Міністерство освіти і науки України

Відокремлений структурний підрозділ «Бердянський машинобудівний фаховий коледж Національного університету «Запорізька політехніка»

Циклова комісія професійних дисциплін спеціальності 274

|  |
| --- |
|  |

**КОНСПЕКТ ЛЕКЦІЙ З ДИСЦИПЛІНИ**

**ОРГАНІЗАЦІЯ І ПЛАНУВАННЯ ПІДПРИЄМСТВ**

галузь знань 27 Транспорт...ТТ

спеціальність 274 Автомобільний транспорт . 2742

відділення Механічне .

|  |
| --- |
|  |

2021

Конспект лекцій з навчальної дисципліни «Організація і планування підприємств» для студентів спеціальності 274 Автомобільний транспорт

«30» серпня 2021 року

Розробник: Корогодська С.М.- викладач вищої категорії

Конспект лекцій розглянутий і схвалений на засіданні циклової комісії професійних дисциплін спеціальності 274 Автомобільний транспорт

Протокол від «\_\_\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_20\_\_ року № \_\_\_

Голова циклової комісії \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_С.М.Корогодська

«\_\_\_\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 20\_\_\_ року

Конспект лекцій

Тема 1.1.Форми господарювання в умовах ринкової економіки.

Конспект лекції

Тема 1.1.1. **: Підприємства автомобільного транспорту на ринку транспортних послуг.**План.

1. Основні характеристики ринку автотранспортних послуг.
2. Підприємство в економічній системі.
3. Ресурси виробничо-господарської діяльності підприємства.
4. **Основні характеристики ринку автотранспортних послуг.**

**Ринок автотранспортних послуг** – це сектор економіки, в якому підприємства і підприємці автомобільного транспорту продають свої послуги споживачам.

Відомий спеціаліст в галузі маркетингу Ф.Котлер визначає ринок як сферу потенційних обмінів, формулюючи одночасно наступні п,ять обов,язкових умов існування ситуації обміну:

1. Наявність сторін з інтересами , які не співпадають.
2. Наявність у кожної із сторін будь-чого, що може викликати інтерес у іншої сторони.
3. Свобода спілкування сторін в пошуці взаємовигідного рішення (угоди).
4. Свобода кожної сторони вкладати угоду чи відмовитись від неї.

**Основними різновидами послуг**, що реалізуються на ринку є автомобільні перевезення вантажів і пасажирів та технічне обслуговування рухомого складу, для яких також дійсні ці умови.

**Особливості ринку автотранспортних послуг:**

- наявність інтенсивної конкуренції між перевізниками та ремонтниками;

-вільне ціноутворення;

-різноманітність та змінність умов, в яких реалізуються угоди між перевізниками та ремонтниками і споживачами;

- тісний взаємозв,язок ринку автотранспортних послуг з товарними ринками.

**2. Підприємство в економічній системі.**

**Підприємство –** самостійно господарюючий суб,єкт, створений для виробництва продукції, виконання робіт і надання послуг з метою задоволення суспільних потреб і отримання прибутку.

Підприємства автотранспорту призначені для виконання перевезень. Зберігання і технічного обслуговування рухомого складу.

На підприємства в умовах ринку впливають джерела сфери прямої і непрямої дії. До сфери прямої дії відносяться :постачальники (автозаводи та їх ділери, виробники палива та мастил, професійні навчальні заклади, ЗМІ), споживачі (підприємства ріхних галузей економіки, державні заклади та організації, індивідуальні споживачі) і конкуренти. До сфери непрямої дії – посередники (транспортно-експедиційні підприємства і фірми), державні органи (органи місцевої влади, органи податкової інспекції та ін..) і закони.

Господарський механізм будь-якої держави – це макроекономічна система, в якій взаємодіють різні елементи: економічні суб,єкти, природне середовище, ринки та ін..

Якщо ми виділимо підприємство як елемент цієї системи, то то всі інші її елементи можуть розглядатися як зовнішнє до даного підприємства середовище. Дія зовнішнього середовища на підприємство визначається певною сукупністю зовнішніх факторів. Зупинимось на економічних відносинах цих елементів. Економічні відносини держави і підприємства проявляються в прямому і непрямому державному регулюванні його діяльності.

Пряме державне регулювання наявне в наступних формах:

- державний контроль за розміщенням і будівництвом підприємств;

- державний екологічний і санітарний контроль діяльності підприємства;

- державний контроль за дотриманням державних контрактів і нормативно-технічної документації;

- трудове та соціальне законодавство, що регулює взаємовідносини держави, власників і найманих робітників;

- фінансова участь і фінансова політика підприємств;

- контроль за цінами.

Непрямий вплив держави проявляється в:

- стимулюванні виробничих фондів(пільгове оподаткування);

- амортизаційній політиці;

- державній політиці в розвитку виробничої і невиробничої інфраструктури.

**Характерні риси діяльності автомобільного транспорту в умовах ринку**

1. Мета і задачі: виживання, адаптація до зовнішніх умов, прибуток, продаж автотранспортних послуг.
2. Показники діяльності: об,єм продажів, доля ринку, прибуток.
3. Комерційний напрямок діяльності.
4. Висока конкуренція.
5. Диктат умов з боку клієнтів.
6. Облік автотранспортним підприємством потреб клієнтів.

**Планування роботи підприємства в умовах ринку**

План роботи підприємства в ринкових умовах – це програма виробничої, комерційної і фінансової діяльності, яка складається самим підприємством у відповідності з його цілями, з врахуванням можливостей і на основі аналізу і пргнозу ринкової ситуації.

В практиці роботи підприємств автомобільного транспорту використовуються три основних видів планів: стратегічні (перспективні), середньострокові (як правило – на рік) та оперативні ( на добу,на тиждень тощо).

**3.Ресурси виробничо-господарської діяльності підприємства**

Для досягнення поставлених цілей підприємству потрібні різноманітні ресурси і в першу чергу матеріальні, а саме:

1**. Земля** – природні ресурси (орні землі, ліси, корисні копалини, флора і фауна, що використовуються в господарстві, земля, де розміщене підприємство).

**2.** **Капітал** – інвестиційні ресурси, всі засоби виробництва (устаткування, обладнання, будівлі, споруди, транспортна техніка тощо).

3. **Трудові ресурси** – це праця і підприємницька діяльність. Категорія «праця» - це участь людей в виробничо-господарській діяльності підприємства. Це відбиваається в чисельності персоналу, в його складі і структурі.

4. **Категорія підприємництва** – це особливий вид діяльності, який полягає в розвитку нових ідей, технологічних та організаційних нововведень, якіф забезпечують комерційний успіх.

5**.** Інформаційні **ресурси (нематеріальний актив) –** це інформація, яка дозволяє приймати управлінські рішення, відстоювати майнові права, патенти, ліцензії, програмне забезпечення ЕОМ та ін..

Економічні ресурси, потрапляючи у виробництво, створюють основні та оборотні фонди підприємства.

Основні і оборотні фонди утворюють матеріальну основу **статутного фонду підприємства. Статутний фонд є відображенням коштів, вкладених в підприємство його власником чи власниками.** Якщо до статутного фонду підприємства додати його грошові кошти, .акції, майнові права, то це в сукупності складе **майно підприємства**.

**Контрольні запитання**

1. Що таке ринок автотранспортних послуг?
2. Перерахуйте особливості цього ринку.
3. Що характеризує підприємство в економічній системі?
4. В чому проявляється пряма і непряма дія на підприємство в ринковій системі?
5. Перерахуйте основні ресурси виробничо-господарської діяльності підприємства.

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

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

2.2.Основи підприємництва на автомобільному транспорті.

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

**2.1**. **Види підприємств та об’єднань підприємств на автомобільному транспорті**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Підприємництво здійснюється на основі таких принципів:

- вільний вибір видів діяльності;

- залучення на добровільних засадах до здійснення підприємницької діяльності майна та коштів юридичних осіб і громадян;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Кваліфікаційні, організаційні, технологічні та інші вимоги для провадження певного виду господарської діяльності з перевезення пасажирів, вантажів автомобільним транспортом встановлено Ліцензійними умовами провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування (крім надання послуг з перевезення пасажирів та їх багажу на таксі) та Ліцензійними умовами провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів та їх багажу на таксі

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

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

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

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

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

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

Питання для закріплення матеріалу і самостійної роботи

1.Дати визначення підприємства.

2. Які є види підприємств залежно від форм власності?

3. Які є види підприємств на автомобільному транспорті?

4.Які є види об’єднань підприємств?

5. Дати визначення підприємництву.

6.Які є принципи підприємницької діяльності?

7.Які документи потрібні для започаткування підприємницької діяльності?

8.Шо розуміють під ліцензією та ліцензуванням?

9. Які документи є обов’язковими для здійснення підприємницької діяльності на автомобільному транспорті?

10.Які види перевезень підлягають ліцензуванню?

Конспект лекції за темою: **Бізнес-план підприємства**

**Бі́знес-план** ([англ.](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D0%BD%D0%B3%D0%BB%D1%96%D0%B9%D1%81%D1%8C%D0%BA%D0%B0_%D0%BC%D0%BE%D0%B2%D0%B0) *Business plan*) — це техніко-економічне обґрунтування діяльності підприємств у ринкових умовах, програма його діяльності; він характеризує модель підприємства в майбутньому. Він складається для діючого підприємства, нового виду діяльності або продукції, для нового підприємства. Він потрібен керівникові фірми, акціонерам, інвесторам. Бізнес-план частіше складається на рік, два роки, зрідка на більший період.

**План**

* [1Мета бізнес-планування](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D1%96%D0%B7%D0%BD%D0%B5%D1%81-%D0%BF%D0%BB%D0%B0%D0%BD#%D0%9C%D0%B5%D1%82%D0%B0_%D0%B1%D1%96%D0%B7%D0%BD%D0%B5%D1%81-%D0%BF%D0%BB%D0%B0%D0%BD%D1%83%D0%B2%D0%B0%D0%BD%D0%BD%D1%8F)
* [2Види бізнес-планів](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D1%96%D0%B7%D0%BD%D0%B5%D1%81-%D0%BF%D0%BB%D0%B0%D0%BD#%D0%92%D0%B8%D0%B4%D0%B8_%D0%B1%D1%96%D0%B7%D0%BD%D0%B5%D1%81-%D0%BF%D0%BB%D0%B0%D0%BD%D1%96%D0%B2)
* [3Порядок складання бізнес-плану](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D1%96%D0%B7%D0%BD%D0%B5%D1%81-%D0%BF%D0%BB%D0%B0%D0%BD#%D0%9F%D0%BE%D1%80%D1%8F%D0%B4%D0%BE%D0%BA_%D1%81%D0%BA%D0%BB%D0%B0%D0%B4%D0%B0%D0%BD%D0%BD%D1%8F_%D0%B1%D1%96%D0%B7%D0%BD%D0%B5%D1%81-%D0%BF%D0%BB%D0%B0%D0%BD%D1%83)
* [4Будова бізнес-плану](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D1%96%D0%B7%D0%BD%D0%B5%D1%81-%D0%BF%D0%BB%D0%B0%D0%BD#%D0%91%D1%83%D0%B4%D0%BE%D0%B2%D0%B0_%D0%B1%D1%96%D0%B7%D0%BD%D0%B5%D1%81-%D0%BF%D0%BB%D0%B0%D0%BD%D1%83)
  + [4.1Складові бізнес-плану за стандартами BFM Group Ukraine](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D1%96%D0%B7%D0%BD%D0%B5%D1%81-%D0%BF%D0%BB%D0%B0%D0%BD#%D0%A1%D0%BA%D0%BB%D0%B0%D0%B4%D0%BE%D0%B2%D1%96_%D0%B1%D1%96%D0%B7%D0%BD%D0%B5%D1%81-%D0%BF%D0%BB%D0%B0%D0%BD%D1%83_%D0%B7%D0%B0_%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD%D0%B4%D0%B0%D1%80%D1%82%D0%B0%D0%BC%D0%B8_BFM_Group_Ukraine)
* [5Примітки](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D1%96%D0%B7%D0%BD%D0%B5%D1%81-%D0%BF%D0%BB%D0%B0%D0%BD#%D0%9F%D1%80%D0%B8%D0%BC%D1%96%D1%82%D0%BA%D0%B8)
* [6Посилання](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D1%96%D0%B7%D0%BD%D0%B5%D1%81-%D0%BF%D0%BB%D0%B0%D0%BD#%D0%9F%D0%BE%D1%81%D0%B8%D0%BB%D0%B0%D0%BD%D0%BD%D1%8F)
* [7Джерела](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D1%96%D0%B7%D0%BD%D0%B5%D1%81-%D0%BF%D0%BB%D0%B0%D0%BD#%D0%94%D0%B6%D0%B5%D1%80%D0%B5%D0%BB%D0%B0)

Мета бізнес-планування

* визначення рівня життєздатності та стійкості підприємства;
* виявлення сильних та слабких сторін фірми;
* конкретизація стратегії розвитку через систему кількісних і якісних показників;
* забезпечення підтримки інвесторів та акціонерів;
* зниження ризиків підприємницької діяльності.

Бізнес-план розробляють для пошуку подальших резервів зменшення витрат і зростання доходів з метою забезпечення зростання прибутків підприємства. Бізнес-план являє собою специфічний документ, що описує основні аспекти майбутньої діяльності підприємства з реалізації будь-якої інвестиційної програми або будь-якої бізнес-ідеї у принципі. При цьому при розробці бізнес-плану особлива увага повинна приділятися не тільки визначенню очікуваного обсягу прибутку від реалізації бізнес-ідеї, а й вивченню умов на ринку даних послуг, виявленню можливостей розширення обсягів їх реалізації у майбутньому, можливих джерел фінансування проекту з урахуванням умов отримання кредиту та строків його погашення[[1]](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D1%96%D0%B7%D0%BD%D0%B5%D1%81-%D0%BF%D0%BB%D0%B0%D0%BD#cite_note-1).

Види бізнес-планів

* План, що повинний скласти кожен потенційний [підприємець](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D1%96%D0%B4%D0%BF%D1%80%D0%B8%D1%94%D0%BC%D0%B5%D1%86%D1%8C). У цьому документі міститься вся інформація про [товар](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D0%BE%D0%B2%D0%B0%D1%80) чи [послугу](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D0%BE%D1%81%D0%BB%D1%83%D0%B3%D0%B0), що збирається пропонувати [нова компанія](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9D%D0%BE%D0%B2%D0%B0_%D0%BA%D0%BE%D0%BC%D0%BF%D0%B0%D0%BD%D1%96%D1%8F), ринковий потенціал, можливу конкуренцію (продукти-замінники), ресурси, необхідні для виробництва (персонал, приміщення, устаткування, матеріали, техніка тощо), необхідний капітал (інвестиції, операційні ресурси) і наявний капітал, потреби у фінансах («пасивний»/[венчурний капітал](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D0%B5%D0%BD%D1%87%D1%83%D1%80%D0%BD%D0%B8%D0%B9_%D0%BA%D0%B0%D0%BF%D1%96%D1%82%D0%B0%D0%BB), позики, гранти), заплановану оборотність засобів і результати діяльності за 3-5 років. Цей документ включає всю інформацію про те, як має розвиватися бізнес, і є абсолютно необхідним для контролю прогресу розвитку підприємства.
* Документ, який підготовлюється керівництвом компанії, що викуповується, (можливо укладається разом із професійними консультантами), у якому докладно характеризується минуле, дійсне і передбачуване майбутнє пропонованої до викупу компанії, з метою зміцнення її майбутнього фінансового стану. У бізнес-плані міститься ретельний аналіз керівництва компанії, її матеріальних, трудових, виробничих і фінансових ресурсів, а також дані про минулу діяльність компанії та її поточне положення на ринку. У бізнес-плані також представлені докладно складені форми звіту про прибутки і збитки, балансу і звіту про рух готівки за прогнозами на один-три роки вперед і робляться менш детальні прогнози на віддаленіші терміни. У документі повно і докладно викладаються ідеї ініціативної групи, що підготовляє викуп, її стратегія і поставлені задачі, відповідно до яких згодом будуть аналізуватися результати роботи компанії.

Порядок складання бізнес-плану

Порядок складання бізнес-плану залежить від величини підприємства, характеру бізнесу, ринку, економічних, політичних факторів та іншого. Весь процес бізнес-планування включає такі етапи:

* Вивчення методології бізнес-планування на основі літературних джерел.
* Визначення цілей та головної мети — визнання акціонерів, одержання інвестицій, максималізація прибутку і тому подібне.
* Визначення цільових читачів бізнес-плану, що пов'язано з метою бізнес-плану. Це можуть бути інвестори, акціонери, банки, менеджери вищого рівня керівництва.
* Визначення структури бізнес-плану. Він може бути повним або скороченим — на рік чи два.
* Збирання даних для кожного розділу бізнес-плану. Найважливіше значення для успіху бізнесу має маркетинговий аналіз, вивчення ринку, потенційних споживачів, можливостей конкурентів, слабких та сильних сторін фірми і урахування цих факторів у бізнес-плані.
* Складання бізнес-плану. Це важливий етап, який дає кінцевий результат — бізнес-план. Вихідними є показники обсягів продаж товарної продукції, інвестицій. Практика показує, що бізнес-план має складатися фірмою самостійно або з допомогою консультантів. Написання бізнес-плану на замовлення, за дорученням має ряд недоліків.
* Читання, вивчення бізнес-плану. Як правило, бізнес-план надається для читання незацікавленим особам високої кваліфікації. В процесі може бути проведена незалежна експертиза та ділова критика. \* Усунення недоліків підвищить якість бізнес-плану.
* Дослідження ринку, план маркетингу, оцінка можливостей фірми щодо інвестицій, термінів початку виробництва, обсягів виробництва, фінансовий план, охорона середовища є обов'язковими складовими бізнес-плану.

Будова бізнес-плану

Основні прийняті міжнародним суспільством методики написання бізнес-планів розроблені під егідою [ЮНІДО](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%AE%D0%9D%D0%86%D0%94%D0%9E) (Організація об'єднаних націй з промислового розвитку).

Методики та стандарти бізнес планування мають такі організації як ЄБРР, СБРР, TACIS. Міністерством економіки України в 2006-му році затверджені методичні рекомендації з розроблення бізнес-плану підприємств. Найбільш вичерпним в інвестиційних колах вважається зміст бізнес-плану, розроблений українською інвестиційно-проектною компанією [BFM Group Ukraine](https://uk.wikipedia.org/wiki/BFM_Group).

**Складові бізнес-плану за стандартами**[**BFM Group Ukraine**](https://uk.wikipedia.org/wiki/BFM_Group)

1. Титульний аркуш бізнес-плану (інвестиційного проекту)
2. Меморандум про конфіденційність
3. [Коротка анотація (резюме) бізнес-плану](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A0%D0%B5%D0%B7%D1%8E%D0%BC%D0%B5_%D0%B1%D1%96%D0%B7%D0%BD%D0%B5%D1%81-%D0%BF%D0%BB%D0%B0%D0%BD%D1%83)
4. Загальні положення

Конспект лекції за темою: **Типи та техніко-економічні особливості підприємств на автотранспорті**

План.

1.Види підприємств автотранспорту відповідно до форм власності.

2.Види підприємств за виробничими функціями.

У систему автомобільного транспорту входить досить широкий спектр підприємств, які можна класифікувати за формою власності і за виробничими функціями. Тип підприємства за формою власності відповідає господарському кодексу України і чинному закону України "Про власність".

**Відповідно до форм власності можуть діяти підприємства транспорту таких видів:**

* Державне підприємство, засноване на загальнодержавній власності;
* Державне комунальне підприємство, засноване на власності адміністративно-територіальних одиниць;
* Колективне підприємство, засноване на власності трудового колективу підприємства, кооперативу, іншого статутного товариства, громадської організації;
* Приватне підприємство, засноване на власності окремого громадянина України, з правом наймання робочої сили;
* Сімейне підприємство, засноване на власності й праці громадян України, членів однієї сім’ї, що проживають разом;
* Індивідуальне підприємство, засноване на особистій власності фізичної особи і виключно її праці;
* Спільне підприємство, засноване на об’єднанні майна різних власників;
* Підприємство, засноване на власності юридичних осіб та громадян інших держав.

Розподіл за виробничими функціями є специфікою підприємств автомобільного транспорту. Він характеризує напрям виробничої діяльності і вид послуг, що надаються (транспортні послуги, послуги з обслуговування автомобілів, послуги капітального ремонту автомобілів).

**Відповідно виробничим функціям можуть діяти підприємства таких видів:**

* **Автотранспортні підприємства** поділяються на відкриті акціонерні товариства (ВАТ АТП) і закриті акціонерні товариства (ЗАТ АТП). Це підприємства, які мають на своєму балансі ДТЗ автомобільного транспорту, характеризуються виробничою потужністю (або числом автомобілів) і ставлять своєю метою всебічне задоволення потреб народного господарства і громадян у перевезеннях із високим рівнем якості при мінімальних затратах. Автотранспортні підприємства також забезпечують роботоздатність своїх ДТЗ.
* **Автогосподарства різних підприємств** є структурним підрозділом будь-якого підприємства, якому потрібен рухомий склад для власних перевезень. Це автогосподарства сільськогосподарських підприємств, транспортні цехи й автогаражі підприємств різного призначення (організацій, заводів, фабрик, фірм та ін.). За функціонуванням виробничо-технічної бази вони схожі на автотранспортні підприємства.
* **Автообслуговуючі підприємства** надають послуги з технічного обслуговування і ремонту автомобільної техніки, можуть тимчасово зберігати автомобілі, заправляти їх експлуатаційними матеріалами. Одним з найбільш поширених видів таких підприємств є станції технічного обслуговування автомобілів(СТО). До обслуговуючих автопідприємств належать також виробничо-технічні комбінати (ВТК), спеціалізовані автоцентри (САЦ), бази централізованого ТО ( БЦТО), стоянки і автозаправні станції (АЗС).
* **Кемпінги і табори автомобілістів**.
* **Авторемонтні підприємства** – на сучасному етапі розвитку суспільства і виробництва авторемзаводи припинили своє існування з причин економічної та технологічної доцільності.

Контрольні запитання.

* 1. Які типи підприємств існують за формами власності?
  2. Яке підприємство називається комплексним?
  3. Чи є автопідприємством автошкола?

Конспект лекції за темою: **Організація виробництва на підприємствах автотранспорту.**

План.

1.Основні принципи раціональної організації виробничого процесу.

2.Організація перевезень вантажів і пасажирів.

3.Організація ТО і ремонту рухомого складу.

[Характер](http://ua-referat.com/%D0%A5%D0%B0%D1%80%D0%B0%D0%BA%D1%82%D0%B5%D1%80) виконання виробничих [процесів](http://ua-referat.com/%D0%9F%D1%80%D0%BE%D1%86%D0%B5%D1%81), особливості їх [здійснення](http://ua-referat.com/%D0%97%D0%B4%D1%96%D0%B9%D1%81%D0%BD%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8F) є базовими в організації виробництва. Їх технологічне виконання необхідно реалізувати найбільш раціональним чином, а якщо це можливо, то й оптимально.   
В умовах автотранспортного підприємства паралельно існують два різновиди виробничих процесів:   
1) основний - виконання перевезень, в більш широкому сенсі, це надання [транспортних](http://ua-referat.com/%D0%A2%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82) послуг, що передбачають виконання комплексних транспортних послуг, які включають не тільки перевезення, а й виконання транспортно-експедиційних операцій, а також вантажно-розвантажувальних робіт при використанні спеціального рухомого складу, обладнаного [механізмами](http://ua-referat.com/%D0%9C%D0%B5%D1%85%D0%B0%D0%BD%D1%96%D0%B7%D0%BC%D1%96) навантаження-розвантаження.   
2) технічне обслуговування і ремонт рухомого складу, як підйомна частина основного виробництва.   
Щоб забезпечити функціонування, реалізацію виробництва необхідно виконання функцій виробничого [менеджменту](http://ua-referat.com/%D0%9C%D0%B5%D0%BD%D0%B5%D0%B4%D0%B6%D0%BC%D0%B5%D0%BD%D1%82), які включають: організацію, [планування](http://ua-referat.com/%D0%9F%D0%BB%D0%B0%D0%BD%D1%83%D0%B2%D0%B0%D0%BD%D0%BD%D1%8F), реалізацію, [контроль](http://ua-referat.com/%D0%9A%D0%BE%D0%BD%D1%82%D1%80%D0%BE%D0%BB%D1%8C), регулювання, аналіз, розпорядництво. Ці [функції](http://ua-referat.com/%D0%A4%D1%83%D0%BD%D0%BA%D1%86%D1%96%D1%97) являють собою специфічну сферу виробничої діяльності - [управління виробництвом](http://ua-referat.com/%D0%A3%D0%BF%D1%80%D0%B0%D0%B2%D0%BB%D1%96%D0%BD%D0%BD%D1%8F_%D0%B2%D0%B8%D1%80%D0%BE%D0%B1%D0%BD%D0%B8%D1%86%D1%82%D0%B2%D0%BE%D0%BC), і є третьою різновидом виробничих процесів, що охоплюють і всебічно впливають на обидві попередніх.   
Для управління [виробництвом](http://ua-referat.com/%D0%92%D0%B8%D1%80%D0%BE%D0%B1%D0%BD%D0%B8%D1%86%D1%82%D0%B2%D0%BE), в умовах підприємства, створюється [організаційна структура управління](http://ua-referat.com/%D0%9E%D1%80%D0%B3%D0%B0%D0%BD%D1%96%D0%B7%D0%B0%D1%86%D1%96%D0%B9%D0%BD%D0%B0_%D1%81%D1%82%D1%80%D1%83%D0%BA%D1%82%D1%83%D1%80%D0%B0_%D0%A3%D0%BF%D1%80%D0%B0%D0%B2%D0%BB%D1%96%D0%BD%D0%BD%D1%8F), орієнтована на реалізацію виробничих функцій. [Організаційна](http://ua-referat.com/%D0%9E%D1%80%D0%B3%D0%B0%D0%BD%D1%96%D0%B7%D0%B0%D1%86%D1%96%D1%8F) [структура управління](http://ua-referat.com/%D0%A1%D1%82%D1%80%D1%83%D0%BA%D1%82%D1%83%D1%80%D0%B0_%D1%83%D0%BF%D1%80%D0%B0%D0%B2%D0%BB%D1%96%D0%BD%D0%BD%D1%8F) формується у складі керівників, фахівців і службовців, кожен з яких виконує певні функції, [відповідно](http://ua-referat.com/%D0%92%D1%96%D0%B4%D0%BF%D0%BE%D0%B2%D1%96%D0%B4%D1%8C) до їх становищем в ієрархічній структурі апарату управління і посадовими інструкціями.   
Загалом [організаційна структура управління](http://ua-referat.com/%D0%9E%D1%80%D0%B3%D0%B0%D0%BD%D1%96%D0%B7%D0%B0%D1%86%D1%96%D0%B9%D0%BD%D0%B0_%D1%81%D1%82%D1%80%D1%83%D0%BA%D1%82%D1%83%D1%80%D0%B0_%D0%A3%D0%BF%D1%80%D0%B0%D0%B2%D0%BB%D1%96%D0%BD%D0%BD%D1%8F) надає собою специфічний підрозділ, завданням якого є здійснення ефективного управління виробництвом. 

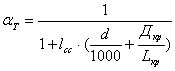
## Вихідні дані

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Показники** | А сс | [Характер](http://ua-referat.com/%D0%A5%D0%B0%D1%80%D0%B0%D0%BA%D1%82%D0%B5%D1%80)вантажу | Клас вантажу | β | V T | L ег | Т н | Д рг |
| **Значення** | 170 | Навалювальний | II | 0,54 | 22,1 | 19,6 | 8,8 | 252 |

де А сс - середньооблікова кількість автомобілів в парку (одиниць);   
β - коефіцієнт використання пробігу;   
V T - Технічна швидкість, км / год;   
L ег - середня відстань їздки з вантажем, км;   
Т н - час в наряді, годин;   
Д рг - кількість робочих днів у році.   
Проектований парк складається з автомобілів однієї марки МАЗ 555102-225 (автомобіль-самоскид з тристоронньої розвантаженням призначений для перевезення різних сипучих вантажів) вантажопідйомністю 9,5 тонн.[Характер](http://ua-referat.com/%D0%A5%D0%B0%D1%80%D0%B0%D0%BA%D1%82%D0%B5%D1%80) вантажу - легкоотделяющійся від кузова автомобіля-самоскида (пісок, щебінь та ін.) Клас вантажу II, тому коефіцієнт використання вантажопідйомності γ = 0,8. Час під навантаженням-розвантаженням (1 тонна вантажу) t п.р = 0,91 хвилин. Час повного завантаження самоскида вантажопідйомністю 9,5 тонн t п.р = 0,144 години.

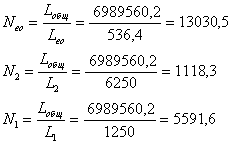
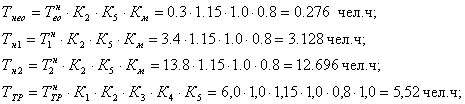
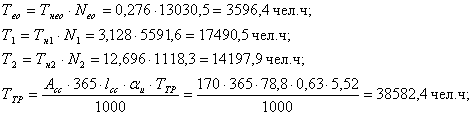
## Виробнича програма з експлуатації

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Найменування показників** | **Умовне позначення** | **Одиниця виміру** | **По парку** |
| 1. Середньооблікова кількість автомобілів | А сс | одиниць | 170 |
| 2. Загальна вантажопідйомність | Σq | тонн | 1615 |
| 3. Коефіцієнт використання вантажопідйомності | γ | - | 0,8 |
| 4. Коефіцієнт використання пробігу | β | - | 0,54 |
| 5. Середня вантажопідйомність | q ср | тонн | 9,5 |
| 6. Коефіцієнт технічної готовності | α т | - | 0,91 |
| 7. Коефіцієнт використання парку | α і | - | 0,63 |
| 8. Час у наряді | Т н | годину | 8,8 |
| 9. Середня технічна швидкість | V т | км / год | 22,1 |
| 10. Час простою під навантаженням-розвантаженням за їздку | t пр | годину | 0,144 |
| 11. Середня відстань перевезення вантажів | l ср | км | 19,6 |
| 12. Середньодобовий пробіг | l сс | км | 178,8 |
| 13. Виробіток на одну авто-тонну:  а) у тоннах  б) у ткм | W т  W ткм | т / т  ткм / т | 903,7  17713,3 |
| 14. Автомобіле-дні в господарстві | АТ х | авт / дн | 62050 |
| 15. Автомобіле-дні в експлуатації | АТ е. | авт / дн | 38984,4 |
| 16. Автомобіле-дні в ремонті | АТ р | авт / дн | 5584,5 |
| 17. Автомобіле-години в наряді | АЧ н | авт / год | 343062,7 |
| 18. Автомобіле-години в русі | АЧ дв | авт / год | 316269,7 |
| 19. Автомобіле-години простою під навантаженням-розвантаженням | АЧ пр | авт / год | 22123,6 |
| 20. Число поїздок з вантажем | n e | одиниць | 153636 |
| 21. Загальний пробіг | L заг | км | 6989560,2 |
| 22. Обсяг перевезень | Q | тонн | 1459541,9 |
| 23. Пробіг з вантажем | L гр | км | 3774362,5 |
| 24. Вантажообіг | P | ткм | 28607021,2 |
| 25. Виробіток на км пробігу:  а) у тоннах  б) у ткм | W т  W ткм | т / км  ткм / км | 0,21  4,1 |

Середньодобовий пробіг автомобіля:   
http://ua-referat.com/dopb118982.zip  
Коефіцієнт технічної готовності:   
 , *Де*   
*d - питома*[*норма*](http://ua-referat.com/%D0%9D%D0%BE%D1%80%D0%BC%D0%B0)*простою в ТО-2, дней/1000 км,*   
*d = 0,5 дней/1000 км;*   
*Д кр - тривалість простою в капітальному ремонті,*   
*Д кр = 22 дня;*   
*L кр - нормативний пробіг автомобіля до капітального ремонту,*   
*L кр = 250000 км;*   
http://ua-referat.com/dopb118984.zip  
Коефіцієнт використання парку:   
http://ua-referat.com/dopb118985.zip  
Автомобіле-дні в господарстві:   
http://ua-referat.com/dopb118986.zip  
Автомобіле-дні в експлуатації:   
http://ua-referat.com/dopb118987.zip  
Автомобіле-дні в ремонті:   
http://ua-referat.com/dopb118988.zip  
Общепарковий пробіг:   
http://ua-referat.com/dopb118989.zip  
Пробіг з вантажем:   
http://ua-referat.com/dopb118990.zip  
Обсяг перевезень по парку за рік:   
http://ua-referat.com/dopb118991.zip  
Вантажообіг парку:   
http://ua-referat.com/dopb118992.zip  
Число поїздок з вантажем:   
http://ua-referat.com/dopb118993.zip  
Автомобіле-години в наряді:   
http://ua-referat.com/dopb118994.zip  
Автомобіле-години в русі:   
http://ua-referat.com/dopb118995.zip  
Автомобіле-години простою під навантаженням-розвантаженням:   
http://ua-referat.com/dopb118996.zip  
Вироблення на один середньосписковий автомобіль:   
а) у тоннах http://ua-referat.com/dopb118997.zip  
б) у ткм http://ua-referat.com/dopb118998.zip  
Виробіток на 1 км пробігу:   
а) у тоннах http://ua-referat.com/dopb118999.zip  
б) у ткм http://ua-referat.com/dopb119000.zip

## Виробнича програма з ТО і ремонту рухомого складу

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Найменування показників** | **Умовне позначення** | **Одиниця виміру** | **Значення** |
| Загальний пробіг | L заг | км | 6989560,2 |
| [Періодичність](http://ua-referat.com/%D0%9F%D0%B5%D1%80%D1%96%D0%BE%D0%B4%D0%B8%D1%87%D0%BD%D1%96%D1%81%D1%82%D1%8C)  ЄВ  ТО-1  ТО-2 | L ео  L 1  L 2 | км  км  км | 536,4  1250  6250 |
| Нормативи трудомісткості  ЄВ  ТО-1  ТО-2  ТР/1000 км | Т нео  Т Н1  Т н2  Т НТР | Люд.год  люд.год  люд.год  люд.год/1000 км | 0,3  3,4  13,8  6,0 |
| Кількість за видами  ЄВ  ТО-1  ТО-2 | N ео  N 1  N 2 | од.  од.  од. | 13030,5  5591,6  1118,3 |
| Скориговані нормативи трудомісткості  ЄВ  ТО-1  ТО-2  ТР/1000 км | Т нео  Т Н1  Т н2  Т НТР | Люд.год  люд.год  люд.год  люд.год/1000 км | 0,276  3,128  12,696  5,52 |
| Трудомісткість  ЄВ  ТО-1  ТО-2  ТР | Т ео  Т 1  Т 2  Т тр | Люд.год  люд.год  люд.год  люд.год/1000 км | 3596,4  17490,5  14197,9  38582,4 |
| Підсумкова трудомісткість | ΣT | Люд.год | 73867,2 |

* [Періодичність](http://ua-referat.com/%D0%9F%D0%B5%D1%80%D1%96%D0%BE%D0%B4%D0%B8%D1%87%D0%BD%D1%96%D1%81%D1%82%D1%8C) ЄВ:   
  http://ua-referat.com/dopb119002.zip  
  Періодичність Т0-1:   
  http://ua-referat.com/dopb119001.ziphttp://ua-referat.com/dopb119003.zip *, Де*   
  *http://ua-referat.com/dopb119004.zip* *-*[*Відповідний*](http://ua-referat.com/%D0%92%D1%96%D0%B4%D0%BF%D0%BE%D0%B2%D1%96%D0%B4%D1%8C)*норматив,*   
  *K 1 - коефіцієнт коригування періодичності ТО і простоїв рухомого складу в ТО-2 і ТР;*   
  Періодичність ТО-2:   
  http://ua-referat.com/dopb119005.zip  
  Число обслуговувань по парку:   
  http://ua-referat.com/dopb119001.zip  
  Норматив трудомісткості ТО і ТР:   
  ЕО - Т нео = 0,3 чел.ч. на одне обслуговування   
  ТО-1 - Т Н1 = 3,4 чел.ч. на одне обслуговування   
  ТО-2 - Т н2 = 13,8 чел.ч. на одне обслуговування   
  ТР/1000км - Т НТР = 6,0 чел.ч. на одне обслуговування   
  Скоригований норматив трудомісткості:   
    
  Общепарковая річна трудомісткість робіт за видами:   
    
  підсумкова трудомісткість всіх видів ТО і ТР по парку:   
  http://ua-referat.com/dopb119009.zip

Конспект лекції за темою: **Організація праці на автотранспортному підприємстві**

План.

1.Виробничий персонал автотранспортного підприємства.

2.Форми організації праці.

3.Умови праці та організація робочого місця.

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

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

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

Існують такі категорії персоналу:

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

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

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

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

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

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

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

**2.Визначення чисельності персоналу АТП**

Визначення загальної чисельності персоналу залежить від специфіки підприємства, особливостей його функціонування, належності до якої-небудь галузі народного господарства, за обсягами розрахунки чисельності будуть різними для підприємств масового і серійного виробництва порівняно з підприємствами одиничного та дослідного виробництва. Крім того, підприємство, що докорінно диверсифікує свою діяльність, стикатиметься зі значно більшими проблемами у таких розрахунках, ніж підприємство, що розширює тільки обсяги виробництва; підприємству, виробництво на якому ритмічне протягом року, невідомі проблеми виробництва сезонного характеру, в тому числі й ті, що стосуються розрахунків чисельності персоналу.

Визначаючи чисельність працівників, необхідно враховувати фактори зовнішнього середовища:

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

Загальна чисельність водіїв в АТП визначається за формулою:

**Чв = (АГе+ АГпз) / ФРЧ, чол**.

де АГе – автомобіле-години експлуатації,

АГпз – автомобіле-години підготовчо-заключного часу

**АГпз= (Тмо + Тпз) × АДе × Кзм / 60**,

де Тмо – час передрейсового медичного огляду водіїв, 5 хв на зміну;

Тпз – норма часу на виконання підготовчо-заключний операцій,

18 хв на зміну;

АДе – автомобіле-дні експлуатації;

Кзм – кількість змін роботи.

ФРЧ – річний фонд робочого часу водія, год.

**ФРЧ=0,96×(Др×tрд - Дпс×1 – Двідп×tрд),**

де Др –дні роботи на рік;

Дпс – кількість передсвяткових днів на рік;

Двідп – тривалість відпустки для робітника, днів,

tрд – тривалість робочого дня, годин,

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

Чисельність ремонтних робітників визначається за формулою:

**Чрр = Тзаг / (ФРЧ × Кпп), чол.,**

де Тзаг – загальна трудомісткість робіт з ТО і ремонту, люд-год;

ФРЧ – річний фонд робочого часу ремробітника, год:

Кпп – коефіцієнт підвищення продуктивності праці.

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

**3.Продуктивність праці: сутність, методи вимірювання, фактори зростання**

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

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

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

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

Розрізняють продуктивність індивідуальної і загальної праці.

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

**ППзаг = НВД / Чпр.**

Всі методи визначення продуктивності праці поділяються на визначення прямих та обернених показників.

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

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

Продуктивність праці в натуральних показниках:

**ППнат= ОП / Чсо**,

продуктивність праці у вартісних показниках:

**ППвар= ВД / Чсо,**

продуктивність праці в нормативних показниках:

**ППн= Тнн-г / Тф,**

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

Чсо – середньооблікова чисельність працівників за період;

ВД – сума валових доходів підприємства за період, грн;

Тн-г – затрати часу на виготовлення продукції в нормо-годинах;

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

Шляхи зростання продуктивності праці на автотранспорті:

- підвищення технічного рівня виробництва,

- впровадження більш продуктивних транспортних засобів, підвищення їх надійності в експлуатації;

- впровадження прогресивної технології ТО і ремонту рухомого складу;

- удосконалення управління, організації виробництва і праці,

- удосконалення організації процесу перевезень;

- впровадження наукової організації праці;

- удосконалення організації і структури управління виробництвом;

- підвищення норм виробітку і розширення зон обслуговування;

- скорочення втрат робочого часу;

- удосконалення системи матеріального і морального стимулювання підвищення продуктивності праці;

- інші шляхи, які включають зміну обсягів і структури перевезень і робіт, середньої відстані перевезень, дорожніх та інших умов.

**4.Форми і системи оплати праці**

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

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

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

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

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

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

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

Сутність відрядної форми заробітної плати полягає в тому, що її розмір залежить від кількості виробленої робітником продукції (виконаної роботи) належної якості на основі попередньо установлених норм часу ( виробітку) і розцінок з урахуванням складності та умов праці. Основою відрядної оплати праці є норма виробітку (часу) і тарифна ставка. Вона охоплює кілька систем оплати праці для різних організаційно-технологічних умов виробництва.

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

**ЗПпвс = Р × n**

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

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

**ЗПвпс = ЗПпвс + m**,

де m – розмір премії за досягнення певних результатів.

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

Загальний виробіток за відрядно-прогресивною системою розраховується за формулою:

**ЗПв.прог = Р × n + Рі × nі**,

де Р – звичайна відрядна розцінка, грн;

n – кількість одиниць виготовленої продукції у межах встановленої

норми;

Рі – підвищена розцінка залежно від ступеня виконання завдання;

ni – кількість одиниць виготовленої продукції, виконаних понад

нормативний (базовий) рівень.

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

**ЗПв.непр = ГТС × t × Квн,**

де ГТС – годинна тарифна ставка, грн;

t – фактично відпрацьована кількість годин цим робітником;

Квн – середній коефіцієнт виконання норм виробітку всіма

робітниками, що обслуговуються.

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

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

Контракт – це особлива форма трудового договору між найманим працівником і власником підприємства, організації або уповноваженим органом. За контрактом працівник зобов’язується виконувати роботу, визначену цією угодою і правилами внутрішнього розпорядку, а власник підприємства зобов’язується сплачувати працівникові заробітну плату й забезпечувати умови праці, необхідні для виконання роботи, передбачені законодавством про працю, колективним договором і угодою сторін Ця система зацікавлює робітників у скороченні строків роботи проти установлених норм.

Для керівників, спеціалістів та службовців існує система посадових окладів.

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

**5.Поняття норми часу та норми виробітку**

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

В АТП частіше всього використовують норми часу та норми виробітку.

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

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

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

**6. Структура заробітної плати**

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

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

До складу заробітної плати включають:

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

**7.Тарифна і безтарифна системи оплати праці**

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

\* тарифні ставки;

\* тарифні сітки;

\* тарифно-кваліфікаційні довідники.

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

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

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

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

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

**8. Відрахування на соціальні заходи від фонду оплати праці**

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

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

Розмір єдиного внеску встановлюється Верховною Радою України.

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

Платниками єдиного внеску є роботодавці та працівники.

Розмір єдиного внеску для підприємств автомобільного транспорту складає 22% від розміру фонду оплати праці (відсоток вказується в Державному бюджеті України на відповідний рік).

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

- загальнообов'язкове державне пенсійне страхування (до солідарної системи) – 88,1572;

- загальнообов’язкове державне соціальне страхування на випадок безробіття – 3,983;

- загальнообов'язкове державне соціальне страхування у зв'язку з тимчасовою втратою працездатності та витратами, зумовленими похованням – 3,7175;

- загальнообов'язкове соціальне страхування від нещасного випадку на виробництві та професійного захворювання, які спричинили втрату працездатності – 4,1423.

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

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

Загальнодержавне соціальне страхування у зв’язку з тимчасовою втратою працездатності та витратами, зумовленими похованням, визначає правові, організаційні та фінансові основи загальнообов’язкового страхування громадян на випадок тимчасової втрати працездатності, у разі смерті, а також надання послуг із санаторно-курортного лікування та оздоровлення застрахованим особам і членами їхніх сімей. Вказаний Фонд формується шляхом сплати страхових внесків власником або уповноваженим ним органом, громадянами, а також за рахунок інших джерел.

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

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

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

За рахунок коштів Фонду забезпечується:

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

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

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

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

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

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

**Питання для закріплення матеріалу і самостійної роботи**

1. Дати визначення виробничим кадрам.

2. Перелічити та охарактеризувати категорії персоналу АТП.

3. Що включає кадрова політика підприємств?

4.Як визначається чисельність водіїв?

5.Як визначається чисельність ремонтних робітників?

6. Як визначається чисельність керівників, спеціалістів та службовців?

7. Що називається продуктивністю праці?

8.Як визначається продуктивність праці на підприємстві?

9. Перелічити шляхи зростання продуктивності праці на автомобільному транспорті.

10.Які є форми оплати праці?

11.Які є системи почасової оплати праці?

12.Які є системи відрядної оплати праці?

13.Що розуміють під нормою часу?

14.Що розуміють під нормою виробітку?

15.Дайте визначення заробітної плати.

16.Яка структура заробітної плати?

17. Які є види внесків підприємств на соціальні заходи?

Тема:Аналіз матеріально-технічної бази автопідприємства. Основні фонди автотранспортних підприємств

**1. Сутність, класифікація та структура основних фондів АТП**

У процесі виробництва на підприємстві беруть участь три фактори:

* засоби праці;
* робоча сила;
* предмети праці.

Засоби праці та предмети праці утворюють засоби виробництва, що становлять матеріальний зміст виробничих фондів підприємства. Засоби праці беруть участь в утворенні продукту протягом ряду виробничих циклів. При цьому вони втрачають лише частку загальної вартості, зберігаючи споживну вартість та речову форму.

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

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

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

Усі основні фонди підприємства поділяються на дві групи:

* невиробничого призначення;
* виробничі.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**2.Оцінка основних фондів підприємства**

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

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

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

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

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

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

Цінові зміни та інфляція враховуються за допомогою відновної вартості.

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

Свідн=Сперв×І,

де І – індекс зростання (зменшення) ціни.

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

Повна вартість основних фондів – це їх вартість у новому неспрацьованому стані, тобто без урахування вартості зносу. Саме за цією вартістю основні фонди заносяться на баланс підприємства впродовж усього періоду їх функціонування. У свою чергу, первісна та відновна вартості також не враховують вартість зносу основних фондів і тому залежно від терміну експлуатації та мети дослідження вони складають повну вартість засобів виробництва.

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

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

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

ОФсер = ОФпоч + (ОФнад×Мр – ОФвиб×Мнер) / 12,

де ОФпоч – вартість основних фондів на початок року;

ОФнад, ОФвиб – вартість фондів, що відповідно надійшли та вибули протягом розрахункового року;

Мр, Мнер – кількість місяців, коли фонди протягом року працювали і не працювали.

**3.Показники використання основних виробничих фондів**

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

* натуральні;
* вартісні.

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

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

Показники використання рухомого складу:

А. Коефіцієнт екстенсивного використання

**Кекс = Тф / Тпл,**

де Тф та Тпл – відповідно фактичний та плановий час його використання, год.

Б. Коефіцієнт інтенсивного використання

**Кінт = Wф / Wпл,**

де Wф, Wпл – відповідно фактична і планова транспортна робота, виконана за певний період часу, т-км, пас-км.

В. Коефіцієнт інтегрального завантаження

**Кінтегр = Кекс х Кінт**

Вартісні показники поділяються на три основні групи.

1. Показники, що характеризують технічний стан основних виробничих фондів.
   1. Коефіцієнт оновлення. Характеризує інтенсивність уведення в дію нових виробничих потужностей і визначається відношенням вартості введених основних фондів до первісної вартості всіх основних фондів на кінець року:

# Кон = ОФввед/ ОФк

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

# Квиб = ОФвиб / ОФпоч

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

# Кзн= Зн / ОФк

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

# Кприд = (ОФпоч – Зн) / ОФк, або Кприд= 1 – Кзн

1. Показники, що характеризують технічне оснащення підприємства.
   1. Фондооснащеність. Показує, яка частина загальної вартості основних фондів припадає на одиницю основного устаткування і визначається за формулою:

**Фосн = ОФсер / Аобл,**

де ОФср – середньорічна вартість основних виробничих фондів підприємства;

Аобл – облікова кількість устаткування на підприємстві, що має найбільшу вагу.

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

**Фозб = ОФсер / Чп,**

де Чп – середньооблікова чисельність працівників.

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

**Еозб = Wел / Чр,**

де Wел – сумарна потужність усіх електродвигунів устаткування на підприємстві;

Чр – середньооблікова чисельність робітників, які працюють на цьому устаткуванні.

1. Показники, що характеризують ефективність використання основних виробничих фондів підприємства.
   1. Фондовіддача. Показує, яка частка валового доходу припадає на 1 грн вартості основних виробничих фондів:

**ФВ= ВД / ОФсер,**

де ВД – валовий дохід протягом розрахункового періоду.

Фактори підвищення фондовіддачі:

* активне використання принципів логістики в організації управління діяльністю АТП;
* удосконалення структури парку рухомого складу як за характеристиками продуктивності, так і за рівнем спеціалізації моделей автомобілів;
* комп’ютеризація оперативного управління перевезеннями: програмне управління швидкістю автомобілів, використання комп’ютерів разом із супутниковим зв’язком для вибору маршруту та з метою забезпечення повного завантаження автомобілів, постійний зв’язок між транспортними засобами, місцем базування автомобіля та клієнтами;
* рівень професіоналізму водіїв, що пов’язане із системою мотивації трудової діяльності.
  1. Фондоємність (фондомісткість). Характеризує, яка частка вартості основних виробничих фондів припадає на 1 грн валового доходу підприємства. Цей показник обернений до фондовіддачі і визначається за формулою:

# ФМ= ОФсер /ВД

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

**ФМ = ЧП / ОФсер,**

де ЧП – чиста продукція підприємства.

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

**Роф = Пб / ОФсер.**

**4.Знос та амортизація основних фондів**

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

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

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

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

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

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

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

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

Знизити втрати від морального зносу допомагає модернізація.

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

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

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

Амортизаційні відрахування здійснюються за певними нормами.

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

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

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

Амортизація основних засобів нараховується із застосуванням таких методів:

1. прямолінійного, за яким річна сума амортизації визначається діленням вартості, яка амортизується , на строк корисного використання об’єкта основних фондів;
2. зменшення залишкової вартості, за яким річна сума амортизації визначається як добуток залишкової вартості об’єкта на початок звітного року або первісної вартості на дату початку нарахування амортизації та річної норми амортизації.

Річна норма амортизації у відсотках обчислюється як різниця між одиницею та результатом кореня ступеня кількості років корисного використання об’єкта з результату від ділення ліквідаційної вартості об’єкта на його первісну вартість;

1. прискореного зменшення залишкової вартості, за яким річна сума амортизації визначається як добуток залишкової вартості об’єкта на початок звітного року або первісної вартості на дату початку нарахування амортизації та річної норми амортизації, яка обчислюється відповідно до строку корисного використання об’єкта і подвоюється. Метод прискореного зменшення залишкової вартості застосовується лише при нарахуванні амортизації до об’єктів основних засобів, що входять до груп машин і обладнання та транспортних засобів;
2. кумулятивного, за яким річна сума амортизації визначається як добуток вартості, яка амортизується, та кумулятивного коефіцієнта. Кумулятивний коефіцієнт розраховується діленням кількості років, що залишаються до кінця строку корисного використання об’єкта основних засобів, на суму числа років його корисного використання;
3. виробничого, за яким місячна сума амортизації визначається як добуток фактичного місячного обсягу продукції (робіт, послуг) та виробничої ставки амортизації. Виробнича ставка амортизації обчислюється діленням вартості, яка амортизується, на загальний обсяг продукції (робіт, послуг), який підприємство очікує виробити ( виконати) з використанням об’єкта основних засобів.

**5. Порядок придбання та оновлення основних фондів**

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

На автомобільному транспорті важливою задачею є придбання нових транспортних засобів.

Це може здійснюватися за рахунок власних коштів і кредитів банків.

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

На практиці розрізняють фінансовий і оперативний лізинг

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

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

**6. Шляхи підвищення ефективності використання основних виробничих фондів на автотранспорті**

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

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

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

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

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

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

Використання причепів сприяє значному зростанню продуктивності парку автомобілів.

**7**.**Поняття і види нематеріальних ресурсів підприємства**

Крім матеріальних ресурсів підприємства, до яких належать основні виробничі фонди та оборотні засоби, ефективність його діяльності залежить від наявності та ступеня використання нематеріальних ресурсів.

До нематеріальних ресурсівналежать ті, що не мають під собою матеріальної основи, але здатні приносити прибутки або користь підприємству досить тривалий час. Основною особливістю таких ресурсів є відсутність можливості визначити загальний розмір користі, що вони приносять.

Усі нематеріальні ресурси поділяються на об’єкти промислової та інтелектуальної власності.

До об’єктів промислової власності належать винаходи, промислові зразки, раціоналізаторські пропозиції, ноу-хау, товарні марки та товарні знаки, гудвіл.

Винаходомназивається принципово нове технічне вирішення існуючої виробничої проблеми, що дає позитивний ефект для галузі народного господарства.

Промисловим зразкомназивається розроблена автором або авторським колективом модель виробу, що буде випускатися на даному підприємстві. Промисловий зразок буває об’ємним, плоским (малюнок) або комбінованим і застосовується для демонстрації продукції на презентаціях та виставках. Зразок вважається новим, якщо сукупність властивостей нового виробу невідома в жодній країні до фіксації його пріоритету.

Раціоналізаторська пропозиція– це корисна рекомендація відносно техніки та технологій, що використовується на окремо взятому підприємстві. На відміну від винаходів вона може бути вже відомою на інших підприємствах або в галузях народного господарства, але на даній фірмі має застосовуватися вперше: це вдосконалення використовуваної техніки, виготовленої продукції, способів контролю, спостереження та дослідження; покращання техніки безпеки; підвищення продуктивності праці, ефективності використання енергії, матеріалів тощо.

Ноу-хаупередбачає певний досвід підприємства в будь-якій сфері його діяльності: науково-технічній, виробничій, управлінській, комерційній, фінансовій та ін. Ноу-хау не захищається охоронними документами, але і не оприлюднюється. Вони мають конфіденційний характер тих знань та досвіду, на здобуття яких підприємство витрачає значні кошти.

Товарні знаки та товарні марки **–** це оригінальні символи, якими товар даної фірми відрізняється від товарів конкурентів.

Гудвілє сформований імідж фірми, складовими якого є досвід, ділові зв’язки, престиж товарних знаків, стала клієнтура, доброзичливість та прихильність споживачів тощо.

До об’єктів інтелектуальної власностіналежить інформаційна діяльність, пов’язана з одержанням інформаційних матеріалів, їх обробкою, зберіганням, використанням та поширенням; програмне забезпечення; банк даних, що характеризується сукупністю програмних, організаційних та технічних засобів, призначених для централізованого накопичення та використання інформації; база даних; база знань; твори літератури та мистецтва.

**8.Поняття та класифікація нематеріальних активів**

Права на використання об’єктів промислової та інтелектуальної власності називаються нематеріальними активами**.** Основними ознаками нематеріальних активів є:

* відсутність матеріально-речової структури;
* використання протягом тривалого часу (понад 1 рік);
* здатність бути корисними підприємству;
* високий ступінь невизначеності розмірів можливого у майбутньому прибутку завдяки їх використанню.

Є такі групи нематеріальних активів:

1. права користування природними ресурсами;
2. право користування майном;
3. права на знаки для товарів та послуг;
4. права на об’єкти промислової власності;
5. авторські та суміжні з ними права;
6. гудвіл ( це різниця між ринковою та балансовою вартостями підприємства);
7. інші нематеріальні активи ( право на провадження діяльності, використання економічних та інших активів підприємства).

**9.Визнання і оцінка нематеріальних активів**

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

1. існує ймовірність одержання майбутніх економічних вигід, пов’язаних з його використанням;
2. його вартість може бути достовірно визначена.

Первісна вартість придбаного нематеріального активу складається з :

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

**10.Амортизація нематеріальних активів**

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

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

Ліквідаційна вартість нематеріальних активів звичайно прирівнюється до нуля.

### Тема: Інвестиційні ресурси та інноваційні процеси

1.Економічна сутність, класифікація та структура інвестицій.

2.Основні поняття інвестиційної діяльності, її об’єкти та суб’єкти.

3.Оцінка економічної ефективності виробничих інвестицій.

4.Характеристика інновацій та інноваційної діяльності. Інноваційні процеси.

5.Економічна ефективність технічних та організаційних нововведень.

***Ключові терміні і поняття: інвестиції, виробничі інвестиції (капітальні вкладення), об’єкти та суб’єкти інвестиційної діяльності, абсолютна ефективність капіталовкладень, відносна ефективність капіталовкладень, строк окупності капіталовкладень, інновації, інноваційна діяльність, інноваційний продукт, об’єкти інноваційної діяльності, нововведення, економічний ефект, комерційний економічний ефект.***

**1.Економічна сутність, класифікація та структура інвестицій**

Актуальним завданням держави є активізація інвестиційної діяльності та значне нарощування обсягів інвестицій. Загальні правові, економічні та соціальні умови інвестиційної діяльності на території України визначає Закон України “Про інвестиційну діяльність”.

Інвестиціями є всі види майнових та інтелектуальних цінностей, що вкладаються в об’єкти підприємницької та інших видів діяльності, в результаті якої створюється прибуток (дохід) або досягається соціальний ефект.

Такими цінностями можуть бути:

1. кошти, цільові банківські вклади, паї, акції та інші цінні папери;
2. рухоме та нерухоме майно (будинки, споруди, устаткування та інші матеріальні цінності);
3. майнові права, що випливають з авторського права, досвід та інші інтелектуальні цінності:
4. сукупність технічних, технологічних, комерційних та інших знань, оформлених у вигляді технічної документації, навичок та виду виробництва. Але не запатентованих (“ноу-хау”):
5. права користування землею, водою, ресурсами. Будинками, спорудами, обладнанням, а також інші майнові права;
6. інші цінності.

Інвестиція– господарська операція, яка передбачає придбання основних фондів, нематеріальних активів, корпоративних прав та цінних паперів в обмін на кошти або майно. Інвестиції поділяються на капітальні, фінансові та реінвестиції.

Підкапітальною інвестицієюслід розуміти господарську операцію, яка передбачає придбання будинків, споруд, інших об’єктів нерухомої власності, інших основних фондів та нематеріальних активів, які підлягають амортизації.

Підфінансовою інвестицієюслід розуміти господарську операцію, яка передбачає придбання корпоративних прав, цінних паперів, деривативів та інших фінансових інструментів. Фінансові інвестиції поділяються на прямі та портфельні.

Пряма інвестиція– господарська операція, яка передбачає внесення коштів або майна до статутного фонду юридичної особи в обмін на корпоративні права, емітовані такою юридичною особою.

Портфельна інвестиція **–** господарська операція, яка передбачає придбання цінних паперів, деривативів та інших фінансових активів за кошти на фондовому ринку.

Під реінвестицієюслід розуміти господарську операцію, яка передбачає здійснення капітальних або фінансових інвестицій за рахунок доходу (прибутку), отриманого від інвестиційних операцій.

Інвестиції, що направлені у відтворення основних фондів і на приріст матеріально-виробничих запасів здійснюються у формі капітальних вкладень (виробничихінвестицій).

Класифікація інвестицій підприємства:

*за об’єктами вкладення капіталу* –

реальні характеризують вкладення капіталу у відтворення ОЗ, в інноваційні нематеріальні активи, у приріст запасів ТМЦ та інші об’єкти інвестування, пов’язані зі здійсненням операційної діяльності підприємства або поліпшенням умов праці та побуту персоналу;

фінансові характеризують вкладення капіталу в різні фінансові інструменти (в основному в цінні папери) з метою отримання доходів у майбутньому;

за характером участі в інвестиційному процесі –

прямі передбачають пряму участь інвестора у виборі об’єктів інвестування і вкладення капіталу. Вони здійснюються шляхом безпосереднього вкладення капіталу до статутних капіталів інших підприємств. Пряме інвестування здійснюють в основному досвідчені інвестори, які достатньо поінформовані про об’єкти інвестування і добре ознайомлені з його механізмом;

непрямі передбачають вкладення капіталу інвестора, опосередковане іншими особами (фінансовими посередниками);

*за періодами інвестування* –

короткострокові характеризують вкладення капіталу на період до одного року;

довгострокові характеризують вкладення капіталу на період понад один рік;

*за рівнем інвестиційного ризику* –

безризикові – це вкладення коштів у такі об’єкти інвестування, за якими відсутній реальний ризик втрати капіталу (очікуваного доходу) і практично гарантовано отримання розрахункової суми інвестиційного доходу;

низькоризикові – це вкладення капіталу в об’єкти інвестування, ризик за якими значно нижчий від середньоринкового;

середньоризикові – рівень ризику за об’єктами інвестування приблизно відповідає середньоризиковому;

високоризикові – рівень ризику перевищує середньоринковий;

спекулятивні – вкладення капіталу в найризиковіші інвестиційні проекти або інструменти інвестування, за якими очікується найвищий рівень інвестиційного доходу;

*за формами власності капіталу, що інвестується* –

приватні характеризують вкладення коштів фізичних і юридичних осіб;

державні характеризують вкладення капіталу державних підприємств, а також коштів державного бюджету різних рівнів і державних позабюджетних фондів;

*за регіональною належністю інвесторів* –

національні характеризують вкладення капіталу резидентами (юридичними або фізичними особами) даної країни в об’єкти інвестування на її території. РЕЗИДЕНТИ – юридичні особи та суб’єкти господарської діяльності України, що не мають статусу юридичної особи (філії, представництва тощо), які створені та здійснюють свою діяльність відповідно до законодавства України з місцезнаходженням на її території;

іноземні передбачають вкладення капіталу нерезидентами в об’єкти (інструменти) інвестування даної країни. НЕРЕЗИДЕНТИ – юридичні особи та суб’єкти господарської діяльності, що не мають статусу юридичної особи (філії, представництва тощо) з місцезнаходженням за межами України, які створені та здійснюють свою діяльність відповідно до законодавства іншої держави.

**2. Основні поняття інвестиційної діяльності, її об’єкти та суб’єкти**

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

Інвестиційна діяльність здійснюється на основі:

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

Об’єктами інвестиційної діяльності можуть бути:

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

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

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

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

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

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

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

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

Регулювання умов інвестиційної діяльності здійснюється шляхом:

1. надання фінансової допомоги у вигляді дотацій, субсидій, субвенцій, бюджетних позик на розвиток окремих регіонів, галузей, виробництва;
2. державних норм і стандартів;
3. заходів щодо розвитку та захисту економічної конкуренції;
4. роздержавлення і приватизації власності;
5. визначення умов користування землею, водою та іншими природними ресурсами;
6. політики ціноутворення;

проведення державної експертизи інвестиційних програм та проектів будівництва.

**3.Оцінка економічної ефективності капіталовкладень**

В офіційній методиці визначення ефективності капіталовкладень насамперед виділяються такі загальні положення:

1.Розрахунки економічної ефективності капіталовкладень застосовуються в разі:

* розробки різних проектних і планових документів;
* оптимізації розподілу реальних інвестицій за різними формами відтворення основних фондів;
* оцінки ефективності витрачання власних фінансових коштів підприємства.

2.Загальну економічну ефективність обчислюють як відношення ефекту (результату) до суми капіталовкладень, що зумовили цей ефект. Витрати за результатом обчислюють з урахуванням чинника часу. На підприємствах економічним ефектом капіталовкладень слугує приріст прибутку.

3.З метою всебічного обгрунтування і аналізу економічної ефективності капіталовкладень, виявлення резервів її підвищення використовують систему узагальнюючих і поодиноких показників:

* узагальнюючі показники – це строк окупності капіталовкладень та питомі капіталовкладення (у розрахунку на одиницю приросту виробничої потужності або продукції) – капіталомісткість;
* поодинокі показники – це продуктивність праці, фондовіддача, матеріаломісткість, собівартість, якість, тривалість інвестиційного циклу тощо.

4.Визначаючи ефективність капіталовкладень, слід виключити вплив на сумарний економічний ефект так званих неінвестиційних чинників, тобто заходів, на які не передбачаються капіталовкладення.

Визначення найбільш доцільного проекту капіталовкладень базується на зіставленні показників їх абсолютної ефективності, а аналіз останньої здійснюють, порівнюючи нормативні, заплановані та фактично досягнуті показники, їх динаміку за певний період.

Абсолютна ефективність капіталовкладень показує загальну величину їх віддачі на підприємстві. Її розрахунки потрібні для оцінки очікуваного або фактичного ефекту від реальних інвестицій за певний час.

Для визначення абсолютної ефективності застосовують два взаємопов’язаних показники:

1. коефіцієнт економічної ефективності капіталовкладень;
2. строк окупності капіталовкладень, обернений до коефіцієнта абсолютної економічної ефективності.

Залежно від напрямків вкладання капіталу розрізняють такі види

абсолютної економічної ефективності :

1. Економічну ефективність капіталовкладень народного господарства:

**Енг = НВД/КВнг,**

де НВД – приріст національного валового доходу держави в результаті вкладення капіталу в сферу матеріального виробництва КВн.г.

1. Економічну ефективність капіталовкладень у галузь народного господарства:

**Егал = П/КВпід**,

де П – приріст річного прибутку по галузі народного господарства в результаті вкладання капіталу в розвиток, будівництво об’єктів виробничого призначення КВпід.

1. Економічну ефективність капіталовкладень підприємства:

**Епід = Пб/КВпід**,

де Пб – приріст балансового прибутку підприємства внаслідок вкладання в його розвиток певного капіталу КВпід.

1. Планово-збиткову економічну ефективність капіталовкладень:

**Епд-зб = S/КВ,**

де S – зниження собівартості продукції в результаті вкладання капіталу в заходи щодо її зниження.

Поряд з цими показниками визначаються строки окупності капіталовкладень:

**Ток = 1/Енг ; Ток = 1/Егал ; Ток = 1/Епід**.

Розрахункові значення коефіцієнтів абсолютної економічної ефективності Еабс необхідно порівнювати з нормативним коефіцієнтом економічної ефективності Ен, що встановлюється централізовано Міністерством економіки України.

Нормативний коефіцієнт економічної ефективності означає мінімальний економічний ефект, що можна отримати внаслідок вкладання капіталу в дану галузь народного господарства. Таким чином, нормативний строк окупності капіталовкладень характеризує той максимальний строк, за який може окупитися даний капітал:

**Ен = 1/Тн; Тн = 1/Ен**.

Розглянутий проект вкладання капіталу є доцільним (прибутковим), якщо Еабс>Ен.

Відносну ефективність розраховують з метою визначення кращого з можливих варіантів інвестування виробництва.

Відносна (порівняльна) ефективність реальних інвестицій визначається шляхом обчислення показника зведених витрат:

**Z = Сі + Ен×КВі мін,**

де Сі – поточні витрати за і-тим проектним варіантом;

КВі – капіталовкладення за і-тим проектом.

Розраховуючи відносну ефективність, слід враховувати повні витрати (Сі + КВі), однак пряме підсумовування даних видів витрат неможливе, оскільки природа їх формування різна: поточні витрати повторюються щороку, а капіталовкладення є разовими. Тому виникає необхідність зведення капіталовкладень до річної рівномірності за допомогою нормативного коефіцієнта ефективності капіталовкладень.

Проект капіталовкладень з найменшими зведеними витратами має вважатися найкращим з економічного погляду.

**4. Характеристика інновацій та інноваційної діяльності. Інноваційні процеси**

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

Розрізняють такі типи інновацій:

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

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

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

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

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

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

Об’єктами інноваційної діяльності є :

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

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

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

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

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

Джерелами формування інноваційних процесів є:

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

Інноваційні процеси підлягають такій класифікації:

технічні, організаційні, економічні, соціальні, юридичні.

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

Розрізняють три форми інноваційного процесу:

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

**5. Економічні ефективність технічних та організаційних нововведень**

Узагальнюючим показником економічної ефективності будь-якої групи технічних нововведень є економічний ефект**,** що характеризує абсолютну величину перевищення вартісної оцінки очікуваних (фактичних) результатів над сумарними витратами ресурсів за певний період часу.

Народногосподарський економічний ефектвизначається шляхом порівняння результатів від застосування технічних нововведень і всіх витрат на їх розробку, виробництво і споживання. Він характеризує ефективність певної групи технічних нововведень з погляду їх впливу на кінцеві показники розвитку економіки України і визначається за формулою:

**Енг = ВП – В,**

де ВП – загальний результат технічних нововведень (обсяг виготовленої продукції) (робіт, послуг), тис. грн;

В – сумарні витрати, понесені на досягнення результату, тис. грн.

Внутрішньогосподарський (комерційний) економічний ефектобчислюється на окремих стадіях відтворювального циклу “наука – виробництво – експлуатація (споживання)” і визначається аналогічно, тільки в своїх масштабах:

**Енг = ВП – В.**

Оскільки розрахунковий період має значну тривалість, то результати й витрати за кожний рік треба визначати з урахуванням чинника часу. Тоді народногосподарський економічний ефект від технічних нововведень розраховується за формулою:

**Енг = ∑ (ВПі – Ві) × КДі**,

де ВПі, Ві – вартісна оцінка відповідно результатів і витрат у і-тому році розрахункового періоду;

іп,ік – відповідно початковий і кінцевий роки розрахункового періоду;

КДі – коефіцієнт дисконтування.

### Питання для закріплення матеріалу і самостійної роботи

1.Що розуміють під інвестиційною діяльністю?

2.Назвіть об’єкти інвестиційної діяльності.

3.Назвіть суб’єкти інвестиційної діяльності.

4.Що розуміють під інноваціями?

5.Як класифікуються інновації?

6.В якому вигляді може функціонувати інноваційне підприємство?

7. Що розуміють під інноваційними процесами?

8. Як визначається економічна ефективність виробничих інвестицій ?

9. Які є показники абсолютної економічної ефективності капіталовкладень?

10.Які є показники відносної економічної ефективності капіталовкладень?

11.Як визначається внутрішньогосподарський економічний ефект від нововведень

**Тема: Ефективність та якість роботи автотранспортних підприємств**

**1. Ефективність діяльності підприємства автомобільного транспорту**

Визначення ефективності виробництва полягає в оцінці його результатів.

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

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

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

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

Рентабельність перевезень визначається за формулою:

**Р пер= Пзаг×100/Взаг, %**

де Пзаг – сума прибутку, отриманого за певний період часу, грн.;

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

1. **Сутність, показники, методи вимірювання якості продукції**

**Якість продукції** — сукупність властивостей та характери­стик продукції, які забезпечують їй здатність задовольняти пев­ні потреби споживачів, відповідно до її призначення. До скла­ду властивостей продукції входять "вимірювальні" — кількісні характеристики якості, які вимірюються в фізичних одиницях, і "невимірювальні" — якісні характеристики, що не підляга­ють вимірюванню фізичними методами. Ті й інші об'єднують­ся загальним поняттям показників якості, які повинні мати кількісні характеристики.

Процес оцінювання рівня якості охоплює такі етапи:

1. Визначення номенклатури показників, необхідних для оцінювання.
2. Формування групи аналогів та встановлення значень їх показників.
3. Виділення базових зразків з групи аналогів.
4. Порівняння оцінюваних зразків з базовими.

5. Висновки про результати оцінювання.  
Номенклатура показників містить п'ять груп:

1-ша група — показники призначення — характеризують основні функції, для виконання яких призначена продукція, обумовлюють сферу її застосування. Типовим представником цієї групи є продуктивність виробу.

2-га група — показники надійності — характеризують без­відмовність, довговічність виробу, наприклад, його термін служби.

3-тя група — показники економного використання ресурсів — характеризують оптимальність затрат часу, матеріальних, фінансових ресурсів при створенні, виготовленні та експлуа­тації (споживанні) продукції, наприклад, трудомісткість, ма­теріаломісткість, енергомісткість одиниці продукції.

4-та група — показники обмеження шкідливих впливів — безпека, екологічність, ергономіка, естетика.

5-та група — показники стандартизації: відповідність, взає­мозамінність.

За іншим підходом до класифікації виділяються показники технічні (призначення, надійності, стандартизації) та еко­номічні (собівартість, ціна, експлуатаційні витрати).

Вибір номенклатури показників — відповідальний процес, оскільки кожний вид продукції має багато характеристик. Для оцінювання кожної обирається мінімальна, але достатня кіль­кість показників, що характеризують найбільш значущі влас­тивості продукції згідно з її призначенням.

Для визначення значень показників використовуються різні методи. Реєстраційний метод — метод визначення показників якості продукції, який здійснюється на основі спостереження та підрахунку числа певних подій, предметів або витрат. Вимі­рювальний метод — метод визначення значень показників якості продукції, який здійснюється на основі технічних за­собів вимірювання. Органолептичний метод — метод визна­чення значень показників якості продукції, що здійснюється на основі аналізу сприймання органами чуття. Експертний метод — метод визначення значень показників якості про­дукції, який здійснюється на основі рішень, що приймаються експертами. Соціологічний метод — метод визначення значень показників якості продукції, який здійснюється на основі збо­ру та аналізу відгуків фактичних чи потенційних споживачів. Розрахунковий метод — метод визначення значень показників якості продукції, який здійснюється на основі використання аналітичних та/або статистичних залежностей показників яко­сті продукції.

При порівнянні оцінюваних зразків з базовим необхідно ви­значати, якими є оцінні показники — бажаними чи небажаними. Бажаними показниками є ті, при збільшенні значень яких якість підвищується. Небажані — зі збільшенням значень яких якість погіршується. Виникає заперечення: зі збільшенням зна­чень деяких показників якість спочатку поліпшується, а потім погіршується, чи навпаки. Є поняття "спроможність показни­ка": показник повинен бути або бажаним, або небажаним у всьо­му діапазоні своїх значень. Абсолютні значення показників ще не містять у собі оцінки якості продукції.

Суб'єкти господарювання за порушення вимог стандартів (норм, правил) несуть матеріальну відповідальність — штраф.

Важливо, що сплата штрафів не звільняє підприємців від обов’язку відшкодування збитків споживачам продукції, котрі виникли внаслідок порушення стандартів (норм, правил) або внаслідок невиконання умов договору на поставку продукції.

**3.** **Внутрішньовиробничий технічний контроль**

Технічний контроль — це перевірка дотримання вимог, що висуваються до якості продукції на усіх стадіях її виготовлення.

Основним завданням технічного контролю є забезпечення випуску високоякісної та комплектної продукції, яка відпові­дає чинним стандартам і технічним умовам. Технічний конт­роль за якістю продукції проводиться централізовано через відділ технічного контролю (ВТК), який є самостійним струк­турним підрозділом підприємства.

У функції ВТК входить:

* контроль сировини, матеріалів, напівфабрикатів, що над­ходять на підприємство;
* контроль стану обладнання та технічного оснащення під­приємства;
* контроль виконання технологічного процесу на усіх стадіях випуску продукції;
* контроль якості продукції;
* встановлення причин браку;
* розробка заходів для усунення браку та рекламацій.

Очолює ВТК начальник відділу, який підпорядковується

безпосередньо керівнику підприємства. Начальник ВТК нарівні з директором та головним інженером підприємства відповідає за випуск якісної та

комплектної продукції.

За формами технічний контроль може бути: пасивним, коли фіксуються дані якості продукції (констатується факт); актив­ним, коли не тільки оцінюється якість, а й здійснюється ак­тивний вплив на технологічний процес з метою управління якістю.

За призначенням технічний контроль розрізняють: вхідний, який визначає відповідність закупівельних матеріалів, напів­фабрикатів, комплектуючих виробів, сировини вимогам нор­мативно-технічної документації; попередній — здійснюється для запобігання надходження у виробництво бракованих пред­метів праці та полягає у перевірці якості сировини, матеріалів, напівфабрикатів та комплектуючих виробів до початку їх об­робки; проміжний — здійснюється у процесі виготовлення об'єкта за окремими операціям; кінцевий — здійснюється при прийманні готових виробів для виявлення неякісної продукції.

За ступенем охоплення продукції: суцільний — контроль кожного виробу; вибірковий — контроль малої вибірки (проби) з великої партії продукції з висновком за результатами контро­лю вибірки (проби) про якість всієї партії.

За термінами проведення: безперервний; періодичний; летю­чий (у будь-який час будь-якої продукції).

За можливістю подальшого використання продукції: неруйнівний (не пошкоджує предмет праці); руйнівний (пошкоджує предмет праці).

Застосування сучасних статистичних методів є одним з най­важливіших елементів управління процесами в усіх підрозділах підприємства та на всіх стадіях життєвого циклу продукції.

УЗАГАЛЬНЕНА КЛАСИФІКАЦІЯ ПОСЛУГ СУЧАСНОГО АВТОСЕРВІСУ

У статті досліджено класифікацію структур підприємств автосервісу. З’ясовано, що основними вимогами сучасних споживачів автосервісу є не тільки отримання послуги, а й співвідношення ціни та якості обслуговування. Розглянуто види автосервісів та сформовано різницю між функціями та послугами, які вони надають. Досліджено переваги та недоліки українського ринку автосервісного комплексу та оцінено ступінь класової пріоритетності споживачів щодо вибору автосервісу за визначеними критеріями. Ключові слова: класифікація автосервісу, послуги автосервісу, якісне обслуговування, система автосервісу.

Вступ. Швидке зростання автомобільного парку призводить до проблем в екології країни та безпеки руху на дорогах. Несправний транспортний засіб несе загрозу життю та здоров’ю населення країни. Ці важливі проблеми суспільства вирішує якісне обслуговування транспортних засобів. Головне завдання підприємств автосервісу – забезпечувати соціальну й економічну ефективність автомобіля та створювати умови для найповнішого використання його можливостей, тому сьогодні ринок України насичений підприємствами автосервісу. Нині офіційно зареєстровано понад 216 тис. підприємств, що надають послуги з ремонту та продажу автомобілів, із них 197 259 підприємств обслуговують легкові автомобілі, 5 272 – автобусні, 12 169 – вантажні авто. За такою кількістю автосервісів у власників автомобілів виникає проблема вибору професійної послуги із сервісу, яка повністю задовольнить їхні вимоги.

Аналіз останніх наукових досліджень. Якості послуг автосервісу присвячено наукові праці вітчизняних учених-економістів: Г. Азгальдова, С. Андрусенко, Л. Бадалова, М. Бідняка, А. Гличова, А. Ладона, О. Маркова, В. Окрепілова, Л. Сучкова, Н. Рибалко, М. Шаповала, Б. Шелегеди, В. Шинкаренко, а також іноземних дослідників: Д. Гарвіна, В. Зейтамля, А. Парасурамана, А. Беррі, К. Ісікави, Дж.Х. Харингтона, Ж. Жрейка, К. Хаксевера.

Мета статті полягає у аналізі теоретико-методичних основ класифікації сучасного автосервісу в умовах підвищення вимог клієнтів. Викладення основного матеріалу. Автосервіс об’єднує всі підсистеми, які в сукупності забезпечують економічну ефективність експлуатації автомобіля. На думку О.Д. Маркова, склад підсистеми автосервісу такий:

інформаційна підсистема про клієнтів і для клієнтів;

підсистема управління запасними частинами;

підсистема обслуговування клієнтів; підсистема продажу автомобілів, запасних частин і матеріалів;

підсистема технічного обслуговування та ремонту автомобілів [1, с. 10].

С.І Андрусенко вважає, що автосервіс містить у собі декілька систем:

продаж автомобілів, запасних частин, матеріалів;

підтримку працездатності та відновлення автомобіля;

забезпечення умов технічної експлуатації.

На функціонування автосервісу впливають рівень автомобілізації країни, кількісні та якісні показники ринку автомобілів, розвиток ринку автозапчастин і матеріалів. Це відображається на забезпеченні автотранспортними засобами країни, ринку сировини і необхідних для ремонту матеріалів, запчастин, від чого залежать якість послуг підприємств автосервісу та ціна на них. За основним призначенням на ринку України існують два основних типи автосервісу.

Перший – це великі фірмові, ділерські, ОЕS – Original Equipment Service, які просувають автомобілі виробника, здійснюють продаж автомобілів, запасних частин та забезпечують їх технічною підтримкою протягом гарантійного та післягарантійного періоду. Вони ще мають назву авторизованих автосервісів. Ціна на послуги авторизованих автосервісів висока й якість обслуговування на високому рівні.

В Україні найпотужніші великі компанії, які, крім надання послуг із продажу, технічного обслуговування автомобілів, ще й займаються виробництвом транспортних засобів на кшалт «УкрАВТО» та «Богдан».

Друга група – це незалежний автосервіс. Аutomotiveа aftermarket – вторинний (післяпродажний) автомобільній ринок – автосервіс, основними функціями якого є: підтримка працездатності, обслуговування та ремонт автомобілів у післягарантійний період. До його складу входять пункти обслуговування, автомайстерні, універсальні та спеціалізовані станції технічного обслуговування. Характерною особливістю незалежного автосервісу в усіх розвинутих країнах є те, що він має багато невеликих станцій із кількістю працюючих до 5-10 осіб. У всіх розвинутих країнах функцію координації діяльності незалежного автосервісу виконують недержавні асоціації, автоклуби, які утворюються на добровільних засадах за професійними ознаками. В останні 30-40 років на основі незалежних СТО – продавців запасних частин та матеріалів створюють авторизовані мережі, так званий мережевий автосервіс. У багатьох країнах незалежний автосервіс виконує функції сервіс-партнера дилерських підприємств, що сприяє його технологічному та ринковому розвитку. З іншого боку, враховуючи розвиток мережевого автосервісу, за рахунок якого незалежний автосервіс здобуває все більше конкурентних переваг, виробники автомобілів у межах наявних дилерських мереж розвивають частково авторизований автосервіс (Soft Franchise) як альтернативу мережевій авторизації, що сприймається споживачами на рівні авторизованої, але яка має значно нижчі ціни.

Авторизовані центри. Вони продають й обслуговують автомобілі конкретних фірм і працюють безпосередньо з фірмами, концернами, підприємствами- виробниками. Крім реалізації дилерського автотранспорту, великі авторизовані центри виробляють та здійснюють продаж транспортних засобів власного виробництва. Мають сучасне технологічне устаткування, оригінальні запасні частини, широкий вибір послуг із конкретної марки автомобілів, підготовлені кадри з високим рівнем культури обслуговування клієнтів, високу репутацію і високі ціни. Виробництво та продаж автомобілів. Регламентне технічне обслуговування (планові ТО). Поточний ремонт авто (вузлів, агрегатів, систем). Гарантійний ремонт авто. Встановлення додаткового обладнання та тюнінг. Відновлювальний ремонт авто (після ДТП) Фірми виступають центрами виробничо-технічного навчання персоналу.

Автомобільні центри, які є теж дилерськими крупними підприємствами, але не виробляють автомобілі. Для цього, крім торгових, адміністративних, санітарно-побутових приміщень і приміщень або площадок для зберігання нових автотранспортних засобів, на даних підприємствах є спеціалізовані пости і ділянки, розташовані у виробничому корпусі. В автомобільних центрах, окрім торгових операцій, здійснюються такі види робіт: передпродажне і гарантійне обслуговування автотранспортних засобів, переобладнання або дооснащення їх додатковими системами, агрегатами і виробами; фарбування і протикорозійна обробка, а також інші роботи на новому автомобілі за бажанням клієнта.

Станції технічного обслуговування автотранспортних засобів

Центри діагностики (інструментального контролю) та спеціалізовані майстерні. Для реалізації цих функцій СТО мають необхідну виробничу структуру, що включає цехи, дільниці, пости, допоміжні виробництва, енергетичне господарство та інші елементи виробничо-технічної бази. Оскільки регулювальні, ремонтні та інші роботи з технічного обслуговування автотранспортних засобів на цих підприємствах не проводяться, в їх виробничій структурі є тільки пости діагностики або діагностичні лінії. Надаються всі види технічних послуг з обслуговування і ремонту автотранспортних засобів, їх агрегатів і систем.

Станції діагностики автотранспортних засобів здійснюють перевірку відповідності параметрів технічного стану автомобіля.

Спеціалізовані майстерні належать до групи особливо малих підприємств. Як правило, вони не мають відокремленої території, а приміщення призначені для розміщення технологічного обладнання, виконують функції, що й станції технічного обслуговування, але в досить менших масштабах.

У нинішніх умовах євроінтеграції країн вимоги клієнтів значною мірою змінилися. Споживачі прагнуть не просто отримати послугу, їх цікавить комплексне обслуговування автомобілів, яке задовольнить їхні потреби у співвідношенні ціни та якості наданого сервісу. Метою діяльності сучасного підприємства є не тільки те, щоб одноразово зацікавити споживачів великим спектром послуг та доступною ціною, а й зробити їх постійними клієнтами, тому серед підприємств автосервісу ведеться боротьба за кожного клієнта.

Більше 20 років Україна знаходиться у ринкових умовах, а пострадянський стереотип в управлінні залишається в багатьох підприємствах автосервісу. Це впливає на сервіс, якість і ціну на ринку автосервісних послуг. У розвинених країнах дуже серйозне ставлення до проблем якості комплектуючих і запасних частин. Ще в 1970-1980-х роках учені і фахівці багатьох країн дійшли висновку, що якість не може бути гарантована тільки шляхом контролю готової продукції. Вона повинна забезпечуватися набагато раніше – у процесі вивчення вимог ринку, на стадії проектних, конструкторських розробок, під час вибору постачальників комплектуючих виробів і матеріалів, на всіх стадіях виробництва і, звичайно, під час реалізації продукції, її технічного обслуговування у споживача й утилізації після використання [4]. Тобто ще одна суттєва вимога сучасних споживачів – це якість обслуговування (сервіс). Високий рівень сервісу призводить до збільшення кількості лояльних клієнтів, формує сприятливий імідж підприємства, що, своєю чергою, призводить до зростання його фінансових показників. Так, нами виділено три основних показника для оцінки автосервісу з погляду вимог сучасного клієнта:

ціна на отриману послугу,

якість послуги та рівень обслуговування.

Аналізуючи всі види автосервісу за критеріями «ціна», «якість послуги», «обслуговування клієнтів (сервіс)», за допомогою опитування респондентів пропоную наступну класифікацію підприємств автосервісу :

- Колишні державні СТО Мають великий досвід роботи в автосервісі, спеціально спроектовані приміщення, вигідне розташування, хороші традиції, але застарілі погляди на відношення до споживача та інерцію, яка заважає їх повній та ефективній адаптації до умов ринку. На цих СТО хороше, але нерідко застаріле устаткування, напрацьовані зв’язки зі споживачами, які звикли користуватися їхніми послугами, як правило, невисокі ціни, їм довіряють, оскільки вони зі старих часів звикли дотримуватися законів, мають непоганий імідж, але не найкращу якість запасних частин. За охопленням ринку щодо номенклатури послуг їх можна назвати універсальними.

- Приватні, новостворені СТО З’явилися після переходу до ринкової економіки. У цілому вони мають такі ж характеристики, що і перша група.

- Автосервіси на виробничотехнічній базі автотранспортних та інших підприємств . Тут порівняно низький рівень технології технічного обслуговування і ремонту, низька культура обслуговування, низька кваліфікація кадрів, низька естетика виробництва, завищена тривалість виконання робіт і вузька спеціалізація за моделями автомобілів.

- Гаражні автосервіси За характеристиками вони поступаються підприємствам попередньої групи.

- Авторизовані центри

-Автомобільні центри СТО

-Спеціалізовані майстерні .

**Висновки**. Аналізуючи проблему сучасного ринку автотранспортних послуг, з’ясовано, що критичне ставлення клієнтів до застарілого обслуговування не може бути притаманним для існування сучасних підприємств автосервісу. У сучасних умовах євроінтеграції виживають тільки дилерські, мережеві, авторизовані центри обслуговування автотранспортних засобів, які пристосовані для більш заможного класу споживачів. Доведено, що звичайні станції технічного обслуговування задовольняють вимоги сучасного споживача за критерієм ціни на отриману послугу, але не можуть повною мірою охопити потреби клієнта в якісному обслуговуванні. Цей показник дуже відстає від європейських стандартів, тому сучасним автосервісним підприємствам необхідно переймати досвід обслуговування країн-сусідів.

**ОРГАНІЗАЦІЯ ТА ПЛАНУВАННЯ ПІДПРИЄМСТВ**

**Програма, методичні вказівки та контрольні завдання для студентів спеціальності 5.07010602**  
  
“**Обслуговування та ремонт автомобілів і двигунів”.**

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |

**Загальні методичні вказівки.**  
Методичні вказівки та контрольні завдання з предмету “” складено у відповідності з програмою затвердженою Міністерством освіти і науки.  
  
Вивчення предмету передбачає: самостійну роботу з підручником з конспектуванням програмних завдань курсу згідно контрольних запитань в строк у відповідності з графіком навчального процесу.  
  
Вивчення матеріалу необхідно вести у послідовності передбаченій програмою та методичними вказівками. Вивчаємий матеріал слід детально пропрацювати, законспектувати основні положення тем, відповісти на контрольні запитання.  
  
Починаючи вивчати предмет, необхідно ознайомитися зі змістом його програми та підібрати літературу.  
  
Предмет вивчається у послідовності розташування тем у програмі, а матеріал кожної теми –в такій послідовності:

1. Прочитати зміст теми, програми;
2. Ознайомитись з методичними вказівками до теми;
3. Вивчити програмний матеріал, керуючись запитаннями до даної теми;
4. Законспектувати програмний матеріал.

На заліку можлива співбесіда з питань контрольних завдань, до якої студент повинен готуватися.  
**Література:**

1. Анисимов А.П., Юфин В.К. “Экономика, организация и планирование автомобильного транспорта” – М: Транспорт. 1986.
2. Бобров В.Я. “Основи ринкової економіки” – Київ: «Либідь». 1995.
3. “Економіка підприємств”. Навчальний посібник /За редакцією А.В.Шегди – Київ: «Знання». 2005.
4. Лудченко О.А. “Технічне обслуговування і ремонт автомобілів: організація і управління” – Київ: «Знання». 2004.
5. Бронштейн Л.А., Савченко-Бельський К.А. “Організація, планування і управління автотранспортними підприємствами” – Київ: «Вища школа». 1986.
6. Крамаренко Г.В., Барашков І.В. “Технічне обслуговування автомобілів“ – М: Транспорт. 1982.
7. Жарова О.М., Шинкаренко В.Г. “Економічна оцінка нововведень“ - Київ: «Знання». 1999.
8. Колесник П.О., Шейнін В.О. “Технічне обслуговування та ремонт автомобілів” – М: Транспорт. 1985.
9. Александров Л.О. “Технічне нормування праці на автомобільному транспорті“ –М: Транспорт. 1986.
10. Довідник інженера-економіста автомобільного транспорту під редакцією Голованенко С.Л. – Київ: Техніка. 1984.

**Методичні вказівки при вивченні предмету.**

**В С Т У П**

Зміст та структура предмету, його зв’язок з іншими дисциплінами.  
  
Визначення економіки, організації та планування підприємств автомобільного транспорту та її складових частин. Значення предмету у підготовці молодших спеціалістів для підприємств автомобільного транспорту.  
  
Вплив нових методів господарювання на підвищення продуктивності праці, покращення якості ТО і ремонту автомобілів.  
  
Узагальнення програми предмету та рекомендуєма література.  
  
**Методичні вказівки**  
Необхідно зосереджено прочитати усю програму предмету та підібрати літературу згідно списку.  
  
Наука об організації та плануванні підприємств є складовою частиною економічної науки. Вона базується на глибокому знанні основ економічної теорії, галузевої економіки, на оволодінні економічно-математичними методами планування і управління. Вона вивчає, узагальнює та розробляє шляхи раціональної організації основних і допоміжних виробничих процесів на автопідприємстві та способи більш повного використання його матеріальних і трудових ресурсів, наукові методи організації праці та заробітної плати водіїв, ремонтних робітників і інших робітників.  
**Література:** [1], 3-9; [3], 7-8; [4], 9-12, 364-366; [5], 3-6.  
  
**РОЗДІЛ І ОРГАНІЗАЦІЯ ВИРОБНИЦТВА**  
**Тема 1 Види, типи і структура підприємств автомобільного транспорту та підприємств технічного обслуговування та ремонту рухомих засобів.**  
Типи підприємств автомобільного транспорту і їх коротка характеристика. Автотранспортні підприємства, їх класифікація в залежності від призначення, підпорядкованості та обсягу транспортної діяльності. Структура автотранспортних підприємств (вантажні, пасажирські). Види, типи і структура підприємств технічного обслуговування та ремонту рухомих засобів. Класифікація підприємств технічного обслуговування та ремонту рухомого складу.

Типи підприємств за формами власності.  
  
**Методичні вказівки.**  
Підприємство – самостійний господарський статутний об’єкт, який має права юридичної особи та здійснює виробничу, науково-дослідну й комерційну діяльність з метою одержання відповідного прибутку.  
  
Відповідно до форм власності, встановлених законом України «Про власність», можуть діяти підприємства на транспорті таких видів: державне підприємство; державне комунальне підприємство; колективне підприємство; приватне підприємство; сімейне підприємство; індивідуальне підприємство, спільне підприємство; підприємство засноване на власності юридичних осіб та громадян інших держав.  
  
Організаційно-правові форми підприємств: малі, об’єднання підприємств, господарські товариства, організація орендарів, кооперативи.  
  
Підприємства автомобільного транспорту за виробничими функціями поділяють на автотранспортні, автообслуговуючі й авторемонтні.  
  
Автотранспортні підприємства – це підприємства комплексного типу, які здійснюють перевезення вантажів або пасажирів, зберігання, технічне обслуговування та ремонт рухомого складу, а також постачання необхідними експлуатаційними, ремонтними матеріалами та запасними частинами.  
  
Автотранспортні підприємства за характером виконуємої транспортної роботи поділяють на вантажні, пасажирські (автобусні, таксомоторні, легкові по обслуговуванню окремих організацій), змішані (вантажні та пасажирські) та спеціальні (швидкої медичної допомоги і таке інше).  
  
До автообслуговуючих підприємств відносяться: гаражі-стоянки, станції технічного обслуговування, автозаправочні станції, пасажирські та вантажні станції, транспортно-експедиційні підприємства.  
  
До авторемонтних підприємств автомобільного транспорту відносяться авторемонтні, агрегатно-ремонтні та шиноремонтні заводи і майстерні, ремонтно-зарядні акумуляторні станції та спеціалізовані майстерні та цехи.  
**Література:** [1], 42-46; [2], 59-67; [4], 57-65, 72-82; [6], 202-204.

**Тема 2 Організація виробництва та праці на автотранспортних підприємствах та підприємств технічного обслуговування та ремонту рухомого складу.**  
Організація перевезень вантажів та пасажирів. Класифікація перевезень. Методи організації перевезень. Технічна служба та служба експлуатації автотранспортних підприємств. Організація технічного обслуговування та ремонту рухомого складу на автотранспортних підприємствах. Організація технічного обслуговування та ремонту рухомого складу на авто обслуговуючих підприємствах.  
**Методичні вказівки.**  
Вантажні автомобільні перевезення класифікуються по різним ознакам: організаційному, розмірам перевезень, територіальному та галузевому.  
  
За організаційною ознакою автомобільні перевезення поділяють на перевезення, які здійснюються автомобільним транспортом загального користування та відомчим автомобільним транспортом.  
  
Автомобільні перевезення в залежності від розмірів партій вантажів поділяють на масові, дрібні партії та збірні.  
  
За територіальною ознакою автомобільні перевезення поділяють на міські, приміські, міжміські.  
  
За галузевою ознакою автомобільні вантажні перевезення поділяють на перевезення будівельних матеріалів, вантажів добувної та обробної промисловості, торгівельної мережі, продуктів харчування, лісної промисловості та сільського господарства.  
  
Пасажирські автомобільні перевезення здійснюються автобусами та автомобілями-таксі загального користування, а також легковими автомобілями особистого користування.  
  
За призначенням автобусні перевезення поділяють на міські, приміські та міжміські. У відповідності з призначенням автобуси мають відповідні конструктивно-експлуатаційні властивості.  
  
Організує автомобільні перевезення вантажів і пасажирів та здійснює керівництво їх виконання служба експлуатації автотранспортного підприємства, яка зобов’язана забезпечити виконання затвердженого плану перевезень та найбільш раціональне використання рухомого складу.  
  
Для успішного виконання плану перевезень АТП повинно мати в необхідній кількості технічно справні автомобілі та причепи. Підготовку рухомого складу до експлуатації здійснює технічна служба АТП.  
  
В результаті раціональної організації ТО та ремонту автомобілів є можливість досягти зниження витрат на їх виконання, а також скоротити простої рухомого складу.  
  
На комплексних АТП виконують всі види технічного обслуговування рухомого складу, поточні та, при необхідності, капітальні ремонти агрегатів. Економічним показником доцільності виконання ТО та поточного ремонту на своєму АТП або на іншому є собівартість виробництва цих робіт, яка приходиться на 1 км пробігу автомобіля та включають витрати на виконання ТО та ремонту, а також витрати пов’язані з транспортуванням автомобіля від свого підприємства на інше та назад.  
  
Поточний ремонт рухомого складу виконується на АТП, базах централізованого технічного обслуговування та поточного ремонту або станціях технічного обслуговування, а капітальний ремонт – на спеціалізованих ремонтних підприємствах. Рівень організації ТО та поточного ремонту оцінюється комплексом техніко-економічних показників, головними з яких є коефіцієнт технічної готовності автомобільного парку, обсяг матеріальних та трудових витрат на весь комплекс технічних дій, показники якості ТО та ремонту.  
  
Роботи по ЩО та ТО-1 слід проводити у міжзмінний час, роботи по ТО-2 у робочий час з простоєм не більш одного дня для всіх типів рухомого складу. За планово-попереджувальною системою ТО ремонту складу на АТП виконуються ЩО, ТО-1, ТО-2 та поточні ремонти рухомого складу. ЩО, ТО-1, ТО-2 виконуються на тупикових постах або поточних лініях.  
  
Раціональна організація виробництва повинна передбачати не тільки скорочення простою автомобіля, але й максимальну можливу зайнятість працівників протягом зміни.  
  
Виробнича структура АТП представляє собою форму організації виробничого процесу та виражена у складі та кількості цехів та служб, їх плануванні, у складі та кількості робочих місць у цехах. Планування кожного цеху та виробничої дільниці розробляється на підставі прийнятого технологічного процесу цеху з урахуванням потужності та взаємозв’язку з іншими цехами підприємства.  
  
При централізації ТО та поточного ремонту вважаємо доцільним проведення на АТП щоденного технічного обслуговування та дрібного поточного ремонту. Більш складні види профілактичних робіт – ТО-2, діагностування,найбільш трудомісткі, складні роботи по поточному ремонту, надання технічної допомого на лінії, а також доставка обмінного фонду у вигляді відремонтованих автомобілів, агрегатів та вузлів АТП та ремонтного фонду на авторемонтні підприємства доцільно виконувати на централізованих підприємствах.  
**Література:** [1], 46-61; [4], 83-102.

**Тема 3 Нововведення та їх ефективність у ринкових умовах.**  
Економічна оцінка ефективності нововведень на автомобільному транспорті. Оцінювання ефективності простих інвестиційних проектів. Техніко-економічні показники життєвого циклу нововведення. Критерії оцінки економічної ефективності нововведень з наукової організації праці.  
  
**Методичні вказівки.**  
Ознайомтесь з нормативними документами на які спирається інноваційна діяльність в Україні. Слід розібратись за якою ознакою та на які види поділяються нововведення, за якими критеріями оцінюються інноваційні проекти.  
  
Інноваційна діяльність в Україні базується на основі Закону України «Про інноваційну діяльність», в якому надається визначення інноваційної діяльності як такої що спрямована на використання і комерціалізацію результатів наукових досліджень та розробок і обумовлює випуск на ринок нових конкурентоздатних товарів та послуг.  
  
За своїм характером нововведення поділяються на такі види

* технічні нововведення – проявляються у вигляді нових виробів, технологій їхнього виготовлення, засобів виробництва;
* організаційні нововведення – охоплюють нові методи і форми організації всіх видів діяльності;
* економічні – методи господарського управління наукою та виробництвом через реалізацію функцій прогнозування, фінансування, ціноутворення, мотивації та оплати праці, оцінки результатів діяльності;
* соціальні – різні форми активізації людського чинника;
* юридичні – це нові та змінені закони та різноманітні нормативно-правові документи, що визначають і регулюють усі види діяльності підприємств та організацій.  
  Ефект нововведення – це велика кількість результатів від його впровадження у виробництва, різних по змісту і формам свого вираження. По формам вираження результатів розрізняють такі види ефектів: науково-технічний, соціальний, економічний та економічний.  
    
  Економічні критерії доцільності інвестиційних проектів базуються на використанні слідуючих критеріїв: чиста приведена вартість; внутрішня норма рентабельності; індекс рентабельності; термін окупності.  
  **Література:** [7], 5-19, 31-39.

**Тема 4 Наукова організація праці на автомобільному транспорті.**  
Сутність наукової організації праці. Значення наукової організації праці в системі організації виробництва. Сутність і форми розподілу праці. Раціональне розміщення робітників. Сполучення професій і функцій. Шляхи поліпшення використання робочого часу основних категорій робітників.  
  
Нормування часу як одна з найважливіших частин наукової організації праці. Організація та обслуговування робочих місць. Удосконалення організації та обслуговування робочих місць ремонтних робітників і водіїв як важливий резерв економії робочого часу.  
  
Атестація і раціоналізація робочих місць за рахунок оснащення їх засобами механізації та спеціальним технологічним устаткуванням. Психофізіологічні, санітарно-гігієнічні та естетичні умови праці. Роль технічної естетики і дизайну в підвищенні культури праці та виробництва. Вплив виробничої естетики на економіку виробництва. Раціоналізація режиму праці і відпочинку. Методика розрахунку економічної ефективності заходів наукової організації праці.  
  
**Методичні вказівки.**  
До організації праці висувають вимоги суворої трудової дисципліни, злагодженості та чіткості в роботі. В сучасних умовах науковою слід рахувати таку організацію праці, яка основана на досягненнях науки та передовому досвіду, які систематично впроваджуються у виробництво, дозволяє найкращим чином з’єднати техніку та людину у єдиному виробничому процесі, забезпечує найбільш ефективне використання матеріальних та трудових ресурсів, безперервне покращення продуктивності праці, сприяє збереженню здоров’я людини.  
  
Економічна, психофізіологічна та соціальна задачі наукової організації праці. Основні направлення при вирішенні цих задач.  
  
Організація праці різних категорій робітників будується у відповідності зі специфікою виробничої діяльності кожної професії.  
  
Режим праці водіїв на лінії обирають на підставі комплексу вимог, головними з яких є виконання вимог трудового законодавства: середня тривалість перебування автомобіля на лінії, безпеку руху, режим роботи підприємств що обслуговуються, організація технічного обслуговування.  
  
Режим роботи ремонтних робітників методом комплексних та спеціалізованих бригад. Особливості організації та розподілення обов’язків на спеціалізованих та універсальних постах по обслуговуванню та ремонту рухомого складу.  
  
Однією з найважливіших задач наукової організації праці на автомобільному транспорті є раціональна організація та обслуговування робочих місць, при яких дотримуються принципи економії та забезпечується раціональність виконання робочих прийомів; виключається монотонність та покращується змістовність праці; створюються сприятливі санітарно-гігієнічні умови та дотримуються правила техніки безпеки; досягається максимальна механізація праці; дотримується відповідність зовнішнього виду обладнання, технологічної та раціональної оснастки, кольорового оформлення робочого місця вимогам технічної естетики; економно використовуються виробничі площі у відповідності з нормами.  
  
Раціонально організоване робоче місце має відповідати антропологічним і фізіологічним особливостям людини і задовольняти естетичні вимоги.  
  
На естетичні умови праці великий вплив здійснює стан виробничого одягу, який повинен не тільки відповідати професії працюючого, повністю відповідати вимогам техніки безпеки, виробничої санітарії, але й бути зручною, красивою та інформаційно-значимою.  
  
Атестація робочих місць безпосередньо впливає на продуктивність праці виконавців робіт, ефективність використання рухомого складу та устаткування, удосконалення управління. атестацію робочих місць треба проводити комплексно, одночасно охоплюючи на підприємстві всі робочі місця – ремонтно-обслуговуючих робітників, водіїв, інженерно-технічних працівників і службовців.  
  
При визначенні економічної ефективності впровадження заходів наукової організації праці на автомобільному транспорті враховується час, за який окупаються одночасні витрати, та коефіцієнт ефективності, величина якого зворотно пропорціональна строку окупності.  
**Література:** [1], 71-79; [4], 83-85, 185-206.

**Тема 5 Основи технічного нормування.**  
Значення технічного нормування у справі організації праці і планування виробництва, в організації оплати праці, знижені собівартості і підвищення продуктивності праці. Класифікація витрат робочого часу і структура технічної норми часу. Види норм. Норма виробітку. Взаємозв’язок між технічною нормою часу і нормою виробітку. Методи вивчення витрат робочого часу. Фотографія робочого дня. Самофотографування робочого дня. Хронометражні спостереження, їх сутність і призначення. Розробка заходів по підвищенню ефективності використання робочого часу. Призначення і роль нормативів технічного обслуговування нормативу по праці. Порядок встановлення норми часу і відрядних розцінок. Облік норм часу, норм виробітку і аналіз їх виконання. Порядок перегляду норм. Особливості нормування праці по технічному обслуговуванню автомобілів. Технічне нормування праці водіїв вантажних автомобілів, автобусів і легкових таксомоторів. Визначення ступеня виконання норм.  
  
**Методичні вказівки.**  
Наукова організація праці та заробітної плати потребує гарної організації нормування, основною задачею якого є визначення технічно обґрунтованих норм часу на виконання завдань або норм виробітку.  
  
Норми часу виражають затрати робочого часу на одиницю продукції або роботи, а норми виробітку визначають кількість одиниць продукції, яку слід виготовити в одиницю часу (зміну, годину).  
  
Технічне нормування на автомобільному транспорті носить комплексний техніко-економічний характер та включає:

* систематичне вивчення організації виробничих процесів, організації праці, структури нормованих операцій та витрат робочого часу на їх виконання;
* розробку нормативів для встановлення норм часу та норм виробітку;
* визначення норм часу та норм виробітку для конкретних організаційно-технічних умов;
* впровадження розроблених норм у виробництво;
* контроль та аналіз виконання розроблених норм часу та норм виробітку, а також розробку заходів, які сприяють подальшому зросту продуктивності праці.

Технічне нормування, розробляючи найбільш економічні витрати часу на виробництво продукції, надає матеріал для виробничого планування, розрахунку продуктивності праці, визначення фонду заробітної плати, середнього рівня заробітної плати, собівартості продукції що випускається.  
  
Технологічне нормування представляє собою безперервний процес на виробництві. Виробничі процеси поділяють за своїм призначенням на основні та допоміжні.  
  
Основні процеси забезпечують виконання головної задачі виробництва. Так на АТП основним процесом служби експлуатації є перевезення. Технічної служби – процеси обслуговування та ремонту автомобілів. На авторемонтних підприємствах основними процесами є ті, що пов’язані з впливом на ремонтує мий автомобіль: розборка, зборка та ремонт автомобіля, агрегатів та вузлів.  
  
Виконанню основних процесів сприяють допоміжні, до яких відносять: на АТП – контроль технічного стану автомобіля перед виїздом на лінію, отримання супроводжувальної документації на вантаж; на авторемонтних підприємствах – контроль якості ремонту, обслуговування робочих місць.  
  
Класифікація витрат робочого часу необхідна для приведення їх у визначену систему, яка дозволяє об’єктивно аналізувати доцільність використання робочого часу по відношенню до виконавця, обладнання та виробничого процесу. Час роботи поділяють на час виробничої роботи, необхідної для виконання виробничого завдання, та час невиробничої роботи, який використовується для отримання документів, матеріалів та інструментів, на ремонт обладнання та інше.  
  
Час виробничої роботи поділяють на: підготовчо-заключний, оперативний та час обслуговування робочого місця. Ця класифікація затрат є основою для визначення структури технічно обґрунтованої норми часу. Під технічно обґрунтованою нормою часу слід розуміти час, який встановлено одному працівнику або групі працівників для виконання визначеної операції або для виготовлення одиниці продукції при сучасних організаційно-технічних умовах, найбільш ефективному використанні коштів виробництва з урахуванням досвіду працівників.  
  
Для систематичного вивчення та правильного визначення норм їх класифікують по групам та видам. Розрізняють слідуючи види норм: часу, виробітку, обслуговування та чисельності працівників.  
  
Всі норми за строком їх дії поділяють на:

* разові, які розраховані для робіт або операцій, що виконуються на даному підприємстві тільки один раз;
* тимчасові, які діють на підприємстві деякий час (на період освоєння нової продукції, технології, нової організації праці);
* постійні, які діють тривалий час з моменту їх встановлення та до перегляду.

Існуючі методи нормування праці можна поділити на сумарний та аналітичний.  
  
Сумарний метод нормування оснований на встановленні норми часу на ту чи іншу операцію в цілому, без аналізу та розподілу її на складові елементи.  
  
При аналітичному методі нормування технічно обґрунтовану норму часу розраховують на підставі детального аналізу виробничих можливостей робочого місця та обладнання. Ретельне вивчення витрат робочого часу при аналітичному методі нормування здійснюється шляхом спостережень та вимірювання з використанням фотографії робочого дня та хронометражу.  
  
Фотографія робочого дня представляє собою спостереження та заміри всіх без виключення затрат робочого часу протягом зміни у порядку їх фактичної послідовності.  
  
Хронометраж – це метод вивчення затрат оперативного часу спостереження та вимірювання елементів операцій що повторюються, за допомогою якого отримують необхідні матеріали для розробки нормативів основного та допоміжного часу.  
  
Технічне нормування праці водіїв ставить завдання визначення норми виробітку водіїв в тонно-кілометрах та тонах, пасажиро-кілометрах та пасажирах, автомобіле-годинах, платних кілометрах в залежності від експлуатаційних умов та виду рухомого складу.  
  
Для водіїв вантажних автомобілів визначають змінні норми виробітку на підставі єдиних норм часу на пробіг автомобілів та норм часу на простої під завантажувально-розвантажувальними роботами. Норми часу на пробіг автомобілів встановлені для міських та заміських перевезень в залежності від вантажності автомобілів та групи доріг.  
  
У відповідності з прийнятою у практиці технічного нормування класифікацією затрат, баланс робочого часу водія складається зі слідуючих частин: підготовчо-заключного часу, часу проведення передрейсового медичного огляду водія, оперативного часу, часу обслуговування робочого місця (автомобіля) та часу на встановлений відпочинок особисті потреби.  
  
Нормування праці водіїв автобусів зводиться до розробки раціональних графіків руху автобусів на маршрутах з умов отримання максимального економічного ефекту (найбільшої продуктивності та найменшої собівартості перевезень) та найбільш повного задовольняння пасажирів перевезеннями.  
  
Водію автомобіля - таксі встановлюється сумарний план виручки за кількість кілометрів платного пробігу, години платного простою, який оплачено клієнтом, та кількість посадок пасажирів.  
**Література:** [1], 79-94; [3], 254-265; [9], 44-115.

**Тема 6 Система управління на автомобільному транспорті.**  
Організаційна структура управління технічною службою, основні принципи її побудови. Структура органів управління відкритого акціонерного товариства АТП.  
  
**Методичні вказівки.**  
Технічна служба — один з головних функціональних підрозділів організаційної структури управління ВАТ АТП. На цю службу покладено виконання таких завдань.  
  
1. Доцільне планування використання рухомого складу та діяльності ремонтно-обслуговуючого виробництва (РОВ), яке забезпечує безперебійне виконання планових завдань автомобільних перевезень, ритмічну роботу виробничих зон, дільниць і відділень ВАТ АТП, планомірну відправку автомобільної техніки до ремонтних підприємств, максимальну довговічність і найбільш раціональне застосування рухомого складу.  
  
2. Безпосереднє вдосконалення організації ТО і ремонту рухомого складу, спрямоване на скорочення простоїв автомобільної техніки в ТО і ремонті, підвищення якості та зниження собівартості ремонтно-профілактичних робіт, підвищення культури виробництва, поліпшення збереженості автомобілів.  
  
3. Розробка і здійснення заходів для попередження дорожньо-транспортних пригод, їх передумов і порушень регулярності руху через відмови і несправності автомобільної техніки або неправильну її експлуатацію.  
  
Технічна служба систематично аналізує стан автомобільної техніки, веде облік відмов і несправностей, виявляє конструктивно-технологічні недоліки і своєчасно інформує про них автомобільні заводи, усуває виявлені недоробки. Це сприяє підвищенню надійності, поліпшенню експлуатаційної технологічності, подальшому вдосконаленню рухомого складу.  
  
4. Забезпечення технічно грамотної експлуатації рухомого складу: вибір оптимального режиму роботи двигуна, систем і агрегатів та технічно правильне використання їх при різних режимах руху; досягнення максимальної економічної ефективності кожного рейсу.  
  
5. Організація технічного навчання і контролю рівня технічної підготовки водійського, ремонтно-профілактичного та інженерно-технічного складу; забезпечення високого рівня виробничої дисципліни інженерно-технічних працівників, водіїв і ремонтно-обслуговуючих робітників підприємства. Високий рівень технічної підготовки особового складу — одна з найважливіших умов успішної роботи ВАТ АТП.  
  
6. Наукова організація і нормування праці, в тому числі розробка прогресивних нормативів трудомісткості ТО і ремонту рухомого складу, витрачання технічного майна, уточнення переліку контрольно-діагностичного та іншого технологічного обладнання; синхронізація виробничих процесів, тобто забезпечення певної тривалості окремих операцій та їх груп, операцій на робочих місцях і постах у лінії та ін.  
  
7. Організація матеріально-технічного постачання. Технічна служба ВАТ АТП робить відповідні розрахунки і своєчасно подає заявки в органи постачання на постачання необхідного технічного майна, підтримує контакт із органами постачання з метою своєчасної реалізації заявок і безперебійного поповнення запасів на складах підприємства.  
  
Успішне виконання технічною службою своїх функцій залежить від таких факторів: типу, віку та умов експлуатації рухомого складу, стану виробничої бази підприємства, забезпеченості запасними частинами і матеріалами, задоволення потреби в КР автомобілів і агрегатів за зовнішньою кооперацією, рівня кваліфікації ремонтно-обслуговуючого персоналу та інженерно-технічних працівників, удосконалювання технологічних процесів ТО і ремонту автомобілів, рівня організації управління виробництвом.  
  
Організація виробництва управління технічною службою здійснюється централізовано. Така система управління чітко розмежовує адміністративні й оперативні функції керівного персоналу і зосереджує всю оперативну роботу в центрі управління виробництвом (ЦУВ) або у відділі управління виробництвом (ВУВ). В основу організації ТО і ремонту покладено технологічний принцип формування виробничих підрозділів, при якому кожен вид технічної дії виконується спеціалізованим підрозділом. Підрозділи, які виконують однорідні види технічних операцій, об'єднують у виробничі комплекси. Підготовка виробництва (комплектування обмінного фонду агрегатів, механізмів, вузлів; доставка їх на робочі місця і миття перед відправкою в ремонт; забезпечення робочим інструментом; перегонка автомобілів у зонах очікування ТО і ремонту) здійснюється централізовано комплексом підготовки виробництва (ПВ). Обмін інформацією між ЦУВ і всіма виробничими підрозділами забезпечується двостороннім диспетчерським зв'язком, засобами автоматики і телемеханіки.  
  
Очолює технічну службуголовний інженер. Він несе відповідальність за технічний стан рухомого складу, розвиток і стан технічної бази, матеріально-технічне забезпечення. Головний інженер має право розпоряджатися матеріальними фондами, формувати виробничий персонал, визначати розмір премій і заохочень виробничим робітникам за добрі показники роботи й економне ви­трачання матеріальних фондів.  
  
Центр (відділ) управління виробництвом складається із відділу (групи) оперативного управління і відділу (групи) обробки та аналізу інформації . Довідділу оперативного управління входять технічні диспетчери виробництва. Група обробки та аналізу інформації має тісний оперативний зв'язок з іншими відділами. ЦУВ планує й оперативно керує роботами, що ґрунтуються на технологічному принципі формування виробничих підрозділів. Кожний вид технічних дій виконує спеціалізована бригада або дільниця. Бригади або дільниці (іноді окремі виконавці), що виконують роботи, однорідні за призначенням і специфікою виконання, об'єднують у виробничі комплекси.  
  
При ЦУВ рекомендується створювати п'ять виробничих комплексів: діагностики (Д), технічного обслуговування (ТО), поточного ремонту (ПР), ремонтних дільниць (РД), підготовки виробництва (ПВ). Можливе об'єднання комплексів діагностики і ТО в єдиний комплекс ТОД.  
  
Комплекс ПР об'єднує підрозділи, які виконують роботи, пов'язані із заміною несправних агрегатів і деталей справними, а також кріпильно-регулювальні та інші роботи з ПР безпосередньо на автомобілях.  
  
Комплекс РД об'єднує підрозділи, які виконують роботи з обслуговування і ремонту знятих з автомобілів агрегатів і деталей, виготовлення деталей, а також інші роботи, не пов'язані з безпосереднім виконанням їх на автомобілях. Кількість бригад, що виконують один вид технічних дій, і закріплення їх за рухомим складом залежать від трудомісткості виробничої програми, кількості моделей автомобілів, загального компонування приміщень технічної служби, потреби виконання одного виду технічної дії в кілька змін, розташування колон на окремих територіях та інших умов у кожному конкретному випадку. Доцільно, щоб у складі однієї бригади було від 4 до 15 чоловік.  
  
Комплекс ПВ об'єднує такі структурні підрозділи: дільниця (група) комплектації, проміжний склад, транспортна і мийна дільниці, інструментальний склад. Залежно від конкретних місцевих умов допускається суміщення функцій дільниць комплексу ПВ. На підприємствах невеликої потужності роботу дільниць можуть виконувати бригади, ланки або окремі виконавці. Дільниця (група) комплектації забезпечує комплектування обмінного фонду, підбір за завданням ЦУВ запасних частин, необхідних для виконання ремонтних робіт, і доставку їх на робочі місця, а також здійснює транспортування агрегатів і деталей, знятих із автомобілів для ремонту. На проміжному складі зберігають агрегати і деталі (в основному відремонтовані) і створюють запас. На транспортній дільниці переганяють автомобілі, транспортують великовагові агрегати і деталі по території ВАТ АТП. Мийна дільниця забезпечує миття усіх агрегатів і деталей, знятих із автомобілів перед відправкою на ремонт. Інструментальний склад призначений для зберігання, видачі та ремонту інструменту.  
  
Залежно від призначення і потужності ВАТ АТП, а також від запровадженої організаційної структури управління на підприємстві головному інженерові підпорядковані ЦУВ і ще кілька самостійних у функціональному відношенні підрозділів (відділів): виробничо-технічний відділ (ВТВ), відділ головного механіка (ВГМ), відділ постачання (ВП) і відділ технічного контролю (ВТК).  
  
Провідна роль серед цих підрозділів належить ВТВ. Його створюють на ВАТ АТП, які мають не менш як 300 одиниць рухомого складу, і він є центром технічної політики на підприємстві. ВТВ розробляє плани і заходи для впровадження нової техніки і технології виробничих процесів, плани наукової організації праці, організовує і контролює виконання їх; розробляє і здійснює заходи щодо охорони праці й техніки безпеки, визначає причини виробничого травматизму і вживає заходи для усунення їх; проводить технічне навчання в системі підготовки кадрів, дбає про підвищення кваліфікації робітників та інженерно-технічних працівників, впровадження раціоналізаторських пропозицій; веде облік і реєстрацію рухомого складу, складає технічні нормативи й інструкції, конструює нестандартне устаткування, реконструює виробничі зони та обладнання, складає плани з ТО і ремонту автомобілів та ін. Начальник ВТВ є першим помічником головного інженера і заступником під час його відсутності.  
  
На дуже великих підприємствах (понад 400 одиниць) може створюватись самостійна конструкторсько-технологічна група з 3—5 чоловік. Її завдання — розробка і впровадження у технологічний процес засобів механізації, автоматизації, зв'язку, телемеханіки та ін.; реконструкція приміщень і оснащення новим технологічним обладнанням виробничих зон підприємства.  
  
У відділі головного механіка стежать за утриманням у технічно справному стані будівель, споруд, енергосилового і санітарно-технологічного господарства; обслуговуванням і ремонтом технологічного устаткування, інструментальної оснастки і правильним використанням їх. Самостійним підрозділом відділ головного механіка є тільки на ВАТ АТП, які мають понад 500 автомобілів.  
  
У відділі постачання забезпечують безперебійне постачання ВАТ АТП, складають заявки на потрібні матеріали, запасні частини, агрегати, шини устаткування й організовують роботу складського господарства. До складу відділу постачання входять інженери й техніки постачання, експедитори, завідувачі складів і комірники.  
  
У відділі технічного контролю перевіряють якість приймання і випуску автомобілів на лінію, виконання передбаченого обсягу робіт при здійсненні усіх видів обслуговування і ремонту, додержання технології у функціональних підрозділах відповідно до встановленого технологічного регламенту, технологічних карт, інструкцій і схем; аналізують причини відмов і несправностей автомобілів; визначають показники надійності й довговічності автомобільної техніки; контролюють якість робіт, що виконуються підприємствами, послугами яких користується ВАТ АТП, стан технологічного устаткування; стежать за якістю і відповідністю стандартам і технічним умовам матеріалів, напівфабрикатів, запасних частин, що надходять на склад, та належним зберіганням їх; контролюють додержання правил і строків направлення автомобілів на ТО і ремонт; проводять технічне навчання для підвищення кваліфікації ремонтно-обслуговуючого і технічного персоналу; складають рекламаційні акти і претензії до постачальників; здійснюють періодичний вибірковий контроль технічного стану рухомого складу.  
**Література:** [1], 63-71; [4], 83-102.

**Тема 7 Основи планування автомобільного транспорту.**  
Зміст процесу планування. Основні показники планування діяльності підприємств автомобільного транспорту. Система планів на підприємствах автомобільного транспорту.  
  
**Методичні вказівки**  
Зміст процесу планування полягає в розробці, обґрунтуванні, забезпеченні і прийнятті рішень в області планування. Головним напрямком планування автотранспортних підприємств є забезпечення більш повного задоволення потреб народного господарства та населення у перевезеннях. Воно повинно бути досягнуто перш за все за рахунок кращого використання виробничих фондів, покращення економічної ефективності діяльності підприємства, зростання продуктивності праці.  
  
У плані АТП встановлюються наступні основні показники:

* по вантажним перевезенням – загальний розрахунковий обсяг перевезень з уточненням переліку клієнтури та вантажообіг;
* по перевезенням пасажирів – пасажирообіг, випуск на лінію автобусів та легкових автомобілів-таксі; для автобусних перевезень – маршрутна мережа та розклад руху, платний пробіг;
* по праці – загальний фонд заробітної плати, ліміт кількості працівників АТП; зростання продуктивності праці;
* по фінансам – загальна сума доходів або прибутку, рентабельність, відрахування у бюджет та асигнування з бюджету, а також завдання по зниженню собівартості автомобільних перевезень;
* по капітальному будівництву – загальний обсяг капітальних вкладень, у тому числі обсяг будівельно-монтажних робіт; нормативи утворення фонду розвитку виробництва;
* по впровадженню нової техніки – завдання по впровадженню нових технологічних процесів, комплексної механізації та автоматизації;
* по матеріально-технічному постачанню – обсяг поставок рухомого складу, шин, палива, мастильних та інших матеріально-технічних ресурсів.

Система планування АТП включає перспективне, поточне та оперативне планування. Всі ці плани безпосередньо взаємопов’язані та утворюють на підприємстві систему техніко-економічного планування. Загальною вимогою до кожного з цих планів незалежно від періоду, на якому вони розробляються, є глибоке наукове обґрунтування їх всією системою прогресивних технічних та економічних нормативів та показників.  
  
Перспективний план розвитку АТП розробляється на підставі виявлених потреб обслуговуємих підприємств, організацій, населення у перевезеннях та з урахуванням контрольних цифр. Він визначає основні шляхи покращення використання рухомого складу та інших виробничих фондів, важливі напрямки розвитку техніки та збільшення транспортних засобів, комплексної механізації та удосконалення транспортного процесу, покращення продуктивності праці та рентабельності роботи підприємства.  
  
У поточних планах уточнюються та конкретизуються завдання планів з урахуванням виявлених додаткових факторів, пов’язаних з роботою підприємств та організацій що обслуговуються, збільшенням потреби у перевезеннях, нових резервів, які дозволяють збільшити перевізну спроможність парку підприємства та прийняти на обслуговування додаткову клієнтуру.  
  
Оперативне планування охоплює не тільки встановлення завдань по обсягу перевезень, але й планування інших показників господарчої діяльності підприємства та його цехів і колон: показники використання транспортних засобів, а також матеріальних ресурсів, зростання продуктивності праці, чисельність персоналу, фонду заробітної плати, зниження собівартості перевезень, покращення рівня рентабельності тощо.  
**Література:** [1], 102-109, [5], 46-63.

**Тема 8 Планування економічного і соціального розвитку автотранспортних підприємств в умовах переходу до ринкових стосунків.**  
Планування техніко-експлуатаційних показників плану рухомого складу в умовах переходу до ринкових стосунків. Планування виробничої програми по технічному обслуговуванню та ремонту. Виробнича програма експлуатації автомобільного транспорту як основа розробки плану економічного і соціального розвитку підприємства. Планування показників підвищення економічної ефективності виробництва.  
  
**Методичні вказівки.**  
План економічного та соціального розвитку АТП містить слідуючи розділи: перевезень; експлуатації рухомого складу та виробнича програма; ТО та ремонт рухомого складу; технічного розвитку та організації виробництва; покращення показників економічної ефективності виробництва; капітальних вкладень та капітального будівництва; матеріально-технічного постачання; по труду та кадрам; по собівартості, доходам, прибутку та рентабельності автомобільних перевезень; по фондам економічного стимулювання; фінансовий; соціального розвитку колективу; по охороні навколишнього середовища та раціональному використанню природних ресурсів.  
  
Планування роботи підприємств автомобільного транспорту починається зі складання плану перевезень, в якому визначають обсяг та структуру перевезень.  
  
Початковими даними для складання плану перевезень вантажів є замовлення вантажовідправників, у яких вказано вид вантажу, пункти відправлення та призначення, обсяг перевезень в тонах та транспортна робота у тонно-кілометрах. При неможливості кількісного обліку вантажів виділяють автомобілі, які працюють по погодинному тарифу. Ці послуги плануються в автомобіле-годинах роботи. Проект плану перевезень по видам вантажів складають окремо для міських, районних та міжнародних перевезень. Річні плани перевезень затверджуються з поквартальною розбивкою.  
  
На підставі затверджених річних та квартальних планів перевезень вантажів АТП заключають договори із закріпленою клієнтурою та розробляють розгорнуті місячні плани перевезень згідно замовлень вантажовідправників за номенклатурою вантажів з уточненням пунктів відправлення та призначення вантажів.  
  
Планування роботи пасажирського транспорту здійснюється на підставі наявних пасажирських потоків, які поділяють на міські, приміські та міжміські. При організації та плануванні перевезень пасажирів у місті необхідно враховувати слідуючи вимоги: наповнення салонів автобусів, у тому числі у години пік, повинно бути в межах норми; затрати часу на поїздку повинні бути у мінімально допустимих межах. При цьому повинна забезпечуватись повна безпека руху.  
  
Планування пасажирських таксомоторних перевезень здійснюється на підставі вивчення попиту населення на легкові автомобілі-таксі, їх платоспроможність та заплановане поповнення парку рухомого складу.  
  
Застосування різних видів пасажирських перевезень повинно полягати у ефективному використанні транспортних засобів з урахуванням їх техніко-експлуатаційних та економічних якостей.  
  
Виробничу програму по експлуатації вантажного автомобільного парку розраховують виходячи з його виробничої потужності та виражають в експлуатаційних вимірювачах. Розрахунки ведуть по кожній моделі автомобілів окремо, а потім складають по усьому парку.  
  
Далі слід розглянути методику розрахунку основних техніко-економічних показників виробничої програми: середньосписочну кількість автомобілів, добову продуктивність, тривалість перебування автомобіля у наряді, коефіцієнт випуску автомобіля на лінію, коефіцієнт технічної готовності, технічну швидкість руху, коефіцієнт використання пробігу, коефіцієнт використання вантажності автомобіля.  
  
При плануванні роботи автобусів розрахунки середньосписочної кількості автобусів, коефіцієнт технічної готовності та випуску на лінію не мають суттєвих відмінностей від розрахунків по вантажному парку.  
  
Для кожного автобусного парку затверджується маршрутна мережа. По кожному маршруту розраховують слідуючи показники: довжина маршруту, нульовий пробіг автобуса за добу, швидкість сполучення, час на один рейс, тривалість перебування автобуса на лінії, кількість рейсів за робочий день, пробіг автобуса за робочий день, середньодобовий пробіг та продуктивність.  
  
Виробничу програму по ТО ремонту рухомого складу визначають виходячи з плану експлуатації автомобільного парку, прийнятої системи та методів виконання технічних дій, а також встановлених норм міжремонтних пробігів. Вона включає: кількість технічних обслуговувань та капітальних ремонтів на планує мий період; показники загальної трудомісткості по кожному технічних дій на той же період. Крім того по ТО та ремонту, на АТП виконується визначений обсяг допоміжних робіт: ТО та ремонт верстатного та енергетичного обладнання; ремонт та виготовлення нестандартного обладнання та пристосувань для обслуговування та ремонту автомобілів; роботи по ремонту водопроводу, каналізації, опалення, освітлення, вентиляції.  
  
Виробнича програма авторемонтного підприємства залежить від потрібності підприємств автомобільного транспорту у ремонті автомобілів та їх агрегатів та визначаються його виробничою потужністю. При розробці плану виробництва розраховують натуральні показники виконання капітального ремонту автомобілів легкових, вантажних автобусів та їх агрегатів і окремо капітельний ремонт дизельних автомобілів.  
  
План реалізації продукції включає слідуючи вартісні показники: обсяг нормативної чистої продукції; обсяг товарної та валової продукції.  
  
Технічне обслуговування та ремонт автомобілів здійснюють працівники різної кваліфікації та спеціалізації. На профілактичних роботах зайняті діагностики, акумуляторними, прибиральники, мийники, мастильники, заправники, слюсарі-авторемонтники, авто електрики, карбюраторними, слюсарі з ТО та ремонту паливної апаратури дизельних двигунів. До списочного складу працівників підприємства слід включати всі категорії робітників, прийнятих на постійну, сезонну або тимчасову роботу строком не менш одного дня, з дня зарахування на роботу.  
  
Планування технічного розвитку та організації виробництва АТП з метою покращення ефективності виробництва здійснюється у слідуючих напрямках:

* Вдосконалення системи управління, планування та економічного стимулювання;
* Вдосконалення організації перевезень, механізація, автоматизація завантажувально-розвантажувальних робіт та технічного обслуговування рухомого складу;
* Вдосконалення організації ТО та ремонту рухомого складу;
* Розробка та перегляд норм витрат матеріально-технічних ресурсів;
* Впровадження прогресивної технології, механізації та автоматизації виробничих процесів;
* Вдосконалення наукової організації праці;
* Використання внутрішніх резервів виробництва.

**Література:** [1], 105-125, 138-142; [4], 103-119, 185-195; [3], 218-239.

**Тема 9 Планування матеріально-технічного постачання.**  
Роль матеріально-технічного постачання у підвищенні ефективності виробництва і якості роботи. Нормування матеріально-технічних ресурсів. Характеристика діючої системи матеріально-технічного постачання. Проблеми організації МТП в умовах ринкових відносин. Визначення потреби АТП в паливі, мастильних, обтиральних та інших експлуатаційних матеріалах. Норми пробігу та витрат на відновлення спрацювання та ремонт автомобільних шин. Розрахунок потреби АТП в автомобільних шинах і витрат на автомобільні шини. Норми витрат на запасні частини та ремонтні матеріали.  
  
Визначення витрат на запасні частини та ремонтні матеріали для зон технічного обслуговування, відділень та дільниць по ТО та поточному ремонту. Шляхи економії матеріальних ресурсів.  
  
Визначення потреби електроенергії, пару та води для технологічних потреб АТП. Заходи по економії електроенергії. Організація складського та інструментального господарства.  
  
**Методичні вказівки.**  
Використанням матеріальних ресурсів на АТП займаються органи матеріально-технічного постачання, які здійснюють планове розподілення коштів виробництва та планову організацію постачання їх від виробника до споживача.  
  
Враховуючи специфіку виробничого процесу АТП не потребує сировини для виробництва продукції, тому для них об’єктами матеріально-технічного постачання є рухомий склад, інструменти, гаражне та ремонтне обладнання, автомобільне паливо, мастильні та інші експлуатаційні матеріали, автомобільні шини, запасні частини, матеріали для ремонту автомобілів, господарче иа технічне паливо, електрична енергія і так далі. Задача органів матеріально-технічного постачання – визначення потреби у матеріальних та технічних ресурсах, пошук можливостей задоволення цієї необхідності, організація отримання, зберігання та видачі матеріалів, палива, обладнання, автомобілів та інших коштів, а також проведення контролю за використанням цих ресурсів.  
  
Вірна організація матеріально-технічного постачання, комплексне та своєчасне забезпечення виробництва матеріальними ресурсами є основою для виконання та перевиконання плану виробничої програми, сприяє покращенню рентабельності підприємства, зменшенню витрат матеріалів, палива, шин та інших матеріальних фондів, а також прискорення обороту обігових коштів.  
  
Потреба у матеріалах розраховується згідно прогресивних норм витрат. Норми витрат повинні відображати дорожні, кліматичні умови та специфіку перевезень.  
  
Потребу в паливі для автомобілів визначають виходячи з питомої та лінійної норм витрат. Загальну потребу АТП у паливі розраховують виходячи з плануємого пробігу автомобілів, обсягу транспортної роботи у тонно-кілометрах, кількості поїздок з вантажем автомобілів-самоскидів та встановлених норм витрат. Для автобусних парків загальні витрати палива визначають виходячи з встановлених норм витрат на 100 км пробігу та плануємої виробничої програми підприємства.  
  
Потребу АТП у мастильних матеріалах визначають з норм витрат по кожному виду мастильних матеріалів, встановлених у відсотках від витрат палива. По кожному виду мастильних матеріалів є нормативний відсоток від загальних витрат палива.  
  
Потребу АТП у шинах за рік визначають множенням загального пробігу усіх автомобілів за плануємий період на кількість шин, які монтовані на одному автомобілі, поділивши цей вираз на нормативний пробіг однієї шини.  
  
Потреба у запасних частинах та матеріалах для ремонту автомобілів визначають виходячи з натуральних або цінних показників їх витрат на 1000 км пробігу автомобілів. При розрахунках цієї потреби на підставі виробничої програми ТО та ремонту автомобілів складають номенклатурне замовлення по усім видам матеріалам, запасним частинам у натуральному вираженні.  
  
Загальні витрати електричної енергії визначають склавши витрати електричної енергії на освітлення з витратами силової електроенергії.  
  
Витрати води на миття автомобілів визначають перемноживши автомобіле-дні в експлуатації на норму витрат води за добу на один автомобіль.  
  
Витрати води для інших виробничих потреб визначаються множенням середньосписочної кількості працівників (водіїв та ремонтних працівників) на норму витрат води за добу на одного працюючого та на кількість днів роботи плануємого періоду.  
  
Слід також звернути увагу на заходи по збереженню природних та енергетичних ресурсів.  
  
Матеріально-технічне постачання авторемонтного підприємства має свої особливості. План матеріально-технічного постачання авторемонтних підприємств будується на підставі плану виробництва та плану організаційно-технічних заходів. До плану матеріально-технічного постачання ремонтного виробництва включають: об’єкти ремонту, запасні частини, основні та допоміжні матеріали, паливо, інструменти, енергія усіх видів.  
  
Організація складського господарства підприємств автомобільного транспорту повинна забезпечити цілісність матеріальних цінностей, нормальні санітарно-гігієнічні умови для працівників. На АТП створюються склади для зберігання слідуючих видів матеріалів: автомобільного палива; мастильних матеріалів; шин та гумових матеріалів; запасних частин та агрегатів; технічних матеріалів; палива для господарчих цілей; будівельних матеріалів.  
  
В залежності від виду та призначення матеріалів, що зберігаються, склади АТП поділяють на універсальні та спеціалізовані.  
  
На авторемонтному виробництві склади в залежності від їх призначення поділяють на: постачальні, збутові, виробничі, а також комплектувальні та проміжні.  
  
За місцем розташування та масштабу дії розрізняють загальнозаводські, дільничні та при цехові склади.  
  
Облік наявності та рух матеріальних цінностей на складі ведеться у кількісному вираженні на картках складського обліку. У них вказано місце зберігання даного виду матеріалу, одиниця вимірювання, норма запасу та фактична наявність.  
**Література:** [1], 125-135.

|  |
| --- |
| **Тема 12 Фінансовий план автотранспортного підприємства і авторемонтних підприємств. Прибуток і рентабельність.** Фінансовий план автотранспортного і авторемонтного підприємства. Планування доходів, прибутку та рентабельності автотранспортних підприємств. Методика розрахунку валового фонду, прибутку і рентабельності. Шляхи підвищення рентабельності виробництва на підприємстві. Податкова система. Розподіл прибутку.  **Методичні вказівки.** Фінанси автотранспортних та авторемонтних підприємств – це система грошових відношень, пов’язаних з кругообігом коштів у процесі планомірного утворення, розподілення та використання грошових доходів та накопичень.  Фінансова діяльність обумовлена товарно-грошовими відношеннями автотранспортних та авторемонтних підприємств з підприємствами та організаціями, які обслуговуються автомобільним транспортом, з підприємствами-постачальниками матеріальних цінностей та послуг, фінансовими, кредитними та іншими установами.  Фінансовий план автотранспортного та авторемонтного підприємства представляє сукупність фінансових розрахунків по усім розділам виробничої та господарчої діяльності. На підставі фінансового плану здійснюється фінансування по окремим розділам діяльності підприємства, встановлюються фінансові взаємовідношення з бюджетом.  У фінансовому плані відображається вартість усіх робіт, які заплановані на рік, визначаються джерела їх фінансування, доходи, витрати та прибуток підприємства, встановлюються фінансові взаємовідношення з іншими організаціями. Таким чином, фінансове планування встановлює органічний зв'язок грошових ресурсів, передбачених у фінансовому плані підприємства, з планами експлуатації та ремонту рухомого складу, капітальних робіт, матеріально-технічного постачання, розрахунками відрахувань у фонди економічного стимулювання та іншими розділами плану підприємства.  Валові доходи визначаються складанням доходів, отриманих від усіх видів діяльності АТП (робіт по перевезенню, транспортно-експедиційних операцій, завантажувально-розвантажувальних робіт та виконання інших робіт та послуг).  Доходи по вантажним перевезенням, при відрядній формі оплати визначають як добуток відрядного тарифу на обсяг виконаної транспортної роботи у тонах. По перевезенням вантажів при роботі автомобілів з погодинною оплатою доходи визначають складанням добутку встановленого тарифу на кількість відпрацьованих годин та суми додаткової оплати за кожен кілометр пробігу.  При роботі автомобілів з по кілометровою оплатою доходи визначають як добуток встановленого тарифу на загальний пробіг.  Доходи від транспортно-експедиційних операцій залежать від вантажу що супроводжується та визначаються встановленим тарифом.  По виконанню завантажувально-розвантажувальних робіт, різних послуг та операцій доходи АТП визначають в залежності від встановленого тарифу та виконаного обсягу робіт.  По автобусним перевезенням сума доходів АТП залежить від обсягу, відстані та виду перевезень, конструкції сидінь салонів автобусів.  Доходи по таксомоторним перевезенням розраховують в залежності від виконання платних кілометрів пробігу, кількості викликів таксі до клієнтів, кількості посадок, годин простою та тарифів по перерахованим видам послуг.  Прибуток та рентабельність є одними з найголовніших показників оцінки діяльності АТП.  Загальна сума прибутку встановлюється автотранспортним підприємством як прибуток від виконання перевезень, транспортно-експедиційних, завантажувально-розвантажувальних, інших робіт та послуг з урахуванням запланованих інших доходів та витрат.  Балансовий прибуток АТП представляє собою перевищення суми доходів віл усіх видів діяльності підприємства над витратами. При плануванні роботи АТП визначають плановий прибуток, при підведенні підсумків роботи за звітний період – фактичний прибуток.  Рентабельність характеризує економічну ефективність використання наданих підприємству основних виробничих фондів та обігових коштів. У плані АТП визначають та затверджують загальну та розрахункову рентабельність.  Загальна рентабельність – це відношення суми балансового прибутку до запланованої середньорічної вартості основних виробничих фондів та нормованих обігових коштів у межах нормативу.  Розрахункова рентабельність – це відношення планової суми розрахункового прибутку до запланованої середньорічної вартості основних виробничих фондів, за які береться плата, та обігових коштів в межах нормативу та віднявши вартість пільгових фондів.  Збільшення рівня рентабельності підприємства досягається за рахунок збільшення прибутковості та більш ефективного використання основних виробничих фондів та обігових коштів. На величину прибутку підприємства великий вплив здійснює собівартість продукції.  Ефективність використання фондів підприємства можливе при отриманні найбільшого прибутку на одну гривню основних та обігових коштів за рахунок покращення продуктивності рухомого складу.  Переважну частину доходів державного бюджету становлять податки, які являють собою обов’язкові платежі юридичних та фізичних осіб. За економічним змістом податки виражають фінансові відносини між державою та платниками з метою створення централізованого фонду грошових коштів, необхідних для виконання державою своїх функцій.  Сукупність різних видів податків становить податкову систему країни. У податковій системі визначені конкретні елементи податків. До них належать:   * суб’єкт податку – особа, на яку законом покладено обов’язок сплачувати податок; * об’єкт податку – доход або майно, з якого нараховується податок: прибуток, заробітна плата, цінні папери, нерухоме майно тощо; * джерело податку – доход, за рахунок якого сплачується податок; * ставка податку – розмір податкових нарахувань на одиницю оподаткування: грошова одиниця доходів, одиниця земельної площі, одиниця виміру товару та інше.   Законодавчі акти в юридичному аспекті визначають права, обов’язки та відповідальність обох сторін процесу оподаткування та функціонування його механізму.  Перехід України до ринкової економіки гостро поставив вимогу перебудови системи оподаткування, з тим щоб податкові надходження могли забезпечити бездефіцитність державного бюджету, стабільність фінансово-кредитної та грошової системи, соціальний захист населення, виконання програм розвитку народного господарства, його структурної перебудови. **Література:** [1], 171-187; [2], 187-207.  **Тема 13 Економічна ефективність автотранспортного виробництва.** План підвищення ефективності виробництва, його значення, сутність, порядок розробки. Основні шляхи підвищення економічної ефективності автотранспортного підприємства. Розрахунок показників економічної ефективності виробничих підрозділів. Упровадження науки у виробництво, підвищення ефективності виробництва і поліпшення якості. Комплексний розрахунок елементів матеріально-технічної бази автомобільного транспорту. Економічна ефективність капітальних вкладень, методика її визначення, основні показники ефективності капітальних вкладень, строки окупності капітальних вкладень.  **Методичні вказівки.** На підприємствах автомобільного транспорту технічний прогрес є важливим засобом підвищення продуктивності праці, покращення якості та зниження собівартості продукції.  Планування технічного розвитку та організації виробництва АТП здійснюється у слідуючих напрямках:   * вдосконалення системи управління, планування та економічного стимулювання на базі широкого використання ЕОМ, сучасних засобів зв’язку та створення АСУ; * вдосконалення організації перевезень, механізація, автоматизація завантажувально-розвантажувальних робіт та технічного обслуговування рухомого складу; * вдосконалення організації ТО та поточного ремонту вантажних автомобілів, проектування засобів малої механізації для виробництва усіх видів технічних дій на підставі узагальнення досвіду впровадження більш досконалих конструкцій, техніко-економічне обґрунтування впровадження нової техніки; * розробка та перегляд норм витрат матеріально-технічних ресурсів; * проектування * виготовлення та випробування дослідних зразків гаражного та авторемонтного обладнання, спеціалізованого рухомого складу, засобів механізації завантажувально-розвантажувальних робіт та контейнерів; * Впровадження прогресивної технології, механізації та автоматизації виробничих процесів; * Вдосконалення наукової організації праці; * Використання внутрішніх резервів виробництва.   План технічного розвитку та організації виробництва складається з чотирьох розділів: плану впровадження прогресивної технології, механізації виробництва; плану впровадження наукової організації праці; плану капітального ремонту та модернізації основних фондів; плану науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт.  На авторемонтних підприємствах розробляють комплексний план організаційно-технічних заходів, з метою забезпечення технічного та організаційного розвитку підприємства. У комплексному плані організаційно-технічних заходів відображають основні завдання по: зростанню продуктивності праці; зростання обсягу виробництва, випуску нової продукції; механізації та автоматизації виробничих процесів; економії матеріальних та паливно-енергетичних ресурсів; покращення якості продукції.  Досягнення встановлених у комплексному плані показників забезпечується за рахунок здійснення заходів по наступним напрямкам:   * Вдосконалення організації та управління виробництвом, структури та взаємодії підрозділів підприємства, організації праці та заробітної плати, форм та методів управління на різних рівнях; * Забезпечення необхідними нормативними, технологічними, конструкторськими, організаційно-розпорядчими та директивними матеріалами служб та підрозділів підприємства, відповідальних за реалізацію даного завдання; * Забезпечення виробничої бази матеріалами, напівфабрикатами, комплектуючими виробами, технологічним обладнанням, інструментом тощо; * Приваблення, розподілення, підготовка та підвищення кваліфікації кадрів для реалізації запланованих заходів; * Забезпечення фінансовими коштами, обіговими та спеціальними фондами.   Економічна ефективність оцінюється рядом вартісних та натуральних показників, основними з яких є: капітальні вкладення у нову техніку та строки їх окупності; продуктивність праці робочих до і після впровадження заходів або зниження трудомісткості виготовлення продукції; економія від підвищення збереження вантажів що перевозяться; собівартість перевезень або продукції; прискорення обертання обігових коштів.  Капітальні вкладення в першу чергу направляються на технічне переоснащення та реконструкцію основних фондів, впровадження передової технології. Особлива увага приділяється скороченню строків будівництва та освоєння нових потужностей, покращення якості та зменшення вартості будівництва, концентрація капітальних вкладень на найбільш важливих об’єктах, скорочення незакінченого виробництва.  Показниками ефективності використання капітальних вкладень є: відношення приросту продукції до капітальних вкладень; питомі капітальні вкладення; строк окупності капітальних вкладень. **Література:** [1], 203-210; [3], 356-381; [4], 336-363; [5], 197-207.  **Тема 14 Оперативне планування.** Зміст, задачі та економічне значення оперативного планування роботи підприємств для забезпечення ритмічної роботи, усунення простою обладнання, кращого використання виробничих потужностей.  Форми і методи оперативного планування роботи на транспорті. Організація змінно-добового планування роботи транспортних засобів, підрозділів автотранспортних підприємств.  **Методичні вказівки.** Головна задача оперативного планування АТП заключається у найбільш ефективному забезпеченні основної діяльності підприємства – здійсненні процесу перевезень у заданих обсягах та у встановлені строки при найкращому використанні усіх виробничих ресурсів.  Планово-економічний відділ АТП розробляє оперативні плани для усіх виробничих підрозділів у формі планів-замовлень строком на один місяць або квартал з помісячним розподілом.  Оперативні змінно-добові плани перевезення вантажів складають працівники служби експлуатації з урахуванням усіх факторів, які впливають на продуктивність автомобіля, а також встановлених нормативів, а оперативні змінно-добові плани виконання виробничої програми по ТО та поточному ремонту складають працівники технічної служби.  Найважливішим документом оперативного планування є план перевезень, у якому визначається потреба у рухомому складі для виконання замовлень вантажовласників. Добовий план перевезень є основою для розробки графіку випуску автомобілів на лінію.  Оперативні змінно-добові плани ремонтної зони розробляються з урахуванням потреби у випуску парку та забезпечення мінімального простою рухомого складу за провиною виробничих дільниць.  Плани-завдання розробляються при обов’язковій участі начальників автоколон, цехів або виробничих дільниць, затверджуються керівником АТП за два-три дні до початку запланованого періоду та доводяться до кожного робочого місця.  Далі слід детальніше розглянути зміст планів-завдань для роботи автоколон, служби експлуатації та підрозділів технічної служби, з яких основних розділів вони складаються.  Шляхами вдосконалення оперативного планування є: використання економіко-математичних методів; використання ЕОМ, засобів оргтехніки та зв’язку; впровадження автоматизованої системи управління та підсистеми оперативного планування та управління перевезеннями. **Література:** [1], 210-219; [5], 310-326.  **Тема 15 Аналіз виробничої діяльності автотранспортного підприємства.** Аналіз господарської діяльності автотранспортного підприємства. Значення та послідовність аналізу основної діяльності автотранспортного виробництва. Аналіз виконання плану експлуатації рухомого складу. Аналіз виконання плану технічного обслуговування та ремонту рухомого складу. Аналіз якості технічного обслуговування та ремонту автомобілів. Аналіз роботи виробничих підрозділів обслуговування та ремонту транспортних засобів. Аналіз витрат на ТО та ремонт транспортних засобів. Аналіз виконання матеріально-технічного постачання.  **Методичні вказівки.** Мета економічного аналізу – розкрити залежність результатів діяльності підприємства від експлуатаційних, технічних та організаційних факторів, визначити ступінь впливу кожного з них на виконання плану, виявити недоліки у роботі та виявити резерви виробництва.  Початковими матеріалами для аналізу є річні звіти підприємств, які найбільш повною мірою висвітлюють усі сторони їх діяльності, дані оперативного, бухгалтерського та статистичного обліків,які розглядаються в залежності від конкретних умов експлуатації, рівня технічної оснастки та структури підприємства.  Основними завданнями аналізу є: визначення ступені виконання плану по виробничим, експлуатаційним та фінансовим показникам роботи АТП в цілому та кожного виробничого підрозділу окремо; виявлення причин та факторів, які обумовлюють перевиконання та недовиконання встановлених планових завдань; виявити резерви виробництва; визначення досягнутого організаційно-технічного рівня.  Усі види аналізу виробничо-фінансової діяльності АТП по охвату часу та повтору можуть бути оперативними, періодичними та разовими, а по змісту загальними та приватними.  Прийом порівняння показників дозволяє у процесі аналізу оцінювати різні сторони роботи АТП. При економічному аналізі порівнюють: звітні показники з плановими; звітні показники за кілька періодів; звітні показники з середніми по галузі.  Прийом ланцюгових підставок полягає у тому, що аналізує мий показник представляють у вигляді добутку двох або більше початкових величин.  Прийом відсоткових співвідношень використовується для визначення відхилення аналізує мого показника у відсотках внаслідок зміни одного з початкових показників на 1%.  Прийом вирівнювання початкових точок аналізу дозволяє об’єктивно оцінити діяльність підприємства, тому, що усунено вплив на кінцеві показники причин, які не залежать від діяльності підприємства.  Прийом деталізації загальних результатів виконання плану дозволяє виявити причини, які визначили отриманий рівень цих показників.  Прийом балансових порівнянь використовують для виявлення відповідності двох сторін одного й того ж явища, які представляють взаємозв’язки у вигляді балансів.  Успішне виконання плану автомобільних перевезень в значній ступені залежить від технічної підготовки рухомого складу до виконання перевезень. Якість роботи технічної служби оцінюють шляхом порівняння планової та фактичної величини коефіцієнту технічної готовності. Кількість технічних дій визначають при плануванні по плановому пробігу для кожної моделі, різним групам автомобілів по строку служби та різним умовам перевезень.  Аналіз виконання плану технічного обслуговування та ремонту проводять по кожному виду технічних дій. При цьому необхідно встановити: ступінь виконання запланованої періодичності виконання ТО та ремонтів; продуктивність праці ремонтно-обслуговуючих працівників та рівень механізації робіт; простої автомобілів у ТО та ремонті; фактичні міжремонтні пробіги автомобілів. Особливо слід проаналізувати якість виконання ТО та ремонтів рухомого складу. Вона характеризується: кількістю замовлень на поточний ремонт за період між черговими профілактичними діями або за визначений календарний період часу в цілому по АТП, у перерахунку на один середньосписочний автомобіль, по окремим автомобілям, агрегатам, системам тощо;кількістю запізнень з виїздом на лінію та кількістю передчасних повернень автомобілів з лінії по технічній несправності; кількістю поломок автомобілів на лінії; пробіг автомобілів або агрегатів до капітального ремонту.  У витрати на технічне обслуговування та поточний ремонт рухомого складу включають заробітну плату ремонтних робочих та водіїв, які беруть участь у проведенні ТО та ремонтів; витрати на мастильні та обтиральні матеріали, а також на запасні частини та матеріали для ремонту автомобілів. Затрати аналізуються по загальній сумі на одиницю визначеного виду обслуговування та на 1000 км пробігу. Методика аналізу витрат зведена до визначення кількості виконаних ТО, загальної суми витрат у гривнях на їх виконання; визначення собівартості одного ТО. При аналізі витрат на поточні ремонти їх планова величина корегується по фактичному пробігу автомобілів.  Забезпечення АТП необхідними експлуатаційними матеріалами, матеріалами для ТО та ремонту рухомого складу, запасними частинами у необхідній кількості та номенклатурі сприяють покращенню рівня технічної підготовки рухомого складу та визначає успішне виконання плану перевезень. Аналізу спочатку підлягає стан матеріально-технічного постачання підприємства, при якому перевіряють: своєчасність та якість складання замовлень на необхідні підприємству ресурси; ступінь задоволення замовлень; використання наданих підприємству фондів; підписання договорів з постачальниками та їх виконання; своєчасність потрапляння та якість матеріалів та запасних частин.  Аналіз забезпеченості підприємства матеріалами, запасними частинами та їх витрати проводяться на підставі статистичній та бухгалтерській звітності о наявності та руху матеріальних ресурсів. **Література:** [1], 230-242. |

**ОРГАНІЗАЦІЯ ТА ПЛАНУВАННЯ ПІДПРИЄМСТВ**

**Програма, методичні вказівки та контрольні завдання для студентів спеціальності 5.07010602**  
  
“**Обслуговування та ремонт автомобілів і двигунів”.**

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |

**Загальні методичні вказівки.**  
Методичні вказівки та контрольні завдання з предмету “” складено у відповідності з програмою затвердженою Міністерством освіти і науки.  
  
Вивчення предмету передбачає: самостійну роботу з підручником з конспектуванням програмних завдань курсу згідно контрольних запитань в строк у відповідності з графіком навчального процесу.  
  
Вивчення матеріалу необхідно вести у послідовності передбаченій програмою та методичними вказівками. Вивчаємий матеріал слід детально пропрацювати, законспектувати основні положення тем, відповісти на контрольні запитання.  
  
Починаючи вивчати предмет, необхідно ознайомитися зі змістом його програми та підібрати літературу.  
  
Предмет вивчається у послідовності розташування тем у програмі, а матеріал кожної теми –в такій послідовності:

1. Прочитати зміст теми, програми;
2. Ознайомитись з методичними вказівками до теми;
3. Вивчити програмний матеріал, керуючись запитаннями до даної теми;
4. Законспектувати програмний матеріал.

На заліку можлива співбесіда з питань контрольних завдань, до якої студент повинен готуватися.  
**Література:**

1. Анисимов А.П., Юфин В.К. “Экономика, организация и планирование автомобильного транспорта” – М: Транспорт. 1986.
2. Бобров В.Я. “Основи ринкової економіки” – Київ: «Либідь». 1995.
3. “Економіка підприємств”. Навчальний посібник /За редакцією А.В.Шегди – Київ: «Знання». 2005.
4. Лудченко О.А. “Технічне обслуговування і ремонт автомобілів: організація і управління” – Київ: «Знання». 2004.
5. Бронштейн Л.А., Савченко-Бельський К.А. “Організація, планування і управління автотранспортними підприємствами” – Київ: «Вища школа». 1986.
6. Крамаренко Г.В., Барашков І.В. “Технічне обслуговування автомобілів“ – М: Транспорт. 1982.
7. Жарова О.М., Шинкаренко В.Г. “Економічна оцінка нововведень“ - Київ: «Знання». 1999.
8. Колесник П.О., Шейнін В.О. “Технічне обслуговування та ремонт автомобілів” – М: Транспорт. 1985.
9. Александров Л.О. “Технічне нормування праці на автомобільному транспорті“ –М: Транспорт. 1986.
10. Довідник інженера-економіста автомобільного транспорту під редакцією Голованенко С.Л. – Київ: Техніка. 1984.

**Методичні вказівки при вивченні предмету.**

**В С Т У П**

Зміст та структура предмету, його зв’язок з іншими дисциплінами.  
  
Визначення економіки, організації та планування підприємств автомобільного транспорту та її складових частин. Значення предмету у підготовці молодших спеціалістів для підприємств автомобільного транспорту.  
  
Вплив нових методів господарювання на підвищення продуктивності праці, покращення якості ТО і ремонту автомобілів.  
  
Узагальнення програми предмету та рекомендуєма література.  
  
**Методичні вказівки**  
Необхідно зосереджено прочитати усю програму предмету та підібрати літературу згідно списку.  
  
Наука об організації та плануванні підприємств є складовою частиною економічної науки. Вона базується на глибокому знанні основ економічної теорії, галузевої економіки, на оволодінні економічно-математичними методами планування і управління. Вона вивчає, узагальнює та розробляє шляхи раціональної організації основних і допоміжних виробничих процесів на автопідприємстві та способи більш повного використання його матеріальних і трудових ресурсів, наукові методи організації праці та заробітної плати водіїв, ремонтних робітників і інших робітників.  
**Література:** [1], 3-9; [3], 7-8; [4], 9-12, 364-366; [5], 3-6.  
  
**РОЗДІЛ І ОРГАНІЗАЦІЯ ВИРОБНИЦТВА**  
**Тема 1 Види, типи і структура підприємств автомобільного транспорту та підприємств технічного обслуговування та ремонту рухомих засобів.**  
Типи підприємств автомобільного транспорту і їх коротка характеристика. Автотранспортні підприємства, їх класифікація в залежності від призначення, підпорядкованості та обсягу транспортної діяльності. Структура автотранспортних підприємств (вантажні, пасажирські). Види, типи і структура підприємств технічного обслуговування та ремонту рухомих засобів. Класифікація підприємств технічного обслуговування та ремонту рухомого складу.  
  
Типи підприємств за формами власності.  
  
**Методичні вказівки.**  
Підприємство – самостійний господарський статутний об’єкт, який має права юридичної особи та здійснює виробничу, науково-дослідну й комерційну діяльність з метою одержання відповідного прибутку.  
  
Відповідно до форм власності, встановлених законом України «Про власність», можуть діяти підприємства на транспорті таких видів: державне підприємство; державне комунальне підприємство; колективне підприємство; приватне підприємство; сімейне підприємство; індивідуальне підприємство, спільне підприємство; підприємство засноване на власності юридичних осіб та громадян інших держав.  
  
Організаційно-правові форми підприємств: малі, об’єднання підприємств, господарські товариства, організація орендарів, кооперативи.  
  
Підприємства автомобільного транспорту за виробничими функціями поділяють на автотранспортні, автообслуговуючі й авторемонтні.  
  
Автотранспортні підприємства – це підприємства комплексного типу, які здійснюють перевезення вантажів або пасажирів, зберігання, технічне обслуговування та ремонт рухомого складу, а також постачання необхідними експлуатаційними, ремонтними матеріалами та запасними частинами.  
  
Автотранспортні підприємства за характером виконуємої транспортної роботи поділяють на вантажні, пасажирські (автобусні, таксомоторні, легкові по обслуговуванню окремих організацій), змішані (вантажні та пасажирські) та спеціальні (швидкої медичної допомоги і таке інше).  
  
До автообслуговуючих підприємств відносяться: гаражі-стоянки, станції технічного обслуговування, автозаправочні станції, пасажирські та вантажні станції, транспортно-експедиційні підприємства.  
  
До авторемонтних підприємств автомобільного транспорту відносяться авторемонтні, агрегатно-ремонтні та шиноремонтні заводи і майстерні, ремонтно-зарядні акумуляторні станції та спеціалізовані майстерні та цехи.  
**Література:** [1], 42-46; [2], 59-67; [4], 57-65, 72-82; [6], 202-204.  
  
**Тема 2 Організація виробництва та праці на автотранспортних підприємствах та підприємств технічного обслуговування та ремонту рухомого складу.**  
Організація перевезень вантажів та пасажирів. Класифікація перевезень. Методи організації перевезень. Технічна служба та служба експлуатації автотранспортних підприємств. Організація технічного обслуговування та ремонту рухомого складу на автотранспортних підприємствах. Організація технічного обслуговування та ремонту рухомого складу на авто обслуговуючих підприємствах.  
**Методичні вказівки.**  
Вантажні автомобільні перевезення класифікуються по різним ознакам: організаційному, розмірам перевезень, територіальному та галузевому.  
  
За організаційною ознакою автомобільні перевезення поділяють на перевезення, які здійснюються автомобільним транспортом загального користування та відомчим автомобільним транспортом.  
  
Автомобільні перевезення в залежності від розмірів партій вантажів поділяють на масові, дрібні партії та збірні.  
  
За територіальною ознакою автомобільні перевезення поділяють на міські, приміські, міжміські.  
  
За галузевою ознакою автомобільні вантажні перевезення поділяють на перевезення будівельних матеріалів, вантажів добувної та обробної промисловості, торгівельної мережі, продуктів харчування, лісної промисловості та сільського господарства.  
  
Пасажирські автомобільні перевезення здійснюються автобусами та автомобілями-таксі загального користування, а також легковими автомобілями особистого користування.  
  
За призначенням автобусні перевезення поділяють на міські, приміські та міжміські. У відповідності з призначенням автобуси мають відповідні конструктивно-експлуатаційні властивості.  
  
Організує автомобільні перевезення вантажів і пасажирів та здійснює керівництво їх виконання служба експлуатації автотранспортного підприємства, яка зобов’язана забезпечити виконання затвердженого плану перевезень та найбільш раціональне використання рухомого складу.  
  
Для успішного виконання плану перевезень АТП повинно мати в необхідній кількості технічно справні автомобілі та причепи. Підготовку рухомого складу до експлуатації здійснює технічна служба АТП.  
  
В результаті раціональної організації ТО та ремонту автомобілів є можливість досягти зниження витрат на їх виконання, а також скоротити простої рухомого складу.  
  
На комплексних АТП виконують всі види технічного обслуговування рухомого складу, поточні та, при необхідності, капітальні ремонти агрегатів. Економічним показником доцільності виконання ТО та поточного ремонту на своєму АТП або на іншому є собівартість виробництва цих робіт, яка приходиться на 1 км пробігу автомобіля та включають витрати на виконання ТО та ремонту, а також витрати пов’язані з транспортуванням автомобіля від свого підприємства на інше та назад.  
  
Поточний ремонт рухомого складу виконується на АТП, базах централізованого технічного обслуговування та поточного ремонту або станціях технічного обслуговування, а капітальний ремонт – на спеціалізованих ремонтних підприємствах. Рівень організації ТО та поточного ремонту оцінюється комплексом техніко-економічних показників, головними з яких є коефіцієнт технічної готовності автомобільного парку, обсяг матеріальних та трудових витрат на весь комплекс технічних дій, показники якості ТО та ремонту.  
  
Роботи по ЩО та ТО-1 слід проводити у міжзмінний час, роботи по ТО-2 у робочий час з простоєм не більш одного дня для всіх типів рухомого складу. За планово-попереджувальною системою ТО ремонту складу на АТП виконуються ЩО, ТО-1, ТО-2 та поточні ремонти рухомого складу. ЩО, ТО-1, ТО-2 виконуються на тупикових постах або поточних лініях.  
  
Раціональна організація виробництва повинна передбачати не тільки скорочення простою автомобіля, але й максимальну можливу зайнятість працівників протягом зміни.  
  
Виробнича структура АТП представляє собою форму організації виробничого процесу та виражена у складі та кількості цехів та служб, їх плануванні, у складі та кількості робочих місць у цехах. Планування кожного цеху та виробничої дільниці розробляється на підставі прийнятого технологічного процесу цеху з урахуванням потужності та взаємозв’язку з іншими цехами підприємства.  
  
При централізації ТО та поточного ремонту вважаємо доцільним проведення на АТП щоденного технічного обслуговування та дрібного поточного ремонту. Більш складні види профілактичних робіт – ТО-2, діагностування,найбільш трудомісткі, складні роботи по поточному ремонту, надання технічної допомого на лінії, а також доставка обмінного фонду у вигляді відремонтованих автомобілів, агрегатів та вузлів АТП та ремонтного фонду на авторемонтні підприємства доцільно виконувати на централізованих підприємствах.  
**Література:** [1], 46-61; [4], 83-102.  
  
**Тема 3 Нововведення та їх ефективність у ринкових умовах.**  
Економічна оцінка ефективності нововведень на автомобільному транспорті. Оцінювання ефективності простих інвестиційних проектів. Техніко-економічні показники життєвого циклу нововведення. Критерії оцінки економічної ефективності нововведень з наукової організації праці.  
  
**Методичні вказівки.**  
Ознайомтесь з нормативними документами на які спирається інноваційна діяльність в Україні. Слід розібратись за якою ознакою та на які види поділяються нововведення, за якими критеріями оцінюються інноваційні проекти.  
  
Інноваційна діяльність в Україні базується на основі Закону України «Про інноваційну діяльність», в якому надається визначення інноваційної діяльності як такої що спрямована на використання і комерціалізацію результатів наукових досліджень та розробок і обумовлює випуск на ринок нових конкурентоздатних товарів та послуг.  
  
За своїм характером нововведення поділяються на такі види:

* технічні нововведення – проявляються у вигляді нових виробів, технологій їхнього виготовлення, засобів виробництва;
* організаційні нововведення – охоплюють нові методи і форми організації всіх видів діяльності;
* економічні – методи господарського управління наукою та виробництвом через реалізацію функцій прогнозування, фінансування, ціноутворення, мотивації та оплати праці, оцінки результатів діяльності;
* соціальні – різні форми активізації людського чинника;
* юридичні – це нові та змінені закони та різноманітні нормативно-правові документи, що визначають і регулюють усі види діяльності підприємств та організацій.

Ефект нововведення – це велика кількість результатів від його впровадження у виробництва, різних по змісту і формам свого вираження. По формам вираження результатів розрізняють такі види ефектів: науково-технічний, соціальний, економічний та економічний.  
  
Економічні критерії доцільності інвестиційних проектів базуються на використанні слідуючих критеріїв: чиста приведена вартість; внутрішня норма рентабельності; індекс рентабельності; термін окупності.  
**Література:** [7], 5-19, 31-39.  
  
**Тема 4 Наукова організація праці на автомобільному транспорті.**  
Сутність наукової організації праці. Значення наукової організації праці в системі організації виробництва. Сутність і форми розподілу праці. Раціональне розміщення робітників. Сполучення професій і функцій. Шляхи поліпшення використання робочого часу основних категорій робітників.  
  
Нормування часу як одна з найважливіших частин наукової організації праці. Організація та обслуговування робочих місць. Удосконалення організації та обслуговування робочих місць ремонтних робітників і водіїв як важливий резерв економії робочого часу.  
  
Атестація і раціоналізація робочих місць за рахунок оснащення їх засобами механізації та спеціальним технологічним устаткуванням. Психофізіологічні, санітарно-гігієнічні та естетичні умови праці. Роль технічної естетики і дизайну в підвищенні культури праці та виробництва. Вплив виробничої естетики на економіку виробництва. Раціоналізація режиму праці і відпочинку. Методика розрахунку економічної ефективності заходів наукової організації праці.  
  
**Методичні вказівки.**  
До організації праці висувають вимоги суворої трудової дисципліни, злагодженості та чіткості в роботі. В сучасних умовах науковою слід рахувати таку організацію праці, яка основана на досягненнях науки та передовому досвіду, які систематично впроваджуються у виробництво, дозволяє найкращим чином з’єднати техніку та людину у єдиному виробничому процесі, забезпечує найбільш ефективне використання матеріальних та трудових ресурсів, безперервне покращення продуктивності праці, сприяє збереженню здоров’я людини.  
  
Економічна, психофізіологічна та соціальна задачі наукової організації праці. Основні направлення при вирішенні цих задач.  
  
Організація праці різних категорій робітників будується у відповідності зі специфікою виробничої діяльності кожної професії.  
  
Режим праці водіїв на лінії обирають на підставі комплексу вимог, головними з яких є виконання вимог трудового законодавства: середня тривалість перебування автомобіля на лінії, безпеку руху, режим роботи підприємств що обслуговуються, організація технічного обслуговування.  
  
Режим роботи ремонтних робітників методом комплексних та спеціалізованих бригад. Особливості організації та розподілення обов’язків на спеціалізованих та універсальних постах по обслуговуванню та ремонту рухомого складу.  
  
Однією з найважливіших задач наукової організації праці на автомобільному транспорті є раціональна організація та обслуговування робочих місць, при яких дотримуються принципи економії та забезпечується раціональність виконання робочих прийомів; виключається монотонність та покращується змістовність праці; створюються сприятливі санітарно-гігієнічні умови та дотримуються правила техніки безпеки; досягається максимальна механізація праці; дотримується відповідність зовнішнього виду обладнання, технологічної та раціональної оснастки, кольорового оформлення робочого місця вимогам технічної естетики; економно використовуються виробничі площі у відповідності з нормами.  
  
Раціонально організоване робоче місце має відповідати антропологічним і фізіологічним особливостям людини і задовольняти естетичні вимоги.  
  
На естетичні умови праці великий вплив здійснює стан виробничого одягу, який повинен не тільки відповідати професії працюючого, повністю відповідати вимогам техніки безпеки, виробничої санітарії, але й бути зручною, красивою та інформаційно-значимою.  
  
Атестація робочих місць безпосередньо впливає на продуктивність праці виконавців робіт, ефективність використання рухомого складу та устаткування, удосконалення управління. атестацію робочих місць треба проводити комплексно, одночасно охоплюючи на підприємстві всі робочі місця – ремонтно-обслуговуючих робітників, водіїв, інженерно-технічних працівників і службовців.  
  
При визначенні економічної ефективності впровадження заходів наукової організації праці на автомобільному транспорті враховується час, за який окупаються одночасні витрати, та коефіцієнт ефективності, величина якого зворотно пропорціональна строку окупності.  
**Література:** [1], 71-79; [4], 83-85, 185-206.