості, яка амортизується, на очікуваний період часу використання об'єкта основних засобів:

$$\text{Амортизаційні відрахування за рік} = \frac{\text{Первісна вартість} - \text{Ліквідаційна вартість}}{\text{Строк корисного використання}} \quad (2.1)$$

2) Зменшення залишкової вартості, за яким річна сума амортизації визначається як добуток залишкової вартості об'єкта на початок звітного року або первісної вартості на дату початку нарахування амортизації та річної норми амортизації. Річна норма амортизації (у відсотках) обчислюється як різниця між одиницею та результатом кореня ступеня кількості років корисного використання об'єкта з результату від ділення ліквідаційної вартості об'єкта на його первісну вартість.

$$\text{Річна сума амортизації} = \text{Залишкова вартість} \times \text{Річна норма амортизації} \quad (2.2)$$

$$\text{Річна норма амортизації} = \left[1 - \sqrt[n]{\frac{\text{Ліквідаційна вартість}}{\text{Первісна вартість}}} \right] \times 100 \% \quad (2.3)$$

де: n – це кількість років корисного використання об'єкта.

3) Прискореного зменшення залишкової вартості, за яким річна сума амортизації визначається як добуток залишкової вартості об'єкта на початок звітного року або первісної вартості на дату початку нарахування амортизації та річної норми амортизації, яка обчислюється відповідно до строку корисного використання об'єкта й подвоюється.

Метод прискореного зменшення залишкової вартості застосовується лише при нарахуванні амортизації до об'єктів основних засобів, що входять до груп 4 (машини та обладнання) та 5 (транспортні засоби).

$$\text{Амортизаційні відрахування} = \text{Залишкова вартість} \times \text{Річна норма амортизації} \times 2 \quad (2.4)$$

4) Кумулятивного метода, за яким річна сума амортизації визначається як добуток вартості, яка амортизується, і кумулятивного коефіцієнта. Кумулятивний коефіцієнт розраховується діленням кількості років, що залишаються до кінця строку корисного використання об'єкта основних засобів, на суму кількості років його корисного використання.

$$\text{Амортизаційні відрахування} = \text{Кумулятивний коефіцієнт} \times (\text{Первісна вартість} - \text{Ліквідаційна вартість}) \quad ; \quad (2.5)$$

$$\text{Кумулятивний коефіцієнт} = \frac{\text{Число років, що залишається до кінця строку корисного використання об'єкта}}{\text{Сума років строку корисного використання об'єкта}} \quad (2.6)$$

5) Виробничого методу, за яким місячна сума амортизації визначається як добуток фактичного місячного обсягу продукції (робіт, послуг) і виробничої ставки амортизації. Виробнича ставка амортизації обчислюється діленням вартості, яка амортизується, на загальний обсяг продукції (робіт, послуг), який підприємство очікує виробити (виконати) з використанням об'єкта основних засобів.

$$\text{Амортизаційні відрахування} = \frac{\text{Фактичний обсяг продукції (робіт, послуг)}}{\text{Виробнича ставка амортизації}} ; \quad (2.7)$$

$$\text{Виробнича ставка амортизації} = \frac{\text{Первісна вартість} - \text{Ліквідаційна вартість}}{\text{Загальний розрахунковий обсяг виробництва}} . \quad (2.8)$$

Амортизація об'єктів груп 9, 11, 12, 14, 15 нараховується за методами, наведеними в підпунктах 1 і 5. Амортизація малоцінних необоротних матеріальних активів і бібліотечних фондів може нараховуватися за рішенням платника податків у першому місяці використання об'єкта в розмірі 50 відсотків його вартості, яка амортизується, і решти 50 відсотків вартості, яка амортизується, у місяці їхнього вилучення з активів (списання з балансу) внаслідок невідповідності критеріям визнання активом або в першому місяці використання об'єкта в розмірі 100 відсотків його вартості.

Облік вартості, яка амортизується, провадиться за кожним об'єктом, що входить до складу окремої групи, у тому числі за вартістю поліпшення основних засобів, отриманих безоплатно або наданих в оперативний лізинг (оренду) як окремий об'єкт амортизації.

Амортизація об'єкта основних засобів нараховується протягом строку корисного використання (експлуатації) об'єкта, установленого платником податку, але не менше мінімально допустимого терміну, помісячно, починаючи з місяця, що настає за місяцем введення об'єкта основних засобів в експлуатацію і зупиняється на період його реконструкції, модернізації, інших видів поліпшення та консервації.

Амортизаційні відрахування розрахункового кварталу за кожним об'єктом основних засобів визначаються як сума амортизаційних відрахувань за три місяці розрахункового кварталу, обчислених із застосуванням обраного платником податку методу нарахування амортизації відповідно до кожної групи основних засобів.

На основні засоби груп 1, 10, 13 амортизація не нараховується.

Нарахування амортизації для оподаткування здійснюється підприємством за методом, визначеним наказом про облікову політику з метою складання фінансової звітності та може переглядатися в разі зміни очікуваного способу отримання економічних вигод від його використання.

Нарахування амортизації за новим методом починається з місяця, наступного за місяцем прийняття рішення про зміну методу амортизації.

Важливим елементом відтворення основних фондів є їхній ремонт. Основні виробничі фонди в процесі експлуатації зазнають фізичного зносу і втрачають свої експлуатаційні якості. У зв'язку з цим ремонт основних виробничих фондів є необхідною умовою виробничого процесу. Від своєчасності та якості ремонту залежить ефективність використання основних виробничих фондів на підприємстві.

Своєчасний ремонт основних виробничих фондів запобігає передчасному їхньому зносу та вибуттю, продовжує строк служби, підвищує виробничу потужність і скорочує потребу в нових капітальних вкладеннях.

Поточний ремонт здійснюється для забезпечення роботи основних виробничих фондів усуненням окремих поломок основних фондів і заміни або поновлення їхніх окремих частин.

Поточний ремонт проводиться для часткового поновлення основних фондів із заміною деталей, вузлів обмеженої номенклатури, яка визначається технічною документацією.

Капітальний ремонт машин, устаткувань провадиться для відновлення їхнього виробничого ресурсу. При цьому здійснюється переважно повне розбирання машини або верстата, виявлення дефектів, контроль технічного стану, власне ремонт, складання устаткування після ремонту, його регулювання та випробування.

Витрати на всі види ремонтів визначаються підприємствами самостійно, виходячи з технічного рівня, фізичного зносу основних виробничих фондів і забезпечення ремонтних робіт матеріально-технічними ресурсами.

Економічна доцільність капітального ремонту основних виробничих фондів визначається порівнюванням витрат на капітальний ремонт об'єкта з вартістю аналогічного нового устаткування. Якщо вартість капітального ремонту цього об'єкта перевищує вартість аналогічного нового устаткування, то такий ремонт здійснювати недоцільно.

Фінансування капітального ремонту на підприємстві здійснюється згідно з планом капітального ремонту. План складають на підставі кошторис-но-фінансових розрахунків щодо ремонту окремих об'єктів з урахуванням чинних норм, цін, тарифів. Затверджує план керівник підприємства.

До складу витрат на капітальний ремонт включають проектно-кошторисні витрати, оплату ремонтних робіт, вартість придбання нових деталей, вузлів, агрегатів, вартість заміни зношених конструкцій і деталей у будівлях і спорудах.

Порядок фінансування капітального ремонту залежить від способу його проведення. За здійснення капітального ремонту машин, устаткування, транспортних засобів підрядним способом на основі договорів розрахунки провадяться за актами приймання повністю відремонтованих вузлів, агрегатів тощо. Розрахунки стосовно ремонту, який здійснюється господарським способом, проводяться переважно за окремими елементами витрат: виплата заробітної плати, оплата рахунків за матеріальні цінності, деталі, використані в період проведення ремонту основних фондів тощо.

Контроль за здійсненням капітального ремонту й оформленням кошторисно-технічної документації, економним витрачанням грошових коштів здійснює керівник підприємства.

2.3 Показники використання основних фондів

Ступінь використання основних фондів у всіх галузях народного господарства, у тому числі в комунальному, має винятково важливе значення. Більш повне використання наявних споруд, будівель, обладнання, транспортних засобів та інших видів основних фондів дозволяє збільшити випуск продукції,

знизити її собівартість і підвищити рентабельність виробництва за рахунок внутрішніх резервів підприємств без додаткових капітальних вкладень. Краще використання основних фондів комунальних підприємств дозволяє підвищувати рівень комунально-побутового обслуговування населення за його здешевлення.

Для оцінки використання основних фондів на підприємстві використовують наступні групи показників:

1 Показники технічного стану

1.1 Коефіцієнт зносу основних фондів:

$$K_3 = \frac{3}{ПВ}, \quad (2.9)$$

де 3 – сума зносу основних фондів,

ПВ – повна вартість основних фондів;

1.2 Коефіцієнт придатності основних фондів:

$$K_{пр} = \frac{3В}{ПВ}, \quad (2.10)$$

де 3В – залишкова вартість основних фондів.

2 Показники руху основних фондів

2.1 Коефіцієнт надходження:

$$K_H = V^H / ОФ_{к.р.}, \quad (2.11)$$

де V^H – вартість фондів, що надійшли за певний період часу на підприємство;

$ОФ_{к.р.}$ – вартість основних фондів (повна) на кінець року.

2.2 Коефіцієнт вибуття:

$$K_B = V^B / ОФ_{п.р.}, \quad (2.12)$$

де V^B – вартість фондів, що вибули з підприємства за певний період часу;

$ОФ_{п.р.}$ – вартість основних фондів (повна) на початок року.

3 Показники ефективності використання:

3.1 Фондовіддача основних фондів – це відношення обсягу виробленої продукції підприємства до середньорічної вартості основних фондів, що показує, який обсяг виробленої продукції припадає на 1 грн вартості основних фондів, тобто:

$$\Phi_B = Q / ОФ^{с.р.}, \quad (2.13)$$

де Q – річний обсяг реалізованої продукції (у вартісних або натуральних вимірниках);

$ОФ^{с.р.}$ – середньорічна вартість основних фондів.

3.2 Фондомісткість основних фондів - це показник, обернений до фондівіддачі. Він показує, яка вартість основних фондів припадає на 1 грн. виробленої продукції, тобто:

$$\Phi_M = ОФ^{с.р.} / Q \quad (2.14)$$

3.3 Рентабельність основних фондів – це відношення прибутку, отриманого підприємством за певний період, до середньорічної вартості основних фондів підприємства, тобто:

$$P_{оф} = П_p / ОФ^{с.р.}, \quad (2.15)$$

де $П_p$ – прибуток підприємства.

3.4 Фондовіддача на одного робітника – показник, що характеризує випуск продукції на 1 грн. основних фондів із урахуванням кількості робітників. Розраховується за наступною формулою:

$$\Phi_{\text{вр}} = Q / (\text{ОФ}^{\text{с.р}} * Ч), \quad (2.16)$$

де Ч – середньооблікова чисельність виробничого персоналу.

3.5 Механоозброєність виробництва – показник вартості машин та обладнання на одиницю обсягу реалізації продукції (послуг). Він застосовується для аналізу зміни питомої вартості засобів механізації. Цей показник підраховується у процентах або тис. грн. на 1 млн. грн. доходів від реалізації продукції за формулою:

$$M_{\text{в}} = \Phi_{\text{м}} / Q. \quad (2.17)$$

3.6 Механоозброєність праці – характеризує вартість засобів механізації, що припадають на одного робітника. Цей показник визначають, поділивши загальну балансову вартість машин і механізмів на середньооблікову кількість робітників:

$$M_{\text{п}} = \Phi_{\text{м}} / Ч. \quad (2.18)$$

3.7 Енергоозброєність праці – показник, що визначається загальною установочною потужністю двигунів, установок, механізмів у кВт, що припадає на 1 робітника. Обчислюється за наступною формулою:

$$E_{\text{п}} = \sum E_{\text{п}} / Ч. \quad (2.19)$$

3.8 Коефіцієнт технологічної структури основних фондів – визначається як співвідношення вартості активної частини основних фондів ($\Phi_{\text{а}}$) і вартості основних фондів (Φ) за наступною формулою:

$$K_{\text{тсф}} = \Phi_{\text{а}} / \Phi \quad (2.20)$$

Тобто, для характеристики використання основних фондів застосовують показники, які поділяють на вартісні й техніко-економічні.

Узагальнюючим вартісним показником ефективності використання всієї сукупності основних фондів є фондовіддача. Крім того, для характеристики фондовіддачі можуть використовуватися натуральні вимірники. Наприклад, для підприємств міського електротранспорту фондовіддача може виражатися кількістю перевезених пасажирів на 1 грн основних фондів. Для характеристики використання основних фондів комунального господарства доцільно також застосовувати натуральні техніко-економічні показники, наприклад, для міського електротранспорту кількість перевезених пасажирів на один приведений за місткістю трамвайний вагон (тролейбус) і т. д.

У цілому, можна зазначити, що підприємствам міського електричного транспорту постійно необхідно дбати про поліпшення використання основних фондів. Покращення використання основних фондів може досягатися двома шляхами: продовженням терміну їхньої служби і збільшенням навантаження.

Безумовно, доцільним є продовження терміну служби трамвайних шляхів, контактної мережі трамвая і тролейбуса тощо. На це і спрямована система планово-попереджувальних ремонтів. Збільшення навантаження (звичайно, не внаслідок підвищення наповнюваності, а шляхом збільшення швидкості, тривалості роботи,

скорочення простоїв) приводить до зближення термінів фізичного й морального зносу техніки, прискорення темпів відновлення рухомого складу.

Підвищення ефективності використання основних фондів припускає необхідність поліпшення експлуатаційних показників. Важливо також удосконалювати структуру основних фондів, забезпечувати пропорційність розвитку окремих груп. Покращенню використання основних фондів сприяють також своєчасне виключення непотрібних підприємству основних фондів, скорочення термінів введення й освоєння нових виробничих потужностей.

Показники ефективності використання основних фондів поділяють на показники інтенсивного (характеризують вихід продукції за одиницю часу) й екстенсивного використання (характеризують використання основних фондів протягом певного періоду). Розглянемо основні з них.

1. Коефіцієнт змінності роботи устаткування – це відношення загальної кількості відпрацьованих машино-змін за добу до кількості одиниць устаткування:

$$K_{зм} = K_{м-з} / K_{уст}, \quad (2.21)$$

де $K_{м-з}$ – кількість відпрацьованих машино-змін за добу;

$K_{уст}$ – кількість одиниць устаткування.

2. Коефіцієнт напруженості використання устаткування:

$$K_{нап} = Q / K_{уст}, \quad (2.22)$$

де Q – обсяг виробленої продукції.

3. Коефіцієнт інтенсивного навантаження:

$$K_{інт} = q / П, \quad (2.23)$$

де q – кількість продукції, виготовленої за одиницю часу;

$П$ – продуктивність устаткування;

$t_{ф}$, $t_{н}$ – фактично витрачений час на виготовлення одиниці продукції й технічно обґрунтована норма часу на виготовлення одиниці цієї продукції.

4. Коефіцієнт екстенсивного навантаження:

$$K_{екст} = \Phi_{д} / \Phi_{н}, \quad (2.24)$$

де $\Phi_{д}$, $\Phi_{н}$ – фонд часу роботи устаткування за певний період відповідно дійсний і номінальний.

5. Коефіцієнт використання виробничої потужності:

$$K_{вик} = Q / ВП, \quad (2.25)$$

де ВП - середньорічна виробнича потужність.

ТЕМА 3. ОБОРОТНІ ФОНДИ ТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА

Питання

- 3.1 Визначення і класифікація оборотних засобів.
- 3.2 Нормування оборотних коштів.
- 3.3 Показники ефективності використання оборотних коштів.

3.1 Визначення і класифікація оборотних засобів

Кожна організація, що здійснює господарську діяльність, повинна мати оборотні кошти (оборотний капітал), що забезпечують безперебійний процес виробництва й реалізації продукції. Оборотні кошти суб'єктів господарювання, беручи участь у колообігу засобів ринкової економіки, становлять органічно єдиний комплекс. Оборотні кошти — це кошти, авансовані в оборотні виробничі фонди й фонди обертання. Поняття оборотних коштів визначається їхньою економічною сутністю, необхідністю забезпечення відтворювального процесу, що включає як виробництво, так і обіг.

Оборотні кошти організації, беручи участь у процесі виробництва й реалізації продукції, безупинно обертаються. При цьому вони переходять зі сфери обігу в сферу виробництва і назад, набуваючи послідовно форми фондів обертання й оборотних виробничих фондів. Таким чином, проходячи послідовно три фази, оборотні кошти змінюють свою натурально-речовинну форму.

У першій фазі (Г-Т) оборотні кошти, що мають спочатку форму грошей, перетворюються на виробничі запаси, тобто переходять зі сфери обертання у сферу виробництва. У другій фазі (Т...В...Т1) оборотні кошти беруть участь безпосередньо у процесі виробництва і набувають форми незавершеного виробництва, напівфабрикатів і готових виробів. Третя фаза колообігу оборотних коштів (Т1-Д1) відбувається знову в сфері обертання. Унаслідок реалізації готової продукції оборотні кошти набувають знову форми грошей.

Різниця між грошовим виторгом, що надійшов, і витраченими на початку коштами (Д1-Д) визначає розмір грошових нагромаджень підприємств. Таким чином, роблячи повний колообіг (Д-Т...В...Т1-Д1), оборотні кошти функціонують на всіх стадіях паралельно в часі, що забезпечує безперервність процесу виробництва й обертання. Колообіг оборотних коштів становить органічну єдність трьох фаз.

На відміну від основних засобів, що неодноразово беруть участь у процесі виробництва, оборотні кошти функціонують тільки в одному виробничому циклі й цілковито переносять свою вартість на виготовлений продукт.

Класифікація оборотних коштів. Оборотні кошти організації за джерелами їхнього формування поділяються на власні й позикові (притягнуті). Власні засоби організацій із розвитком підприємницької діяльності й акціонування відіграють визначальну роль, тому що забезпечують фінансову стійкість і оперативну самостійність суб'єкта господарювання. Власні оборотні кошти приватизованих підприємств перебувають у їхньому цілковитому розпорядженні.

Підприємства мають право їх продавати, передавати іншим суб'єктам господарюван-я, громадянам, здавати в оренду тощо.

Позикові засоби, залучені переважно у вигляді банківських кредитів, покривають додаткову потребу організації в коштах. При цьому головними критеріями умов кредитування банком служать надійність фінансового стану організації й оцінка її фінансової стійкості.

Розміщення оборотних коштів у відтворювальному процесі поділяє їх на оборотні виробничі фонди і фонди обертання. Оборотні виробничі фонди функціонують у процесі виробництва, а фонди обертання — у процесі обігу, тобто реалізації готової продукції та придбання товарно-матеріальних цінностей. Оптимальне співвідношення цих фондів залежить від найбільшої частки оборотних виробничих фондів, що беруть участь у створенні вартості. Обсяг фондів обертання має бути достатнім і не більшим за той, що потрібен для забезпечення чіткого й ритмічного процесу обігу.

Виходячи з принципів організації й регулювання, оборотні кошти поділяються на нормовані й ненормовані. Нормовані оборотні кошти кореспондуються з власними оборотними коштами, тому що дають можливість розрахувати економічно обґрунтовані нормативи з відповідних видів оборотних коштів. Ненормовані оборотні кошти є елементом фондів обертання. Управління цією групою оборотних коштів спрямоване на запобігання необґрунтованому їхньому збільшенню, що служить важливим фактором прискорення оборотності оборотних коштів у сфері обертання.

Управління оборотними коштами тісно пов'язане зі складом і розміщенням останніх. У різних суб'єктів господарювання склад і структура оборотних коштів неоднакові, тому що залежать від форми власності, специфіки організації виробничого процесу, взаємин із постачальниками й покупцями, структури витрат на виробництво, фінансового стану й інших факторів. Стан, склад і структура виробничих запасів, незавершеного виробництва та готової продукції є важливими індикаторами комерційної діяльності підприємства. Визначення структури й виявлення тенденцій зміни елементів оборотних коштів дають змогу прогнозувати параметри розвитку підприємства.

3.2 Нормування оборотних коштів

Найважливішим елементом управління оборотними коштами є науково обґрунтоване нормування. За допомогою нормування оборотних коштів визначається загальна потреба суб'єктів господарювання у власних оборотних коштах. Правильне обчислення цієї потреби має велике економічне значення, тому що встановлюється постійно необхідна мінімальна сума коштів, яка забезпечує стійкий фінансовий стан підприємства.

Основні принципи нормування оборотних коштів коректуються залежно від змін умов господарювання, розвитку акціонування, а отже, само-фінансування й самооплатності. Нормування оборотних коштів здійснюється в кожній організації відповідно до кошторисів витрат на виробництво та невиробничі потреби, бізнес-плану, що відбиває всі боки комерційної діяльності. Таким чином забезпечується

взаємозв'язок виробничих і фінансових показників, обов'язкових для успішної підприємницької діяльності.

У процесі нормування оборотних коштів розробляються норми і нормативи. Норма оборотних коштів — це відносна величина, що відповідає мінімальному, економічно обгрунтованому обсягу запасів товарно-матеріальних цінностей. Норми оборотних коштів залежать від норм витрат матеріалів у виробництві, норм зносостійкості запасних частин та інструментів, тривалості виробничого циклу, умов постачання і збуту, часу надавання окремим матеріалам певних властивостей, необхідних для виробничого споживання, і ще від низки інших факторів.

Норми оборотних коштів за відносно незмінних економічних умов характеризуються довгостроковістю дії. Потреба в їхньому уточненні обумовлена істотними змінами технології й організації виробництва, номенклатури виробів, змісту бізнес-плану, зміною цін, тарифів та інших показників.

Норматив оборотних коштів — це необхідна мінімальна сума коштів, що забезпечує підприємницьку діяльність підприємства. Нормативи оборотних коштів визначаються з урахуванням потреби в коштах як для основної діяльності, так і для капітального ремонту (здійснюваного власними силами) житлово-комунального господарства, підсобних та інших господарств, що не відносяться на самостійний баланс.

Якщо норми оборотних коштів можуть бути встановлені на відносно тривалий період, то нормативи розраховуються на кожен конкретний період (рік, квартал). Нормативи оборотних коштів визначаються як добуток суми одnodенної витрати чи випуску й норми за відповідними видами оборотних коштів.

Одnodенна витрата чи випуск на підприємствах із рівномірно наростаючим упродовж року обсягом виробництва обчислюється за даними кошторису витрат IV кв. наступного року. Це зумовлюється тим, що обчислений норматив оборотних коштів діє на кінець планованого періоду (року, кварталу) і має забезпечити потреби виробництва на початок наступного періоду. Лише в умовах сезонного характеру виробництва одnodенна витрата обчислюється за кошторисом витрат кварталу з мінімальним обсягом виробництва, позаяк понадмінімальні потреби покриваються за рахунок позикових коштів.

Нормування оборотних коштів має забезпечити оптимальну величину всіх складників нормованих оборотних коштів.

Виробничі запаси — це комплексна група, що включає сировину, основні матеріали, куповані напівфабрикати, паливо, тару, запасні частини, малоцінні та швидкозношувані предмети. Через неоднорідний характер їхнього функціонування у процесі виробництва методи нормування окремих елементів виробничих запасів неоднакові.

Нормування оборотних коштів у запасах сировини, основних матеріалів і купованих напівфабрикатів. Норматив оборотних коштів за цією групою обчислюється на підставі їхньої середньоденної витрати (P) і середньої норми запасу в днях. Середня норма оборотних коштів, у свою чергу, визначається як середньозважена величина (виходячи з норм оборотних коштів на окремі види чи групи

сировини, основних матеріалів і купованих напівфабрикатів і їхніх одноденних витрат).

У нормі оборотних коштів кожного виду чи однорідної групи матеріалів враховується час перебування в поточному (Т), страховому (С), транспортному (М), технологічному (А) запасах, а також час, необхідних для вивантаження, доставки, прийому і складування матеріалів (Д). Таким чином, норматив оборотних коштів запасів сировини, основних матеріалів і купованих напівфабрикатів (Н) визначається за наступною формулою:

$$H = P \times (T + C + M + A + D). \quad (3.1)$$

Поточний запас — основний вид запасу, тому норма оборотних коштів у поточному запасі є основною визначальною величиною всієї норми запасу в днях. На розмір поточного запасу впливає періодичність постачань матеріалів за договором з постачальниками (цикл постачання), а також обсяг їхнього споживання у виробництві.

Якщо в договорах не зазначені конкретні терміни постачань, середній цикл постачання визначається на підставі фактичних даних про надходження матеріалів за попередній рік. У цьому випадку середній інтервал між постачаннями може бути визначений як середньоарифметична чи середньозважена величина, що залежить від відсутності чи наявності різких коливань у термінах і обсягах постачань.

Норма оборотних коштів у поточному запасі приймається переважно у розмірі 50% від середнього циклу постачання, що обумовлено постачанням матеріалів кількома постачальниками й у різні терміни.

Страховий запас — другий за обсягом вид запасу, що визначає загальну норму. Страховий, або гарантійний — запас, необхідний на кожному підприємстві для гарантії безперервності процесу виробництва у випадках порушень умов і термінів постачань матеріалів постачальниками чи транспортом, відвантаження ними некомплектних партій.

Страховий запас приймається зазвичай у розмірі 50 % від поточного запасу, але може бути й менше — залежно від місця розташування постачальників і зменшення ймовірності перебоїв у постачаннях.

Транспортний запас створюється на період розриву між строком вантажообігу й документообігу. При постачанні матеріалів на далекій відстані термін оплати розрахункових документів випереджає строк прибуття матеріальних цінностей. На час перебування матеріалів у дорозі після сплати розрахункових документів у покупця виникає потреба в коштах.

Транспортний запас не створюється в тих випадках, коли термін одержання матеріалів збігається зі строком оплати розрахункових документів чи випереджає його.

Технологічний запас створюється на період підготовки матеріалів до виробництва, включаючи час на аналіз і лабораторні випробування. Враховується технологічний запас у загальній нормі в тому випадку, якщо він не є складником процесу виробництва. Приміром, при підготовці до виробництва деяких видів сировини й матеріалів потрібен час на підсушування, розігрів, розмел, відстій, доведення до визначених концентрацій тощо.

Час, потрібний на вивантаження, доставку, прийом і складування матеріалів, береться до уваги також при розрахунку норми запасу сировини, основних матеріалів і купованих напівфабрикатів. Норми цього часу встановлюються за кожною операцією відповідно до середнього обсягу постачання виходячи з технологічних розрахунків чи шляхом проведення хронометражу.

Норматив у цілому за сировиною, основними матеріалами й купованими напівфабрикатами, що відбиває загальну потребу в оборотних коштах за цими складниками виробничих запасів, обчислюється шляхом підсумовування норм оборотних коштів у поточному, страховому, транспортному, технологічному запасах, а також норма на вивантаження, доставку, прийом, складування і множення отриманої загальної норми на одноденну витрату за кожним видом чи групою матеріалів.

Нормування оборотних коштів у запасах допоміжних матеріалів. Номенклатура допоміжних матеріалів на підприємствах здебільшого велика, але не всі їхні види використовуються у великих кількостях. У зв'язку з цим допоміжні матеріали поділяються на дві групи. До першої з них, що включає основні види (не менше 50 % від загальної суми річних витрат) допоміжних матеріалів, норми оборотних коштів визначаються методом прямого рахунку, так само, як і за сировиною, основними матеріалами і купованими напівфабрикатами.

Норми оборотних коштів другої групи допоміжних матеріалів, що витрачаються в незначних кількостях, розраховуються спрощено. Середній фактичний залишок цих матеріалів у звітному році (за винятком непотрібних, зайвих) варто поділити на одноденну суму їхніх витрат у попередньому році.

Норматив оборотних коштів у цілому за групою допоміжних матеріалів визначається як добуток їхніх одноденних витрат у виробництві на загальну норму запасу в днях.

Нормування оборотних коштів у запасах палива. Норматив встановлюється аналогічно нормативу сировини, основних матеріалів і купованих напівфабрикатів, тобто виходячи з норми запасу в днях і одноденних витрат як на виробничі, так і на невиробничі потреби. Норматив обчислюється з усіх видів палива (технологічного, енергетичного й невиробничого), за винятком газу. Якщо підприємство переведене на газ, то створюються страхові запаси твердого чи рідкого палива.

Нормування оборотних коштів у запасах тари. Норматив оборотних коштів визначається залежно від джерел надходження і способу використання тари.

Розрізняють тару куповану і власного виробництва, ту, що повертається й не повертається. За купованою тарою, призначеною для пакування готової продукції, норма оборотних коштів устанавлюється так само, як і за сировиною, основними матеріалами й купованими напівфабрикатами, виходячи з інтервалів постачань. За тарою власного виробництва, вартість якої врахована в ціні готової продукції, норма запасу визначається часом від виготовлення тари до запакування в неї продукції, призначеної до відвантаження. За тарою, що надходить із матеріалами й не повертається постачальникам, норма оборотних коштів залежить від часу перебування під цими матеріалами. Якщо ця тара підлягає подальшому використанню, то враховується також час, потрібний на ремонт, сортування й добір

партій тари. За тарою що повертається, норма оборотних коштів складається з часу одного обороту тари, що включає період з моменту оплати тари з матеріалами до подачі документів у банк на відвантажену назад постачальнику тару.

Норматив оборотних коштів за тарою в цілому дорівнює сумі добутоків одноденного обороту (витрат) тари за видами на норму запасу в днях.

Нормування оборотних коштів на запасні частини для ремонту.

Нормування проводиться залежно від груп устаткування. До першої групи належить устаткування, на яке розроблені типові норми оборотних коштів за запасними частинами. До другої — велике, унікальне, у тому числі імпордне, устаткування, на яке не розроблені типові норми. До третьої — дрібне одиничне устаткування, на яке також не встановлені типові норми.

Норматив оборотних коштів за запасними частинами для першої групи устаткування визначається як добуток типових норм і кількості цього устаткування з урахуванням коефіцієнтів зниження, що уточнюють потребу в оборотних коштах за наявності однотипного устаткування і взаємозамінних деталей.

Норматив оборотних коштів (Н) за запасними частинами для другої групи устаткування визначається методом прямого рахунку за наступною формулою:

$$H = \frac{C \cdot Ч \cdot М \cdot К \cdot Ц}{В}, \quad (3.2)$$

де С — норма запасу змінної деталі за умовами постачання, днів;

Ч — кількість однотипних деталей в одному апараті, механізмі;

М — кількість апаратів, механізмів одного типу;

К — коефіцієнт зниження запасу деталей залежно від кількості машин одного типу;

Ц — ціна однієї деталі, грн;

В — термін служби деталі, днів.

Норматив на запасні частини для ремонту третьої групи устаткування встановлюється методом укрупненого розрахунку, виходячи зі співвідношення середніх фактичних залишків запасних частин за звітний рік і середньорічної вартості устаткування, що працювало, і транспортних засобів. Таке відношення екстраполюється на наступний рік з урахуванням зміни вартості устаткування і транспортних засобів і зміни міжремонтних періодів.

Норматив оборотних коштів на запасні частини в цілому по підприємству дорівнює сумі нормативів за трьома групами устаткування.

Нормування оборотних коштів у запасах малоцінних і швидко зношуваних предметах. Ці предмети мають обмеження за вартістю чи терміну служби до одного року. До малоцінних і швидкозношуваних предметів належать наступні види: інструменти і пристосування загального призначення; господарський інвентар і виробнича тара; спеціальний одяг і взуття; спеціальні інструменти і пристосування. За кожною з цих груп розрахунок нормативу проводиться за складськими й експлуатаційними запасами.

За запасом на складі норматив визначається так само, як і за сировиною, основними матеріалами і купованими напівфабрикатами.

За експлуатаційним запасом норматив встановлюється зазвичай у розмірі 50 % від вартості предметів оскільки половина їхньої вартості, що залишилася, при передачі в експлуатацію списується на собівартість продукції.

Загальна потреба в оборотних коштах на малоцінні та швидкозношувані предмети визначається як сума нормативів на ці предмети на складі й в експлуатації.

Кошти в незавершеному виробництві та витрати майбутніх періодів. До витрат у незавершеному виробництві належать усі витрати на продукцію, що виготовляється. Це вартість сировини, основних і допоміжних матеріалів, палива (переданих зі складу в цех і задіяних у технологічному процесі), заробітна плата, електроенергія, вода, пара тощо. До незавершеного виробництва належать також залишки окремих продуктів в апаратурі, не передані у продукційні ємності, добуті й не підняті на-гора корисні копалини (у гірничодобувній промисловості).

Таким чином, витрати в незавершеному виробництві складаються з вартості незакінченої продукції, напівфабрикатів власного виробництва, а також із готових виробів, ще не прийнятих відділом технічного контролю.

Обсяг нормативу оборотних коштів, що виділені для запасів незавершеного виробництва, залежить від чотирьох наступних факторів: обсягу і складу виробленої продукції; собівартості; тривалості виробничого циклу; характеру наростання витрат у процесі виробництва.

Обсяг виробленої продукції прямопропорційно впливає на обсяг незавершеного виробництва: чим більше виробляється продукції за інших однакових умов, тим більший розмір незавершеного виробництва.

Зміна складу виробленої продукції може по-різному впливати на величину незавершеного виробництва. Так при підвищенні питомої ваги продукції з коротшим циклом виробництва обсяг незавершеного виробництва скорочується, і навпаки.

Собівартість продукції прямо впливає на обсяг незавершеного виробництва. Чим нижчими є витрати на виробництво, тим менший обсяг незавершеного виробництва у грошовому вираженні. Збільшення собі вартості виробленої продукції супроводжується збільшенням незавершеного виробництва.

Тривалість виробничого циклу впливає на обсяг незавершеного виробництва також прямопропорційно і визначається наступними факторами: часом виробничого процесу, часом впливу на напівфабрикати фізико-хімічних, термічних і електрохімічних процесів (технологічний запас), часом транспортування напівфабрикатів усередині цехів, а також готової продукції на склад (транспортний запас), часом нагромадження напівфабрикатів перед початком наступної операції (оборотний запас), часом аналізу напівфабрикатів і готової продукції, часом перебування напівфабрикатів у запасі для гарантії безперервності процесу виробництва (страховий запас).

Максимально можливе скорочення зазначених видів запасів у незавершеному виробництві сприяє поліпшенню використання оборотних коштів за рахунок скорочення тривалості виробничого циклу.

При безупинному процесі виробництва тривалість виробничого циклу обчислюється з моменту запуску сировини й матеріалів у виробництво до виходу готової продукції. Загалом, по підприємству (цеху) визначається середня тривалість виробничого циклу методом середньозваженого показника, тобто шляхом множення тривалості виробничих циклів за окремими продуктами чи більшості з них на їхню собівартість.

За характером наростання витрат у процесі виробництва всі витрати поділяються на одноразові й наростаючі. До одноразових належать витрати, що виробляються на самому початку виробничого циклу. Це сировина, основні матеріали, куповані напівфабрикати. Інші витрати вважаються наростаючими. Наростання витрат у процесі виробництва може відбуватися рівномірно й нерівномірно. При рівномірному наростанні витрат середня вартість незавершеного виробництва обчислюється як сума всіх одноразових витрат і половини наростаючих витрат.

Коефіцієнт наростання витрат (K) визначається при рівномірному й нерівномірному наростанні витрат.

При рівномірному наростанні витрат коефіцієнт наростання витрат обчислюється за наступною формулою

$$K = \frac{B_0 + 0,5B_n}{B_0 + B_n}, \quad (3.3)$$

де B_0 — одноразові витрати;

B_n — наростаючі витрати.

При нерівномірному наростанні витрат за днями виробничого циклу коефіцієнт наростання витрат визначається за наступною формулою:

$$K = \frac{C}{P_{вс}}, \quad (3.4)$$

де C — середня вартість виробу в незавершеному виробництві;

$P_{вс}$ — виробнича собівартість виробу.

Середня вартість виробу в незавершеному виробництві обчислюється як середньозважена величини витрат, що припадають на кожен день виробничого циклу, і кількості днів перебування їх у процесі виробництва.

При поєднанні рівномірних і нерівномірних витрат розрахунок середньої вартості виробу в незавершеному виробництві провадиться за наступною формулою:

$$C = \frac{B_1T + B_2T + \dots + B_pT}{T}, \quad (3.5)$$

де B_1, B_2, \dots — витрати за днями виробничого циклу;

B_p — витрати, вироблені рівномірно упродовж виробничого циклу;

T — середня тривалість виробничого циклу, днів;

T_1, T_2 — час від моменту разових витрат до закінчення виробничого циклу.

Норматив оборотних коштів (H) у незавершеному виробництві обчислюється за наступною формулою:

$$H = \frac{B}{D} \cdot T \cdot K, \quad (3.6)$$

де B — обсяг виробленої валової продукції за кошторисом витрат у IV кв. планованого року, грн;

D — кількість днів у періоді, $D = 90$.

Добуток середньої тривалості виробничого циклу й коефіцієнта наростання витрат утворить норму оборотних коштів у незавершеному виробництві у днях. Отже, норматив оборотних коштів у незавершеному виробництві становитиме результат добутку норми оборотних коштів і одноденного випуску продукції.

До витрат майбутніх періодів належать витрати на освоєння нових видів продукції, удосконалення технології виробництва, гірничопідготовчі й розкривні роботи. До цих витрат відносять і такі нетипові статті витрат, як передплата на періодичні видання, орендна плата, внесені авансом податки і збори й ін.

Норматив оборотних коштів у витратах майбутніх періодів (H) визначається за формулою:

$$H = C_0 + P_p - P_v, \quad (3.7)$$

де C_0 — сума коштів, вкладених у ці витрати на початок запланованого періоду, за вирахуванням отриманих банківських кредитів;

P_p — витрати, що проводяться у плановому році, передбачені відповідними кошторисами;

P_v — витрати, які включаються в собівартість продукції запланованого року та передбачені кошторисом виробництва.

Якщо у процесі підготовки, освоєння та виготовлення нових видів продукції підприємство скористається цільовим банківським кредитом, то при розрахунку нормативу оборотних коштів у витратах майбутніх періодів суми банківських кредитів виключаються.

Кошти у готовій продукції. Готова продукція — це вироби, закінчені виробництвом і прийняті відділом технічного контролю. Норматив оборотних коштів на залишки готової продукції визначається у гривнях як добуток норми оборотних коштів у днях і одноденного випуску товарної продукції в майбутньому році за виробничою собівартістю за наступною формулою:

$$H = \frac{B}{D} \cdot T, \quad (3.8)$$

де B — випуск товарної продукції у IV кв. майбутнього року (при рівномірно наростаючому виробництві) за виробничою собівартістю, грн;

D — кількість днів у періоді (90);

T — норма оборотних коштів на готову продукцію, днів.

Норма оборотних коштів на готову продукцію розраховується окремо за готовою продукцією на складі і відвантажених товарах, на які розрахункові документи не здані в банк на інкасо.

Норма оборотних коштів на запас готової продукції на складі визначається на період, необхідний на комплектування й нагромадження продукції до необхідних розмірів, на обов'язкове збереження продукції на складі до відвантаження (у низці виробництв — для так званого визрівання готової продукції), на запакування й маркування продукції, на доставку її до станції відправлення та завантаження. При великій номенклатурі продукції, що випускається, виділяються основні види

виробів, що становлять 70 – 80 % усього випуску. За цими провідними видами продукції розраховується середньозважена норма оборотних коштів, яка потім поширюється на всю готову продукцію, що зберігається на складі.

Норма оборотних коштів на відвантажені товари устанавлюється на період виписки рахунків і платіжних документів і їхньої подачі у банк. Ці операції мають бути зроблені зазвичай у дво-, триденний термін після відвантаження готової продукції. Лише в тому випадку, якщо постачальник і банк розміщуються в різних населених пунктах, цей термін може подовжуватися.

Норма оборотних коштів у цілому на готову продукцію на складі й відвантажені товари визначається шляхом розподілу загальної суми нормативу оборотних коштів за готовою продукцією на одnodенний випуск товарної продукції за виробничої собівартістю в IV кварталі майбутнього року.

Сукупний норматив оборотних коштів. Цей норматив по підприємству дорівнює сумі нормативів за всіма елементами оборотних коштів і визначає в підсумку загальну потребу суб'єкта господарювання в оборотних коштах. Загальна норма всіх оборотних коштів у днях устанавлюється шляхом розподілу сукупного нормативу оборотних коштів на одnodенний випуск готової продукції за виробничою собівартістю за планом IV кв. того року, за даними якого розраховується норма. Річний приріст чи зменшення нормативу оборотних коштів визначається шляхом зіставлення нормативів на початок і кінець майбутнього року.

Із розвитком ринкових відносин і зміцненням розрахунково-платіжних взаємин посилюється роль і значення нормування оборотних коштів. Наявність достатніх оборотних коштів забезпечує підприємствам у нових економічних умовах розширене відтворення, модернізацію і структурну перебудову. У зв'язку з цим виникає необхідність підвищення якості планових розрахунків і ширшого використання в цьому процесі електронно-обчислювальної техніки. Тим самим забезпечуються сприятливі умови для встановлення прогресивних, економічно обґрунтованих норм і нормативів оборотних коштів.

Ненормовані оборотні кошти. Принципи організації оборотних коштів визначають наявність ненормованих оборотних коштів, що функціонують у сфері обертання. До ненормованих оборотних коштів належать кошти у відвантажених товарах, грошові кошти, кошти в дебіторській заборгованості й інших розрахунках. Через специфіку форм, швидкості руху, закономірності виникнення ці оборотні кошти не можуть заздалегідь ураховуватися подібно до нормованих оборотних коштів. Управління ненормованими оборотними коштами здійснюється іншими способами і методами. Суб'єкти господарювання (а в державному секторі — держава) мають можливість управляти цими коштами і впливати на їх величину за допомогою діючої системи кредитування й розрахунків.

Організації, що працюють на комерційному розрахунку, зацікавлені у скороченні розміру ненормованих оборотних коштів, тому що це спричиняє прискорення оборотності оборотних коштів у сфері обертання, а отже, ефективніше використання оборотних коштів у цілому. Зменшення, приміром, розмірів дебіторської заборгованості за товарними операціями поліпшує показник виконання плану постачань за договорами, планів із прибутку і рентабельності. Скорочення оборот-

них коштів в інших розрахунках означає їхнє повніше використання за призначенням, тому що вони при цьому не вибувають із сфери виробництва. Таким чином, завданням кожної організації є використання всіх резервів максимально можливого скорочення обсягу ненормованих оборотних коштів. До цих резервів варто віднести зміцнення розрахунково-платіжної дисципліни, розвиток прямих господарських зв'язків між підприємствами, зміцнення договірної дисципліни й відповідне виконання договірних зобов'язань, розширення практики застосування прогресивних форм розрахунків.

Важливим фактором, що стимулює скорочення коштів у сфері обертання, є банківський кредит на поповнення оборотних коштів, що сприяє раціональному використанню не тільки нормованих, але й ненормованих оборотних коштів.

Кошти у відвантажених товарах становлять значну частку всіх не нормованих оборотних коштів на підприємствах, що виробляють продукцію. Ці кошти утворюються неминуче, тому що готова продукція, що зберігається на складі, у встановлені договірні терміни відвантажується споживачам. Однак, за значенням ці кошти неоднакові: частина з них припадає на частку товарів відвантажених, строк оплати яких не настали. Це позитивне явище дуже швидкоплинне. За перебігом цих термінів і наявністю як і раніше неплатежів кошти підприємства набувають форми товарів відвантажених, не оплачених у зазначений термін покупцем, чи форми товарів відвантажених, переданих під відповідальність на збереження покупцеві. Останні дві групи свідчать про відсутність коштів у покупця чи про відмову останнього оплатити розрахункові документи, що неминуче зумовлює позаплановий перерозподіл оборотних коштів у постачальників і порушення платіжно-розрахункової дисципліни.

Гроші — значна частина ненормованих оборотних коштів. У процесі колообігу оборотні кошти неминуче змінюють свою функціональну форму, унаслідок чого реалізована готова продукція перетворюється у гроші. Гроші переважно зберігаються в банку на розрахунковому (поточному) рахунку підприємства, тому що переважна частина розрахунків між суб'єктами господарювання здійснюється за безготівковими розрахунками.

У невеликих сумах, за винятком днів виплати заробітної плати, гроші зберігаються в касі підприємства. Крім того, гроші покупців можуть бути в акредитивах та інших формах розрахунків до моменту їхнього закінчення. Гроші у визначеному розмірі постійно мають бути у складі ненормованих оборотних коштів, інакше підприємство буде визнане неплатоспроможним.

Засоби в дебіторській заборгованості свідчать про тимчасове відволікання коштів з обігу підприємства, що викликає додаткову потребу в ресурсах і може призвести до напруженого фінансового стану.

Дебіторська заборгованість може бути припустимою, тобто обумовленою діючою системою розрахунків, і неприпустимою, що свідчить про недоліки у фінансово-господарській діяльності. Із метою запобігання втрат і визнання підприємства неплатоспроможним кожен суб'єкт господарювання повинен прагнути до скорочення дебіторської заборгованості.

Існують різні види дебіторської заборгованості: заборгованість підзвітних осіб при одержанні грошей під звіт на відрядження й інші цілі; заборгованість постачальників покупцям, що утворилася при взаємних чи односторонніх розрахунках; дебітори за претензіями чи спірними боргами при порушенні договірних зобов'язань і виникненні судової справи; заборгованість податкових органів підприємствам при переплатах у бюджет податків і платежів тощо.

Кошти в інших розрахунках — четверта група ненормованих оборотних коштів — виникають із причин, не пов'язаних безпосередньо з виробничою діяльністю організації, й означають відволікання оборотних коштів від їхнього основного призначення. Приміром, перевитрати за преміальними фондами й іншими цільовими фондами й резервами, нестача від втрати і псування майна, а також інші витрати, що підприємство змушене перекривати за рахунок своїх оборотних коштів.

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

У процесі управління формуванням оборотних коштів мають забезпечуватися права підприємств і організацій у поєднанні з підвищенням їхньої відповідальності за ефективне й раціональне використання оборотних коштів. Достатній мінімум власних і позикових коштів гарантує безперервність руху оборотних коштів на всіх стадіях колообігу, що задовольняє потреби виробництва в матеріальних і грошових ресурсах, а також забезпечує своєчасні й повні розрахунки з постачальниками, бюджетом, банками й іншими передавальними ланками.

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

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

Прибуток скеровується на покриття приросту нормативу оборотних коштів у процесі його розподілу. Із розвитком акціонування організації мають право використовувати отриманий прибуток на власний (свій) розсуд, крім тієї його частини, що підлягає обов'язковим відрахуванням, оподатковуванню й іншим спрямуванням відповідно до законодавства. Економічно обґрунтована система розподілу прибутку, у першу чергу, має гарантувати виконання фінансових зобов'язань

перед державою й максимально забезпечити виробничі, матеріальні та соціальні потреби підприємств.

Ринкові умови господарювання визначають пріоритетні напрямки використання чистого прибутку, тобто прибутку, що залишається в роз порядженні організації. Розвиток конкуренції викликає необхідність скеровувати чистий прибуток, насамперед, на розширення виробництва, його модернізацію й удосконалення. У плані цих заходів частина чистого прибутку спрямовується на приріст нормативу власних оборотних коштів.

Конкретний розмір цього прибутку визначається у процесі фінансового планування на підприємстві й залежить від низки наступних факторів: розмір приросту нормативу оборотних коштів, загального обсягу прибутку в майбутньому періоді, приріст стійких пасивів, можливість залучення позикових засобів, необхідність першочергового напрямку прибутку на інвестиційні процеси й ін.

Стійкі пасиви прирівнюються до власних коштів. Власне кажучи, ці кошти не належать підприємству, тому їх не можна віднести до власних. Однак, вони постійно перебувають в обігу підприємства й у сумі мінімального залишку використовуються як джерело формування власних оборотних коштів.

До стійких пасивів належать наступні види коштів: мінімальна перехідна заборгованість із оплати праці робітникам підприємства; резерв майбутніх платежів; мінімальна перехідна заборгованість бюджету й позабюджетним фондам; мінімальна заборгованість покупцям по заставах за тару що повертаються; засоби кредиторів, що надходять у вигляді передоплати за продукцію (товари, послуги); перехідні залишки фонду споживання тощо.

Стійкі пасиви є джерелом покриття власних оборотних коштів тільки в сумі приросту, тобто різниці між їхнім розміром на кінець і початок майбутнього року.

Мінімальна перехідна заборгованість з оплати праці (M_3) працівникам визначається за період між кінцем розрахункового періоду, за який проводиться оплата праці, і конкретною датою виплати коштів за наступною формулою:

$$M_3 = \frac{\Phi \cdot d}{90}, \quad (3.9)$$

де Φ — фонд оплати праці в IV кв. майбутнього року;

d — кількість днів з початку місяця до дня виплати коштів.

Резерв майбутніх платежів формується для резервування коштів на оплату відпусток працівникам підприємства й інші схожі витрати. Резерв для оплати відпусток обчислюється на основі його мінімального залишку за звітний рік і зміни фонду оплати праці у планованому періоді.

Якщо на підприємстві резервуються кошти для виплати винагород за вислугу років, резерв утвориться шляхом включення в собівартість щомісяця $1/12$ частини загальної суми винагороди, що сплачуються один раз на рік. Таким чином, на кінець року резерв досягне максимальної величини, що дорівнюватиме річній сумі сплачуваних за вислугу років винагород.

Мінімальна перехідна заборгованість перед бюджетом і позабюджетними фондами визначається виходячи з кінця розрахункового періоду, за який проводяться платежі, і конкретними термінами сплати. Платежі до бюджету проводять-

ся в порядку сплати визначених податків і зборів на підставі чинного законодавства. Мінімальна сума заборгованості бюджету постійно переходить із місяця у місяць, тому враховується у складі стійких пасивів.

Внески в позабюджетні фонди (Фонд державного соціального страхування, Пенсійний фонд, Державний фонд зайнятості населення) провадяться у встановлених відсотках від фонду оплати праці (відповідно 1,6%; 33,2%; 1,4%).

Розраховувавши мінімальну перехідну заборгованість зі оплати праці робітникам підприємства й застосувавши зазначені відсотки відрахувань, установлюється мінімальна перехідна заборгованість позабюджетним фондам, кошти яких постійно перебувають в обігу підприємства.

Мінімальна заборгованість покупцям за заставами за тару, що повертається виникає при відвантаженні готової продукції в тарі, що повертається. Підприємства — постачальники такої продукції — одержують від покупця заставу в рахунок повернення тари. При регулярному відвантаженні готової продукції в тарі, що повертається підприємства постійно мають залишок застави за тару.

З огляду на зустрічний процес повернення застави покупцям при одержанні від них тари, що повертається постачальники обчислюють мінімальну суму застави, що включається у стійкі пасиви.

Недолік власних оборотних коштів виникає в тому випадку, якщо величина діючого нормативу перевищує суму власних і прирівняних до них засобів. Недолік власних оборотних коштів здебільшого становить результат недоодержання запланованого прибутку чи неправомірного, нераціонального його використання, "проїдання" оборотних коштів (використання їх не за призначенням) й інших негативних факторів, що виникли у процесі комерційної діяльності організації. Нестача власних оборотних коштів покривається винятково за рахунок коштів самої організації, яка таке допустила. Насамперед, на покриття нестачі скеровується частина чистого прибутку, що залишається в розпорядженні організації.

Крім того, у суб'єкта господарювання у процесі розподілу валового прибутку можуть утворюватися резервні фонди, частина з яких використовується на покриття нестачі власних оборотних коштів.

Позикові кошти у джерелах формування оборотних коштів за сучасних умов набувають неабиякого значення й перспектив. Основну форму позикових засобів становлять короткострокові кредити банку. Вони покривають тимчасову додаткову потребу організації в коштах. Залучення позикових коштів обумовлене характером виробництва, складними розрахунково-платіжними відносинами, що виникли при переході до ринкової економіки, необхідністю заповнення нестачі власних оборотних коштів і з інших об'єктивних причин. Позикові кошти у вигляді кредитів використовуються ефективніше, ніж власні оборотні кошти, позаяк пришвидшують колообіг, мають тільки цільове призначення, видаються на суворо обумовлений термін, супроводжуються стягуванням банківського відсотка. Це змушує організацію постійно стежити за рухом позикових коштів і результативністю їхнього використання.

Залучаються позикові кошти не тільки у формі короткострокового кредиту банку, але й у вигляді кредиторської заборгованості, а також інших позикових

коштів, тобто залишків фондів і резервів самої організації, що тимчасово не використовуються за цільовим призначенням.

Кредиторська заборгованість відноситься переважно належить до позапланового залучення в господарський обіг підприємства коштів інших підприємств, організацій чи окремих осіб. Використання цих коштів у межах діючих термінів оплати рахунків і зобов'язань має закономірний характер. Однак, у більшості випадків кредиторська заборгованість виникає внаслідок порушення розрахунково-платіжної дисципліни. У зв'язку з цим у підприємств виникає кредиторська заборгованість поставальникам за отримані, але не оплачені товарно-матеріальні цінності. При порушенні термінів сплати податкових платежів виникає прострочена заборгованість перед податковими органами. Несвоєчасні внески до позабюджетних фондів та інші неплатежі також призводять до виникнення незаконної кредиторської заборгованості. Кредиторська заборгованість, поєднана з утворенням дебіторської заборгованості, є основним джерелом покриття останньої.

В обігу підприємства, крім банківських кредитів і кредиторської за боргованості, можуть бути й інші залучені кошти.

Це залишки фондів, резервів і цільових коштів самої організації, що тимчасово не використовуються за прямим призначенням. Цільові фонди та резерви організації утворюються за рахунок собівартості, прибутку й інших цільових надходжень. До цієї групи коштів належать амортизаційний фонд, ремонтний фонд, резерв майбутніх платежів, фінансовий резерв, преміальний і благодійний фонди тощо. Усі ці фонди та резерви організації в установлений термін використовуються за цільовим призначенням. Втягуватися в обіг як джерела покриття оборотних коштів можуть лише залишки цих фондів на період, що передує їхньому цільовому використанню.

Управління процесом формування оборотних коштів багато в чому визначає ефективність використання оборотних коштів. Поліпшення використання оборотних коштів із розвитком підприємництва набуває усе актуального значення, тому що вивільнені при цьому матеріальні та грошові ресурси є додатковим внутрішнім джерелом подальших інвестицій. Раціональне й ефективне використання оборотних коштів сприяє підвищенню фінансової стійкості організації та її платоспроможності. У цих умовах організація вчасно й повністю виконує свої розрахунково-платіжні зобов'язання, що дозволяє успішно здійснювати комерційну діяльність.

3.3 Показники ефективності використання оборотних коштів

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

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

Найважливішим показником інтенсивності використання оборотних коштів є швидкість їхнього обігу.

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

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

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

Оборотність може визначається як загальна, так і часткова.

Тривалість одного обігу в днях визначається на підставі наступної формули:

$$O = \frac{3 \cdot D}{T}, \quad (3.10)$$

де 3 — залишки оборотних коштів (середньорічні чи на кінець майбутнього (звітного) періоду), грн;

D — кількість днів у звітному періоді;

T — обсяг товарної продукції (за собівартістю чи в цінах), грн.

Коефіцієнт оборотності (K_o) показує кількість обертів, здійснених оборотними коштами (за півріччя, квартал), і визначається за формулою:

$$K_o = \frac{T}{3}. \quad (3.11)$$

Коефіцієнт завантаження оборотних коштів (K_3) — це показник, зворотний коефіцієнту оборотності. Він характеризує величину оборотних коштів, що припадає на одиницю (1 грн, 1 тис. грн, 1 млн. грн) реалізованої продукції. Обчислюється цей показник за наступною формулою:

$$K_3 = \frac{3}{T}. \quad (3.12)$$

Цей показник свідчить про раціональне, ефективне чи, навпаки, неефективне використання оборотних коштів (лише за умов зіставлення даних за кілька років і виходячи з динаміки коефіцієнта).

Загальна оборотність характеризує інтенсивність використання оборотних коштів у цілому за усіма фазами колообігу, не відбиваючи особливостей кругообігу окремих елементів чи груп оборотних коштів. У показнику загальної оборотності

ніби нівелюється процес поліпшення чи уповільнення оборотності засобів в окремих фазах.

Розглянуті вище взаємозалежні показники обертальності відбивають загальну оборотність оборотних коштів. Для виявлення конкретних причин зміни загальної оборотності обчислюється показник часткової оборотності оборотних коштів.

Часткова оборотність відбиває ступінь використання оборотних коштів у кожній окремій фазі колообігу, у кожній групі, а також за окремими елементами оборотних коштів. Оборотність оборотних коштів за окремими видами (сировина, матеріали, паливо тощо), що обчислюється при розрахунку нормативів власних оборотних коштів, визначається за тими ж формулами, виходячи з залишків цих видів товарно-матеріальних цінностей (Со) і обігу за їхніми витратами за відповідний період. Так, за обіг (Т) для визначених видів виробничих запасів приймається не обсяг товарної продукції, а витрата конкретного виду оборотних коштів у процесі виробництва за відповідний період.

Унаслідок прискорення оборотності визначена сума оборотних коштів вивільняється.

Абсолютне вивільнення оборотних коштів відбувається тоді, коли фактичні залишки оборотних коштів менші за норматив чи залишки оборотних коштів за попередній (базовий) період при збереженні чи збільшенні обсягу реалізації за цей період. При централізованій системі управління кошти, що вивільнилися з обігу, передавалися керівній організації. Із проведенням приватизації й акціонування, повністю вивільнившись, оборотні кошти можуть спрямовуватися самою організацією на подальше розширення виробництва, освоєння нових видів виробів, поліпшення системи постачання і збуту й на інші заходи удосконалення підприємницької діяльності.

Відносне вивільнення оборотних коштів відбувається у тих випадках, коли прискорення оборотності оборотних коштів відбувається одночасно з зростанням обсягу виробництва. Вивільнені при цьому кошти не можуть бути вилучені з обігу, оскільки розміщені в запасах товарно-матеріальних цінностей, що забезпечують зростання виробництва. Відносне вивільнення оборотних коштів, як і абсолютне, має єдину економічну основу і значення, оскільки надає суб'єктові господарювання додаткову економію коштів.

Прискорення оборотності й вивільнення внаслідок цього оборотних коштів у будь-якій формі дозволяє організації спрямовувати їх на свій розсуд на розвиток підприємницької діяльності й обійтися без залучення додаткових фінансових ресурсів.

ЗМІСТОВИЙ МОДУЛЬ 1.2. ОКРЕМІ ФІНАНСОВО-ГОСПОДАРСЬКІ ПРОЦЕСИ НА ТРАНСПОРТІ

ТЕМА 4. ВИТРАТИ ТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА

Питання

- 4.1 Поняття і склад витрат транспортного підприємства.
- 4.2 Класифікація витрат.
- 4.3 Облік і калькулювання собівартості перевезень.

4.1 Поняття і склад витрат транспортного підприємства

Для накопичення та структуризації витрат при здійсненні перевезень використовують Методичні рекомендації з формування собівартості перевезень (робіт, послуг) на транспорті.

Рекомендації можуть застосовуватися для планування, ведення обліку й калькулювання собівартості перевезень вантажів і пасажирів, робіт і послуг, пов'язаних із транспортним процесом, як на транспортних підприємствах, так і на інших підприємствах, що виконують зазначені роботи (послуги), незалежно від форм власності й підпорядкування, але з урахуванням технологічних та організаційних особливостей кожного підприємства.

Конкретний перелік і склад статей калькулювання собівартості перевезень визначається підприємством.

У структурних підрозділах транспортних підприємств, виділених в окремі виробничі одиниці, які належать до інших галузей народного господарства (промисловість, будівництво, сільське господарство й ін.), застосовуються типові положення з планування, обліку й калькулювання собівартості продукції (робіт, послуг) відповідних галузей.

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

Витрати на здійснення перевезень (робіт, послуг) характеризують витрати поточного періоду (року, кварталу, місяця) на ці цілі.

Витрати на перевезення (роботи, послуги) включають у собівартість того звітного періоду, у якому вони виникли, незалежно від дати сплати грошових коштів. Непродуктивні витрати й утрати відображаються в обліку того звітного періоду, у якому вони виникли.

Витрати в іноземній валюті на виконання перевезень (робіт, послуг) відносяться на собівартість у гривнях згідно з офіційним курсом Національного банку України, що діє на дату здійснення витрат.

Калькулювання собівартості — це визначення розміру витрат у грошовій формі на виробництво одиниці певного виду робіт (послуг) із окремих видів витрат. За допомогою калькулювання визначаються собівартість одиниці робіт (послуг), всього їхнього обсягу, собівартість виробництва за окремими структурними

підрозділами підприємства, за різними виробничими процесами і в цілому по підприємству.

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

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

Дані обліку витрат використовуються для оцінки фінансово-господарської діяльності підприємств і їхніх структурних підрозділів, визначення фактичної ефективності проведених організаційно-технічних заходів, виявлення резервів скорочення витрат, виконання аналітичних розрахунків.

При здійсненні планування, обліку та калькулювання собівартості має забезпечуватися повне зіставлення планових і звітних даних щодо складу класифікації витрат, об'єктів і одиниць калькулювання, методів розподілу витрат між об'єктами калькулювання та плановими (звітними) періодами.

4.2 Класифікація витрат

Із метою правильної організації планування, обліку, калькулювання й аналізу собівартості перевезень витрати на перевезення (роботи, послуги) класифікуються за різними ознаками.

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

Залежно від характеру та призначення виконуваних процесів виробництво поділяється на основне, допоміжне й обслуговуюче (невиробниче) господарство.

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

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

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

За видами витрати класифікуються за економічними елементами та статтями калькуляції.

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

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

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

До прямих витрат належать витрати, які можуть безпосередньо включатися до собівартості окремих видів перевезень (робіт, послуг).

До непрямих витрат належать витрати, безпосередньо не пов'язані з виконанням транспортних робіт, послуг. До таких витрат належать загально виробничі витрати, які включають витрати з управління й обслуговування виробничого процесу.

За ступенем впливу обсягів перевезень (робіт, послуг) на рівень витрат, останні поділяються на змінні й постійні.

До змінних витрат належать витрати, абсолютна величина яких змінюється (збільшується або зменшується) разом із зміною обсягів перевезень (робіт, послуг). Зокрема, витрати на паливно-мастильні матеріали, електроенергію, запасні частини й комплектуючі, оплату праці робітників, зайнятих у перевезеннях, відрахування на соціальні заходи тощо.

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

За складом витрати поділяються на одноелементні, тобто економічно однорідні, та комплексні, які складаються з кількох елементів.

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

За доцільністю витрати поділяються на продуктивні, непродуктивні та надзвичайні. Непродуктивними витратами вважаються витрати, що виникли як наслідок недостатньої організації виробництва й управління, відхилень від технологічних норм, псування матеріальних цінностей.

До витрат від надзвичайних подій (втрати від стихійного лиха, від техногенних катастроф і аварій та ін.) належать як втрати за наслідками цих подій, так і витрати на здійснення заходів, пов'язаних із запобіганням і ліквідацією таких наслідків (відшкодування, сплата стороннім організаціям, заробітна плата працівників,

зайнятих на відновлювальних роботах, вартість використаних сировини та матеріалів тощо).

Групування операційних витрат за економічними елементами

Витрати звичайної діяльності підприємства складаються з витрат операційної діяльності, фінансових витрат (витрат на проценти): за користування отриманими кредитами, за випущеними облігаціями, за фінансовою орендою й інших витрат звичайної діяльності, не пов'язаних безпосередньо з перевезеннями.

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

Витрати операційної діяльності підприємств транспорту відповідно до їхнього економічного змісту групуються за наступними елементами:

- матеріальні витрати;
- витрати на оплату праці;
- відрахування на соціальні заходи;
- амортизація основних фондів і нематеріальних активів;
- інші операційні витрати.

До елемента "Матеріальні витрати" належать:

1. Витрати придбаних у сторонніх організацій або виготовлених власними силами пального, запасних частин і комплектуючих виробів, мастил, матеріалів, шин, енергії, палива, інших виробничих запасів, які використані на:

- виконання перевезень (робіт, послуг);
- забезпечення технологічного процесу перевезень (робіт, послуг), їх якості та надійності;
- проведення всіх видів ремонту, технічного огляду і обслуговування, реконструкції, модернізації основних фондів (рухомого складу, його агрегатів і вузлів, будівель, споруд тощо), у тому числі отриманих за договорами лізингу (оренди);
- забезпечення робіт, пов'язаних з дотриманням правил безпеки праці та руху, протипожежної і сторожової охорони, санітарно-гігієнічних, природоохоронних та інших спеціальних вимог, передбачених правилами технічної експлуатації, нагляду і контролю за процесом виробництва;
- забезпечення роботи апарату управління підприємства та його структурних підрозділів, включаючи транспортне обслуговування, пов'язане з управлінням виробництвом, а також технічних засобів управління: обчислювальної техніки, засобів зв'язку, сигналізації тощо, які знаходяться на балансі підприємства;
- утримання та експлуатацію приміщень і території підприємства, утримання законсервованих основних фондів;
- винахідництво і раціоналізацію, проведення дослідно-експериментальних і конструкторських робіт, виготовлення та дослідження моделей і зразків, пов'язаних з основною діяльністю підприємства, освоєння в експлуатації нових типів і моделей транспортних засобів та видів перевезень (робіт, послуг);
- забезпечення робіт, пов'язаних з професійною підготовкою, перепідготовкою та підтриманням професійної майстерності працівників підприємства за

профілем його діяльності безпосередньо на підприємстві (здійснення навчально-тренувальних польотів, утримання тренажерних центрів тощо);

2. Собівартість малоцінних і швидкозношуваних предметів (спеціального одягу, взуття, форменого одягу, що необхідні для виконання професійних обов'язків, інструменту, пристроїв, інвентарю, приладів, лабораторного обладнання, миючих засобів тощо), які не належать до основних засобів, вартість придбання продуктів спеціального харчування (включаючи соки і сухе вино) у випадках, передбачених законодавством;

3. Витрати, пов'язані з використанням природної сировини, в частині відрахувань для покриття витрат на геологорозвідку корисних копалин, рекультивацію земель, плата за деревину, продану на пні, та за воду, що вибирається з водогосподарських систем, а також платежі за використання інших природних ресурсів;

4. Втрати від нестачі матеріальних цінностей в межах норм природного убутку.

Витрати на проведення поточного ремонту основних фондів та інших робіт власними силами, власне виробництво електричної та інших видів енергій, а також на трансформацію та передачу придбаної енергії до місця її споживання включається до відповідних елементів затрат.

Витрати, пов'язані з доставкою (в тому числі вантажно-розвантажувальні роботи) матеріальних ресурсів транспортними засобами і персоналом підприємства, включаються до відповідних елементів витрат.

До елемента "Витрати на оплату праці" належать пов'язані з веденням господарської діяльності витрати на виплату основної і додаткової заробітної плати, обчислені згідно із системами оплати праці, прийнятими підприємством, включаючи будь-які виплати у грошовій або натуральній формі.

Основна заробітна плата — це винагорода за виконану роботу відповідно до встановлених норм праці. Вона встановлюється у вигляді тарифних ставок (окладів), годинних розрахункових ставок, кілометрових та інших відрядних розцінок для працівників і посадових окладів для службовців.

Додаткова заробітна плата — це винагорода за працю понад установлені норми, за трудові успіхи та винахідливість і за особливі умови праці. Вона включає доплати, надбавки, гарантійні і компенсаційні виплати, передбачені чинним законодавством, премії, пов'язані з виконанням виробничих завдань і функцій:

1) виплати, передбачені законодавством про працю за невідпрацьований на виробництві час:

- оплата щорічних і додаткових відпусток відповідно до законодавства, грошових компенсацій за невикористану відпустку. Якщо на підприємстві створюється резерв для оплати відпусток, то до витрат виробництва включаються щомісячні відрахування на створення такого резерву;
- оплата працівникам днів відпочинку, що надаються їм у зв'язку з роботою понад нормальну тривалість робочого часу при вахтовому методі організації праці, при підсумованому обліку робочого часу та в інших випадках, передбачених законодавством;

- оплата спеціальних перерв у роботі у випадках, передбачених законодавством (оплата перерв працюючим матерям для годування дитини і оплата часу, пов'язаного з проходженням обов'язкових медичних оглядів; оплата пільгового часу працюючим підліткам, яким не виповнилось 18 років);
- оплата працівникам-донорам днів обстеження, здачі крові та відпочинку;
- оплата робочого часу працівників, які залучаються до виконання державних або громадських обов'язків, якщо ці обов'язки виконуються у робочий час відповідно до законодавства;
- доплата за роботу у вихідні і святкові дні та в понадурочний час;
- оплата за час вимушеного прогулу або виконання нижче оплачуваної роботи у випадках, передбачених законодавством;
- виплати вихідної допомоги, що передбачені чинним законодавством;
- інші виплати за невідпрацьований на виробництві час, які передбачені законодавством;

2) виплати, пов'язані з підготовкою (навчанням) і перепідготовкою кадрів:

- виплати працівникам підприємств заробітної плати за основним місцем роботи за час їх навчання з відривом від виробництва в системі підвищення кваліфікації та перепідготовки кадрів;
- оплата навчальних відпусток, наданих відповідно до законодавства працівникам підприємств, які навчаються у вечірніх та заочних вищих і середніх спеціальних навчальних закладах, заочній аспірантурі, у вечірніх і заочних загальноосвітніх школах; оплата праці кваліфікованих працівників, керівників і спеціалістів підприємства, залучених без звільнення від основної роботи до підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації працівників, керівництва виробничою практикою студентів і навчання учнів загальноосвітніх шкіл;
- оплата праці студентів вищих навчальних закладів і учнів середніх спеціальних і професійно-технічних закладів, які проходять виробничу практику на підприємстві, а також оплата праці учнів загальноосвітніх шкіл у період професійної орієнтації, залучених на тимчасову роботу до посильної праці на період канікул;
- витрати, пов'язані з виплатою учням професійно-технічних училищ різниці між стипендією в розмірі тарифної ставки (мінімального окладу) робітника першого розряду і витратами цих навчальних закладів (на виплату стипендій, забезпечення харчуванням і обмундируванням);

3) оплата праці працівників, які не перебувають у штаті підприємств, за виконання робіт згідно з договорами цивільно-правового характеру, включаючи договір підряду, за умови, що розрахунки з працівниками за виконану роботу проводяться безпосередньо цим підприємством. Розмір коштів, спрямованих на оплату праці цих працівників, визначається виходячи з кошторису на виконання робіт (послуг) за договором і платіжних документів.

4) передбачені законодавством доплати до тарифних ставок і посадових окладів, пов'язані з організацією праці:

- доплата не звільненим від основної роботи бригадирам з числа робітників за керівництво бригадою;
- доплата працівникам за роботу в багатозмінному режимі та за роботу в нічний час;

5) надбавки та доплати до тарифних ставок у розмірах, передбачених законодавством, і виплати, що мають компенсуючий характер, а саме:

- доплата працівникам за шкідливі умови праці (за роботу у важких, шкідливих умовах);
- плата працівникам за роботу у вихідні та святкові (неробочі) дні, в понадурочний час за розцінками, встановленими законодавчими актами;
- винагорода працівникам за вислугу років, стаж роботи (надбавки за стаж роботи за спеціальністю на даному підприємстві), передбачені законодавством;
- доплата працівникам за суміщення професій (посад), розширення зон обслуговування або збільшення обсягу виконуваних робіт;
- надбавки за класність водіям автомобілів, робітникам локомотивних бригад;
- доплата за клас кваліфікації льотно-інструкторському та льотному складу екіпажів;
- надбавка за знання та використання в роботі іноземної мови;
- персональні надбавки;
- надбавки керівникам, спеціалістам, службовцям за високі досягнення у праці або за виконання особливо важливих завдань на термін їх виконання;
- доплата працівникам до середнього заробітку у випадках, передбачених законодавством;
- виплати за районними коефіцієнтами, коефіцієнтами за роботу в без водних місцевостях, у високогірних районах та за іншими встановленими законодавством коефіцієнтами, що враховують особливості транспорту;
- інші передбачені законодавством надбавки, доплати і виплати, що мають компенсуючий характер;

б) передбачені законодавством виплати, що включаються у фактичну собівартість, але не плануються:

- виплата різниці в окладах працівникам, працевлаштованим з інших організацій із збереженням протягом деякого часу (відповідно до законодавства) розміру посадового окладу за попереднім місцем роботи, а також у разі тимчасового заступництва;
- виплати, пов'язані з індексацією зарплати в межах, передбачених чинним законодавством;
- плата за час вимушеного прогулу (простою) або за виконання нижче оплачуваної роботи у випадках, передбачених законодавством;
- витрати на оплату праці членам екіпажу морських суден, що призначені на конкретне судно, за час чекання підходу цього судна в порт, де можлива їх посадка;
- оплата утримання плавскладу, який перебуває в резерві;

– суми відшкодування втраченого заробітку внаслідок тимчасової втрати непрацездатності до фактичного заробітку у випадках, коли працівник продовжує працювати на підприємстві;

7) премії працівникам підприємств за виробничі результати, включаючи премії за економію конкретних видів матеріальних ресурсів, за сприяння винахідництву і раціоналізації, за створення, освоєння та впровадження нової техніки, авторські винагороди, винагороди за підсумками роботи за рік, одноразові заохочення (за виконання особливо важливих виробничих завдань), тощо;

8) вартість безкоштовно наданих предметів (включаючи формений одяг), що залишаються в особистому постійному користуванні, або сума пільг у зв'язку з продажем їх за зниженими цінами (крім вартості виданого спецодягу, спецвзуття та інших засобів індивідуального захисту, мила та інших м'ю-чих засобів, знезаражуючих засобів, молока і лікувально-профілактичного харчування або відшкодування витрат працівникам за придбання ними спецодягу, спецвзуття та інших засобів індивідуального захисту у разі невидачі їх адміністрацією);

9) витрати (у випадках, передбачених законодавством) на оплату безкоштовно наданих працівникам підприємства житла, комунальних послуг, продуктів харчування тощо або суми грошових компенсацій за їх ненадання;

10) суми наданих підприємством трудових і соціальних пільг працівникам.

До елемента "Відрахування на соціальні заходи" належать:

1) збір на державне (обов'язкове) соціальне страхування, включаючи збір на обов'язкове соціальне страхування на випадок безробіття;

2) відрахування на державне (обов'язкове) пенсійне страхування (до Пенсійного фонду України), а також відрахування на додаткове пенсійне страхування;

3) інші обов'язкові збори і відрахування на соціальні заходи, що визначені законодавством.

Відрахування на обов'язкове соціальне страхування, обов'язкове пенсійне страхування здійснюються за встановленими законодавством нормами та порядком.

Відрахування на додаткове пенсійне страхування, обов'язкове медичне страхування та інші обов'язкові збори і відрахування на соціальні заходи належать до собівартості виконаних перевезень (робіт, послуг) згідно з порядком, визначеним законодавством.

До елемента "Амортизація основних фондів і нематеріальних активів" належать суми амортизаційних відрахувань, нарахованих згідно з порядком, нормами та умовами, встановленими чинним законодавством.

Розрахунок амортизації основних фондів та нематеріальних активів і віднесення їх на витрати виробництва здійснюються згідно з П(С)БО 7 "Основні засоби" та П(С)БО 8 "Нематеріальні активи".

До елемента "Інші операційні витрати" належать витрати, які включаються у собівартість перевезень і не враховані в попередніх елементах витрат, а саме:

1) сума сплаченої орендної (лізингової) плати за користування наданими в оперативну та фінансову оренду (лізинг) основними фондами;

2) витрати, пов'язані з оплатою послуг комерційних банків та інших кредитно-фінансових установ, включаючи плату за розрахункове обслуговування, отримання гарантій, вексельного авалу, факторингових і довірчих операцій, облік боргових вимог і зобов'язань, включаючи цінні папери, поштово-телеграфних послуг та інших витрат, пов'язаних з грошовим обігом;

3) оплата послуг сторонніх підприємств і організацій:

- за протипожежну і сторожову (включаючи воєнізовану) охорону;
- за використання і/або обслуговування технічних засобів управління (обчислювальних центрів, вузлів зв'язку, засобів сигналізації);
- щодо управління виробництвом, якщо штатним розкладом підприємства не передбачено відповідні функціональні служби;
- консультаційного та інформаційного характеру, пов'язаних із забезпеченням поточної діяльності підприємства, зберіганням та реалізацією продукції, а також передбачених законодавством обов'язкових аудиторських перевірок;
- пов'язаних з освоєнням в експлуатації нових типів транспортних засобів та видів перевезень (робіт, послуг);
- за приймання, зберігання та знищення екологічно небезпечних відходів, очищення стічних вод;

4) оплата робіт і послуг виробничого характеру, які виконуються сторонніми підприємствами та організаціями або структурними підрозділами цього підприємства, що не належать до основного виду його діяльності (поточний ремонт рухомого складу та інших основних виробничих фондів, проведення випробувань з метою визначення якості паливно-мастильних матеріалів тощо);

5) суми податків, зборів та інших передбачених законодавством платежів;

6) платежі за викиди і скиди забруднюючих речовин у навколишнє середовище, розміщення відходів та інші види шкідливого впливу у межах ліміту;

7) витрати зі страхування майна підприємства (у тому числі транспортних засобів за межами України), цивільної відповідальності, пов'язаної з експлуатацією транспортних засобів, що перебувають у складі основних фондів підприємств, кредитних та інших комерційних ризиків підприємства;

8) витрати, пов'язані з реалізацією перевезень (робіт, послуг):

- оплата послуг транспортно-експедиційних, страхових і посередницьких організацій (включаючи комісійну винагороду), вартість яких включається до вартості перевезень (робіт, послуг);
- витрати на виготовлення розкладів руху пасажирських транспортних засобів, проїзних квитків, інструкцій, правил та іншої службової документації;
- витрати на декларування транспортних засобів і вантажів, оформлення провізних документів, іноземних паспортів, віз та інших дозволів, пов'язаних із здійсненням закордонних перевезень;
- витрати за користування системами бронювання та резервування перевезень;
- витрати на обладнання міських ліній та ліній міжміських пасажирських і вантажних перевезень світловими табло, таблицями розкладу руху і вартості перевезень, іншими спеціальними знаками;

- витрати за користування автомобільними дорогами, поромами, автомобільними стоянками;
- витрати на обслуговування пасажирів, у тому числі санітарно-гігієнічні засоби, посуд, харчування, якщо вони включені в ціну квитка;
- 9) вартість харчового забезпечення членів екіпажів суден портового і службово-допоміжного флоту, льотного складу повітряних суден при виконанні польотів, працівників воєнізованої пожежної охорони на залізничному транспорті згідно з встановленими нормами;
- 10) оплата судових, аеропортових та інших зборів при здійсненні перевезень;
- 11) витрати на перешвартовку та шлюзування, очистку танкерів, вартість баласту, оплата послуг криголамів, буксирів і катерів;
- 12) витрати в іноземних портах, що пов'язані з достроковим виконанням вантажних операцій (диспач);
- 13) резерв майбутніх видатків транспортних суден після закінчених рейсів;
- 14) витрати на проведення передпродажних і рекламних заходів:
- розробка і видання рекламних виробів (ілюстрованих прейскурантів, каталогів, брошур, альбомів, проспектів, плакатів, афіш, рекламних листів, листівок, сувенірів чи зразків товарів, що передаються клієнтам або посередницьким організаціям безоплатно, безкоштовно виконаних перевезень, оформлення вітрин, виставок тощо);
- реклама в засобах масової інформації (оголошення в пресі, передачі по радіо і телебаченню), витрати на світлову, комп'ютерну та іншу зовнішню рекламу;
- придбання, виготовлення, копіювання, дублювання і демонстрація рекламних кіно-, відео- і діафільмів;
- зберігання та експедиювання рекламних матеріалів;
- виготовлення стендів, муляжів, рекламних щитів, покажчиків тощо (в сумі амортизації, зносу щодо зазначеного інвентарю);
- проведення інших рекламних заходів, пов'язаних з діяльністю підприємства;
- 15) витрати на організацію прийомів, презентацій і свят, придбання і розповсюдження подарунків, включаючи безоплатну роздачу зразків товарів або безоплатне надання послуг (виконання робіт) з рекламними цілями у передбачених законодавством розмірах;
- 16) придбання довідників, технічних паспортів та інших документів експлуатаційної, технічної та виробничої діяльності;
- 17) витрати на службові відрядження працівників у межах норм, передбачених законодавством, з урахуванням особливостей відряджень членів екіпажів суден, морських (річкових) і повітряних суден, що здійснюють діяльність за межами повітряного або митного кордону чи територіального моря (вод) України;
- 18) витрати на харчування (замість добових) для членів екіпажів суден, морських (річкових) і повітряних суден, що здійснюють діяльність за межами повітряного або митного кордону чи територіального моря (вод) України;

19) витрати на утримання представництв, а також працівників за кордоном, де представництва не створені;

20) додаткові витрати, пов'язані з виконанням робіт вахтовим методом, включаючи транспортні витрати на перевезення працівників від місця знаходження підприємства або пункту збору до місця роботи і назад та від місця проживання у вахтовому селищі до місця роботи і назад, а також витрати на експлуатацію та утримання вахтового селища, в тому числі дільнично-колійних будівель, вагонів, які не компенсуються платою працівників за користування житлом і комунальними послугами;

21) витрати на перевезення працівників до місця роботи і назад у напрямках, що не обслуговуються пасажирським транспортом загального користування або в час, коли він не працює, включаючи додаткові витрати на спеціальні маршрути міського пасажирського транспорту, організовані відповідно до угод, укладених з транспортними підприємствами;

22) витрати на перевезення працівників-інвалідів I і II групи до місця роботи і назад незалежно від наявності маршрутів пасажирського транспорту загального користування;

23) витрати на відшкодування шкоди, заподіяної працівникові ушкодженням здоров'я, пов'язаним з виконанням трудових обов'язків, а також заподіяної пасажиром та іншим користувачам транспорту;

24) допомога пасажиром при втраті працездатності, що надається на підставі рішень суду;

25) витрати на операції із скляною тарою та одноразовим посудом;

26) надбавки до тарифних ставок і посадових окладів працівникам транспорту, робота яких проходить у дорозі або має роз'їзний характер, за кожен добу з моменту виїзду до моменту повернення на підприємство, в тому числі в іноземній валюті замість добових при здійсненні перевезень за межами України;

27) витрати на забезпечення нормальних умов праці та техніки безпеки відповідно до вимог чинного законодавства;

28) витрати з підтримки професійних навичок (у тому числі за межами України) працівників, які здійснюють експлуатацію рухомого складу (в тому числі на тренування працівників льотного складу в аеродромних умовах і на тренажерному обладнанні);

29) витрати, пов'язані з набором робочої сили, передбачені законодавством, з урахуванням витрат на оплату випускникам денного відділення вищих, середніх спеціальних і профтехучилищ вартості проїзду до місця роботи, а також оплачуваної відпустки, яка надається їм перед початком роботи;

30) витрати на утримання приміщень, засобів зв'язку та інших, що надаються безоплатно органам державної служби у встановленому порядку;

31) оплата вартості ліцензій, сертифікатів та інших спеціальних дозволів, виданих державними органами для ведення господарської діяльності підприємства, включаючи плату за реєстрацію підприємства в органах державної реєстрації, зокрема в органах місцевого самоврядування, їх виконавчих органах, витрати на

придбання ліцензій, надання державних послуг з медичної сертифікації авіаційного персоналу та інших спеціальних дозволів на право надання транспортних послуг;

32) витрати на оприлюднення річного звіту;

33) витрати, пов'язані з виплатою дивідендів учасникам і засновникам підприємства (оплата повідомлень у засобах масової інформації, придбання конвертів, послуги зв'язку);

34) витрати на виготовлення і придбання бланків цінних паперів, а також інші витрати, пов'язані з емісією цінних паперів;

35) витрати, пов'язані з професійною підготовкою або перепідготовкою працівників підприємств в українських закладах освіти, відповідно до чинного законодавства;

36) витрати на придбання літератури для інформаційного забезпечення господарської діяльності підприємства, у тому числі з питань законодавства, і передплату спеціалізованих періодичних видань, а також на проведення аудиту згідно з чинним законодавством, включаючи проведення добровільного аудиту за рішенням підприємства;

37) витрати на утримання та експлуатацію об'єктів соціальної інфраструктури:

- дитячих ясел або садків, дитячих таборів відпочинку;
- закладів середньої та середньої професійно-технічної освіти і закладів підвищення кваліфікації працівників підприємства;
- дитячих музичних і художніх шкіл, шкіл мистецтв;
- закладів охорони здоров'я, пунктів безоплатного медичного обстеження, профілактики та допомоги працівникам підприємства;
- спортивних залів і майданчиків, що використовуються безоплатно для фізичного оздоровлення та психологічного відновлення працівників підприємств, клубів і будинків культури (крім будинків відпочинку, туристичних баз та інших подібних закладів);
- приміщень, що використовуються підприємством для організації харчування його працівників;
- багатоквартирного житлового фонду, включаючи гуртожитки, одно квартирного житлового фонду в сільській місцевості та об'єктів житлово-комунального господарства, щодо яких підприємством прийнято документально оформлене рішення про передачу на баланс місцевих рад.

Витрати на утримання і експлуатацію зазначених об'єктів соціальної інфраструктури включаються до складу витрат на перевезення (роботи, послуги), якщо ці об'єкти не надають платних послуг та не займаються іншою комерційною діяльністю.

Витрати, перелічені у цьому пункті, які мають комплексний характер, розподіляються між відповідними елементами затрат:

38) витрати, пов'язані з утриманням та експлуатацією фондів природоохоронного призначення, які перебувають у власності, витрати із самостійного зберігання, переробки, захоронення та ліквідації відходів;

39) витрати на цивільну оборону, утримання військово-мобілізаційних відділів;

40) витрати на обов'язкове страхування життя або здоров'я працівників у випадках, передбачених законодавством;

41) відрахування структурних підрозділів на утримання апарату управління підприємства;

42) операційні курсові витрати (втрати від курсових різниць, знецінення запасів, псування цінностей, списання та уцінка активів, суми фінансових санкцій тощо);

43) матеріальна допомога (оздоровчі, екологічні та інші виплати).

Групування витрат за статтями калькуляції

До виробничої собівартості перевезень включаються:

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

До наведеної типової номенклатури статей калькуляції можуть вноситись зміни з урахуванням організаційної структури транспортних підприємств, характеру і рівня організації перевезень, питомої ваги витрат у собівартості окремих видів перевезень, а також об'єднувати кілька типових статей калькуляції в одну або виділяти з однієї типової статті кілька статей калькуляції.

Зокрема, для підприємств-перевізників авіаційного транспорту цей перелік доповнюється статтею "аеропортові витрати", для підприємств автомобільного транспорту — статтею "автомобільні шини", для підприємств морського та річкового транспорту — статтею "стивідорні витрати".

До статті калькуляції "Прямі матеріальні витрати" включається вартість усіх видів паливно-мастильних та інших матеріалів (включаючи транспортно-заготівельні витрати), що використані як безпосередньо на виконання перевезень (робіт, послуг), так і на технологічні операції в процесі підготовки рухомого складу до експлуатації, а також витрати паливно-мастильних матеріалів на допоміжно-службовий, навчально-тренувальний та невиробничий нальоти годин.

До статті калькуляції "Прямі витрати на оплату праці" включаються всі витрати на виплату основної і додаткової заробітної плати працівникам, безпосередньо зайнятим здійсненням перевезень (робіт, послуг), обчисленої за посадовими окладами, відрядними розцінками, тарифними ставками згідно з діючими на підприємствах системами оплати праці, включаючи будь-які види грошових і матеріальних доплат, які належать до елементу "Витрати на оплату праці".

До статті калькуляції "Інші прямі витрати" включаються:

- відрахування від витрат на оплату праці працівників, безпосередньо зайнятих здійсненням перевезень (робіт, послуг): на державне (обов'язкове) соціальне страхування, включаючи збір на обов'язкове соціальне страхування на випадок безробіття, на державне (обов'язкове) пенсійне страхування (до Пенсійного фонду), а також відрахування на додаткове пенсійне страхування у передбачених законодавством випадках, інші обов'язкові збори і відрахування на соціальні заходи, що визначені законодавством;

- нараховані згідно з порядком, нормами та умовами, встановленими чинним законодавством України та П(С)БО 7 "Основні засоби" та П(С)БО 8 "Нематеріальні активи", суми амортизаційних відрахувань від вартості рухомого складу флоту, автомобільного транспорту і літако-вертольотного парку;
- витрати на всі види ремонту, технічний огляд і технічне обслуговування рухомого складу, що безпосередньо бере участь у перевезеннях, пов'язані з поліпшенням рухомого складу і/або забезпеченням відповідності його технічного стану вимогам безпеки руху та іншим експлуатаційним вимогам:
 - вартість запасних частин, приладів, обладнання, пального і матеріалів, що витрачаються для виконання ремонту власними підрозділами;
 - вартість ремонтних робіт і послуг, виконаних сторонніми підприємствами і організаціями;
 - витрати на оплату праці і відповідні відрахування від неї працівників, які виконують ремонт і технічне обслуговування транспортних засобів;
 - вартість інструментів, виданих для поновлення їх запасу на транспортних засобах;
 - вартість матеріалів, що витрачаються на утримання законсервованих транспортних засобів, витрати на їх консервацію і розконсервацію;
 - витрати на страхування транспортних засобів у разі їх ремонту за кордоном;
 - вартість робіт по доводці на повітряному транспорті, викликаних установленням нових типів (моделей) обладнання, приладів та апаратури;
 - вартість матеріалів, що використовуються для ремонту, монтажу та дезінфекції побутового обладнання пасажирських салонів.

До статті калькуляції "Загальновиробничі витрати" включаються витрати, пов'язані з управлінням та обслуговуванням виробничого процесу, які не передбачені в попередніх статтях:

- витрати на утримання апарату управління виробництвом (оплата праці, відрахування на соціальні заходи, витрати на оплату службових відряджень працівників апарату управління виробничих структурних підрозділів підприємства, технічне та інформаційне забезпечення управління виробництвом тощо);
- амортизація основних засобів і нематеріальних активів загальновиробничого призначення;
- витрати на утримання, експлуатацію, капітальний та поточний ремонт, страхування, операційну оренду основних засобів, інших необоротних активів, обладнання загальновиробничого призначення, в тому числі утримання резервного рухомого складу;
- витрати на вдосконалення технології та організації виробництва (оплата праці та відрахування на соціальні заходи працівників, зайнятих удосконаленням технології та організації виробництва, поліпшенням якості робіт, послуг, підвищенням їх надійності, інших експлуатаційних характеристик у виробничому процесі, витрати матеріалів, купівельних комплектуючих виробів і напівфабрикатів, оплата послуг сторонніх організацій тощо);

- витрати на утримання виробничих будівель, споруд і приміщень (опалення, освітлення, водопостачання, водовідведення тощо);
- витрати на обслуговування виробничого процесу (оплата праці, в тому числі за невідпрацьований, але оплачений час на виробництві, відрахування на соціальні заходи, обов'язкове страхування загальнопромислового персоналу, сума пільг у зв'язку з продажем форменого одягу виробничого персоналу за зниженими цінами, витрати на відрядження та на переміщення виробничого персоналу, витрати на здійснення технологічного контролю за виробничими процесами та якістю робіт, послуг, утримання воєнізованої, пожежної та сторожової охорони);
- витрати на охорону праці, техніку безпеки, виробничу санітарію та охорону навколишнього середовища;
- податки, збори та інші передбачені законодавством обов'язкові платежі, що включаються до собівартості виробництва;
- інші витрати (втрати від браку, оплата простоїв, витрати, зумовлені аваріями та катастрофами, порушеннями правил технічної експлуатації транспорту, нестачі в межах норм природного убутку тощо).

До статті калькуляції "Автомобільні шини" включаються всі витрати, пов'язані з експлуатацією автомобільних шин:

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

До статті калькуляції "Навігаційні витрати" включаються витрати, безпосередньо пов'язані з експлуатацією морського та річкового флоту, на:

- утримання екіпажу, пасажирів і суден у процесі перевезень (послуги криголамів, буксирів і катерів, доставка продовольства та білизни на судна і з них в порт приписки, ремонт і прання спецодягу та суднової білизни, витрати на дезінфекцію, дератизацію, дегазацію, придбання та доставка прісної води, вартість баласту, його навантаження та розвантаження, чистка танкерів, перешвартовка та шлюзування суден, заміна недоторканного шлюпочного штормового запасу продуктів, витрати на придбання морських карт, лоцій, довідників, навігаційних інструментів, матеріально-технічне забезпечення обслуговування пасажирів, передбачене вартістю проїзду, представницькі витрати капітана, а також інші витрати капітана або за його дорученням інших осіб командного складу для службових цілей в закордонному плаванні в межах встановленого ліміту, витрати на прокат кіно- та відеофільмів для екіпажу транспортного судна в закордонному плаванні та інші культурні потреби, в тому числі у закордонних портах, утримання членів екіпажів у лікарнях у закордонних портах, виплата інвалюти замість добових, вартість харчового забезпечення членів екіпажів, витрати на оплату послуг нотаріальних контор у разі складання морських протоколів, витрати на поштово-телеграфні, супутникові та інші послуги зв'язку);

- суднові та портові збори в морських і річкових портах, у тому числі іноземних (адміністративний, буксирний, вантажний, доковий, каналний, корабельний, карантинний, консульський, лоцманський, маяковий, понтонний, причальний, протипожежний, санітарний, сигнальний, митний, швартовий, якірний);
- агентування;
- страхування суден, вантажів, фрахтів, ризиків;
- інші навігаційні витрати.

До статті калькуляції "Стивідорні витрати" включаються витрати, пов'язані із завантаженням і розвантаженням суден у випадках, коли за умовами перевезень ці витрати несе судноплавна компанія. До цієї статті відносяться витрати:

- по доставці вантажів до борту судна;
- охорона вантажу, зважування, обмір і закріплення вантажу;
- вартість матеріалів для закріплення вантажу;
- оренда складів, кранів;
- витрати на завантажування і розвантажування;
- складські, тальманські і супервайзерські послуги;
- інші аналогічні послуги.

До статті калькуляції "Аеропортові витрати" авіапідприємства-перевізники включають аеропортові збори за обслуговування повітряних суден в аеропортах (згідно з DOC 9562 "Керівництво по економіці портів" ІКАО, 1991 р.):

- збір за посадку-зліт повітряних суден (включаючи аеродромне диспетчерське обслуговування повітряного руху в зоні дії аеропорту);
- збір за наднормативну стоянку ПС;
- пасажирський збір (за користування терміналами до початку реєстрації);
- збір за забезпечення авіаційної безпеки;
- збір за наземне обслуговування (хендлінг);
- додаткові послуги, які надаються по запиті при обслуговуванні ПС.

Облік забезпечується на основі рахунків, виставлених перевізнику аеропортом.

4.3 Облік і калькулювання собівартості перевезень

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

Основними елементами нормативного методу є облік витрат на виконання окремих видів перевезень за діючими нормами, облік відхилень від норм і облік зміни норм.

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

Нормативний метод обліку витрат виробництва сприяє своєчасному виявленню й установленню причин відхилень фактичних витрат від діючих норм основних витрат і кошторисів витрат на обслуговування виробництва й управління.

Нормативний метод обліку та калькулювання витрат на виробництво передбачає:

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

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

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

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

Для обчислення фактичної собівартості перевезень у разі застосування нормативного методу обліку основою є нормативна калькуляція.

Фактична собівартість перевезень обчислюється шляхом додавання до нормативної собівартості або віднімання від неї виявлених у звітному періоді відхилень від норм і зміни норм.

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

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

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

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

Собівартість перевезень, тобто сума витрат, що припадає на калькуляційну одиницю, визначається шляхом ділення суми фактичних витрат з кожного об'єкта калькулювання на відповідний обсяг виконаних перевезень.

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

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

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

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

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

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

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

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

Амортизаційні відрахування, пов'язані із транспортними засобами, що експлуатувались при здійсненні кількох видів перевезень (робіт, послуг), розподіляються між об'єктами калькулювання пропорційно до обсягів перевезень (робіт, послуг).

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

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

- відповідно до питомої ваги планової суми витрат на технічне обслуговування та ремонт у загальній сумі планової собівартості окремих видів перевезень (робіт, послуг);
- виходячи з питомої ваги даного виду перевезень (робіт, послуг) у структурі доходів підприємства;
- виходячи з планової трудомісткості ремонтних робіт. Витрати за статтею "Автомобільні шини" включаються безпосередньо до собівартості окремих видів перевезень.

Якщо автомобіль здійснював кілька видів перевезень, то витрати, пов'язані з експлуатацією встановлених на ньому шин, розподіляються між об'єктами калькулювання пропорційно до обсягу перевезень.

Навігаційні витрати включаються безпосередньо до витрат на здійснення конкретних видів перевезень.

Стивідорні витрати включаються безпосередньо до собівартості того виду перевезень, під час якого вони мали місце.

Якщо ці витрати неможливо прямо віднести до певного виду перевезень, їх розподіляють пропорційно до обсягів перевезень.

Аеропортові витрати включаються безпосередньо до собівартості окремих видів перевезень. Якщо ці витрати неможливо прямо віднести до певного виду перевезень, їх розподіляють пропорційно до обсягів перевезень.

Фактична сума загальновиробничих витрат транспортних підприємств щомісячно розподіляється між:

- основним виробництвом з подальшим розподілом між видами перевезень;
- допоміжним виробництвом у частині робіт, призначених для потреб власного капітального будівництва, непромислових господарств, а також для реалізації;
- обслуговуючими виробництвами;
- капітальним будівництвом, що ведеться господарським способом. Залежно від видів виконуваних перевезень (робіт, послуг), технічного оснащення рухомого складу та інших умов загальновиробничі витрати, віднесені до основного виробництва, розподіляються між окремими видами перевезень за одним із таких методів:
 - пропорційно до заробітної плати основних працівників;
 - у відповідності з питомою вагою планової суми загальногосподарських витрат у загальній сумі планової собівартості окремих видів перевезень;
 - на 1 грн фактичних доходів по окремих видах перевезень;
 - пропорційно до суми витрат з інших калькуляційних статей;
 - пропорційно до приведеної кількості автомобілів на автотранспортних підприємствах.

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

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

- роботи з технічного обслуговування і ремонту рухомого складу;
- роботи з ремонту, господарського обслуговування та утримання
- роботи з ремонту, будівель, споруд, обладнання та інших основних фондів;
- ремонт агрегатів, вузлів і деталей рухомого складу;
- ремонт і відновлення автомобільних шин;
- кузовні та столярні роботи;
- діагностування і технічний контроль;
- миття транспортних засобів;
- ковальські та зварювальні роботи;
- виробництво енергії (котельні, електростанції, підстанції);
- експлуатацію та утримання очисних споруд;
- інші роботи та послуги.

Собівартість робіт та послуг допоміжного виробництва планується і обліковується за номенклатурою статей калькуляції, встановленою для відповідних галузей народного господарства.

Собівартість робіт і послуг, що надаються одними допоміжними підрозділами іншим, а також основному виробництву, визначається виходячи з фактичної суми витрат. Собівартість робіт і послуг, що виконуються виробничими підрозділами для власних потреб, визначається виходячи з прямих витрат.

У зведеному обліку витрати групуються за видами перевезень, структурними підрозділами тощо. Зведений облік витрат на виробництво здійснюється на основі узагальнених даних, одержаних унаслідок обробки первинної документації.

На підприємствах із цеховою структурою управління зведений облік за безпечує виділення в собівартості перевезень витрат окремих структурних підрозділів. На підприємствах з безцеховою структурою управління зведений облік витрат на виробництво ведеться за видами перевезень у цілому по підприємству. Дані зведеного обліку використовуються під час складання калькуляції фактичної собівартості.

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

Якщо на підприємствах поточні норми значно відрізняються від планових, зведений облік витрат і калькулювання фактичної собівартості перевезень здійснюється з використанням нормативних калькуляцій.

На підприємствах, де діючі норми незначною мірою відрізняються від планових, за основу обліку відхилень беруться норми, закладені до планових калькуляцій собівартості окремих видів перевезень. Якщо норми витрат змінюються у процесі виконання перевезень, виявлена різниця враховується окремо як пов'язана зі зміною норм, а планова собівартість залишається попередньою.

На підставі даних зведеного обліку витрат на виробництво складаються калькуляції фактичної собівартості, які використовуються для контролю за виконанням плану собівартості як окремих видів, так і всього обсягу перевезень. Звітні калькуляції складаються на всі здійснені підприємством види перевезень.

У разі застосування нормативного методу обліку перед заповненням форми звітної калькуляції складається відомість розрахунку собівартості кожного виду перевезень, у якій собівартість одиниці визначається в розрізі виробничих підрозділів за окремими статтями витрат з виділенням витрат за нормами, змінами норм і відхиленнями від норм.

ТЕМА 5. ДОХОДИ ТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА

Питання

5.1 Доходи підприємства та їхня класифікація.

5.2 Прибуток і рентабельність.

5.3 Управління доходом транспортного підприємства.

5.1 Доходи підприємства та їхня класифікація

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

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

Ототожнення доходу з прибутком підприємства неправильне. Таке поняття, як дохід, широко застосовується як в економічному сенсі, так і на побутовому рівні. Можна говорити про національний дохід держави; дохід громадянина, дохідність підприємства і ін. Але зміст доходу неоднозначний. Досить часто цим поняттям визначають загальну суму грошових надходжень підприємства від реалізованої продукції, виконаних робіт і наданих послуг.

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

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

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

Дохід класифікується за наступними групами:

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

Дохід від реалізації продукції, робіт, послуг відбиває загальний дохід (виторг) від реалізації:

- товарної продукції;
- товарних послуг;

- нетоварних послуг структурних підрозділів, що не належать до промислової діяльності;
- продукції комбінату харчування;
- будівельних матеріалів і надання послуг будівельним комплексом.

Дохід від реалізації продукції відбиває загальний дохід (виторг) від реалізації, тобто без відрахування наданих знижок, повернення проданих товарів і податків із продажу.

До інших операційних доходів належать доходи від реалізації іноземної валюти; доходи від реалізації інших оборотних активів (виробничих запасів, малоцінних предметів та ін.); доходи від операційної оренди активів (майна); доходи від операційної курсової різниці за операціями в іноземній валюті; суми отриманих штрафів, пені, неустійок та інших санкцій за порушення господарських договорів, що визнані чи боржником по який отримані рішення суду, арбітражного суду про їхнє стягнення; доходи від списання кредиторської заборгованості, по якій минув термін задоволення позову; відшкодування раніше списаних активів (надходження боргів, списаних у якості безнадійних); суми отриманих грантів і субсидій; інших доходів від операційної діяльності.

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

До інших фінансових доходів відносяться доходи, що виникають під час фінансової діяльності підприємства, зокрема дивіденди від підприємств, що не є асоційованими, дочірніми і спільними; відсотки по облігаціях і інших цінних паперах; інші доходи від фінансової діяльності.

В інші доходи включаються наступні: дохід від реалізації фінансових інвестицій; дохід від реалізації необоротних активів; дохід від реалізації майнових комплексів; дохід від неопераційної курсової різниці; дохід від безоплатно отриманих активів; інші доходи, що виникають у процесі звичайної діяльності, але не пов'язані з операційною діяльністю підприємства.

Надзвичайні доходи – доходи, що виникли внаслідок надзвичайних подій (стихійних лих, пожеж, техногенних аварій і т.п.). До них відносяться: відшкодування утрат від надзвичайних подій, включаючи відшкодування витрат на попередження утрат від стихійних лих і техногенних аварій; доходи від інших чи подій операцій, що відповідають визначенню надзвичайних подій.

5.2 Прибуток і рентабельність

Прибуток підприємства в загальному розумінні становить частину вартості прибуткового продукту, створеного працею, і є складником доходу підприємства. Всі підприємства здають замовнику готові об'єкти або реалізують продукцію, надають послуги, відшкодовують витрати на виробництво, купують основні виробничі фонди та нормовані обігові засоби, та для нормальної діяльності вони мають отримувати, крім того, ще й певний прибуток.

Таким чином, прибуток — це частина виручки, що залишається після відшкодування всіх витрат на виробничу й комерційну діяльність підприємства.

Прибуток є основним фінансовим джерелом розвитку підприємства, науково-технічного вдосконалення його матеріальної бази і продукції, усіх форм інвестування. Він слугує джерелом сплати податків. Із урахуванням значення прибутку вся діяльність підприємства спрямована на його зростання. Тобто прибуток як економічна категорія відбиває дохід, створений у процесі матеріального виробництва під час підприємницької діяльності.

Функції прибутку:

1) прибуток характеризує економічний ефект, отриманий унаслідок діяльності підприємства, тобто відбиває фінансовий результат діяльності;

2) прибуток виконує стимулюючу функцію, оскільки він становить результат діяльності підприємства й головний елемент фінансових ресурсів підприємства;

3) прибуток є одним з джерел формування бюджету держави. Прибуток надходить у бюджет у вигляді податків для забезпечення виконання державою своїх функцій.

Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) у звітному періоді визначається шляхом зменшення доходу (виторгу) від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) на суми:

- податку на додаткову вартість;
- акцизного збору;
- інших податків і зборів, включених до складу доходу (виторгу) від реалізації продукції, нарахованих і сплачених (підлягаючій сплаті) відповідно до чинного законодавства;
- інших відрахувань з доходу, включаючи надані знижки, повернення товарів та інші суми, що підлягають відрахуванню з доходу від реалізації продукції.

$$D_{\text{чист}} = V_{\text{рп}} - \text{ПДВ} - \text{АЗ} - \Pi_i - V_i, \quad (5.1)$$

де $D_{\text{чист}}$ – чистий дохід;

$V_{\text{рп}}$ – виторг від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг);

ПДВ – податок на додаткову вартість;

АЗ – акцизний збір;

Π_i – інші податки і збори, включені до складу доходу (виторгу) від реалізації продукції;

V_i – інші відрахування з доходу, включаючи надані знижки, повернення товарів та інші суми, що підлягають відрахуванню з доходу від реалізації продукції.

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

$$P_{\text{вал}} = D_{\text{чист}} - C_{\text{рп}} \quad (5.2)$$

де $D_{\text{чист}}$ – чистий дохід від реалізації продукції, робіт, послуг;

$C_{\text{рп}}$ – собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг).

Прибуток (збиток) від операційної діяльності визначається шляхом збільшення валового прибутку на суму інших операційних доходів і зменшення на суму витрат, пов'язаних із операційною діяльністю, але не включених до складу собівартості реалізованої продукції, у тому числі:

- адміністративних витрат;
- витрат на збут;
- інших операційних витрат.

$$\Pi_{\text{опер}} = \Pi_{\text{вал}} - V_{\text{адм}} - V_{\text{зб}} - V_{\text{опер ін.}} \quad (5.3)$$

де $\Pi_{\text{опер}}$ — прибуток (збиток) від операційної діяльності;

$\Pi_{\text{вал}}$ – валовий прибуток;

$V_{\text{адм}}$ – адміністративні витрати;

$V_{\text{зб}}$ – витрат на збут;

$V_{\text{опер ін}}$ – інші операційні витрати.

Фінансовий результат від звичайної діяльності до оподаткування визначається шляхом збільшення фінансових результатів від операційної діяльності на наступні величини:

- доходів від участі в капіталі;
- інших фінансових доходів;
- інших доходів.

І зменшення на суми:

- фінансових витрат;
- утрат від участі в капіталі;
- інших витрат.

Фінансовий результат від звичайної діяльності визначається шляхом зменшення фінансового результату від звичайної діяльності до оподаткування на суму податку на прибуток, визначеного відповідно до діючого законодавства.

Чистий прибуток (збиток) визначається як алгебраїчна сума фінансового результату від звичайної діяльності та фінансового результату від надзвичайних подій, скоректованого на суму податку з надзвичайного доходу.

На прибуток як економічний показник впливає багато факторів, їх можна поділити на зовнішні та внутрішні.

До зовнішніх належать фактори, що не залежать від розвитку підприємства:

- інфляційні процеси;
- законодавство;
- політика;
- науково-технічний і соціальний розвиток регіону;
- політика оподаткування й ін.

До внутрішніх факторів належать ті, що залежать від діяльності окремо взятого підприємства. Вони можуть впливати на формування прибутку як безпосередньо, так і опосередковано. Ступінь впливу безпосередніх факторів обчислюється простим арифметичним способом. До них належать наступні:

- обсяги продукції, що випускається;
- собівартість виробництва;
- ціна продукції, що реалізується;
- найменування (асортимент) продукції, що випускається.

Ступінь впливу опосередкованих факторів обчислюється за допомогою регресійно-кореляційної залежності. До таких факторів належать:

- післяпродажний сервіс;
- збільшення або зниження зносу основних виробничих фондів;
- реклама;
- співвідношення між власним й позиковим капіталом та ін.

Для оцінки результативності й економічної доцільності діяльності підприємства недостатньо лише визначити абсолютні показники. Більш об'єктивну картину можна отримати за допомогою показників рентабельності. Показники рентабельності є відносними характеристиками фінансових результатів і ефективності діяльності підприємства.

Термін рентабельність походить від «рента», що в буквальному перекладі означає «дохід». Таким чином, термін рентабельність у широкому сенсі означає прибутковість, дохідність.

Показники рентабельності використовують для порівняльної оцінки ефективності роботи окремих підприємств і галузей, що випускають різні обсяги та види продукції. Ці показники характеризують отриманий прибуток відносно до витрачених виробничих ресурсів. Найбільш часто використовуються такі показники, як рентабельність продукції і рентабельність виробництва.

Рентабельність є однією з базових економічних категорій економіки. Пояснення терміна "рентабельність" не має різних визначень, оскільки під ним розуміється відношення, у чисельнику якого завжди фігурує прибуток. Рентабельність прибутку визначається як відношення прибутку до капіталу (активів), рентабельність витрат — як відношення прибутку до собівартості (витрат), рентабельність продажів — відношення прибутку до ціни (виручки від реалізації).

При розрахунках показників рентабельності також виходять із різних величин, що складають прибуток, — (валовий прибуток, прибуток від реалізації, чистий прибуток).

Показники рентабельності становлять відносні характеристики фінансових результатів та ефективності діяльності підприємства. Вони вимірюють дохідність підприємства з різних точок зору та групуються з огляду на інтереси учасників економічного процесу, ринкового обміну.

Показники рентабельності є важливими характеристиками факторного середовища формування прибутку (та доходу) підприємства. Із цієї причини вони є обов'язковими елементами порівняного аналізу й оцінки фінансового стану підприємства.

При аналізі виробництва показники рентабельності можна об'єднати в наступні групи:

- 1) показники рентабельності продукції;
- 2) показники рентабельності капіталів (активів);
- 3) показники, розраховані на підставі потоків власних грошових коштів.

Перша група показників формується на підставі розрахунків рівнів рентабельності (доходності) за показниками прибутку (доходу), відбитого в звітності підприємства (Рисунок 5.1).

Друга група показників рентабельності формується на підставі розрахунків рівнів рентабельності залежно від зміни розміру та характеру авансованих коштів:

всі активи підприємства; інвестиційний капітал (власні кошти + довгострокові зобов'язання); акціонерний (власний) капітал (Рисунок 5.2).

Неспівпадання рівнів рентабельності за цими показниками характеризує ступінь використання підприємством фінансових рушіїв для підвищення дохідності, довгострокових кредитів та інших зайнятих коштів.

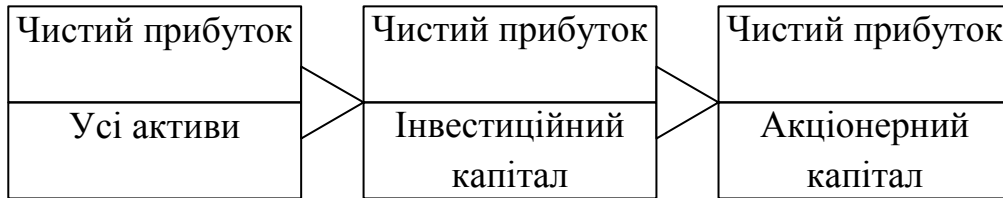


Рис. 5.1 – Показники рентабельності за рівнями прибутку

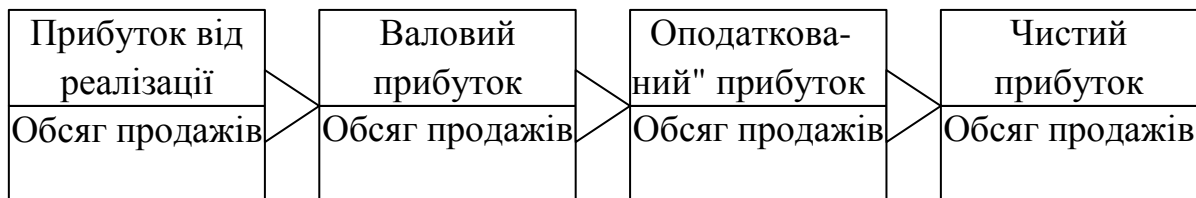


Рис. 5.2 – Показники рентабельності за рівнями капіталу

Ці показники – практичні. Вони відповідають вимогам власників. Наприклад, адміністрацію підприємства цікавить віддача (дохідність) всіх активів (всього капіталу); потенційних інвесторів і кредиторів – віддача на капітал, що інвестується; власників і засновників – дохідність акцій.

Кожен із перерахованих показників легко моделюється за факторними залежностями.

$$\begin{array}{|c|} \hline \text{Чистий} \\ \text{прибуток} \\ \hline \text{Усі активи} \\ \hline \end{array} = \begin{array}{|c|} \hline \text{Чистий} \\ \text{прибуток} \\ \hline \text{Обсяг} \\ \text{продажів} \\ \hline \end{array} \times \begin{array}{|c|} \hline \text{Обсяг} \\ \text{продажів} \\ \hline \text{Усі активи} \\ \hline \end{array}$$

Рис. 5.3 – Факторна залежність показників рентабельності

Ця формула розкриває зв'язок між рентабельністю всіх активів (або виробничих активів), рентабельністю реалізацій і фондівіддачею (показниками обороту виробничих фондів).

Економічний зв'язок полягає в тому, що формула прямо вказує шляхи підвищення рентабельності: за низької дохідності продажів необхідно прискорювати обіг виробничих активів.

Третя група показників рентабельності формується на базі розрахунку рівня рентабельності так само, як і показники першої та другої груп, однак замість прибутку в розрахунку приймається грошовий потік.

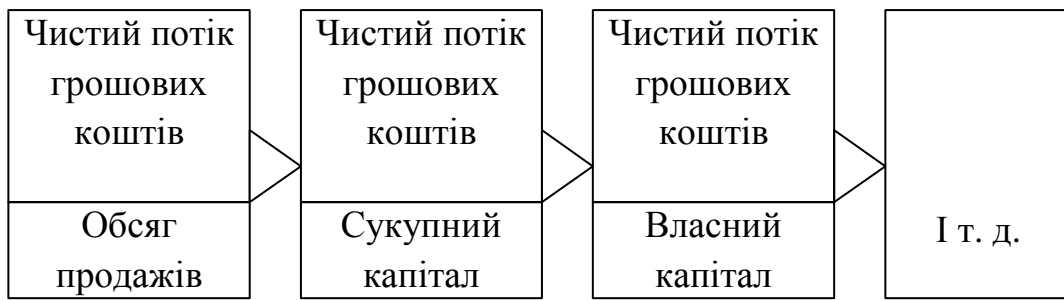


Рис. 5.4 – Показники рентабельності за рівнями грошових потоків

Ці показники дають змогу уявити ступінь важливості для підприємства забезпечити кредиторів, позичальників і акціонерів власними грошовими коштами у зв'язку з використанням виробничого потенціалу.

Різноманітність показників рентабельності визначає альтернативність пошуку шляхів її підвищення. При аналізі шляхів підвищення рентабельності важливо розрізняти вплив зовнішніх і внутрішніх факторів. Такі показники, як ціна продукту й ресурсу, обсяг ресурсів, що використовуються, обсяг виробництва продукції, прибутку від реалізації та рентабельності (дохідності) продажів, перебувають у тісному функційному взаємозв'язку.

Підприємство, на сам перед, звертає увагу на проблеми контролю за змінами промислової виробничості й намагаються знизити роль зовнішнього фактору, або фінансової виробничості. Одну з вимог процвітання підприємства становить розширення ринку збуту продукції за рахунок зниження ціни за пропоновані товари. Оскільки цей процес не супроводжується зниженням цін на ресурси що використовуються, то роль дефлятора ціни у формуванні дохідності підприємства знижується. Це "природним" шляхом зміщує акценти вимог керівництва на контроль за зміною промислової виробничості, тобто за внутрішніми факторами: зниження матеріалоемності та трудоемності продукції, підвищення віддачі основних фондів, машин та обладнання.

Рентабельність – це відносний показник, тобто рівень прибутковості, що вимірюється у відсотках.

Різні варіанти рішень, що приймаються для визначення прибутку, поточних витрат, авансованої вартості, для розрахунку рентабельності, зумовлюють наявність значної кількості показників рентабельності.

Для розрахунку рівня рентабельності підприємств можуть використовуватися наступні показники: валовий прибуток; прибуток від реалізації продукції (робіт, послуг), тобто від основної діяльності; прибуток від інших видів діяльності (фінансової, інвестиційної). При цьому прибуток зіставляється з авансованою вартістю, яку можна визначати в різних варіантах (весь капітал підприємства, власний капітал, позиковий капітал, основний капітал, оборотний капітал).

Для розрахунку рентабельності галузей економіки приймається загальна сума прибутку, отримана підприємствами, об'єднаннями, іншими госпрозрахунковими формуваннями, що входять у відповідну галузь економіки.

На рівень рентабельності галузі впливатиме наявність у ній низькорентабель-

них і збиткових підприємств.

Основні показники рентабельності:

- рентабельність продукції;
- рентабельність продажів;
- рентабельність активів;
- рентабельність текучих активів;
- рентабельність власного акціонерного капіталу.

1. Рентабельність продукції (витрати) (P_{np}) визначається відношенням прибутку від реалізації продукту від реалізації продукції (Pr) до повної собівартості реалізації продукції (C):

$$P_{np} = \frac{Pr}{C} \cdot 100\%. \quad (5.4)$$

Цей показник характеризує вихід прибутку в процесі реалізації продукції на одиницю витрат в основній діяльності підприємства.

2. Рентабельність продажів (ROS) визначається як відношення прибутку від реалізації (Pr) до виручки від реалізації без податків, що включаються в ціну продукції (B):

$$ROS = \frac{Pr}{B} \cdot 100\%. \quad (5.5)$$

Рентабельність продажів характеризує доходність основної діяльності підприємства. Менеджер використовує цей показник для контролю над взаємозв'язком між цінами, кількості товару, що реалізується, витрат виробництва й реалізації продукції.

3. Рентабельність активів (ROA) визначається як відношення прибутку (балансової чи чистої) ($Пб$ або $Пч$) до середньої величини активів за певний період ($Аср$):

$$ROA = \frac{Пб(абоПч)}{Аср} \cdot 100\%. \quad (5.6)$$

Цей показник служить для визначення ефективності використання капіталу, оскільки дає загальну оцінку доходності вкладеного у виробництво капіталу як власного, так і заємного.

Рентабельність активів також можна подати як ефективність використання матеріальних і фінансових ресурсів (рентабельності продажів і обертання активів (Oa)):

$$ROA = ROS \cdot Oa. \quad (5.7)$$

Чим менша частка прибутку в ціні, тим більшою має бути швидкість обертання, щоб рентабельність укладень у підприємство була достатньою. І навпаки, чим нижча швидкість обігу, тим більшою має бути частка прибутку в ціні товару.

4. Рентабельність поточних активів ($P_{та}$) становить відношення чистого прибутку підприємства ($Пч$) до середньої величини поточних активів (оборотних коштів) підприємства ($Ат.ср$):

$$P_{та} = \frac{Пч}{Ат.ср} \cdot 100\%. \quad (5.8)$$

Цей показник характеризує величину прибутку, отриману з кожної гривні, що вкладеної в поточні активи.

5. Рентабельність власного акціонерного капіталу (ROE) визначається як відношення чистого прибутку (Пч) до середньої величини власного капіталу підприємства (Кс) за певний період:

$$ROE = \frac{Пч}{Кс} \cdot 100\%. \quad (5.9)$$

Цей показник посідає особливе місце серед показників рентабельності й характеризує ефективність використання власних коштів акціонерів, величину прибутку, отриману на кожну гривню вкладень акціонерів в підприємство, залишену в розпорядженні підприємства. Значення цього показника відбиває ступінь привабливості об'єкта для вкладень коштів акціонерів. Чим вище цей показник, тим більше прибутку припадає на одну акцію, тим вищі потенційні дивіденди.

Отже, рентабельність безпосередньо пов'язана з отриманням прибутку. Однак її не можна ототожнювати з абсолютною сумою отриманого прибутку.

Аналіз рентабельності підприємства дозволяє визначити ефективність вкладення коштів у нього та раціональність їхнього використання. Підприємство є рентабельним, якщо суми виручки від реалізації продукції вистачає не тільки для покриття витрат на виробництво та реалізацію, а й на утворення прибутку.

5.3 Управління доходом транспортного підприємства

В умовах обмеженості ресурсів необхідно розробляти ефективні схеми управління доходом, які б допомагали раціонально використовувати наявні власні кошти як для внутрішніх потреб, так і для впровадження нових інноваційних технологій на транспортні підприємства. Ефективність використання доходу залежить не тільки від впливу факторів внутрішнього та зовнішнього середовища, а й від ефективної політики управління отриманого доходу (рис. 5.5).

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

Організаційно-технічні резерви спрямовані на оптимізацію маршрутів; раціоналізацію графіку руху та дотримання безпеки руху; технічне та технологічне оновлення матеріально-технічної бази; уживання організаційно-технічних заходів для збільшення обсягів перевезень та ефективного використання рухомого складу. Організаційно-технічні резерви також пов'язані із впровадженням нових видів послуг (доставка квитка за межі міста; надання платної довідкової інформації стосовно роботи міського транспорту; відкриття на станції комп'ютерних залів із виходом у мережу Інтернет, залу очікування підвищеної комфортності з відповідною сплатою за надані послуги, запровадження електронної доставки документів з іншої станції під час руху вантажного потягу, а також електронної доставки документів до митниці для оформлення й ін.).

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

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

Адміністративно-правові резерви – це створення пільгових умов з боку держави для технологічного розвитку транспортних підприємств (надання кредитів на пільгових умовах, грантів, дотацій), створення спеціального режиму інвестиційної діяльності для підвищення інвестиційного потенціалу та привабливості регіону. Створення правової основи дозволить підвищити рівень конкуренції у сфері перевезень і забезпечить умови правового регулювання діяльності операторських компаній-перевізників і їхньої взаємодії з об'єктами інфраструктури.

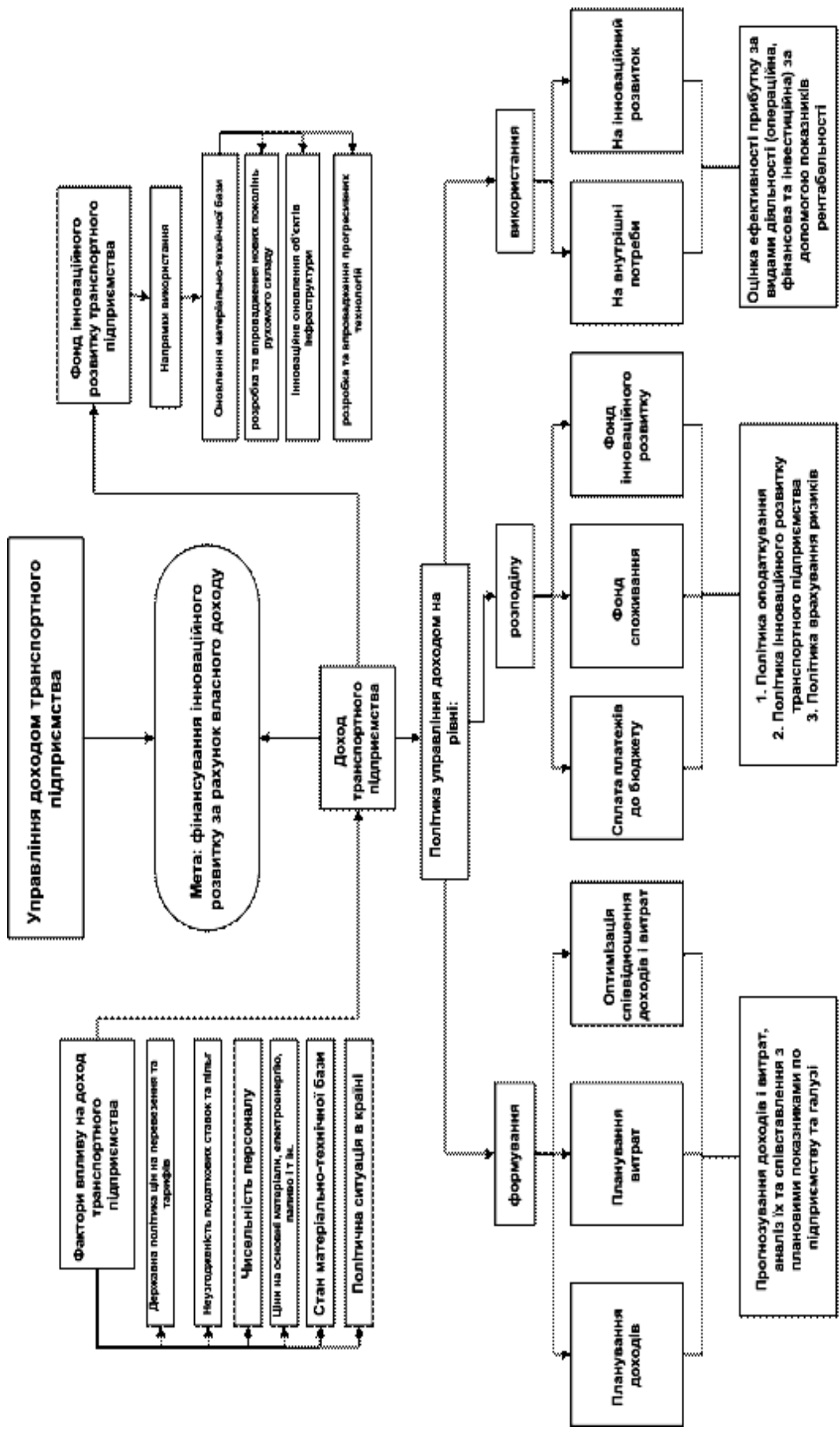


Рис. 5.5 – Схема управління доходом транспортного підприємства

ТЕМА 6. ВИДИ ТА ФОРМИ ОПЛАТИ ПРАЦІ

Питання

- 6.1 Поняття й сутність заробітної плати.
- 6.2 Форми та системи заробітної плати.
- 6.3 Формування фонду заробітної плати на підприємстві.

6.1 Поняття й сутність заробітної плати

Міжнародні трудові норми, зокрема Конвенція МОП № 95 "Охорона заробітної плати", тлумачать заробітну плату наступним чином: "Термін "заробітна плата" означає будь-яку винагороду або заробіток, що обчислюється у грошах, що підприємець виплачує за працю, яка або виконана, або має бути виконана, або за послуги, які або надані, або мають бути надані".

Відповідно до Закону України "Про оплату праці" сутність заробітної плати визначається як "винагорода, обчислена здебільшого у грошовому вираженні, яку власник або уповноважений ним орган виплачує працівникові за виконану ним роботу".

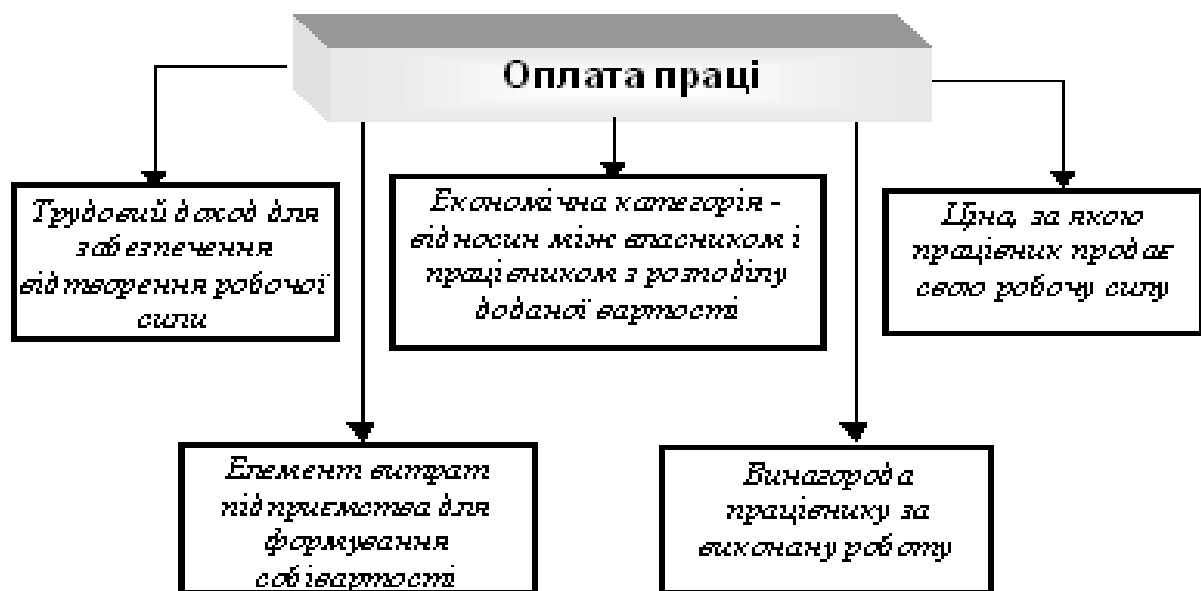


Рис. 6.1 – Сутність поняття «оплата праці»

Розмір заробітної плати залежить від складності й умов виконуваної роботи, професійно-ділових якостей працівника, результатів його праці та господарської діяльності підприємства, установи, організації і не обмежується максимальним розміром.

Рівень заробітної плати визначається, із одного боку, розвитком суспільного виробництва, а з другого, — ефективністю праці окремих робітників. Через систему заробітної плати суспільство здійснює мотивацію праці, контроль за мірою праці та мірою споживання матеріальних і духовних благ працівниками.

Заробітна плата складається з основної й додаткової оплати праці. Основна заробітна плата нараховується за виконану роботу за тарифними ставками, відрядними розцінками чи посадовими окладами й не залежить від результатів

господарської діяльності підприємства. Вона включає наступні виплати: оплату за фактично відпрацьовані людино-години, доплати за суміщення професій, за багатостаттєве обслуговування, за класність, виплату міжрозрядної різниці, персональні надбавки, доплати за роботу в нічний час, доплату незвільненим бригадирам за керівництво бригадою, за навчання учнів, доплати відрядникам у зв'язку зі змінами умов роботи, оплату простоїв не з вини працівника, оплату за понаднормову роботу тощо.

Основна заробітна плата є базою нормального відтворення робочої сили. Вона залежить від результатів праці робітника, якості робочої сили, кваліфікації, виробничого досвіду тощо.

Витрати на основну заробітну плату є основною частиною фонду оплати праці і безпосередньо входять до собівартості виробленої продукції, виконуваних робіт чи наданих послуг.

Оскільки основна заробітна плата визначається за тарифною системою, розцінками з оплати праці за одиницю праці (роботи), то її називають базовою (тарифною).

Додаткова заробітна плата — це складова заробітної плати працівників, до якої включають витрати на оплату праці, не пов'язані з виплатами за фактично відпрацьований час. Нараховують додаткову заробітну плату залежно від досягнутих і запланованих показників, умов виробництва, кваліфікації виконавців.

Додаткова заробітна плата включає окремі види преміювання, виснаго-роди й інші види заохочення, визначені Положенням з оплати праці підприємства. Розміри додаткової заробітної плати залежать від результатів господарської діяльності та виплат за рахунок власних коштів (прибутку) підприємств. Джерелом додаткової оплати праці є фонд матеріального стимулювання, який створюється за рахунок прибутку. Розмір останнього не може бути гарантованим і змінюється зі зміною результатів господарської діяльності підприємства.

Заробітна плата в системі товарно-грошових відносин виконує низку функцій.

Функція забезпечення матеріального стимулювання працівників у збільшенні виробництва високоякісної продукції і підвищенні продуктивності праці обумовлена взаємозв'язком витрат праці на виробництво окремих видів продукції та її результатів.

Як відомо, важливою умовою високопродуктивного використання робочої сили на підприємствах є послідовне здійснення принципу особистої матеріальної зацікавленості. Практика показує, що на підприємствах із високим рівнем заробітної плати, зазвичай, вища продуктивність праці, краще використовуються трудові ресурси, вища питома вага кваліфікованих кадрів, краща організація й дисципліна праці, вища дохідність виробничої діяльності.

Високооплачувана праця створює матеріальну зацікавленість виробничого персоналу підприємства у трудовій активності, підвищенні своєї кваліфікації й закріпленні кваліфікованих кадрів на цьому підприємстві. Висока заробітна плата спонукає персонал підприємства підвищувати свої знання в галузі техніки,

технології, удосконалювати методи праці, упроваджувати у виробництво нові засоби праці й технологічні прийоми.

Відтворювальну функцію заробітна плата виконує як основне джерело доходів населення. Розміри заробітної плати повинні забезпечувати відновлення працездатності населення, розвиток їх фізичних і духовних сил на основі постійного розвитку виробництва і підвищення життєвого рівня населення.

Соціальна функція заробітної плати характеризується тим, що вона є не тільки матеріальним, а й моральним фактором. Сам факт отримання більш високої заробітної плати передбачає визнання більших заслуг робітника перед колективом у створенні продукції, більшої ваги трудового вкладу працівника в суспільне виробництво.

Заробітна плата сприяє вихованню працівників, формуванню в них певного позитивного ставлення до праці, заінтересованості в підвищенні культурно-технічного, освітнього рівня, розвитку творчих здібностей, зміцненні трудової дисципліни, співробітництва тощо.

Облікова функція полягає в тому, що заробітна плата, нарахована в грошовому виразі за виконану роботу відповідно до встановлених норм праці за відрядними розцінками, тарифними ставками (окладами) робітників та посадовими окладами керівників, у грошовому виразі відбиває міру участі живої праці в процесі формування витрат виробництва.

Розподіл заново створеної вартості у формі заробітної плати здійснюється за такими принципами.

Принцип матеріальної зацікавленості забезпечує як особисту, так і колективну заінтересованість у результатах праці, стимулює боротьбу за підвищення продуктивності праці, економію засобів і коштів, сприяє підвищенню кваліфікації. При цьому більша кількість праці і більш кваліфікована, відповідальна, складна і важка праця повинні оплачуватись за підвищеними розцінками.

Принцип плановості оплати праці впливає з необхідності планування рівня заробітної плати, фонду оплати та строків і періодичності виплати заробітної плати. Підприємства визначають у плановому порядку розмір фонду заробітної плати за установленими нормативами і плановим обсягом виробництва продукції: збільшення фонду заробітної плати можливе лише у разі перевиконання плану виробництва продукції. Принцип плановості в організації оплати праці орієнтує підприємства на збільшення виробництва продукції без залучення зайвої робочої сили. Дотримання цього принципу дає змогу обґрунтовано регулювати нагромадження і споживання як на окремому підприємстві, так і в межах країни в цілому.

Принцип раціонального співвідношення темпів зростання продуктивності праці та її оплати також є принципом організації оплати праці. Цей принцип полягає в тому, що підвищення оплати праці повинно забезпечуватися випереджаючими темпами зростання продуктивності праці.

Члени суспільства не можуть споживати більше, ніж вони виробляють. Дотримання цього принципу забезпечує розширене відтворення виробництва на підприємствах, створює нормальне співвідношення між споживанням і нагромадженням. Заробітна плата може зростати тільки за умови систематичного розшире-

ного відтворення виробництва, тобто неухильного зростання валового внутрішнього продукту. Цього можна досягти лише за умови підвищення продуктивності індивідуальної та суспільної праці, причому це зростання має випереджати зростання заробітної плати. Якщо ж остання зростатиме швидше, ніж продуктивність праці, то це призведе до скорочення фонду нагромадження і відповідно до гальмування темпів відтворення, адже у цьому разі з валового внутрішнього продукту насамперед треба компенсувати витрачені засоби виробництва, виділити додаткову частину для розширення виробництва, створити страховий фонд. Без цього неможливе нормальне виробництво.

Принцип гарантованості оплати праці передбачає гарантовану й регульовану оплату праці в наперед визначених розмірах у певні строки. Заробітна плата робітників і службовців гарантується державним регулюванням оплати праці. Згідно із Законом про оплату праці "державна здійснює регулювання оплати праці працівників усіх форм власності і господарювання шляхом установлення розміру мінімальної заробітної плати, інших державних норм і гарантій, умов і розмірів оплати праці працівників установ і організацій, що фінансуються з бюджету, керівників державних підприємств, а також шляхом оподаткування доходів працівників".

Принцип диференціації рівня заробітної плати здійснюється через систему тарифікації, яка забезпечує установлення певного співвідношення в оплаті праці різної кількості та якості. Вихідним моментом диференціації заробітної плати є її мінімальний рівень, об'єктивним критерієм якого є кількість матеріальних і духовних благ, необхідних для відтворення робочої сили низькокваліфікованого працівника за нормальних умов праці.

Диференціація заробітної плати здійснюється за такими показниками: а) за якістю робочої сили (рівень кваліфікації, наявність виробничого досвіду, рівень умілості, стаж роботи тощо); б) за умовами праці (температурний режим, кліматичні, санітарно-гігієнічні умови та ін.).

Відповідно до Закону України "Про оплату праці" мінімальна заробітна плата встановлюється у розмірі, не нижчому за вартісну величину межі малозабезпеченості в розрахунку на працездатну особу.

Принцип простоти й доступності оплати праці полягає в розробленні, оприлюдненні та впровадженні у виробництво таких систем, форм оплати праці, які були б зрозумілими і прийнятними для більшості безпосередніх учасників виробничого процесу, розкривали б зв'язок між продуктивністю праці і заробітною платою.

6.2 Форми та системи заробітної плати

Рівень заробітної плати залежить не тільки від розвитку суспільного виробництва, а й від ефективності праці окремих працівників. Тому поряд із нормуванням праці й тарифікацією робіт важливе значення має упровадження в економічні розрахунки раціональних форм і систем нарахування заробітної плати, які реально відбивають міру праці й міру її оплати. За допомогою форм і систем оплати праці суспільство здійснює диференціацію рівня заробітної плати, визначає певні конкретні співвідношення в рівнях оплати праці різної кількості та якості.

Організація матеріального стимулювання праці на підприємствах незалежно від форм власності передбачає вибір та застосування найбільш раціональних форм і систем індивідуальної та колективної оплати праці, удосконалення існуючих методів матеріального заохочування і матеріальної відповідальності робітників, а також застосування прогресивних способів матеріального і морального стимулювання трудових колективів.

Важливе значення в організації заробітної плати має впровадження різноманітних форм і систем.

Залежно від того, що є основою визначення розміру заробітку – обсяг виконаної роботи (продукції) чи відпрацьований час, виділяють дві основні форми заробітної плати: відрядну й погодинну.



Рис. 6.2 – Форми і системи оплати праці

Відрядна заробітна плата нараховується у визначеному розмірі за кожен одиницю виконаної роботи чи виробленої продукції, вираженої в натуральних одиницях вимірювання (штуках, кілограмах, метрах тощо).

При застосуванні відрядної форми оплати праці розмір заробітної плати залежить від кількості та якості виконаної роботи чи виробленої продукції. Тому вона застосовується в галузях, де можна визначити обсяг виконаної роботи чи виробленої продукції окремим працівником.

Організація відрядної оплати праці вимагає розроблення певних нормативів (норм виробітку, норм часу) витрат праці для кожного робітника (групи робітників) і визначення розміру оплати за кожен одиницю виготовленої продукції (виконаної роботи), тобто установа відрядної розцінки.

Відрядна розцінка може бути установа як незмінна (пряма) з розрахунку на кожен одиницю продукції, що виготовляється (чи на кожен виробничу операцію), або на весь обсяг роботи, узятий у цілому (акордне), так і змінною, що про-

гресивно зростає залежно від виконання і перевиконання норм виробітку (норм часу).

Відрядна заробітна плата включає пряму відрядну, відрядно-прогресивну й відрядно-преміальну системи оплати праці.

Пряма система нарахування відрядної заробітної плати передбачає оплату праці за виконаний обсяг роботи чи вироблений обсяг продукції за єдиними розцінками без обмеження розміру заробітної плати. Величина заробітної плати збільшується прямопропорційно обсягу виконаних робіт (виробленої продукції).

Залежно від чисельності робітників, які виконують роботу, і способу виконання відрядність може бути індивідуальною або бригадною.

При **індивідуальній відрядній оплаті** праці кожному виконавцю визначається окремо самостійне завдання, окремо організовується облік обсягу виконаної роботи чи виробленої продукції та здійснюється нарахування заробітної плати.

При **бригадній відрядній оплаті праці** виробниче завдання визначається для бригади робітників, які виконують роботи різної кваліфікації, на основі чіткого розподілу праці, організація обліку ведеться в цілому по бригаді, нарахування заробітної плати здійснюється не індивідуально кожному члену бригади, а всій бригаді в цілому й розподіляється між окремими членами бригади залежно від кількості відпрацьованого кожним робітником часу і його кваліфікаційного тарифного розряду.

Бригадну відрядну систему нарахування заробітної плати використовують у тому випадку, коли окремі операції виробничого процесу виконують групи працівників різної кваліфікації, коли характер обладнання, яке використовується, чи специфіка технології потребують одночасної роботи групи робітників, наприклад, складання, ремонт і монтаж великих машин і механізмів, обслуговування доменних і мартенівських печей тощо.

При **індивідуальній прямій відрядній системі нарахування заробітної плати** величина виробітку безпосередньо залежить від індивідуального виробітку. Важливою умовою впровадження індивідуальної відрядної форми оплати праці є такий розподіл праці, за якого праця кожного робітника окремо може бути нормованою й облікованою.

Індивідуальна пряма відрядна оплата праці доволі ефективна, проста і зрозуміла кожному робітникові. За цієї форми оплати праці працюючий виразно бачить зв'язок між своїм заробітком і виробітком продукції чи обсягом виконаної роботи, що підвищує його зацікавленість у збільшенні виробництва.

Проте, треба мати на увазі, що ця система нарахування заробітної плати впливає на зростання продуктивності праці лише в тому разі, якщо вона базується на науково обґрунтованому технічному нормуванні і тарифікації робіт, організації й обслуговуванні робочих місць і суворому контролю за виробітком і якістю виконуваних робіт.

Створюючи значну матеріальну зацікавленість працівників у підвищенні особистого виробітку, пряма індивідуальна відрядна оплата праці водночас недостатньо матеріально стимулює їх у досягненні високих загальних показників роботи бригади, дільниці, зміни, цеху в цілому, а також економії витрат матеріальних ресурсів. Тому ця система нарахування заробітної плати часто поєднується з

преміюванням робітників за виконання та перевиконання як загальних, так і конкретних індивідуальних показників роботи. Пряму відрядну оплату доповнюють преміювальними доплатами.

Непряма відрядна система нарахування заробітної плати використовується для визначення заробітку не основних, а допоміжних робітників (наладчиків, ремонтників та ін.) у тих випадках, коли праця допоміжного робітника, зайнятого в обслуговуванні основних робітників-відрядників, значною мірою впливає на результати їх роботи і коли його праця не може бути нормованою. Вона характеризується тим, що величина заробітної плати допоміжного персоналу визначається за результатами праці основних робітників з урахуванням виконання норм виробітку (норм часу) основними робітниками та їхньої чисельності.

Відрядно-прогресивна система оплати праці. За відрядно-прогресивної системи оплати праці заробітна плата робітникам нараховується за обсяг виконаної роботи чи виробленої продукції в межах планової норми (бази) виробітку за основними незмінними відрядними розцінками, а за обсяг роботи чи продукції, виконаної (виробленої) понад вихідну планову норму (базу) виробітку, — за підвищеними чи прогресивно зростаючими прямими відрядними розцінками.

Нарахування заробітної плати робітникам при відрядно-прогресивній оплаті праці здійснюється за місячними результатами роботи за обсяг продукції (роботи), виробленої понад місячну вихідну планову норму (базу).

Упровадження цієї системи оплати праці вимагає дотримання певних організаційних умов. У зв'язку з тим, що застосування відрядно-прогресивної оплати праці значно ускладнює облік роботи і продукції, збільшує обсяг розрахункових робіт, не завжди заохочує робітників до підвищення якості виготовлюваної продукції й виконуваної роботи, нерідко спричиняє перевитрати фонду заробітної плати, використовувати цю форму необхідно обмежено, лише в окремих галузях і на окремих ділянках, які стримують процес зростання продуктивності праці та виробництва в цілому. Упровадження відрядно-прогресивної оплати праці має бути економічно й організаційно обґрунтованим і не зумовлювати невикористаних перевитрат фонду заробітної плати. Термін застосування відрядно-прогресивної оплати праці має бути нетривалим і визначатися в кожному конкретному випадку, виходячи з виробничої необхідності, керівником за погодженням з профспілковою організацією підприємства.

При організації відрядно-прогресивної системи оплати праці необхідно забезпечити ретельний облік виробленої продукції й робочого часу, відпрацьованого кожним робітником-відрядником, і правильне визначення розміру перевиконання норм виробітку і прогресивних доплат. На ділянках, де є можливість обліку роботи в натуральних одиницях вимірювання, вихідна планова норма (база) обсягу продукції (роботи), понад яку для оплати праці робітників-відрядників застосовуються відрядні прогресивні розцінки, також має установлюватися в натуральному вираженні.

Відрядно-преміальна система оплати праці. За цією системою оплати праці загальний заробіток робітника складається з заробітної плати, нарахованої за фактично виконану роботу чи вироблену продукцію за прямими (необмеженими)

відрядними розцінками, і премій за виконання та перевиконання установлених планових (нормативних) кількісних і якісних показників.

Залежно від специфіки виробництва та характеру виконаної роботи для різних категорій робітників-відрядників визначаються конкретні показники та розміри преміювання.

При впровадженні відрядно-преміальної системи нарахування заробітної плати необхідно дотримуватися наступних умов:

- премії можуть виплачуватися як за виконання, так і за перевиконання планових (нормативних) завдань. При цьому розмір премії за перевиконання завдань, зазвичай, не повинен перевищувати розміру премії, визначеної за виконання планового (нормативного) завдання;
- для окремих категорій робітників і професій розмір премій повинен визначатися з урахуванням їхнього впливу на результати праці збільшення виробництва продукції й підвищення її якості;
- премії за виконання та перевиконання планових (нормативних) завдань здебільшого мають повинні виплачуватися лише за умови виконання робітниками визначеної для них норми виробітку чи норми часу;
- необхідно чітко визначити показники, які відбивають результати праці кожного окремого робітника за рівнем виконання ним виробничих планових (нормованих) завдань, і не допускати множинності таких показників;
- потрібно забезпечити впровадження у виробництво науково обґрунтованих (технічних) нормативів витрат праці (норм часу, норм виробітку, норм обслуговування й норм чисельності виконавців);
- слід забезпечити економічне й організаційне обґрунтування відрядно-преміальної форми оплати праці, з тим щоб її застосування не спричинило перевитрати фонду заробітної плати, зростання загальних витрат виробництва і собівартості продукції;
- робітники, які мали прогули, припустилися виробничого браку у виконанні своїх обов'язків протягом певного періоду, повинні позбавлятися премії частково чи повністю;
- преміювання виробничого персоналу здійснюється відповідно до Положення про відрядно-преміальну оплату праці за рахунок фонду заробітної плати.

Погодинна форма заробітної плати. Погодинна заробітна плата виражає залежність між її розміром та кількістю відпрацьованого часу працівник-ком. Вона впроваджується при оплаті праці адміністративно-управлінського й обслуговуючого персоналу, що працює за ненормованим робочим днем, або робіт, які важко чи недоцільно нормувати, коли відсутні можливості здійснювати облік обсягу виконаної чи виробленої продукції, а також у тих випадках, коли необхідно забезпечити не кількість, а високу якість роботи або коли виробіток залежить не від виконавця, а від технології виробничого процесу (наприклад, при переведенні виробництва на індустріальну основу шляхом автоматизації), якщо темпи і продуктивність праці визначаються рухом конвеєра.

Залежно від терміну, за який нараховується заробіток, погодинна оплата поділяється на власне погодинну, позмінну (поденну) й помісячну. Погодинна

оплата праці включає просту погодинну й погодинно-преміальну системи нарахування заробітної плати.

За **простійої погодинної системи оплати праці** загальний заробіток працівника обчислюється шляхом множення годинних тарифних ставок, які відповідають тарифному розряду працівника, на кількість фактично відпрацьованого часу.

При **погодинно-преміальній системі оплати праці**, крім заробітку, обчисленого за тарифними погодинними ставками за фактично відпрацьований час, працівникам додатково нараховується премія за досягнення певних показників. Під час визначення цих показників, за якими здійснюється преміальне стимулювання, необхідно враховувати специфічні особливості виробництва й характер роботи, яку виконують окремі категорії працівників.

Премії робітникам-погодинникам нараховуються за результатами їхньої роботи за фактично відпрацьований час протягом місяця. Тривалість періоду, на який вводиться погодинно-преміальна оплата праці, визначається в кожному конкретному випадку, виходячи з виробничої необхідності, адміністрацією підприємства за узгодженням із трудовим колективом.

Із урахуванням специфіки та характеру виконуваної роботи робітникам-погодинникам основних виробничих цехів преміальні доплати нараховуються щомісячно за показниками цеху, що стосуються своєчасного та якісного виконання установлених для них планових завдань. Робітники-погодинники виробничих допоміжних цехів отримують премії за якісне і своєчасне виконання робіт за умови виконання виробничого плану обслуговуваними допоміжним працівником дільницями, змінами, цехами чи підприємством у цілому.

Преміальна система оплати праці буде раціональною, коли установлюється одна умова преміювання й один контрольований показник.

Преміювання робітників-погодинників може бути разовим і постійним. Разове преміювання здебільшого не пов'язане з постійними циклами виробництва і здійснюється в окремих випадках у формі одноразових премій із зазначенням за що, із якого фонду, у якому розмірі та кому видається премія (із фонду підприємства, премія винахідникам і раціоналізаторам тощо). Разові премії не можуть виплачуватися з фонду заробітної плати.

Постійне преміювання застосовується для робітників-погодинників, яким заробітна плата нараховується за годинними тарифними ставками за відпрацьований час. Постійні премії є складовою тарифних умов організації праці й виплачуються систематично відповідно до Положення про оплату праці на підприємстві при досягненні установлених для преміювання виробничих показників. Постійні премії виплачуються з фонду заробітної плати.

Досвід показує, що економічно обґрунтована, організаційно забезпечена і правильно застосована погодинно-преміальна система оплати праці має певні переваги порівняно з простою погодинною і простою відрядною системами. Використання погодинно-преміальної системи на дільницях автоматизованого виробництва дає змогу тісніше пов'язати оплату праці робітників із завданням раціонального використання обладнання й водночас створює умови для спрощення розрахунків заробітної плати.

У зв'язку з тим, що розмір заробітку робітника-погодинника за погодинно-преміальної системи залежить не лише від тривалості відпрацьованого робітником часу і його кваліфікації, а й від кінцевих реальних показників його роботи, ця система оплати праці повніше, ніж проста погодинна оплата, відповідає вимогам закону розподілу за працею, створює в робітника додаткові стимули до підвищення продуктивності праці й поліпшення якісних показників своєї роботи.

Застосування погодинно-преміальної системи оплати праці має сприяти підвищенню економічної ефективності виробництва. Тому впровадження будь-якої преріальної системи, передусім, має бути обґрунтованим необхідними розрахунками, які свідчать про те, що кошти на преміювання будуть отримані за рахунок результатів преміювання.

При бригадній погодинній формі оплати праці використовуються нормативні завдання (норми обслуговування, норми чисельності виконавців). Порядок розрахунків комплексної відрядної розцінки для бригади, яка складається з робітників-погодинників, такий самий, як і для бригад робітників-відрядників. Оплата праці робітників змішаного складу залежно від умов виробництва може здійснюватися за погодинно-преміальною чи відрядно-преміальною формою оплати.

Акордна система оплати праці. Акордна система нарахування заробітної плати є удосконаленим варіантом прямої відрядної та погодинної оплати праці. Вона характеризується тим, що загальну суму заробітної плати робітникам установлюють не за відпрацьований час чи обсяг виконаної роботи, а за кінцевими результатами роботи, за обсяг фактично виробленої продукції.

Загальну суму заробітної плати, обчислену на плановий обсяг виробництва продукції, виплачують, коли виконано своєчасно та високоякісно визначений технологією виробництва комплекс робіт і отримано кінцеву продукцію. Якщо за технологією для виробництва продукції потрібно багато часу, то за поточний період робітникам виплачують заробітну плату у вигляді авансу. Розмір заробітної плати (авансу) визначають за фактично виконану роботу або відпрацьований час за прямими відрядними розцінками чи тарифними ставками.

Наприкінці виробничого або технологічного циклу, коли продукція отримана, початкова сума заробітної плати коригується з урахуванням фактично отриманого обсягу продукції, визначається різниця між коригованою сумою заробітної плати та сумою заробітної плати, нарахованою й виплаченою робітникам за виконаний обсяг роботи або відпрацьований час за прямими відрядними розцінками й тарифними ставками, яка потім і розподіляється між робітниками пропорційно до їхнього попередньому заробітку (авансу).

Акордна система оплати праці може бути простою акордною й акордно-преміальною. У сучасних умовах більш прогресивною є акордно-преміальна система оплати праці. Сутність її полягає в тому, що робітникові або бригаді в цілому на початку виробничого періоду (технологічного циклу) визначається планове завдання з виробництва продукції, витрат праці, матеріальних засобів і початкова планова сума заробітної плати, що буде виплачена робітникам, які беруть участь у процесі виробництва продукції.

Окрім заробітної плати, нарахованої робітникам за простою акордною системою оплати праці, акордно-преміальна передбачає виплату робітникам відповідних передбачених Положенням про оплату праці премій (зазвичай премії виплачуються за скорочення строків виконання акордного завдання та за умови високої якості роботи, економії матеріальних ресурсів тощо).

Акордна оплата праці має два варіанти умов. Перший застосовують у галузях, де продукція надходить за періодами або раз на рік, а другий варіант — у галузях, у яких продукція надходить протягом усього року. Найбільш поширена акордна оплата праці в сільському господарстві й на будівництві. На підприємствах вона застосовується рідко (наприклад, при термінових вантажно-розвантажувальних роботах тощо).

Оплата праці керівників, службовців і спеціалістів. Основою організації оплати праці керівників, службовців і спеціалістів є система посадових окладів, які є різновидом погодинної оплати праці.

Посадовий оклад — це щомісячний розмір погодинної заробітної плати, установлений у централізованому порядку для певної посади управлінського персоналу, спеціалістів і службовців.

Посадові оклади як форма оплати праці застосовуються також у тих випадках, коли робітники протягом робочого часу виконують як фізичну роботу, так і функції службовців або спеціалістів. За цією формою оплачується, наприклад, праця роздавальників інструменту, комірників, ліфтерів вантажних ліфтів, водіїв автокарів та ін.

Розмір заробітної плати за посадовими окладами регулюється затвердженою урядом схемою посадових окладів із урахуванням значення тієї чи іншої галузі, залежно від особливостей виробництва, умов праці, обсягу та складності роботи, рівня відповідальності, кваліфікації працівників тощо.

У схемах посадових окладів щодо кожної посади може передбачатися один рівень або вилка рівнів окладу (наприклад, мінімальний і максимальний розмір окладу).

Праця керівників, службовців і спеціалістів оплачується погодинно з урахуванням розміру визначеного їм посадового окладу та фактично відпрацьованого часу. Нарахування заробітної плати здійснюється за наступною формулою:

$$Зп = (Пок / Мф) \cdot t, \quad (6.1)$$

де $Зп$ — розмір місячної заробітної плати відповідного працівника, праця якого оплачується за посадовим окладом, грн;

$Пок$ — посадовий оклад працівника, грн;

$Мф$ — номінальний місячний фонд робочого часу працівника, год.;

t — фактично відпрацьовано часу працівником протягом місяця, год.

Водночас поряд із простою погодинною заробітною платою керівникам, службовцям і спеціалістам можуть нараховуватися преміальні доплати. Нарахування цих доплат здійснюється за умов виконання й перевиконання плану виробництва продукції установленої номенклатури й асортименту, зростання продуктивності праці на підприємстві, зменшення собівартості, виконання та перевиконання плану поставок продукції тощо.

Працівники основних виробничих цехів (дільниць) можуть преміюватися за результатами роботи щомісячно, а працівники апарату управління – за результатами роботи протягом кварталу або за рік.

6.3 Формування фонду заробітної плати на підприємстві

Фонд заробітної плати – це загальна сума грошових коштів, спрямована на оплату праці робітників і управлінського персоналу підприємства за визначений обсяг виконаної роботи або виробленої продукції, а також на оплату невідпрацьованого часу, який підлягає оплаті відповідно до чинного законодавства.

Із метою планування й аналізу ефективності використання фонду заробітної плати його диференціюють за певними ознаками. За змістом і джерелами формування виділяють фонд основної заробітної плати та фонд додаткової заробітної плати.

До фонду основної заробітної плати входять:

а) заробітна плата, нарахована за виконану роботу відповідно до встановлених норм праці (норм часу, виробітку, обслуговування та ін.) за відрядними розцінками, тарифними ставками та посадовими окладами працівників незалежно від форм систем оплати праці, прийнятих на підприємстві;

б) суми процентних або комісійних нарахувань залежно від обсягу доходів (прибутку), отриманих від реалізації продукції (робіт, послуг) у випадках, коли вони є основною заробітною платою;

в) суми авторського гонорару працівникам мистецтва, редакцій газет і журналів та інших підприємств і оплата їхньої праці, що здійснюється за ставками авторської винагороди, нарахованої на цьому підприємстві.

До фонду додаткової оплати праці включаються:

а) надбавки та доплати до тарифних ставок і посадових окладів у розмірах, передбачених чинним законодавством;

б) премії робітникам, керівникам, спеціалістам та іншим службовцям за виробничі результати, уключаючи премії за економію конкретних матеріальних ресурсів;

в) винагороди (процентні надбавки) за стаж роботи за спеціальністю на цьому підприємстві, передбачені чинним законодавством;

г) оплата праці у вихідні та святкові (робочі) дні, у понаднормовий час за розцінками, установленними законодавчими актами;

д) оплата за час вимушеного прогулу або виконання нижчеоплачуваної роботи;

е) оплата щорічних і додаткових відпусток відповідно до законодавства, грошових компенсацій за невикористану відпустку;

є) суми виплат, пов'язаних із індексацією заробітної плати;

ж) оплата робочого часу працівників, які залучаються до виконання державних або громадських обов'язків, якщо ці обов'язки виконуються в робочий час, й інші виплати, передбачені чинним законодавством.

Залежно від одиниці вимірювання, за якою обчислюється фонд заробітної плати (людино-година, людино-день, людино-місяць тощо), розрізняють годинний, денний, місячний (квартальний, річний) фонд заробітної плати.

Годинний фонд заробітної плати становить заробітну плату, нараховану робітникам за фактично відпрацьовані години в умовах нормальної тривалості зміни.

Денний фонд заробітної плати складають суми, нараховані за час фактичної роботи, а також суми, нараховані за невідпрацьований час. Він характеризує оплату фактично відпрацьованих людино-днів.

До суми денного фонду заробітної плати включають: годинний фонд заробітної плати, доплати за роботи в понаднормовий час і святкові дні, оплату внутрішньо-змінних перерв у роботі не з вини робітника, оплату перерв у роботі матерів, які годують дітей, оплату внутрішньозмінного часу, витраченого на виконання державних і громадських обов'язків.

До місячного (квартального, річного) фонду заробітної плати включають: денний фонд заробітної плати; оплату чергових відпусток; винагороди за стаж роботи; виплату вихідної допомоги; оплату людино-днів, витрачених на виконання державних і громадських обов'язків; виплату заробітної плати робітникам, відрядженим на інші підприємства або для проходження навчання без виключення зі списків підприємства, оплату цілоденних простоїв не з вини робітника.

При плануванні й аналізі рівня оплати праці та використання фонду заробітної плати на підприємствах обчислюються показники середньої годинної, середньої денної, середньої місячної (квартальної) заробітної плати.

Середньогодинна заробітна плата характеризує рівень оплати праці за час чистої роботи й визначається діленням годинного фонду на кількість відпрацьованих людино-годин.

Середньоденна заробітна плата залежить від величини середньо-годинної заробітної плати, тривалості робочого дня (кількості годин роботи протягом дня) і від доплат, не пов'язаних з відпрацьованими людино-годинами протягом робочого дня. Рівень середньоденної заробітної плати визначається відношенням денного фонду заробітної плати до кількості відпрацьованих людино-днів.

Найбільш повною характеристикою, яка відбиває величину заробітної плати на підприємстві, у галузі чи в економіці в цілому, є **середня місячна (річна) заробітна плата**. Середня місячна заробітна плата визначається діленням місячного фонду оплати праці на середньомісячну облікову чисельність працівників.

За часом формування розрізняють плановий і фактичний фонди заробітної плати.

Плановий фонд заробітної плати на підприємствах становить суму грошових засобів, передбачену в кошторисі для розподілу між працівниками підприємства, необхідну для забезпечення виконання виробничого завдання на плановий період.

До планового фонду заробітної плати підприємства входять наступні витрати на оплату праці:

а) усі форми відрядної та погодинної оплати праці за відрядними розцінками й тарифними ставками, посадовими окладами;

б) премії з фонду заробітної плати (окрім премій, що виплачуються зі спеціальних фондів, які формуються за рахунок прибутку);

в) витрати грошових засобів на оплату часу простою не з вини працівника, якщо працівник попередив власника або уповноваженого ним органу;

г) витрати на оплату праці у святкові та передсвяткові дні;

д) доплати за роботу в нічний час;

е) оплата часу виконання державних або громадських обов'язків, якщо за чинним законодавством ці обов'язки здійснюються в робочий час;

є) оплата часу чергових відпусток і відпусток на навчання й ін.

Під час аналізу використання фонду заробітної плати необхідно фактичний фонд, насамперед, зіставити з плановим фондом заробітної плати. Необґрунтоване перевищення величини фактичного фонду заробітної плати над плановим небажане, оскільки може сприяти зростанню загальних витрат виробництва, собівартості одиниці продукції й, як наслідок, зумовить зменшення загальної суми прибутку підприємства.

До фактичного фонду заробітної плати входять усі витрати з оплати праці, які нараховані на підприємстві за звітний період і які підлягають виплаті виробничому персоналу, керівникам, спеціалістам і службовцям, що перебувають в обліковому складі підприємства, незалежно від того, із яких джерел ці виплати здійснювалися або будуть здійснюватися. До фактичного фонду заробітної плати як окрема позиція входять також виплати особам, не зарахованим до облікового складу.

При порівнянні фактичного фонду заробітної плати з плановим фондом, передусім, останній необхідно скоригувати з урахуванням рівня виконання плану виробництва продукції.

ТЕМА 7. ЦІНОУТВОРЕННЯ НА ТРАНСПОРТІ

Питання

- 7.1 Сутність і визначення цін.
- 7.2 Види і структура цін.
- 7.3 Формування транспортних тарифів.

7.1 Сутність і визначення цін

Ціна – це грошове вираження вартості, кількість грошей, що сплачується або одержується за одиницю товару або послугу. Одночасно ціна відображає споживчі властивості (корисність товару), купівельну спроможність грошової одиниці, ступінь рідкості товару, силу конкуренції, держаного контролю, економічну поведінку ринкових суб'єктів та інші суб'єктивні моменти.

Ціна виконує низку функцій:

- обліково-аналітична;
- стимулююча;
- розподільча;
- регулююча.

Ціноутворення – це процес обґрунтування, затвердження та перегляду цін і тарифів, визначення їхнього рівня співвідношення та структури.

Цілі діяльності підприємства з оптимізації ціни можуть бути наступними:

- виживання на ринку за мету обирають тоді, коли ринок досяг майже граничної ємності, а для збереження життєздатності підприємства встановлюють низькі ціни, сподіваючись, що ринок буде чутливим до них;
- максимізація прибутку – у цьому випадку зіставляють попит і витрати на виробництво з альтернативними цінами й обирають ті з них, які забезпечать максимальний прибуток;
- лідерство на ринку досягається шляхом зниження витрат і одержання високого і тривалого прибутку. У цьому випадку встановлюють низькі ціни з метою збільшення частини підприємства на ринку;
- лідерство в якості товарів передбачає встановлення відносно високих цін, які мають компенсувати високі витрати на науково-дослідницькі роботи та забезпечення якості.

7.2 Види і структура цін

Усі ціни поділяються на дві великі групи:

- ціни світового ринку;
- ціни внутрішнього ринку.

Ціни світового ринку спираються на інтернаціональну вартість, яка визначається за середніми показниками.

Основні види світових цін:

- довідкова ціна (сировина, паливо) має інфляційний характер, публікується виробником;
- контрактна ціна – реальна світова ціна, має конфіденційний характер;

- біржові ціни (котування);
- внутрішні ціни країн із ємним ринком.

Ціни внутрішнього ринку спираються на національну вартість товару, яка залежить від рівня продуктивності праці, структури національного виробництва, курсу національної грошової одиниці та рівня інфляції.

Класифікація цін внутрішнього ринку:

1. За способом устанавлення ціни внутрішнього ринку поділяються на:

- державні (установлюються державою на продукцію державних підприємств, певні ресурси, соціально значущі товари). Поділяються на фіксовані ціни, які встановлюються на продукцію базових галузей промисловості, а також наважливіші товари (послуги) першої необхідності, і регульовані – регулюються державою.

Регулювання цін може здійснюватися наступними способами:

- а) шляхом устанавлення граничного рівня ціни,
- б) шляхом устанавлення коефіцієнта до цін, які застосовувались у попередньому періоді,
- в) шляхом устанавлення граничного рівня рентабельності до собівартості;
- договірні (установлюються за домовленістю між продавцем і покупцем товару й можуть змінюватися за взаємною згодою сторін);
- вільні (установлюються підприємством самостійно або на договірній основі з урахуванням попиту та пропозиції на ринку товарів; орієнтовані на економічно зацікавлених виробників у розширенні асортименту товарів і запобігання ажіотажного попиту та спекуляції);
- увізні (установлюються на імпорتنі товари й підлягають обкладенню ввізним митом; основою розрахунків таких цін є митна вартість, виражена в національній валюті).

2. За галузевою формою продукції ціни внутрішнього ринку можуть бути:

- гуртовими – для промисловості;
- закупівельними – для сільського господарства;
- кошторисними – для будівництва;
- тарифами – для транспорту;
- роздрібними – для торгівлі.

Важливу роль у вирішенні завдань НТП відіграють лімітні (установлюються на стадії розробки нової продукції й відображають гранично допустимий рівень її ціни) і ступеневі ціни – гуртова ціна, яка поступово знижується на певних етапах серійного випуску продукції.

Ціни “ФРАНКО” – гуртові ціни, які встановлюються з урахуванням передбаченого контрактом порядку відшкодування транспортних витрат на доставку товарів покупцеві.

Найбільш поширеними є наступні ціни.

- франко – вагон – станція відправки (включає витрати на доставку продукції з підприємства до станції відправки, а також вантажні роботи);

- франко – вагон – станція призначення (включає всі витрати, пов'язані з доставкою продукції до місця знаходження споживача);
- франко – кордон (використовується у зовнішньоекономічних угодах і, крім транспортних витрат у доставці товару до відповідного кордону, включає витрати на його страхування й митні витрати).

3. Залежність цін внутрішнього ринку від структури руху товару:

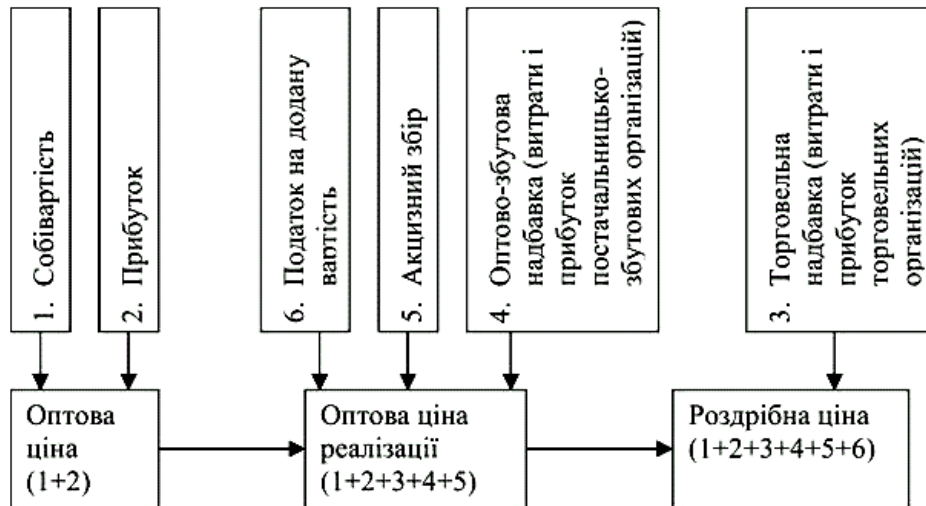


Рис 7.1 – Складові ціни

Структура ціни показує співвідношення між окремими її елементами:

- собівартість;
- податок на додану вартість, який є частиною новоствореної вартості, що сплачується в держаний бюджет на кожному етапі виробництва продукції, виконання робіт і надання послуг;
- акцизний збір – непрямий податок, що включається до ціни товару.

На рівень ціни впливають наступні фактори:

- державне регулювання цін;
- конкуренція виробництва;
- співвідношення попиту та пропозиції;
- купівельна спроможність грошей;
- якість товару і ін.

Розрізняють наступні методи ціноутворення:

1) метод “витрати + прибуток”.

Прибуток визначається у відсотках до собівартості, величина яких встановлюється виходячи з міркувань прибутковості та конкурентоспроможності продукції;

2) отримання цільової норми прибутку. Метод орієнтований на витрати й цільову норму прибутку;

3) оцінка споживчої вартості – метод, що ґрунтується на оцінці споживчого ефекту, який має споживач від використання товару;

4) пропорційне ціноутворення – метод, при якому фірми виходять не стільки з власних витрат, оцінки споживчої вартості чи попиту, скільки з цін конкурентів.

При цьому методі ціна встановлюється як функція цін на аналогічну продукцію конкурентів.

$$Y = f(C_1, C_2, \dots, C_n), \text{ грн.} \quad (7.1)$$

5) метод “очікуваного прибутку” найчастіше застосовують тоді, коли фірма планує підписати контракт і, пропонуючи більш низькі ціни, ніж інші фірми, має шанс виграти боротьбу за контракт;

б) метод швидкого повернення витрат використовується підприємством із метою активного продажу великих обсягів продукції та швидкого повернення затрачених коштів.

У середині системи цін можна виділити наступні модифікації цін:

- територіальні ціни;
- ціни зі знижками;
- ціни стимулювання покупок;
- пільгові ціни;
- ціни на нові товари;
- “зняття вершків”;
- “проникнення на ринок”.

Перевезення вантажів — одна з важливих ланок національної економіки держави. На відміну від виробничих галузей, транспорт не створює продукту, але продовжує процес виробництва у сфері послуг, тому що без нього неможливе кінцеве доведення продукції до споживачів. Транспорт забезпечує зв'язки між галузями та підприємствами національної економіки, регіонами держави, виробниками та споживачами.

Для визначення транспортних тарифів базу становить собівартість перевезення вантажів, до складу якої входить вартість засобів виробництва, які використовуються у процесі перевезення, заробітна плата працівників та інші витрати. Собівартість перевезення залежить від розмірів вантажного потоку, його складу, напрямку руху, відстані перевезення, виду транспорту й ін. Процес перевезення вантажів складається з трьох етапів.

Ціноутворення на транспорті – складний процес, що пов'язано з різноманітністю продукції, яка транспортується. Для перевезення вантажів і розрахунку за послуги транспортні підприємства встановлюють вантажні тарифи.

7.3 Формування транспортних тарифів

Формування транспортних тарифів має певні особливості, пов'язані з особливостями транспорту як сфери діяльності. Розглянемо основні з них.

1. Транспорт не створює нового товару, однак є сферою матеріального виробництва, що виконує функції доведення товарів до споживачів і надання послуг.
2. Унаслідок діяльності працівники транспорту не змінюють виробу, однак вартість останнього збільшується, оскільки витрачаються матеріальні, фінансові та трудові ресурси, що утворюють собівартість послуги, пов'язаної з транспортуванням вантажів.

3. Тариф залежить також від умов транспортування, витрат на транспортування на різних ділянках шляхів, оптимальної пропускної здатності транспортної мережі.
4. Транспортний тариф залежить ще й від виду продукції, що транспортується, відстані, швидкості перевезення, виду відправлення. У розрахунку транспортного тарифу враховуються тип рухомого складу, ступінь завантаженості транспортного засобу тощо.
5. Транспортні тарифи відбиваються в усіх елементах роздрібної ціни, оскільки послугами транспортних підприємств користуються як підприємства-виробники, так і підприємства-посередники (зокрема, роздрібні торговельні підприємства).
6. Транспортні підприємства використовують різні ресурси (залізо, вугілля, нафту, газ, електроенергію, будівельні матеріали й ін.), вартість яких входить у собівартість перевезень. Тому ціни на ці ресурси істотно впливають на витрати транспортних підприємств і вартість тарифу взагалі.

Вищезазначені особливості зумовлюють складність процесу ціноутворення у сфері транспортних перевезень порівняно з іншими галузями національної економіки.

Процес перевезення вантажів складається з трьох етапів: початкового, рухомого та кінцевого. Із урахуванням типовості початкового та кінцевого етапів виокремлюють витрати на здійснення початково-кінцевих і рухомих операцій. До початково-кінцевих належать витрати на утримування рухомого складу на стоянках, на його підготовку та завантаження, на різні маневрові роботи, тобто на всі роботи, не пов'язані з рухом і відстанню перевезень. Рухомі операції передбачають витрати на утримування рухомого складу на шляху пересування вантажу.

Зі збільшенням відстані перевезення вантажів собівартість перевезення 1 т-км зменшується, тому що зменшуються відносні витрати на початково-кінцеві операції з переміщення вантажів на 1 км.

Розподіл операцій на початково-кінцеві та рухомі має велике економічне значення. Це дає змогу встановлювати двоставковий тариф, тобто ставки на нерухомі та рухомі операції, повніше враховувати витрати транспортних підприємств, здійснювати техніко-економічні розрахунки і застосовувати їх у загальних розрахунках як транспортних, так і інших підприємств, а отже, ефективніше визначати ціну виробу.

Будь-яке підприємство, у тому числі й транспортне, для розширення обсягів діяльності, оновлення обладнання, удосконалення технологічних процесів, стимулювання праці має отримувати прибуток. Тому до транспортних тарифів включається також прибуток. Рівень прибутковості залежить від виду транспорту, типу перевезення вантажів, виду вантажів тощо. Оскільки транспорт є фондомісткою галуззю, прибутковість планується до собівартості в розмірах, що дають змогу розширювати обсяги діяльності й створювати заохочувальні фонди.

Найбільший обсяг перевезень завдяки мобільності здійснює автомобільний транспорт. Для нього характерні висока маневреність і швидкість перевезень вантажів.

Порівняно з залізничним та іншими видами транспорту собівартість перевезення вантажів автомобільним транспортом найвища. Це пояснюється тим, що він має невелику вантажопідйомність і значні експлуатаційні витрати, особливо пов'язані з заробітною платою.

Принципи визначення тарифів автомобільного транспорту ті ж, що й для інших видів. Вони встановлюються на рівні, що забезпечує відшкодування собівартості перевезень і отримання прибутку, який можна буде використати для розвитку автотранспортного підприємства і стимулювання праці. На собівартість перевезення вантажів автомобільним транспортом впливає багато чинників:

- кліматичні умови;
- вид вантажу;
- характер вантажопотоку;
- тип рухомого складу;
- стан шляхів;
- ціни на пальне та мастила;
- норми витрат пального різними видами автомобілів;
- витрати на ремонт автомобілів і запасних частин;
- заробітна плата водіїв і обслуговуючого персоналу;
- розвантажувальні й експлуатаційні витрати.

Діючі тарифи автомобільного транспорту умовно поділяються на відрядні та погодинні.

Відрядні тарифи. Установлюються на послуги перевезення залежно від обсягів вантажів на відповідну відстань. Це найпоширеніший вид тарифів, який застосовується тоді, коли можна чітко визначити масу вантажу та відстань перевезення.

Вантажі, що підлягають перевезенню, поділяються на чотири класи залежно від завантаженості транспортного засобу. До 1-го класу належать вантажі, що дають змогу завантажити автомобіль на 100 % (зернові, баштанні, цукор, сіль, картопля, тканини тощо), до 2-го — на 71 – 99 % (молоко та молочні вироби, м'ясо в тушах тощо), до 3-го — на 51 – 70 % (кондитерські вироби, тютюн, одяг, іграшки тощо), до 4-го класу — на 50 %. За основу беруться вантажі 1-го класу, а для інших застосовуються надбавки. Крім класу вантажів, ураховуються ступінь завантаженості транспортного засобу та відстань перевезення.

Тарифи автомобільного транспорту складені так, що зі збільшенням відстані перевезення (при цьому підвищуються вантажопідйомність автомобіля й коефіцієнт використання пробігу) тарифна ставка в розрахунку на 1 км зменшується. Ці тарифи спрямовані на стимулювання перевезень вантажів на великі відстані.

Тарифи на перевезення вантажів масою до 5 т і на відстань до 50 км встановлюються залежно від завантаженості автомобіля, розміру партії відправлення, класу вантажу, відстані перевезення. Ці тарифи застосовуються також при перевезенні дрібних партій вантажів.

Надбавки до тарифів встановлюються залежно від виду перевезення (потяговий склад, міжнародні перевезення тощо). Тариф на міжнародні перевезення

включає вартість дозволу на пересування територією інших держав, а також зеленої картки, мита тощо.

В окремих випадках застосовуються так звані виняткові тарифи, тобто пільгові, знижені. Зокрема, вони встановлюються для масових перевезень навалом (наприклад, товари промислові, будівельні, а також ті, що під час розвантаження легко відокремлюються від кузова: пісок, гравій, щебінь, каміння, руда). Підставою для застосування цих тарифів є зниження норм витрат часу для розвантажування.

Погодинні тарифи. Застосовуються тоді, коли неможливо точно визначити відстань перевезення вантажу або вантаж перевозиться на відстань до 5 км; вантаж потрібно завезти щонайменше у п'ять пунктів і його маса невелика; вантажопідйомність автомобілів не перевищує 1 т. Найчастіше ці тарифи застосовуються на підприємствах роздрібною торгівлі, масового харчування, побутового обслуговування, де вантажі перевозяться до великої кількості пунктів продажу товарів невеликими партіями, а також при внутрішньозаводських, внутрішньосховищних перевезеннях без виїзду за межі підприємства (заводу).

Погодинний тариф встановлюється за кожну годину роботи автотранспортного засобу й залежно від його вантажопідйомності. Однак, ці тарифи мають недолік: замовник не зацікавлений збільшувати відстань перевезення вантажів, автомобіль використовується не завжди ефективно, багато простоїв; водії автотранспортного підприємства також не зацікавлені в роботі автомобіля, що також призводить до простоїв.

Відрядні та погодинні тарифи є базовими для розрахунку витрат на перевезення вантажів. Залежно від різних умов перевезення встановлюються надбавки або знижки. Надбавки до тарифів додаються при перевезенні вантажів у спеціалізованому рухомому складі (автофургони, лісовози, рефрижератори, самоскиди тощо). У цьому разі збільшуються витрати на перевезення, а отже, тариф. Знижки застосовуються тоді, коли завантажуються автомобіль, що рухається у зворотному напрямку порожнім, або коли зниження тарифів стимулюється державою (доплата з боку державних органів при перевезенні окремих видів товарів) чи регулюється державними органами (наприклад, знижені тарифи при перевезенні врожаю).

У розрахунку загальних витрат на перевезення вантажів необхідно враховувати додаткову оплату немеханізованих вантажних робіт і оплату експедиційного обслуговування (прийом та здавання вантажу, оформлення транспортних документів, супровід вантажів тощо). Зазвичай ці роботи виконують водії, які водночас є експедиторами.

ТЕМА 8. ОРГАНІЗАЦІЯ ПЛАНОВОГО Й ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ПРОЦЕСАМИ

Питання

- 8.1 Державне управління транспортом.
- 8.2 Логістичний підхід до управління транспортним підприємством.
- 8.3 Оперативне управління на транспорті.

8.1 Державне управління транспортом

Метою державного управління транспортом є організаційне забезпечення нормального й безпечного функціонування транспортної системи, яка має ґрунтуватися на поєднанні приватних і публічних інтересів.

Основними завданнями державного управління транспортом є:

- забезпечення своєчасного, повного та якісного задоволення потреб населення й суспільного виробництва в перевезеннях і потреб оборони України;
- захист прав громадян під час їхнього транспортного обслуговування;
- безпечне функціонування транспорту;
- дотримання необхідних темпів і пропорцій розвитку національної транспортної системи;
- захист економічних інтересів України та законних інтересів підприємств і організацій транспорту та споживачів транспортних послуг;
- створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту;
- обмеження монополізму та розвиток конкуренції;
- координація роботи різних видів транспорту;
- ліцензування окремих видів діяльності в галузі транспорту й охорони навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту.

Державне управління транспортом України ґрунтується й відповідних правових засадах, які поділяються на нормативно-правові та організаційно-правові (рис. 8.1).

Нормативно-правову основу державного управління транспортом складає транспортне законодавство України.

Правовий статус та особливості господарської діяльності підприємств транспорту визначаються Конституцією України, Господарським кодексом України та Законами України “Про господарські товариства”, “Про транспорт”, “Про залізничний транспорт”, “Про автомобільний транспорт” та іншими чинними нормативно-правовими актами.

Основні засади діяльності підприємств транспорту визначає Закон України “Про транспорт”, у якому, зокрема, встановлено характер відносин між підприємствами транспорту й органами влади, які будуються на основі податків, податкових пільг, установлених нормативів та інших економічних засобів. Важливе місце у процесі державного управління транспортом посідають підзаконні акти. Наприклад, охорона вантажів і об’єктів транспорту, а також проведення протипожежної профілактичної роботи та контроль за виконанням установлених вимог пожежної

безпеки, ліквідація пожеж на транспорті здійснюються працівниками підприємств транспорту в установленому порядку (“Положення про службу пожежної безпеки в авіаційному транспорті України”, затверджене Наказом Міністерства транспорту України № 336 від 29.10.1996 р.).

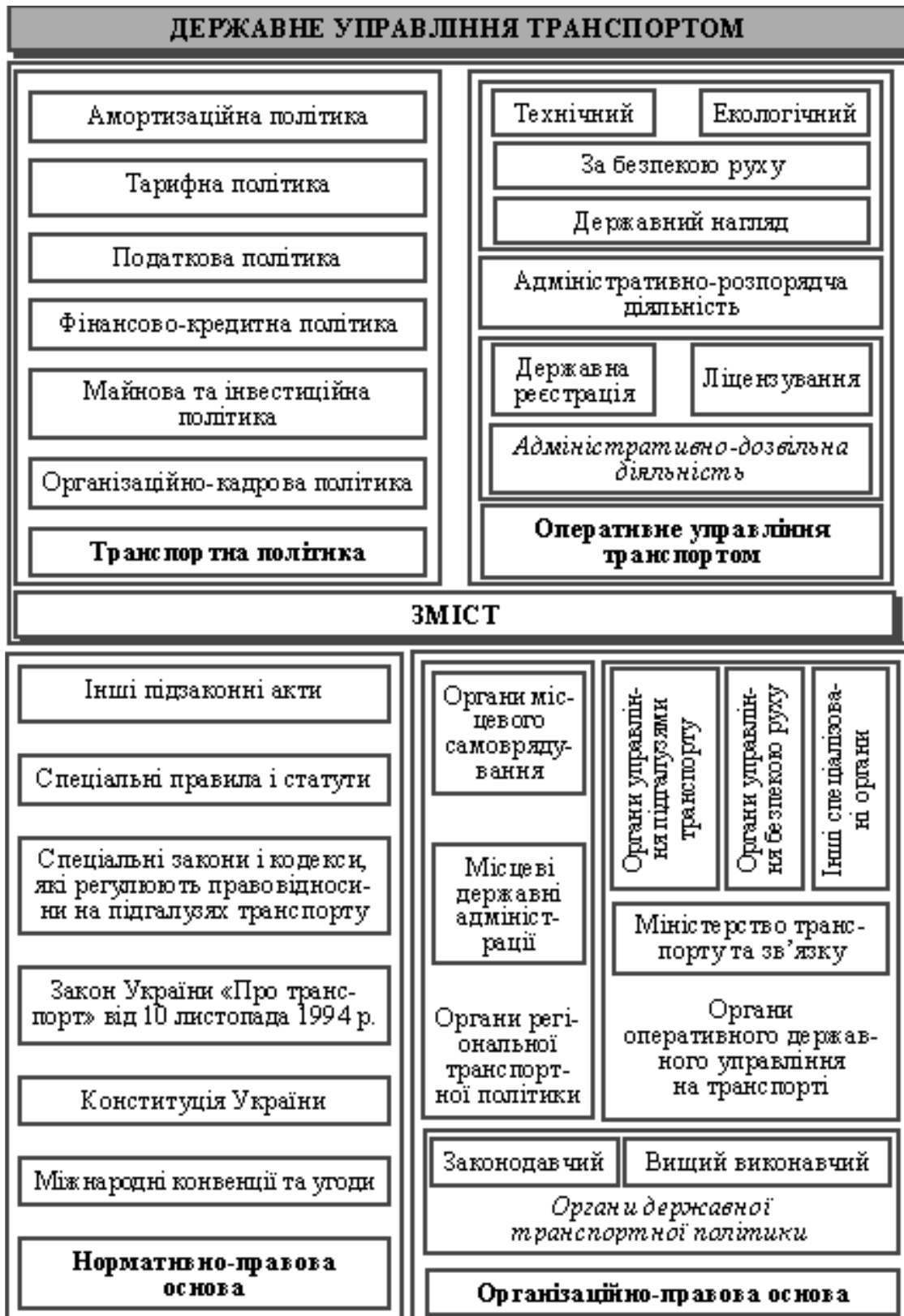


Рис. 8.1 – Державне управління транспортом

Вимоги до спеціальної охорони та супроводу вантажів установлюються Кабінетом Міністрів України (Постанова від 22 лютого 1994 року № 106 “Про забезпечення охорони вантажів, що перевозяться залізничним транспортом”). Порядок охорони та супроводу таких вантажів установлюється Міністерством транспорту України (Наказ “Про охорону і супроводження вантажів, що перевозяться залізничним транспортом України” № 18 від 20.01.1997 р.)

Перелік військових вантажів, порядок охорони і супроводу їх караулами встановлюються Міністерством оборони України за погодженням з Міністерством транспорту України (Наказ міністра оборони України від 9 грудня 1997 р. № 451 “Положення про охорону та супровід військових вантажів при їхньому перевезенні залізничним і водним транспортом).

У зв'язку з цим необхідно підкреслити, що органи управління можуть здійснювати тільки такі повноваження, які віднесені до їхньої компетенції. У процесі реалізації своєї компетенції органи управління мають право видавати нормативні акти, що може бути віднесено до юридичного виду управлінської діяльності.

Важливим видом управлінської діяльності є застосування правових норм за конкретних умов, що також становить юридичний вид управлінської діяльності.

Органи управління здійснюють керівний вплив правовими методами, під якими розуміється спосіб здійснення управлінських функцій відповідно до вимог чинного законодавства і правової доктрини.

Основними правовими методами управління транспортом є адміністративні й економічні.

Серед адміністративних методів можна назвати наступні: видання владних актів (укази Президента; постанови Уряду; накази Міністерства, департаментів окремих видів транспорту тощо).

До економічних методів належать такі способи управління, які базуються на використанні економічної заінтересованості підприємств транспорту й окремих їхніх працівників у результатах роботи.

Економічні методи базуються на майновій і оперативній самостійності підприємств, можливості вибору тих чи інших самостійних рішень у межах, передбачених статутами чи положеннями цих підприємств.

В умовах формування в Україні ринкових відносин співвідношення адміністративних і економічних методів має змінюватися на користь останніх.

Адміністративні методи управління мають бути економічно обґрунтованими, тобто будь-який адміністративний акт планування, регулювання діяльності підприємств транспорту має враховувати реальні виробничі умови і спиратися на економічні закони.

Управління транспортною системою України здійснюється за галузевотериторіальним принципом.

Організаційно-правову основу державного управління транспортом складає система органів державної влади та місцевого самоврядування, наділених управлінською компетенцією щодо транспорту України. У цій системі виділяються три рівні органів управління:

1. Органи державної транспортної політики, до яких належать:

- 1.1 Законодавчий орган — Верховна Рада України.
- 1.2 Вищий виконавчий орган — Кабінет Міністрів України.
2. Органи регіональної транспортної політики:
 - 2.1 Місцеві державні адміністрації.
 - 2.2 Органи місцевого самоврядування.
3. Органи оперативного державного управління на транспорті:
 - 3.1 Галузевий орган — Міністерство транспорту та зв'язку України.
 - 3.2 Органи управління підгалуззями транспорту.
 - 3.3 Спеціалізовані органи державного управління на транспорті.

Наприклад, спеціалізованим державним органом транспорту у складі Міністерства транспорту України, призначеним для забезпечення стійкого функціонування транспорту в мирний час та в умовах воєнного й надзвичайного стану (в особливий період), є Державна спеціальна служба транспорту. Постановою Кабінету Міністрів України від 08.09.2004 р. № 1190 утворено Головну державну інспекцію на автомобільному транспорті.

Такий поділ органів управління транспортом здійснюється за рівнем управлінської діяльності (транспортна політика — оперативне управління транспортом).

За територіально-галузевим принципом серед органів державного управління транспортом можна виділити дві групи суб'єктів. Перша група — це центральні галузеві органи управління: Міністерство транспорту та зв'язку України, департаменти окремих видів транспорту, органи управління залізниць, органи юридичних осіб — підприємств транспорту.

Друга група суб'єктів — місцеві органи управління. Це місцеві ради, державні адміністрації, інші спеціально уповноважені на те органи відповідно до їхньої компетенції (наприклад, підрозділи державтоінспекції).

Відносини підприємств транспорту загального користування з центральними та місцевими органами виконавчої влади й органами місцевого самоврядування базуються на основі податків, податкових пільг, установлених нормативів та інших економічних засобів.

Законодавство забороняє місцевим органам влади й самоврядування втручатися в господарську діяльність підприємств транспорту, залучати їхній експлуатаційний персонал до інших робіт.

У той же час Закон України “Про транспорт” зобов'язує органи управління транспортом сприяти місцевим органам влади та самоврядування у виконанні ними своїх повноважень щодо соціального й економічного розвитку транспорту, спільно здійснювати заходи щодо захисту навколишнього природного середовища; розробляти і провадити узгоджені заходи для забезпечення безперебійної роботи транспорту в разі стихійного лиха, аварій, катастроф та під час ліквідації їхніх наслідків; координувати роботу, пов'язану з запобіганням аваріям і порушенням на транспорті, а також організовувати взаємодію різних видів транспорту з метою більш ефективного їхнього використання, підвищення якості обслуговування.

Органи місцевої влади та самоврядування в межах своїх повноважень надають допомогу підприємствам і організаціям транспорту в поліпшенні використання транспортних засобів відправниками (одержувачами) вантажів і розвитку (у

тому числі на пайових засадах) будівельної індустрії, об'єднують кошти підприємств, організацій, колективних господарських підприємств і фермерських господарств, а також бюджетні та позабюджетні кошти для вдосконалення транспортної мережі, будівництва вокзалів, шляхопроводів та інших об'єктів транспорту.

Органи управління транспортом та органи місцевої влади об'єднують кошти державного та місцевого бюджетів і підприємств транспорту для будівництва вокзалів, станцій, портів, пристаней, аеропортів, пішохідних мостів, тунелів, пасажирських платформ, метрополітенів, придбання пасажирського рухомого складу, утримання й упорядкування шляхів сполучення й інших об'єктів, пов'язаних із обслуговуванням пасажирів і перевезеннями вантажів.

Діяльність транспорту в ринкових відносинах має розвиватися за наступними напрямками:

- поглиблене вивчення попиту з використанням транспортних балансів регіонів;
- підвищення якості й надійності обслуговування клієнтів;
- удосконалення усього комплексу вантажно-розвантажувальних і складських робіт;
- надання інформаційних, експедиційних послуг;
- підвищення рівня договірних відносин;
- розвиток сервісних послуг;
- створення підприємств, які входили б до складу різних асоціацій, акціонерних товариств, орендних фірм та ін.;
- створення посередницьких фірм із постачання рухомого складу, матеріально-технічного забезпечення, маркетингу, реклами; поширення використання контейнерів.

Важливим для транспорту є розвиток системи без вантажних перевезень у контейнерах, пакетах. Необхідно створювати мережу автоматизованого управління перевезенням, скорочувати перевантажувальні операції.

В останні роки рухомий склад залізничного транспорту перебуває у критичному стані, тому інвестиції, у першу чергу, треба вкладати у підвищення потужності електровозів і тепловозів, що дозволить збільшити середню вагу потягів і прискорити їхній рух на маршрутах. Також необхідне оновлення вагонного парку за рахунок виробництва вагонів підвищеної вантажопідйомності.

Автомобільний парк слід удосконалювати за рахунок придбання спеціалізованих вантажних автомобілів, а також автомобілів вантажопідйомністю більше 7 т, а також малотоннажних (1,5 — 2 т). Майбутнє в автоперевезеннях належить також поширеному використанню причепів, які дають змогу збільшити обсяги перевезень на 65 — 70 % при однакової кількості автомобілів.

8.2 Логістичний підхід до управління транспортним підприємством

Основним завданням транспортної логістики, як і логістики промислових підприємств, є збільшення прибутку транспортних організацій. Цього можна досягти за рахунок координації транспортного обслуговування споживачів за їхніми замовленнями, у яких містяться умови поставок. Усе це дає змогу отримати конкурентні переваги на ринку і зменшити витрати.

Перевізні процеси пов'язані з транспортним технологічним процесом, який, не зважаючи на те, що більшість економістів відносять транспорт до діючої галузі виробництва у сфері обертання товарів, має свою специфіку.

У технологічному аспекті управління транспортними процесами є лише частка загального управління всієї господарчої діяльності. Крім того, з економічної точки зору господарська ніша транспортних послуг може належати й окремому власнику виробничих транспортних потужностей і входити до складу власності й виробника готової продукції, який звертається до незалежного виробника транспортних послуг.

В останні роки, як показали дослідження, значно покращилося транспортне обслуговування клієнтів. Це стало можливим не стільки за рахунок поліпшення роботи транспортних органів, скільки використання логістики, яка дає змогу скоординувати дії закупівлі, виробництва, збуту і транспортування.

Як для господарських процесів системам управління та науки, тобто всім аспектам логістики, для транспорту характерні три ознаки.

У сфері товарообігу логістика містить і розглядає різні стадії й операції транспортування як єдине ціле. Його складові взаємопов'язані, взаємозалежні й потребують системного підходу при управлінні та вивченні. Витрати на цих стадіях і операціях здійснюються і враховуються як взаємозв'язані, взаємозалежні. Тому їх розраховують у сукупності, аналізують у великих кількостях, оскільки вони потребують скоординованого підходу до системи управління. Комплексний підхід до системи логістики транспорту здійснюється задля ритмічного, своєчасного та якісного забезпечення споживачів товарами, замовників — послугами зі скороченнями витрат як споживачів, замовників, так і взаємодіючих із ними інших суб'єктів ринків товарів і послуг.

Логістиці транспорту притаманні елементи, які мають ключове значення в цій сфері логістики. Основними елементами є транспортні зв'язки з постачальниками і споживачами, вантажі, які перевозяться. Процес транспортування починається зі складів готової продукції, завершується надходженням вантажів на склади споживачів або посередників.

Для логістики транспорту характерні й такі елементи, як склади, запаси продукції, які пов'язують її з іншими логістичними системами. Як невід'ємний елемент транспортної логістики вантажі стають товарами, що передають на транспорт для перевезень із моменту їхнього прийому до перевезення і до моменту передавання отримувачу.

Обсяги перевезень, напрями та номенклатуру транспортованих вантажів розглядає транспортна логістика. Вона визначає суб'єктів товарного ринку, які належать до підсистем логістики транспортування, що управляють і керуються. Для логістики транспортування важливе значення мають різновиди перевезень, які залежать від видів транспортних засобів, що використовуваних (залізничного, автомобільного, водного, повітряного, трубопровідного), змішаних перевезень кількома видами транспорту.

Головними традиційними завданнями, що вирішує транспортна логістична система, є координація транспортного обслуговування споживачів за їхнім

замовленнями. Це потребує комплексного підходу для виконання всіх умов доставки з мінімізацією транспортних витрат.

Вирішення цього комплексного завдання можливе завдяки логістиці. Перехід економіки до ринкових відносин суттєво змінює сутність планування оперативного управління контролю й обліку, статистики транспортних потокових процесів. Зміни полягають у переході від господарювання на основі державно-монополізованої власності на засоби й результати діяльності транспортної системи до багатогранності форм власності на них.

Останніми роками, попри всі труднощі, використання елементів логістики транспорту постійно розширюється завдяки, наприклад, введенню в дію локальної мережі ВМ, інформації про переміщення вантажів у транспортних потоках процесів, уведенню нових методів бухгалтерського обліку матеріальних коштів, які проходять разом із вантажопотоками через транспортні підприємства.

На логістичних принципах ґрунтується розробка підвищення якості оптимізованих рішень при переході на приватні форми господарювання, що знижує рівень некомпетентності робітників, а також створення інформаційних потоків, які суміщують транспортні матеріальні потоки і процеси їхнього функціонування.

Однак, утілення логістики у транспортні процеси все більше стримується пол-тикою ринкових реформ. На прикладі транспортної політики це означає, що ринкове мислення і практика використання логістики транспортними підприємствами ще недостатні. Відповідність параметрів вантажних одиниць, що замовляються споживачами, стримується, тоді як точне їхнє дотримання становить мету логістики транспорту. Унаслідок цього: результат виявляється нижчим за очікуваний у відносній протяжності транспортних маршрутів (у міському і прямому сполученні залізничним транспортом, у внутрішньому і прямому сполученні водним транспортом, у малому та великому каботажі морським транспортом, міському, міжміському й міжнародному перевезеннях автомобільним транспортом). За ознаками, притаманними окремо залізничному й річковому транспорту, розрізняють перевезення повагонними, дрібними, малотоннажними маршрутними відправленнями на залізничному транспорті, вантажною та великою швидкістю на річковому транспорті. Вплив різновидів транспортних перевезень на логістику показаний на рис. 8.2



Рис. 8.2 – Схема впливу на транспортну логістику різновидів перевезень

Важливе значення також мають організаційно-економічні особливості перевезень. Так, чи не найбільш прогресивним видом перевезень на залізничному

транспорті є перевезення з використанням контейнерів і пакетів, а на автомобільному — організація перевезень із використанням транспортних терміналів. Одним із завдань транспортної логістики є уникнення нераціональних перевезень (короткопробіжних на залізничному транспорті, невиправданих дальніх, зустрічних, порожніх перевезень, а також повторних перевезень, коли вантаж повторно перевозиться, розвантажується й завантажується на складських підприємствах посередницьких організацій). Витрати на ці перевезення для транспортних організацій відображаються в їхніх загальних витратах на перевезення вантажів, для відправників та отримувачів у вартості перевезень за тарифами.

Для логістичного процесу вони відбиваються в питомих сукупних, поточних і разових витратах із моменту виробництва продукції до її споживання. Тому в деяких випадках нераціональні повторні перевезення з точки зору споживача або виробника можуть бути виправданими (із урахуванням комплексних витрат), а не тільки вартості перевезень. У першому разі досягається економія завдяки відносному (порівняно з минулим) зменшенню розміру партії продукції, що постачається, і, як наслідок, — прискорення оборотності її виробничих запасів на матеріальних складах. У другому — забезпечується можливість скорочення підсортиментних операцій і часу перебування продукції на товарному складі.

Транспортна логістика тісно пов'язана зі складською, виробничою, заготівельною, розподільчою та посередницькою. Це пояснюється кількома причинами.

Так, система управління матеріальними потоками всередині підприємства має достатньо великий вплив на методи організації постачання й перевезення. Наявність товарних запасів забезпечує безперервність процесу транспортування. Важливе значення для оптимізації транспортної логістики мають координування процесів закупівлі, виробництва розподілу й розробка єдиного виробничо-транспортно-складського технологічного процесу. Тобто сутність інтеграції управління переміщенням продукції визначається розвитком комплексного логістичного управління транспортуванням. Організаційні й економічні методи та форми комплексного управління транспортуванням включають необхідність координації та сполучення пов'язаних функцій планування поставок і перевезень продукції; раціональний розподіл логістичних функцій між структурними підрозділами транспортних організацій; розвиток методів управління, що забезпечують економію витрат на транспортування, удосконалення та втілення системи економічного стимулювання працівників логістичного процесу в поліпшенні його кінцевих результатів.

Концепція розвитку комплексного логістичного управління транспортуванням обґрунтовується наступним чином: фактичне переміщення товарів у процесі обігу, яке здійснюється шляхом їхнього транспортування, забезпечується системою комерційно-посередницьких організацій і комерційних служб підприємств.

Вони беруть участь в управлінні перевезеннями, виконуючи функції визначення потреб у перевезеннях їхніх, напрямках, обсягах і структурі, мають координувати і брати участь в організації процесів переміщення продукції крізь місця її складування, визначаючи послідовність транспортування. Важливим

фактором розвитку логістичних функцій сфери товарообігу є підвищення ролі взаємодії закупівельно-торговельної діяльності та транспорту.

Комерційна діяльність і транспорт взаємопов'язані і впливають одна на одну.

Комерційні структури з закупівлі і продажу продукції виробничо-технічного призначення впливають на перевізний процес, оскільки вона становить найбільшу частку в обсязі вантажних перевезень різними видами транспорту. До цієї продукції слід віднести вугілля, нафту, метали, лісопродукцію й ін. Найбільша частка вантажних перевезень у сфері товарообігу виконується спільно з комерційними службами, що забезпечують виробничі потреби. Вони визначають не тільки обсяги, напрями та чергові вантажопотоки, а й створюють необхідні умови для раціонального використання логістики, яка оптимізує транспортування продукції й удосконалює складські операції. У свою чергу, транспорт впливає на кількість характеристик і показників комерційної діяльності.

Регулярність вантажних перевезень впливає на своєчасність поставок продукції. І разом із тим, порушення ритму роботи транспортних організацій збільшує розміри запасів продукції, додаткові складські та транспортні витрати, кількість невиконаних поставок, простої виробничого обладнання. У зв'язку з цим потрібна узгоджена робота транспорту та комерційних служб, яка б створювала умови своєчасних і рівномірних перевезень. Зниження собівартості перевезень створює визначальні умови для відносного зниження транспортних тарифів і, як наслідок, призводить до скорочення рівня останніх. Тому комерційно-посередницькі й інші комерційні служби, забезпечуючи зниження витрат обігу, мають бути зацікавлені у скороченні витрат і транспортних організацій. Під впливом змін у запасах продукції залежно від розміру розміщення транспортних засобів формується кількість одноразових постачальників. Вантажообігова діяльність транспортних засобів, надійність постачання, регулярність перевезень впливає на розмір виробничих запасів продукції, що накопичуються споживачами. Розвиток контейнеризації перевезень сприяє їхньому виконанню без докомплектування та затримки продукції на складі. Це свідчить про необхідність розвитку логістичних функцій у формуванні оптимальних партій постачання.

Рівень запасів продукції впливає на структуру складського господарства, його розміщення й товарну спеціалізацію.

За участі транспортних підприємств і з урахуванням технічного стану транспортних засобів, умов їхньої експлуатації здійснюється розвиток механізації й автоматизації складських робіт. Складські операції з навантаження та розвантаження продукції ефективні лише за умови координації складських і транспортних робіт, які передують перевезенню продукції та завершують його.

Функціонування на транспорті перевалочних складських баз загального користування всіх суб'єктів складування (складів виробників, споживачів продукції, складських підприємств посередницьких організацій транспортних баз) дає змогу спростити та здешевити перевізний процес.

Таким чином, різнопланове використання транспорту в закупівельно-торгівельній діяльності обумовлює розвиток комерційних функцій. Водночас комерційні

служби впливають на роботу транспорту. Оптимізація цих процесів залежить від усього комплексу логістичних функцій.

Завдання, які вирішує логістично-транспортна система, і розробки її стратегії можна поділити на три групи.

Перша з груп пов'язана з формуванням ринкових зон обслуговування, прогнозом матеріалопотоків, їхньою обробкою в системі обслуговування й іншими роботами в оперативному управлінні й регулюванні матеріалопотоку.

Друга група — завдання з розробки системи організації транспортного процесу (план перевезень, план розподілу виду діяльності, план формування вантажопотоків, графік руху транспортних засобів та ін.).

Третя група — це управління запасами на підприємствах, фірмах, складських комплексах, розміщення запасів і їхнє обслуговування транспортними засобами, інформаційними системами.

Оптимізація та вирішення цих завдань, що особливо актуально в умовах ринку, залежать від конкретної ситуації, умов і вимог до ефективної логістичної системи, а також від проблем, пов'язаних із забезпеченням виробництва сировиною й напівфабрикатами, усуненням вузьких місць у технології доставки різних видів продукції до пунктів виробництва, складування і збуту.

Отже, необхідне органічне об'єднання транспорту з виробництвом, перетворення їх на ланки єдиної системи «виробництво — транспорт — розподіл».

Новий підхід до транспорту як до складової більш крупної системи або логістичного ланцюжка потребує розгляду в різних аспектах. Із точки зору вивчення ефективності роботи окремих видів транспорту інтерес викликають перевезення вантажів між пунктами відправлення та призначення (наприклад, від однієї залізничної станції до іншої, з порту в порт або з терміналу до терміналу). Із логістичних позицій необхідно аналізувати весь процес перевезення в цілому, від вантажовідправника до вантажоотримувача. При врахуванні інтересів клієнтури необхідно зважати не тільки на перевезення магістральними видами транспорту, а й на обробку, збереження, пакування та розпакування, подавання матеріалів до верстатів у цехах і на всю пов'язану з цими процесами інформацію, яка супроводжує матеріальний потік. Такий підхід сприяє оптимальному обігу транспортних послуг, оскільки якість перевезень значною мірою відображається на загальних витратах, чим збільшує собівартість перевезень із точки зору спеціалізації й кооперування виробництва. Вивчення питань використання транспорту неможна обмежувати сферою окремих матеріально-технічних зв'язків. Вони мають розглядатися в системі матеріально-технічного забезпечення — від первинного постачальника до кінцевого споживача, уключаючи проміжні етапи.

Рух матеріального потоку здійснюється на основі технологічного процесу, який починається з моменту організації прийняття вантажу до перевезень і закінчується моментом отримання його клієнтом. Важливе значення має підготовка вантажу до перевезень. Він має бути у транспортабельному стані, тобто запакований у стандартну тару, промаркований, укомплектований та ін. Перевозячи тарнопакувальні та штучні вантажі повагонно лише залізницею, вантажовідправник має нанести маркування не менше ніж на десять вантажних місцях кожного відправ-

лення, тобто зазначити найменування вантажовідправних станцій відправлення і призначення, залізниці, одержувача, а також порядковий номер вантажного місця тощо.

При перевезенні вантажів повагонними відправленнями залізничним, залізнично-водним чи залізнично-автомобільним сполученням, а також вантажів дрібними відправленнями незалежно від виду сполучення відправник маркірує кожне місце.

Розрізняють маркування товарне, відправне, спеціальне і транспортне.

Товарне маркування містить найменування виробу та назву виробника товару, його адресу, заводську марку й інші необхідні відомості про товар.

Відповідне маркування зазначає номер місця (у чисельнику) і кількість місць (у знаменнику), найменування відправника й отримувача, пункти відправлення і призначення.

Спеціальне маркування (попереджувальне) указує на спосіб збереження вантажу й поводження з ним на шляху і протягом вантажних операцій.

Транспортне маркування наноситься відправником дробом (у чисельнику — порядковий номер, за яким ця відправка прийнята до перевезення згідно з книгою відправлень, у знаменнику — кількість місць відправки), поряд з дробом — номер вантажної накладної. Транспортне маркування наносять на вантажне місце незалежно від відправного маркування.

8.3 Оперативне управління на транспорті

Під єдиним технологічним процесом розуміють раціональну систему організації роботи станцій примикання та під'їзних шляхів промислових підприємств. Це пов'язує технологію обробки вагонів на станціях примикання та під'їзних шляхах і забезпечує єдиний ритм перевезень і виробничого процесу промислових підприємств. Він передбачає використання ефективних методів праці, коопероване застосування технічних засобів транспортних цехів підприємств і залізничних станцій тощо.

Цей процес відображено в документі, який визначає порядок роботи під'їзного шляху і станції примикання. Він має забезпечити найраціональніше використання технічних засобів транспортного цеху підприємства і станції примикання, прискорення обертання вагонів на станції та під'їзному шляху. Головне завдання роботи за єдиним технологічним процесом – використання внутрішніх ресурсів для прискорення обороту вагонів і виконання перевезень, зобов'язань, зазначених в угоді про експлуатацію під'їзного шляху.

Єдиний технологічний процес розробляє комісія у складі головного інженера відділення (голова), представників відділів експлуатації, планово-технічного, вантажного, шляхового інженерів, локомотивного відділу і представників підприємства, якому належить під'їзний шлях. Комісія керується положенням Статуту залізниць, правилами перевезень і рекомендаціями щодо складання єдиних технологічних процесів роботи під'їзних шляхів і станцій примикання.

Технологічні процеси роботи вантажного двору й товарної контори є складником загального технічного процесу. Деколи для великих вантажних дворів,

контейнерних пунктів і сортувальних платформ складають самостійні (окремі) технологічні процеси, пов'язані з технологією роботи станції, часом подачі та прибирання вагонів під вантажні операції.

Технологічний процес передбачає послідовність і тривалість комерційних операцій, що виконуються на вантажному дворі та в товарній конторі. Найчастіше його розробляють за наведеною нижче схемою:

Стисла характеристика вантажного двору та товарної контори:

- масштабна схема розташування шляхів та обладнання;
- вантажного двору, їхня спеціалізація й розміри (довжина, площа тощо);
- перелік складів (відкритих і закритих), їх корисна площа та розрахункова місткість (в тоннах);
- перелік засобів механізації вантажно-розвантажувальних робіт і їхня розрахункова продуктивність;
- перелік засобів механізації й автоматизації операцій у товарній конторі та їхня продуктивність;
- план товарної контори, схема розташування машин, обладнання, довідкових вказівок і розміщення робітників;
- обсяг комерційних операцій, що виконуються тепер і виконуватимуться в найближчі два – три роки;
- відомість наявного й потрібного (розрахункового) штату робітників вантажного двору й товарної контори, включаючи вантажників і механізаторів;
- перелік об'єктів вантажного двору (сортувальна платформа, контейнерна площадка, підвищення шляхів тощо), режим їхньої роботи (в одну – дві зміни, цілодобово) у звичайні, святкові, вихідні дні;
- розрахункова потреба в автотранспорті для завезення й вивезення вантажів у робочі й вихідні дні (за об'єктами);
- характер нерівномірності надходження вантажів на об'єкти (мінімум, максимум, у середньому) і роботи товарної контори (за періодами доби);
- розклад прийому вантажів дрібними відправками й у контейнерах;
- завдання на формування прямих і перевантажуваних вагонів, що завантажуються дрібними відправками та контейнерами.

Оперативне планування й управління комерційною роботою:

- стислий опис порядку розробки та затвердження добового плану роботи та його форми;
- схема інформації про надходження вантажів, прибуття їх на станцію і подавання на вантажний двір для розвантаження;
- графік (розклад) роботи маневреного локомотиву на об'єктах вантажного двору;
- схема управління роботою вантажного двору й товарного контролю;
- схема зв'язку диспетчера з об'єктами і стислий регламент передавання команд і одержання інформації від робітників, зайнятих на виконанні комерційних операцій;

- форма диспетчерського графіка (звіту), у якому за встановленими періодами фіксується оперативне становище на вантажному дворі й у товарній конторі;
- схема і стислий звіт про виконання кошторисного завдання й добового плану роботи;
- таблиці норм часу на виконання комерційних операцій;
- іменний список осіб, відповідальних за забезпечення належної роботи об'єктів;
- технічні норми завантаження вагонів основними вантажами, що відправляються через вантажний двір;
- мережевий графік виконання вантажних і комерційних операцій на вантажному дворі й у товарній конторі.

Обов'язковою складовою технологічного процесу є графіки виконання операцій. Вони регламентують затрати часу та порядок виконання окремих операцій за елементами.

У товарній конторі доцільно складати графіки на обробку одного документа (відправлення), на вантажному дворі – окремо графіки на прийом, навантаження, розвантаження та видачу вантажів на складах станції і безпосередньо у вагон з вагона на одне відправлення (повагонне або дрібне) і на всю групу вагонів, які подаються одночасно. У будь-якому випадку, коли у виконанні операцій беруть участь кілька робітників, у графіку треба зазначити виконавців усіх елементів, урахувати можливість паралельності їхньої роботи.

На основі технологічного процесу розробляють інструктивно-технологічні карти для робітників провідних професій: приймальників—здавальників вантажів, механізаторів, товарних касирів, таксирувальників, комерційних агентів, інформаторів, диспетчерів тощо. У карті зазначають посаду, місце роботи, подають перелік і послідовність операцій і норми часу на їхнє виконання, а також показують, від кого робітник одержує завдання й перед ким звітує за його виконання. У карті залежно від місцевих умов можуть бути зазначені й інші дані. Інструктивно-технологічні карти вивішують на всіх робочих місцях, де виконуються ті чи інші технологічні операції. Один примірник додається до технологічного процесу роботи вантажного двору й товарної контори.

Перш ніж розпочати складання технології робіт вантажного двору та товарної контори, бригада збирає й аналізує матеріали, дані звітів, що характеризують обсяг і характер роботи. Вона також ретельно досліджує робочі місця працівників провідних професій, вивчає умови та рівень організації праці. У процесі такого дослідження проводять хронометражні спостереження за виконанням технологічних операцій, визначають позавиробничі витрати робочого часу і причини, що їх зумовили, а також вузькі місця в роботі вантажного двору й товарної контори. Під час роботи вивчають найбільш раціональні прийоми виконання окремих операцій.

Визначаючи технологічні норми, необхідно, щоб вони були реальними й забезпечували:

- 1) скорочення простоїв рухомого складу як під час операцій, так і в період очікування;
- 2) підвищення рівня використання вантажопідйомності та місткості вагонів і автомобілів;

- 3) підвищення продуктивності праці комерційних робітників, механізаторів, вантажників;
- 4) поліпшення використання засобів механізації й автоматизації вантажних і комерційних операцій.

Одна з головних умов успішного виконання технологічного процесу — суміщення операцій і (по можливості) не послідовне, а паралельне їхнє використання. Резервом підвищення продуктивності праці є вмiле суміщення професій і повне завантаження усіх робітників протягом дня.

Паралельне завезення та вивезення вантажу на станцію і зі станції — основна форма взаємодії залізничного й автомобільного транспорту. Дедалі більша увага приділяється організації перевезень за схемою вагон — автомобіль і автомобіль — вагон, без проміжного зберігання вантажу на складі. За умов вантаження з вагона в автомобіль за прямим варіантом засобами станції операції «вантаження», «видача» та «навантажування» є сумісними.

Основна умова організації роботи за прямим варіантом — забезпечення завантажування й розвантаження рухомого складу в установлені терміни при підведенні вагонів і автомобілів за графіками. Для цього на станціях здійснюють необхідні організаційно-технічні дії, а саме:

- єдине керівництво вантажно-розвантажувальними роботами (з вагонами й автомобілями), що виконуються засобами механізованих станцій вантажно-розвантажувальних робіт;
- єдиний технологічний процес виконання комерційних операцій при прийомі та видачі вантажів;
- контактний графік вантажно-розвантажувальних робіт із вагонами й автомобілями.

Слід врахувати місцеві умови роботи вантажного двору і автомобільного транспорту. Можливі наступні схеми роботи за прямим варіантом:

- одночасне надходження вагонів і автомобілів згідно з контактним графіком на місця вантажно-розвантажувальних робіт;
- постійна наявність на станціях певної кількості автомобілів, готових до прийом вантажів, що надходять залізницею.

За прямим варіантом завантажують не весь вагон, а лише частину. Найефективнішою є організація роботи за першою схемою. При цьому шлях має забезпечувати ритмічність підведення рухомого складу і своєчасну подачу його до вантажно-розвантажувальних фронтів у встановлений технологічним процесом час. Сутність контактного графіка полягає в тому, що в ньому суміщені за часом, обсягом перевезень процеси, які виконуються залізничним і автомобільним транспортом. Контактний графік забезпечує найвигідніші виробничі взаємозв'язки й послідовність виконання окремих операцій із обробки рухомого складу з мінімальними затратами часу і коштів. Отже, тільки узгоджена робота транспорту, складського господарства фірми дає змогу забезпечити оптимальну логістичну систему переміщення матеріального потоку.

Технічні засоби, що подають вантажовідправники залізницею або підприємства автотранспорту під навантаження, мають бути в хорошому технічному й комерційному стані.

Виходячи з кожного з двох статусів транспортного підприємства, що самостійно господарює на ринку транспортних послуг або є власністю фірми-виробника ринкових товарів, його ефективність визначатиметься продуктами, які користаються попитом на ринку. І вимоги підпорядкування економічних інтересів потребам кінцевих споживачів на ринку залишаються головним для транспортного підприємства. При поповненні транспортного підприємства на базі логістики обов'язково слід враховувати загальні вимоги концепції оновлення, тобто скорочення часу перебування на складі продукції, що підлягає перевезенню, і технології її виробництва. Наприклад, підвищення вантажопідйомності транспортних засобів, застосування централізованого завою вантажів замовникам. Необхідне також збільшення кількості технологій що використовуються на підприємстві (підготовки до транспортування й самого транспортування вантажів), а також кількості елементів і переліків типів виробів, які перебувають у виробничому процесі (для транспортного підприємства це означає ускладнення комплектування вантажів, що транспортуються). Важливе значення мають вимоги до якості й надійності товарів, які реалізуються на ринку й наповнюють матеріальний потік (для транспортного підприємства це означає підвищення рівня вимог до збереження вантажів, що перевозяться).

Головна вимога логістичної концепції оновлення полягає в тому, щоб змінити традиційну організацію транспортного виробництва на нову. Це викликає необхідність виявити центри переорієнтації у транспортній ланці поточкових процесів. Ними можуть бути центри обробки продуктів, які перевозяться транспортом і обробки замовлень на перевезення вантажів.

Отже, транспортної ланки стосуються й усі інші вимоги концепції оновлення виробничого процесу. Це такі, як розробка принципово нової стратегії виготовлення продукту (виконання транспортного процесу), стратегія наступного за забезпечення орієнтації перевезень кінцевого вантажу, виходячи з орієнтації на мінімальний розподіл праці й на оптимальний для збуту на ринки кінцевих продуктів розмір партій перевезень. Треба врахувати також зміни структури транспортного виробництва для реалізації принципів стратегій і самих стратегій майбутнього, зміни структури всіх рівнів апарату управління й регламентацію завдань робітників (транспортних підрозділів фірми).

Виходячи зі стратегії логістики та виробництва в ланцюжках транспортних матеріальних потоків, нова стратегія транспортного виробництва має бути органічною складовою в ієрархії стратегії підприємства, орієнтованого на логістику й користування транспортними послугами.

Основні положення логістики, характерні для фірм-виробників і споживачів продукції (пріоритет споживача, високий рівень сервісу, скорочення часу виконання замовлень та ін.) повною мірою належать і підприємствам транспортної галузі, залучених до логістичних систем. Відмінністю у їхньої роботи за нових умов конкуренції на ринку транспортних послуг є визначення політики комплексного ви-

рішення транспортних і пов'язаних з ними проблем на іншому, якісно високому рівні. Практика свідчить, що така політика успішна, коли є достатньо диференційованою й базується на таких основних компонентах, як надання нових, нетрадиційних додаткових послуг політики укладання контрактів у галузі комунікацій. До політики надання послуг відносять усі рішення та дії, спрямовані на комплексне здійснення транспортного процесу. Це означає, що організація перевезень вантажів із урахуванням відстані їх транспортування, кількості й термінів доставки планується в комплексі з додатковими послугами виходячи з потреб попиту.

Як свідчить досвід, транспортні підприємства охоче розширюють диверсифікацію своєї діяльності, це підвищує потенціал притягнення клієнтури, збільшує прибуток, прискорює втілення нових транспортних технологій, зміцнення позицій на ринку транспортних послуг. У свою чергу, фірми-продуценти не менш зацікавлені в тому, щоб звільнитися від багатьох логістичних функцій і зосередитися на основних профілюючих видах діяльності з метою зниження витрат і підвищення гнучкості в роботі.

Для фірм, які займаються перевезеннями продукції, вигідне виконання функцій контролю за вантажами на шляху прямування, розрахунки за перевезення вантажів, збереження продукції на складах транспортних підприємств, розробка маршрутів доставки товарів. Транспортні підприємства почали займатися організацією електронного обміну даними між учасниками логістичного процесу і збереженням інформації.

Робота більшості транспортних фірм, які взяли на озброєння логістичну концепцію, свідчить, що політика додаткових послуг, не пов'язаних із перевезеннями, дає позитивні результати. Вона підвищує потенціал притягнення клієнтури, збільшує прибуток, дозволяє прискорити втілення більш прогресивних транспортних технологій і покращити обслуговування споживачів, які постійно контактують із перевізниками, що зміцнює становище останніх на ринку транспортних послуг.

На думку деяких експертів-логістів, основною причиною, яка перешкоджає розширенню взаємодій промислових і транспортних фірм у сфері логістики, є небезпека втрати вантажовласником контролю за перевезенням сировини та готової продукції. Разом із тим, слід зазначити, що ця причина суб'єктивного характеру. І її вплив зменшуватиметься з накопиченням досвіду спільної роботи та зміцненням взаємної довіри. Підтвердженням цього є те, що процес передачі транспортним фірмам логістичних функцій із боку виробничих фірм швидко розвивається.

Політика транспортних підприємств у галузі комунікацій має на меті інформувати клієнтів про передбачувані пакети послуг, постійно впливати на клієнтуру, щоб вона користувалася їхніми послугами в якомога ширшому обсязі. Інша ціль цієї політики — стимулювання поширення й удосконалення взаємодії транспортних фірм із вантажовідправниками на основі використання комп'ютерної техніки, здебільшого через електронний обмін інформацією.

Інформування клієнтів щодо пропозиції пакетів послуг означає не тільки постійний зв'язок із ними, а й переосмислення самої політики. Якщо збут транспортних послуг усе більше завойовує ринок покупців, а не продавців, ця вимога має домінувати й у періоди обмеження транспортних потужностей, оскільки

прагнення збути послуги пролонговане в часі. Крім того, для збуту послуг не обхідна ще одна важлива умова: інформація має оновлюватися. Можуть запроваджуватися новий маршрут або новий спосіб перевезень, що сприяє підвищенню ступеня визначеності пропонованого пакета послуг. Таким чином, політика в галузі комунікацій має переконати ринок, щоб визначити групи клієнтури особливої значущості щодо пропонованих послуг і можливу їхню стабільність.

Пропозиції пакета транспортних послуг передують вивчення потреб клієнтури. Останніми роками на транспорті дослідженням потреб у послугах почали займатися спеціальні логістичні центри, які аналізують вантажопотоки та їхній розподіл по мережі. Після аналізу розробляють пропозиції з організації оптимальних вантажопотоків як залізничним, так і іншими видами транспорту, а також способів розподілу перевезень між різними видами транспорту, комплектування групи товарів, порядку укладення угод на перевезення й ін. Мета пропозицій — забезпечити підвищення рівня роботи транспорту, дотримання термінів доставки вантажів, підвищення надійності й регулярності перевезень, збереження товарів.

Заслужує на увагу й перегрупування товарів у вантажопотоках на залізничному транспорті з метою підвищення рентабельності перевезень за рахунок укрупнення вантажопотоку й упровадження деяких операцій. Концентрацію вантажопотоків стимулює тарифна політика, завдяки якій масові перевезення вантажів здійснюються за зниженими тарифами. При цьому місце перегрупування вантажопотоків може використовуватися одним або кількома підприємствами.

Інтенсифікація господарських зв'язків між транспортними фірмами й іншими учасниками логістичного процесу, об'єктивно призводить до збільшення потоку інформації й удосконалює обмін. Із метою поліпшення якості обслуговування клієнтури потоки інформації переміщуються в автоматизованих системах, заснованих на базі сучасної комп'ютерної техніки. Найбільш важливим для транспортних фірм став обмін даними вантажних накладних між комп'ютерами перевізника та вантажоотримувача, а також електронне передавання цінних паперів, відомостей про місцезнаходження вантажів й деякої іншої інформації.

Використання комп'ютерної техніки для електронного передавання даних скорочує обсяг паперової документації, допомагає уникнути традиційних помилок, які виникають при ручному заповненні документів, сприяє прискоренню доставки вантажів, зменшує обсяги запасів товарно-матеріальних цінностей, підвищує продуктивність праці. Модифікуючи структури транспортних служб, використовують три основні моделі оновлення на базі логістики: сукупноінтегрованої організації, диференційованого управління деталями, регулювання організації.

Модель сукупноінтегрованої організації транспортного виробництва передбачає інтегрування носіїв завдань (люди, машини та системи обробки даних із відповідними програмами).

Завдання інтеграції з усунення точок перетину в керуючих потоках (як і в усіх гілках логістики фірми) на транспортному підприємстві вирішується через розподіл функцій організацій і їхній зв'язок, виходячи з загального змісту завдань. Це дає можливість транспортному підприємству (службі фірми) у скорочені строки реагувати на зміну ринкового попиту при перевезенні вантажних одиниць і партій.

Інтеграція рівнів здійснюється ієрархічним переміщенням матеріальних потоків (від ринків закупівлі до ринків збуту). Інтеграція даних (які використовують при оптимізації потокових процесів) і систем (із оптимізації управління потоковими процесами) відбувається назустріч напряму переміщення матеріального потоку. Це пояснюється тим, що логістика переорієнтовує приватні інтереси окремих управлінських служб фірм (забезпечення транспорту, виробництва й ін.) на інтереси кінцевих споживачів.

Для транспортного підприємства господарчий ланцюжок «закупівля — виробництво — збут» трансформується в ланцюжок «навантаження — перевезення — доставка» (інтеграція функцій). При здійсненні процесів цього ланцюжка зміст відповідних робіт інтегрується так, щоб уможливити розподіл праці й ізольовану адміністративну діяльність, а також по-новому розподілити послідовність робіт.

У моделі диференційованого управління деталями при зміні структури на базі логістики для транспортного підприємства виробом є перевізна робота, а його «деталлями» — види робіт, які воно виконує.

Урізноманітнення комплектуючих вузлів для готових виробів, що відбувається під впливом ринкових тенденцій, позначається на процесах виробництва транспортних підприємств. Їм доводиться комплектувати для перевезень значну кількість цих деталей із усе більшим переліком видів готової продукції товаровиробника. Із урахуванням цього в моделі диференційованого управління деталями виробу промислового виробництва й «деталлями» транспортного виробництва перетворення структури на базі логістики здійснюється через аналіз того чи іншого виробу. Такий подвійний паралельний аналіз враховує використання різних принципів управління виробництвом на промисловому і транспортному підприємствах.

У моделі диференційованого управління деталями промислового виробництва диференціюється відповідний виріб. Диференціювання цього виробу супроводжується диференціюванням обробки замовлень на перевезення потрібним замовникам вантажних одиниць (деталей у комплекті постачань). Для цього всі потрібні для перевезення деталі розбивають на групи (оптимальні для кінцевих споживачів), які комплектуються при формуванні вантажних одиниць. Ці деталі й ознаки їхньої диференціації співпадають з деталями й ознаками промислових підприємств, що подали замовлення на перевезення. Для формування моделі управління, що диференціюється за цими деталями, принципово підходить графічна схема, яка використовується на промислових підприємствах.

У моделі диференційованого управління деталями транспортного процесу диференціація виробів у вигляді елементів транспортного процесу супроводжується диференціацією обробки замовлень служби комплектування транспортного підприємства, яка формує вантажні одиниці в комплекти партій постачань. Утакому випадку ознаки диференціації «деталей» формуються вже цією службою, що не сходиться з ознаками на промисловому підприємстві.

У моделі регулювання організації транспортного процесу має значення забезпечення простої організації по відношенню до матеріального потоку, яким управляють, тобто інтеграція матеріального потоку. Для цього все транспортне виробництво поділяється на ділянки матеріального потоку і склади, тобто резервні

потужності для робіт, що належать до господарської функції транспортного процесу. При цьому слід дотримуватися послідовності розміщення дільниць матеріального потоку відповідно до напрямків його руху з супроводжуваними цей рух і паралельно розташованими виробничими місцями, машинами або групами машин на складі. При структуруванні регульованої організації матеріального потоку (у зовнішньому середовищі відносно транспортного підприємства) можуть використовуватися схеми з урахуванням специфіки виробничого процесу на транспорті.

Використання основних моделей оновлення для здійснення виробничого процесу на базі логістики в дусі підприємства і відповідно до транспортного процесу призведе до оновлення на цій дільниці матеріальних потоків. Важливі риси (цілісність, структурування й безперервність) є вимогами нормативної бази для оновлення транспортного процесу, перебудови функцій і структур управління цим процесом, що формуються замовником транспортних послуг.

Ці вимоги реалізуються під час оновлення за умови обліку залежностей виробничих структур замкнення циклу між фазами безперервного структурного планування транспортних процесів.

ТЕМА 9. ОСОБЛИВОСТІ ВЕДЕННЯ ОБЛІКУ НА ТРАНСПОРТІ

Питання

9.1 Сутність, види та методи бухгалтерського обліку.

9.2 Особливості обліку транспортного підприємства.

9.3 Порядок обліку та документування перевезень автомобільним транспортом.

9.1 Сутність, види та методи бухгалтерського обліку

Єдина система обліку на підприємстві, у галузі, державі забезпечується трьома нерозривно пов'язаними видами обліку: оперативно-технічним, статистичним і бухгалтерським.

Оперативно-технічний облік здійснюється безпосередньо на місці (цех, склад тощо) й забезпечує негайне спостереження та реєстрацію визначених виробничих і комерційних операцій та інших факторів господарської діяльності підприємства, організації, установи. Мета оперативного обліку – швидке одержання інформації про перебіг виробництва, реалізацію продукції (робіт, послуг).

Оперативно-технічний, або оперативний облік слугує для оперативного планування й поточного спостереження за розвитком виробництва, виконанням робіт, послуг. Він охоплює господарські й виробничі операції, що не мають безпосереднього відображення на рахунках бухгалтерського обліку. За допомогою оперативно-технічного обліку одержують дані про щоденний випуск продукції, щоденне відвантаження та реалізацію продукції, товарів, про витрати сировини й інших матеріальних цінностей, трудові витрати, дотримання умов договірних поставок тощо. Дані для оперативно-технічного обліку отримують шляхом безпосереднього спостереження за фактами господарської та виробничо-фінансової діяльності підприємств, організацій, установ.

Водночас оперативно-технічний облік охоплює й ті господарські операції, що не мають безпосереднього відображення у бухгалтерському і статистичному обліках. Так, за його допомогою контролюють явку працівників на підприємство й повернення з нього після закінчення робочого часу, роботу верстатів та машин, їхні простої, режим технологічного процесу, стан і перебіг розрахунків підприємства з іншими підприємствами, організаціями й установами тощо.

Показники оперативного обліку використовують для забезпечення контролю. Ці показники часто не документують, про них сповіщають усно.

Оперативний облік характеризується швидкістю одержання облікових відомостей.

Для отримання необхідної інформації дані оперативного обліку часто одержують шляхом спостереження, але нині дедалі ширше використовують сучасну техніку, наприклад, комп'ютери, телефакси тощо.

При оперативному обліку послуговуються всіма трьома видами вимірників, частіше – натуральними і трудовими.

Низку показників оперативного обліку передають до вищих організацій, наприклад, дані про випуск продукції, одержання врожаю зернових тощо. Такі показники узагальнюють і включають до складу оперативної звітності, яка слугує

для спостереження за відповідними процесами в масштабі окремих галузей і народного господарства України в цілому.

Оперативно-технічним обліком мають бути зайняті працівники всіх служб підприємства – виробничої, технічної, бухгалтерської, постачання, праці, кадрів тощо.

Статистичний облік — це планомірне збирання й вивчення масових кількісних і якісних явищ і закономірностей загального розвитку за конкретних умов місця й часу (перепис наявності обладнання, визначення середньої заробітної плати працівників підприємства за категоріями працюючих, кількість і якість продукції, що виробляється, використання робочого часу, чисельності населення тощо). Дані про господарські та виробничі зміни статистичний облік одержує з оперативно-технічного й бухгалтерського обліків. Наприклад, за даними статистичного обліку можна визначити зростання продуктивності праці, зниження собівартості продукції (робіт, послуг), кількість працюючих за віком, статтю, кваліфікацією тощо. Ці дані допомагають аналізувати результати різних процесів і прогнозувати подальший їхній розвиток.

Таким чином, на основі статистичного обліку визначаються кількісні та якісні показники роботи кожного підприємства. Операції та явища підлягають статистичному спостереженню, групуванню, обчисленню середніх і відносних величин, індексів, побудови рядів динаміки, аналізу тощо. Виходячи з цього, статистичний облік становить систему вивчення, узагальнення та контролю за масовими явищами, що мають загальнодержавний характер.

Бухгалтерський облік – це спосіб документального спостереження, відображення й контролю за господарською та фінансовою діяльністю виробників і господарників (підприємств, організацій, орендних, спільних підприємств, акціонерних товариств тощо), а також система збирання, вимірювання, обробки, інтерпретації та передачі інформації про господарську діяльність підприємства, установи, організації внутрішнім і зовнішнім користувачам для прийняття оптимальних рішень. Облік ведеться у вартісному, натуральному та трудовому вимірниках. Він ґрунтується на суворому дотриманні документації та здійснюється на базі державних правових актів, тобто на основі правових чинників, що передбачає виникнення виробничих госпрозрахункових підрозділів (цех, бригада, ланка, виробник), малих підприємств.

Побудова бухгалтерського обліку залежить від розвитку всіх чинників, що зумовлюють його сутність. Так, застосування ПЕОМ дає змогу одному працівникові оперувати нормативною, технологічною, обліковою, правовою інформацією, що підносить інтегрованість бухгалтерського обліку в системі управління на вищій рівень, породжуючи нову якість обліку й нові чинники його побудови.

Згідно з Законом України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні» № 996-XIV від 16 липня 1999 р.: «Бухгалтерський облік — процес виявлення, вимірювання, реєстрації, накопичення, узагальнення, зберігання та передачі інформації про діяльність підприємства зовнішнім та внутрішнім користувачам для прийняття рішень».

На відміну від інших видів обліку, бухгалтерський облік забезпечує суцільну реєстрацію всіх господарських операцій на підставі документів первинного обліку.

Бухгалтерський облік базується на документуванні всіх господарських процесів і проведенні періодичних інвентаризацій, забезпечує виявлення та мобілізацію резервів підприємства з метою зниження собівартості продукції (робіт, послуг).

Основними умовами правильної організації бухгалтерського обліку є використання найбільш раціональних форм і методів обліку, підвищення його технічного озброєння.

Особливості бухгалтерського обліку наступні:

- безперервне, повне й послідовне відображення господарських операцій;
- обов'язкове документальне підтвердження наявності господарських засобів і здійснення господарських операцій;
- узагальнення даних у грошовому вираженні;
- використання специфічних засобів і прийомів (оцінка, калькулювання, рахунки).

Бухгалтерський облік, у свою чергу, поділяється на фінансовий та управлінський.

Це дві галузі єдиної системи обліку, кожна з яких має окреме призначення й відіграє певну роль в управлінні підприємством, у забезпеченні не обхідною інформацією різних користувачів.

Фінансовий облік — це сукупність правил і процедур, які забезпечують підготовку й оприлюднення інформації про результати діяльності підприємства в цілому та його фінансовий стан відповідно до вимог законодавства і стандартів обліку. Ведення фінансового обліку є обов'язковим для всіх підприємств.

Функції фінансового обліку:

- а) суцільне, повне й безперервне відображення всіх господарських операцій за звітний період;
- б) складання встановленої фінансової (бухгалтерської) звітності;
- в) надання необхідної та достовірної інформації користувачам.

Управлінський облік — це сукупність методів і процедур, які забезпечують підготовку й надання інформації для планування, контролю та прийняття рішень на різних рівнях управління підприємством.

Синонім управлінського обліку — внутрішній облік, внутрішньогосподарський облік, виробничий облік.

Управлінський облік — це внутрішній облік, який ведеться для задоволення потреб в інформації керівників усього підприємства та його структурних підрозділів.

Усі три види господарського обліку тісно пов'язані між собою й доповнюють один одного.

У бухгалтерському обліку для відображення руху засобів, коштів і господарських процесів використовують три види вимірників: натуральні, трудові та грошові (вартісні).

Натуральні вимірники використовують для одержання даних за кількістю однорідних об'єктів обліку в одиницях вимірювання (за об'ємом, площею, вагою, довжиною). В обліку використовуються натуральні вимірники: міри довжини (сантиметри, метри, кілометри тощо), ваги (грами, кілограми, тонни тощо), площі

(квадратні метри, гектари тощо), об'єму (літри, кубічні метри, тощо) та ін. Натуральні вимірники використовують для обліку кількості матеріальних цінностей. Застосування матеріальних показників до сортів, сортиментів дає змогу одержувати дані про кількість і якість зумовлених матеріальних цінностей.

Метод бухгалтерського обліку – це сукупність способів і прийомів, за допомогою яких господарська діяльність підприємства відображається в обліку. Він складається з низки елементів, головні з яких наступні:

- 1) документація;
- 2) інвентаризація;
- 3) рахунки;
- 4) подвійний запис;
- 5) оцінка;
- 6) калькуляція;
- 7) баланс;
- 8) звітність.

Практичне використання кожного з них обумовлене відповідними положеннями, інструкціями, указівками, розробленими і затвердженими державними органами.

Документація становить відображення господарських операцій у визначених носіях інформації – на паперових бланках або технічних носіях (магнітних стрічках, магнітних дисках, перфострічках, дискетах); це письмове засвідчення здійснення господарської операції, що надає юридичної сили даним бухгалтерського обліку.

Інвентаризація – це спосіб перевірки в натурі наявності товарно-матеріальних цінностей і грошових коштів шляхом перерахування, зважування, обмірювання й оцінки всіх залишків господарських засобів і порівняння з даними бухгалтерського обліку. Інвентаризація – це спосіб бухгалтерського обліку майна, коштів підприємства, що забезпечує відповідність облікових даних їхній фактичній наявності.

Рахунки (бухгалтерські) – призначені для обліку наявності руху господарських засобів, коштів і їхніх джерел.

Подвійний запис. Уперше сутність подвійного запису було розкрито й логічно обґрунтовано у праці італійського математика Луки Пачолі, надрукованій 1494 р. під назвою "Трактат про рахунки і записи". Звідси поняття "подвійна італійська бухгалтерія". Пачолі називають батьком системи подвійної бухгалтерії. Першу друковану працю з бухгалтерії було невдовзі видано іншими мовами, тож вона породила чимало наслідувачів у Німеччині, Франції, Англії. Одну з таких робіт було перекладено російською мовою за правління Петра Першого.

Система подвійного запису, вихідні позиції якої було викладено Пачолі, витримала іспит часом і ось уже понад 500 років використовується (у тих чи інших варіантах) усюди, де необхідний систематичний облік господарської діяльності. Подвійний запис – це принцип тотожного відображення господарських операцій на рахунках, що зумовлює рівність оборотів за дебетом і кредитом кореспондуючих рахунків.

Подвійний запис впливає з економічної сутності відображення операцій. Кожна господарська операція викликає зміни у двох видах господарських засобів,

грошових коштів, або джерел, або в одному виді засобів чи коштів, у тій же сумі змінюється відповідний вид джерела.

Оцінка – це відображення об'єктів бухгалтерського обліку в єдиному грошовому вимірнику з метою узагальнення в цілому по підприємству.

Для відображення бухгалтерського обліку і звітності майно та господарські операції оцінюються в національній грошовій одиниці України способом підсумовування витрат.

Записи в бухгалтерському обліку на валютних рахунках підприємства, а також операцій в іноземній валюті здійснюються в національній грошовій одиниці України (у гривнях) у сумах, які визначаються шляхом перерахунку іноземної валюти за курсом Національного банку України, що діє на момент здійснення операцій. Водночас зазначені записи здійснюються у валюті розрахунків і платежів (за кожною іноземною валютою окремо).

Калькуляція – це латинський термін, що означає "набирати", тобто набирати витрати з метою визначення собівартості продукції та послуг як у цілому, так і поодиноці. Собівартість є базою для визначення ціни виробничої продукції, виконаних робіт і наданих послуг.

Бухгалтерський баланс – це звіт про фінансовий стан підприємства, який відображає його активи, зобов'язання і власний капітал на певну дату.

Бухгалтерська фінансова звітність – це система взаємопов'язаних і взаємозумовлених показників, що відображають господарсько-фінансову діяльність підприємства, організації, установи за визначений період і становлять завершальний етап бухгалтерського обліку.

Бухгалтерська фінансова звітність має відображати зростаючим підсумком (за перший квартал плюс за другий, третій і четвертий – одержуємо за рік) майновий і фінансовий стани підприємства, установи, результати господарської діяльності за звітний період і ґрунтуватися на даних синтетичного й аналітичного обліків.

9.2 Особливості обліку транспортного підприємства

У бухгалтерському обліку на підприємствах транспорту відображається виробничо-фінансова діяльність, наявність і рух засобів, джерел їхнього утворення, поточні операції з транспортування вантажів, перевезення пасажирів. Бухгалтерський облік у транспортних підприємствах має низку розглянутих нижче особливостей.

1. Особливістю обліку в транспортних підприємствах є наявність великої питомої ваги в основних засобах рухомого складу — транспорту, навантажувально-розвантажувальних машин, а також необхідність постійного обліку та контролю за їхнім технічним станом, необхідності заміни окремих вузлів, деталей, їхнього ремонту.

2. Обліковують специфічні запаси: паливно-мастильні матеріали (ПММ), шини, запасні частини й агрегати та витрати, пов'язані з їхнім зберіганням. У завдання обліку входить ретельне ведення не тільки синтетичного, а й аналітичного обліку за кожним видом ТМЦ. Наприклад, рахунок 20 "Виробничі запаси" має субрахунок (рахунок 2-го порядку) 207 "Запасні частини", до якого доцільно відкрити субрахунки 3-го рівня:

- 2071 — "Запасні частини, придатні до експлуатації" — до даного субрахунку відкрити наступні субрахунки: 20711 "Запасні частини, придатні до експлуатації — нові", 20712 "Запасні частини, придатні до експлуатації, що були в експлуатації";
- 2072 — "Запасні частини, що потребують ремонту";
- 20731 — "Агрегати на складі";
- 20732 — "Агрегати в експлуатації".

Наприклад: субрахунок 203 "Паливо", до якого доцільно відкрити субрахунки 3-го рівня:

- 2031 — "Дизельне пальне" (за сортами);
- 2032 — "Бензин" (за марками);
- 2033 — "Масильні матеріали" (за видами);
- 2034 — "Рідини".

3. Для обліку витрат за господарськими операціями транспортних підприємств призначено рахунок 23 "Виробництво". На АТП до цього субрахунка доцільно відкривати наступні субрахунки:

- Транспортування вантажів;
- Перевезення пасажирів;
- Транспортно-експедиційні витрати;
- Інші види діяльності.

4. Особливістю обліку є відсутність незавершеного виробництва, всі витрати відносять на собівартість реалізованих послуг.

5. У процесі діяльності обліковують особливі господарські операції:

- Експлуатаційні (перевезення пасажирів, вантажів);
- Гаражне, ангарне обслуговування;
- Витрати, пов'язані з обслуговуванням та зберіганням рухомого складу;
- Технічне обслуговування та ремонт транспортних засобів, причепів, агрегатів;
- Транспортно-експедиційні витрати;
- Транспортно-експлуатаційне обслуговування підприємств і населення;
- Попутне завантаження транспорту;
- Перегін нового рухомого складу;
- Утримання та експлуатація транспортних агентств, станцій технічного обслуговування (СТО), автовокзалів, депо.

6. Особливістю обліку на АТП є наявність субрахунків до рахунка 63, що відкриваються у трьох розрізах:

- Розрахунки з постачальниками за акцептованими та іншими розрахунковими документами, строк оплати яких не наступив;
- Розрахунки з постачальниками за неоплаченими в термін розрахунковими документами;
- Розрахунки з постачальниками за невідвантаженими поставками.

9.3 Порядок обліку та документування перевезень автомобільним транспортом

Порядок обліку та документування перевезень автомобільним транспортом проводиться за Інструкцією про порядок виготовлення, зберігання, використання

єдиної первинної транспортної документації для перевезень вантажів автомобільним транспортом і обліку транспортної роботи, затвердженою наказом Міністерства статистики України і Міністерства транспорту України від 07.08.96 р. № 228/253 (із змінами і доповненнями). Виконання Інструкції є обов'язковим для всіх юридичних і фізичних осіб (незалежно від форми власності та відомчого підпорядкування):

- які здійснюють перевезення вантажів автомобільним транспортом на комерційній основі або для власних потреб;
- для яких виконується перевезення вантажів на комерційній основі.

Автомобільні перевезення для потреб ведення бухгалтерського обліку поділяються на перевезення: у межах міста; приміські; міжміські; міжнародні.

Для ведення бухгалтерського обліку слід розрізнити наведені нижче поняття.

Перевізник — юридична або фізична особа, яка виконує перевезення вантажів автомобільним транспортом на комерційній основі (тобто за плату), і цей вид діяльності для неї не може бути єдиним, або одним із інших, або для власних потреб.

Замовник автотранспорту — юридична або фізична особа, для якої на її замовлення виконуються транспортні послуги.

Вантажовідправник — юридична або фізична особа, яка надає перевізнику вантаж для перевезення автомобільним транспортом.

Вантажоодержувач — юридична або фізична особа, яка здійснює прийом вантажу, доставленого автомобільним транспортом.

Для первинного обліку перевезених вантажів і транспортної роботи автомобільного транспорту підставою для списання ТМЦ у відправника вантажу і оприбуткування їх у одержувача, а також для виконання розрахунків між перевізником і замовником автомобільного транспорту використовуються наступні документи:

- подорожній лист вантажного автомобіля в міжнародному сполученні — типова форма № 1 (міжнародна);
- подорожній лист вантажного автомобіля — типова форма № 2;
- подорожній лист службового легкового автомобіля — типова форма № 3;
- товарно-транспортна накладна — типова форма № 1-ТН;
- талон замовника — типова форма № 1-ТЗ (використовується під час роботи автомобіля за погодинної форми оплати послуг). Оскільки наведений перелік типових форм становить бланк суворої звітності, то останні необхідно виготовляти з нумерацією, забезпечити облік отримання, зберігання та використання як бланків суворої звітності, вести журнал реєстрації виданих бланків.

Перевізники, які експлуатують автомобілі, зобов'язані при випуску автомобіля на лінію видавати водієві оформлений подорожній лист відповідної типової форми під розписку.

Типова форма № 1 (міжнародна) видається й діє на строк відрядження автомобіля та водія для виконання перевезення вантажу в міжнародному сполученні.

Типові форми № 2, № 3 видаються тільки на один робочий день (зміну) за умови здачі водієм подорожнього листа за попередній робочий день. На більший строк подорожній лист видається у випадках, коли водій виконує перевезення

вантажу в міжміському сполученні понад одну добу згідно з наказом перевізника. Експлуатацію автомобіля без подорожнього листа заборонено.

Товарно-транспортна накладна типової форми № 1-ТН — це єдиний первинний документ, який є підставою для списання ТМЦ у вантажовідправника й оприбуткування їх у вантажоодержувача при перевезенні вантажів у межах України, а також для їхнього складського, оперативного й бухгалтерського обліку. Вона відправляється вантажовідправником на кожне перевезення автомобілем і для кожного вантажоодержувача окремо. Накладна виписується в 4-х примірниках. Перший примірник залишається у вантажовідправника і є підставою для списання ТМЦ. Другий примірник водій здає вантажоодержувачу — він є підставою для оприбуткування ТМЦ. Третій і четвертий примірники, завірені підписом і печатками вантажоодержувача, водій передає замовнику автотранспорту для оплати за виконане перевезення. Четвертий додається до подорожнього листа і є підставою для обліку транспортної роботи та нарахування заробітної плати водієві.

При транспортуванні вантажу власним транспортом достатньо виписати три примірники товарно-транспортної накладної. Перший примірник залишається у вантажовідправника і є підставою для списання ТМЦ. Другий примірник водій здає вантажоодержувачу — він є підставою для оприбуткування ТМЦ. Третій додається до подорожнього листа і є підставою для обліку транспортної роботи та нарахування заробітної плати водієві.

При перевезенні однорідних вантажів від вантажовідправника на одну й ту ж відстань допускається оформлення однієї товарно-транспортної накладної на весь обсяг вантажу, перевезеного автомобілем за зміну. При цьому оформлення проміжних ходок здійснюється з видачею відправником водієві автомобіля талона на кожне окреме перевезення (ходку).

Перевезення вантажним автомобілем власних речей громадян на їхнє замовлення здійснюється за подорожнім листом з доданими квитанціями до прибуткового касового ордера про сплату послуг.

Згідно з П(С)БО 9 "Запаси" і П(С)БО 7 "Основні засоби" витрати, пов'язані з транспортуванням, включаються до вартості ТМЦ. Відповідно до цієї норми до початкової вартості необоротних активів (рах. 10, 11, 12) і вартості запасів (рах. 2-го класу) включаються витрати з перевезення до місця їхнього зберігання, використання. Крім того, можливий варіант (на вибір підприємства), коли транспортні витрати обліковуються на окремому субрахунку, який відкривається до субрахунків 2-го класу, наприклад, 20 рахунка, і списуються на підставі, визначеній у додатку до П(С)БО 9 "Запаси", як транспортно-заготівельні витрати. При розподілі обліку транспортно-заготівельних витрат, понесених при транспортуванні товарів, рахунок 28 використовується як субрахунок 289.

СПИСОК РЕКОМЕНДОВАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Аругюнова Г. И. Введение в экономику транспорта / Московский автодорожный ин-т (Технический ун-т). — М., 1995. — 100 с.
2. Гончаров М. Ю. Системний факторний аналіз економічних процесів на транспорті / Інститут (Центр) комплексних транспортних проблем. — К. : Логос, 1999. — 423 с.
3. Дмитриев И.А., Жарова О. М.. Экономика предприятий автомобильного транспорта: Учеб. пособие для студ. вузов / Харьковский национальный автомобильно-дорожный ун-т. — Х. : ХНАДУ, 2004. — 183 с.
4. Здерева Т. О., Иванова Н. Ю., Новак І. В., Когденко В.Г., Головніна О. Г. Економічне обґрунтування бізнес-плану роботи автотранспортного підприємства / Український транспортний ун-т / Т.О. Здерева (ред.). — К., 1996. — 60 с.
5. Кашканов А. А., Ребедайло В. М.. Економіка підприємств автомобільного транспорту: Навч. посібник для студ. спец. "Автомобілі та автомобільне господарство" / Вінницький держ. технічний ун-т. — Вінниця : ВДТУ, 2002. — 115 с.
6. Криворучко О. М.. Типові задачі з економіки праці на автомобільному транспорті: Навч. посібник для студ. вищих навч. закл. спеціалізації "Менеджмент підприємств і організацій автомобільного транспорту" / Харківський національний автомобільно- дорожній ун-т. — Х. : ХНАДУ, 2002. — 213 с.
7. Лapidус Б. М. Экономические проблемы транспорта: Учеб. пособие / Российский гос. открытый технический ун-т путей сообщения. — М. : РГОТУПС, 2001. — 110 с.
8. Програма і робоча програма навчальної дисципліни «Економіка транспорту» (для студентів 5 курсу денної та заочної форми навчання за напрямом підготовки 1004 – «Транспортні технології», спеціальностей 7.100402, 8.100402, 7.100403, 8.100403) / Укл.: Д.О. Пруненко. – Харків : ХНАМГ, 2009. – 30 с.
9. Сатаева Л.О. Экономика транспортных предприятий: Учеб. пособие для студентов специальности "Менеджмент организации" - 061100 специализаций "Управление транспортной организацией"-061105, "Управление пассажирскими перевозками"-061132, "Управление международными перевозками"-061116 / Государственный ун-т управления; Институт управления на транспорте {Москва}. — М., 2001. — 118 с.
10. Сербиновский Б. Ю., Фролов Н. Н., Напхоненко Н. В., Колоскова Л. И., Напхоненко А. А. Экономика предприятий автомобильного транспорта: Учеб. пособие для студ. вузов. — М. : ИКЦ "МарТ", 2006. — 494 с.
11. Сич Євген Миколайович, Кислий Валерій Миколайович. Закони економіки транспорту: монографія / Державний економіко-технологічний ун-т транспорту. — Ніжин : Аспект-Поліграф, 2009. — 160 с.
12. Темченко А. Г., Максимов С. В. Економіка підприємств автомобільного транспорту: навч. посібник. — Кривий Ріг : Видавничий центр КТУ, 2008. — 404 с.

НАВЧАЛЬНЕ ВИДАННЯ

Пруненко Дмитро Олександрович

КОНСПЕКТ ЛЕКЦІЙ

з навчальної дисципліни

"ЕКОНОМІКА ТРАНСПОРТУ"

(для студентів 5 курсу денної та заочної форм навчання

спеціальності 7.07010102, 8.07010102 –

«Організація перевезень і управління на транспорті (за видами транспорту)»;

7.07010101, 8.07010101 –

«Транспортні системи (за видами транспорту)»)

Відповідальний за випуск *д.т.н., проф. В. К. Доля*

Редактор *К. В. Дюкар*

Комп'ютерний набір *Д. О. Пруненко*

Комп'ютерне верстання *Н. В. Зражевська*

План 2010, поз. 178 Л

Підп. до друку 16.12.2010

Друк на ризографі

Тираж 50 пр.

Формат 60 x 84/16

Ум. друк. арк. 7,25

Зам. №

Видавець і виготовлювач:

Харківська національна академія міського господарства,
вул. Революції, 12, Харків, 61002

Електронна адреса: rektorat@ksame.kharkov.ua

Свідоцтво суб'єкта видавничої справи:

ДК № 4064 від 12.05.2011 р.