

4.4 Особливості управління оборотними коштами на підприємствах автомобільного транспорту

4.4.1 Склад, структура та кругообіг оборотних коштів на підприємствах автомобільного транспорту

Особливості функціонування підприємств автомобільного транспорту значною мірою визначають склад і структуру оборотних коштів (рис. 4.4). Традиційно оборотні кошти складають лише 5-10% виробничих фондів підприємств автомобільного транспорту.

При цьому нормовані оборотні фонди займають в структурі оборотних коштів підприємств автомобільного транспорту близько 50-65%, а ненормовані фонди обігу – 35-50%.

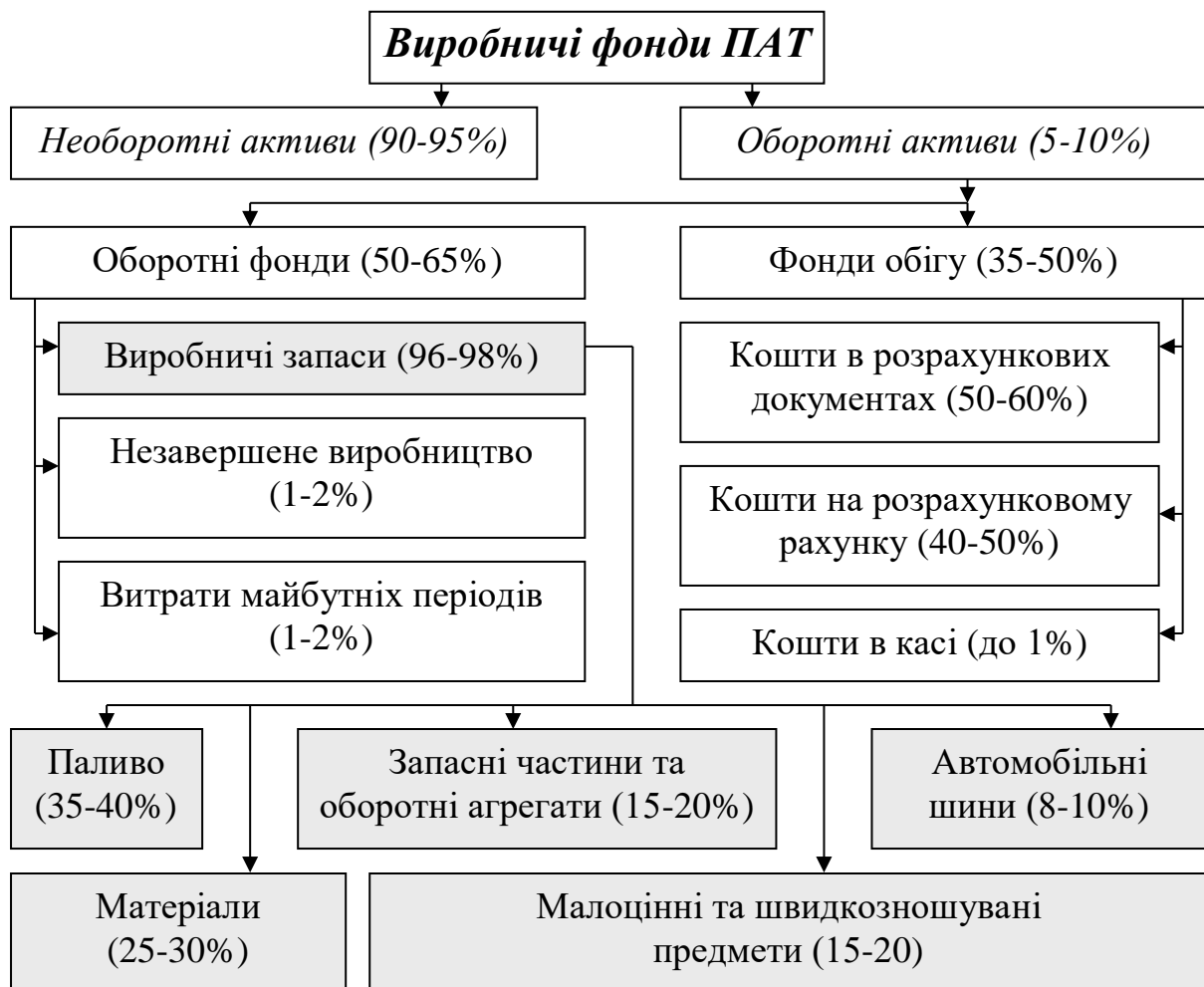


Рисунок 4.4 – Склад і структура оборотних коштів підприємств автомобільного транспорту

Як свідчать дані рис. 4.3, найбільшу питому вагу в структурі оборотних коштів підприємств автомобільного транспорту займають *виробничі запаси*, котрі включають наступні види товарно-

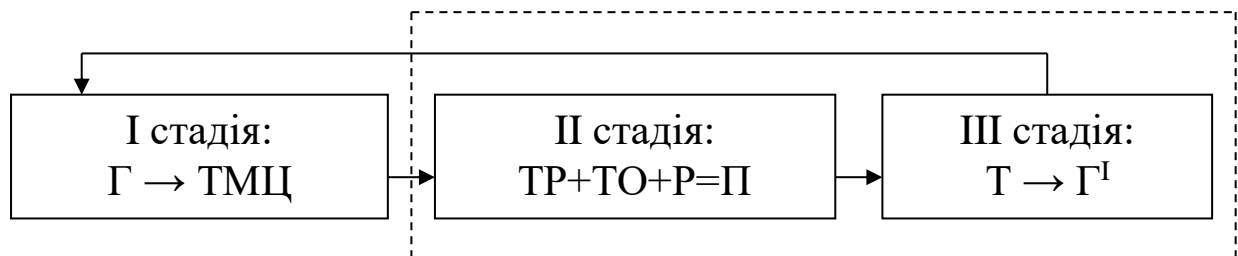
матеріальних цінностей: автомобільне паливо; паливо для господарських потреб; мастильні, обтиральні та інші експлуатаційні матеріали; ремонтно-будівельні матеріали; виробничі бланки і канцелярські приналежності; автомобільні шини в запасі; запасні частини і матеріали для ремонту автомобілів; фонд оборотних агрегатів; малоцінні і швидкозношувані інструменти та господарський інвентар, спецодяг і інші цінності.

Незавершене виробництво на підприємствах автомобільного транспорту має місце лише при проведенні ремонтних робіт чи виготовленні запасних частин власними силами, чим пояснюється його незначна питома вага в структурі оборотних коштів.

До витрат майбутніх періодів відносять витрати на дослідницькі та раціоналізаторські роботи, впровадження нової техніки та технології, оренду приміщень тощо.

З огляду на те, що транспортна продукція не має матеріальної форми та споживається в процесі виробництва *в структурі фондів обігу відсутній елемент «готова продукція»*.

Нематеріальні форма транспортної продукції визначила особливості *кругообігу оборотних коштів на підприємствах автомобільного транспорту* (рис. 4.5).



*

де Г – грошові кошти, авансовані підприємством автомобільного транспорту для початку виробничого процесу; ТМЦ – товарно-матеріальні цінності, придбані за авансовані грошові кошти; TR – транспортна робота; TO – технічне обслуговування рухомого складу; P – ремонт (поточний і капітальний) рухомого складу; П – послуга; Т – товар; Г^I – грошові кошти, що отримує підприємство від реалізації товару (послуги).

Рисунок 4.5 – Кругообіг оборотних коштів на підприємствах автомобільного транспорту

Так як найчастіше продукцією транспорту є процес переміщення вантажів і пасажирів, які не мають матеріальної форми, а лише вартісну, то на третій стадії кругообігу час реалізації транспортної продукції збігається з часом її виробництва, тобто з другої стадією. У зв'язку з цим вважають, що на підприємствах автомобільного транспорту оборотні кошти мають тільки 2 стадії кругообігу. Однак

виробничий досвід показує, що між процесом перевезення (транспортуванням) і відшкодуванням витрат на нього має місце деякий проміжок часу, протягом якого підприємство отримує гроші від споживачів транспортних послуг. Цей проміжок часу і становить тривалості третьої стадії.

4.4.2 Нормування оборотних фондів на підприємствах автомобільного транспорту

Для проведення нормування оборотних фондів на підприємствах автомобільного транспорту найчастіше отримують застосування *метод прямого розрахунку та аналітичний метод*.

Метод прямого розрахунку передбачає обґрунтований розрахунок запасів по кожному елементу оборотних фондів з урахуванням змін у організаційно-технічному розвитку підприємства, транспортуванні товарно-матеріальних цінностей, практиці розрахунків за продукцію тощо.

Нормування оборотних засобів методом прямого розрахунку включає встановлення норм запасу в різних вимірниках і визначення нормативу оборотних засобів по окремим елементам і підприємству в цілому.

Основним документом для розрахунку нормативу оборотних засобів за елементами є кошторис витрат на виробництво продукції.

Норматив оборотних засобів для елементів, норма запасу яких установлена в днях, визначається за формулою

$$\Phi_{об_i} = \frac{В_{об_i} \cdot Н_{об_i}}{Д_k} \quad \text{або} \quad \Phi_{об_i} = ВД_{об_i} \cdot Н_{об_i}, \quad (4.4)$$

де $В_{об_i}$ – річна сума витрат за кошторисом виробництва за i -им видом оборотних засобів;

$Н_{об_i}$ – норма запасу за i -им видом оборотних засобів;

$Д_k$ – кількість календарних днів;

$ВД_{об_i}$ – добові витрати i -го виду оборотних засобів.

В інструкції по визначенню нормативу оборотних засобів річна кількість календарних днів встановлена у розмірі 360 днів.

При цьому *норма запасу в днях* включає час знаходження товарно-матеріальних цінностей у транспортному запасі (час

знаходження товарно-матеріальних цінностей в дорозі після їх оплати підприємством, час завантаження, прийомки і складування матеріалів у місцях зберігання), технологічному запасі (час на проведення лабораторного аналізу та підготовки матеріалів для подальшого використання), поточному запасі (час між двома суміжними поставками матеріалів) та гарантійному (страховому) запасі (час зриву строків поставки. Як правило, встановлюється у розмірі 50% від поточного складського запасу).

Автомобільне паливо. Норматив оборотних засобів для формування поточного запасу автомобільного палива включає в себе наявність автомобільного палива в баках автомобілів, на складі (в бочках і інших резервуарах) або в вигляді оплачених талонів.

Для підприємств автомобільного транспорту, які здійснюють заправку автомобілів паливом на автозаправних станціях нафтопостачальних компаній по попередньо оплачених талонах, розмір поточного запасу автомобільного палива визначається в залежності від встановленої домовленості за періодичністю придбання талонів. Враховуючи, що витрата автомобільного палива (талонів) відбувається поступово та до наступної дати придбання талонів їх залишок буде мінімальним, поточний запас автомобільного палива в вигляді оплачених талонів рекомендується приймати в розмірі 70% від разового їх придбання.

Розрахунок норми запасу автомобільного палива в днях здійснюється наступним чином. Поточний запас автомобільного палива в сховищах підприємства встановлюється в розмірі 50% середнього інтервалу між суміжними поставками.

Запас палива в баках автомобілів визначається так:

$$N_{\text{ап}} = \frac{V \cdot 100}{h \cdot l_{\text{д}}}, \quad (4.5)$$

де V – ємність паливного баку автомобіля;

h – лінійна норма витрати палива;

$l_{\text{д}}$ – середній добовий пробіг автомобіля.

Потреба в автомобільному паливі визначається на основі діючих норм його витрати за всіма видами (бензин різних марок, дизельне паливо, скраплений газ тощо).

Нормативна витрата палива – це витрата палива автомобілем (обладнанням, різноманітною технікою на колісному шасі тощо) при здійсненні пробігу, виконанні транспортної або спеціальної роботи

тощо в певних умовах експлуатації. Встановлюється для кожного конкретного автомобіля в залежності від його типу та призначення.

Для *легкових автомобілів і автобусів* нормативні витрати палива розраховуються за формулою

$$Q_H = 0,01 \cdot H_s \cdot S \cdot (1 + 0,01 \cdot K_{\Sigma}), \quad (4.6)$$

де H_s – базова лінійна норма витрати палива;

S – пробіг автомобіля;

K_{Σ} – сумарний коригуючий коефіцієнт.

У разі використання в автомобілях (у тому числі автобусах) автономних (незалежних) обігрівачів *нормативна витрата палива на роботу обігрівача* додається до загальних нормативних витрат і її максимально можливе значення розраховується таким чином:

$$Q_{OH} = 0,01 \cdot H_{OH} \cdot K_T \cdot \tau_{OH}, \quad (4.7)$$

де H_{OH} – базова норма витрати палива на роботу автономного обігрівача;

K_T – відсоток використання потужності обігрівача в залежності від фактичної температури повітря в холодну пору року;

τ_{OH} – обґрунтована та належним чином задокументована тривалість роботи автономного обігрівача.

При експлуатації легкових автомобілів і автобусів з причепами, які виконують транспортну роботу, що обліковується в тонно-кілометрах, нормативні витрати палива розраховуються для них, як і для вантажних автомобілів, що працюють з причепами.

Для *бортових вантажних автомобілів і сідельних тягачів у складі автопоїздів, автомобілів-фургонів та вантажо-пасажирських автомобілів*, які виконують роботу, що обліковується в тонно-кілометрах, нормативні витрати палива розраховуються за формулою

$$Q_H = 0,01 \cdot (H_{san} \cdot S + H_w \cdot W) \cdot (1 + 0,01 \cdot K_{\Sigma}), \quad (4.8)$$

де H_{san} – лінійна норма витрати палива на пробіг автопоїзда:

$$H_{san} = H_s + H_g \cdot G_{пр}, \quad (4.9)$$

де H_g – норма витрати палива на одну тонну спорядженої маси причепа або напівпричепа;

$G_{пр}$ – споряджена маса причепа або напівпричепа;

H_w – питома норма витрати палива на 1 ткм транспортної роботи;

W – обсяг транспортної роботи.

Для *автомобілів-самоскидів та самоскидальних автопоїздів* нормативні витрати палива визначаються за формулою

$$Q_H = 0,01 \cdot H_{sanc} \cdot S \cdot (1 + 0,01 \cdot K_{\Sigma}) + H_z \cdot Z, \quad (4.10)$$

де H_{sanc} – лінійна норма витрати палива самоскидального автопоїзда:

$$H_{sanc} = H_s + H_w \cdot (G_{пр} + 0,5 \cdot g), \quad (4.11)$$

де H_s – базова лінійна норма витрати палива на пробіг автомобіля-самоскида з урахуванням транспортної роботи;

H_w – норма витрати палива на транспортну роботу і споряджену масу причепа або напівпричепа;

$G_{пр}$ – споряджена маса причепа або напівпричепа;

g – вантажність причепа;

H_z – норма витрати палива на їзду з вантажем автомобіля-самоскида;

Z – кількість їздок з вантажем.

У випадках роботи автомобілів-самоскидів з коефіцієнтом використання вантажності вищим 0,5, за базову лінійну норму приймається базова лінійна норма для відповідного базового бортового автомобіля, скоригована за різницею споряджених мас цих автомобілів.

Спеціальні автомобілі – це автомобілі, які за своєю конструкцією та обладнанням призначені для виконання спеціальних робочих функцій.

Нормативні витрати палива для *спецавтомобілів, які виконують спеціальні роботи під час стоянки*, визначаються таким чином:

$$Q_H = 0,01 \cdot H_s \cdot S \cdot (1 + 0,01 \cdot K_{\Sigma}) + H_{об} \cdot T_{об} \cdot (1 + 0,01 \cdot K_{\Sigma_c}), \quad (4.12)$$

де H_s – базова лінійна норма витрати палива на пробіг спеціального автомобіля;

$H_{об}$ – норма витрати палива на роботу спеціального обладнання;

$T_{об}$ – час роботи обладнання, годин або кількість виконаних операцій;

K_{Σ} – сумарний коригуючий коефіцієнт до лінійної норми;

$K_{\Sigma c}$ – сумарний коригуючий коефіцієнт до норми на роботу спеціального обладнання.

У випадках, коли *спеціальний автомобіль виконує транспортну роботу*, яка обліковується в тонно-кілометрах, нормативні витрати палива розраховуються за формулою

$$Q_H = 0,01 \cdot (H_s \cdot S + H_w \cdot W) \cdot (1 + 0,01 \cdot K_{\Sigma}) + H_{об} \cdot T_{об} \cdot (1 + 0,01 \cdot K_{\Sigma c}) \quad (4.13)$$

Нормативні витрати палива для *спеціальних автомобілів, які виконують роботу під час руху*, визначаються таким чином:

$$Q_H = 0,01 \cdot (H_s \cdot S + H_{sc} \cdot S_c) \cdot (1 + 0,01 \cdot K_{\Sigma}) + H_n \cdot N, \quad (4.14)$$

де H_s – базова лінійна норма витрати палива на пробіг спецавтомобіля (без виконання спеціальної роботи);

S – пробіг спецавтомобіля без виконання спеціальної роботи;

H_{sc} – норма витрати палива на пробіг при виконанні спеціальної роботи;

S_c – пробіг автомобіля при виконанні спеціальної роботи;

H_n – норма витрати палива на розкидання одного кузова піску або суміші;

N – кількість кузовів розкиданого піску або суміші за зміну.

Матеріали. Норматив оборотних засобів за елементом «матеріали» розраховується за їх видами: мастильними і іншими експлуатаційними матеріалами, ремонтно-будівельними та іншими матеріалами з використанням загальноприйнятої методики. Розрахункова норма запасу за мастильними та іншими експлуатаційними матеріалами в нормальних умовах становить 30 днів, за ремонтно-будівельними матеріалами – в межах 70 днів, за іншими матеріалами (такими як виробничі бланки та канцелярські

приналежності) – до 50 днів, за паливом для господарських потреб – до 80 днів. Сума витрат приймається за кошторисом накладних витрат.

Нормативи витрат мастильних матеріалів, наведені в додатку А, установлені на 100 літрів (100 м³ СПГ) нормативних витрат палива, розрахованих для даного автомобіля:

- нормативи витрат олив – в л/100 л (л/100 м³ СПГ);
- нормативи витрат мастил – в кг/100 літрів (кг/100 м³ СПГ).

Нормативи витрат олив і мастил зменшуються на 50% для всіх автомобілів, які знаходяться в експлуатації до трьох років (крім автомобілів, відмічених у додатку А знаком (*)).

Автомобільні шини. Норматив оборотних засобів за автомобільними шинами передбачається для здійснення систематичної заміни шин на ходових автомобілях по мірі їх зносу. Він має забезпечувати створення запасу автомобільних шин на складі, автомобілях технічної допомоги та лінійних пунктах. Норматив оборотних засобів у вартісному вимірі визначається, виходячи зі встановлених одноденних планових витрат на відновлення та ремонт автомобільних шин і норми в днях.

В звичайних умовах норма оборотних засобів за автомобільними шинами може бути прийнята в межах до 40 днів.

Запасні частини. Норматив оборотних засобів за запасними частинами розраховується, виходячи з необхідності забезпечення підприємства запасними частинами для проведення технічного обслуговування та ремонту автомобілів за загальноприйнятою методикою.

Норма запасу в днях суттєво залежить від умов постачання. Зазвичай середня норма запасу в днях складає до 30 днів.

Фонд оборотних агрегатів. Потреба оборотних засобів на створення фонду оборотних агрегатів визначається в грошовому вимірі в середньому в розмірі 3-5% від вартості комплекту агрегатів, необхідних на весь парк рухомого складу.

Малоцінний і швидкозношуваний інвентар і інструмент. За даною статтею передбачаються оборотні засоби, необхідні для покриття вартості малоцінного і швидкозношуваного інвентарю та інструменту, що знаходиться в експлуатації, тобто у водіїв, ремонтних робітників, у роздавальній коморі або в вигляді запасу на складі. В середньому норма запасу малоцінного і швидкозношуваного інвентарю та інструменту, що знаходиться в експлуатації приймається у розмірі до 250 днів, а в запасі – до 30

днів.

Незавершене виробництво. Норматив оборотних засобів по незавершеному виробництву призначений для відшкодування витрат на перехідні незавершені ремонти автомобілів і агрегатів, тривалість яких є більшою за 1 добу.

Норма запасу в днях по незавершеному виробництву приймається в залежності від тривалості ремонтних робіт і характеру розподілення витрат в процесі виробництва.

Коефіцієнт наростання витрат визначається відношенням суми одноразових матеріальних витрат (ремонтні матеріали та запасні частини) ($V_{од}$) і половини всіх наступних витрат ($V_{наст}$) до загальної суми витрат на ремонт автомобілів ($V_{рем}$):

$$K_{нв} = \frac{V_{од} + 0,5 \cdot V_{наст}}{V_{рем}}. \quad (4.15)$$

Норма запасу в днях визначається добутком середньої тривалості виробничого циклу (тривалості ремонтних робіт) на коефіцієнт наростання витрат.

Норматив оборотних засобів в незавершеному виробництві визначається за загальноприйнятою методикою, тобто добутком одnodенної витрати засобів на незавершене виробництво і норми запасу в днях.

Витрати майбутніх періодів. Норматив оборотних засобів за даними елементом розраховується стандартно та приймається у розмірі суми залишку даних коштів на кінець планового періоду.

Загальна потреба в оборотних засобах в цілому по підприємстві визначається як сума нормативів оборотних засобів за вище наведеними елементами.

Аналітичний метод. Передбачає визначення потреби в оборотних засобах на основі використання нормативів попередніх років і показників зростання обсягу виробництва в плановому році з урахуванням запланованого прискорення оборотності оборотних засобів. При цьому розрахунок нормативу оборотних засобів здійснюється окремо за двома групами. До першої групи відносяться оборотні засоби, розмір яких залежить від обсягу виробництва (автомобільне паливо, матеріали, автомобільні шини, запасні частини, фонд оборотних агрегатів). До другої групи відносяться оборотні засоби, розмір яких не залежить від обсягу виробництва (малоцінний і швидкозношуваний інвентар і інструмент, незавершене виробництво і витрати майбутніх періодів).

Норматив оборотних засобів за першою групою визначається за формулою

$$\Phi_{\text{об.зал}}^{\text{пп}} = \frac{\Phi_{\text{об.зал}}^{\text{пп}} \cdot N_{\text{в}}}{100} \cdot \left(1 - \frac{N_{\text{о}}}{100}\right), \quad (4.16)$$

де $\Phi_{\text{об.зал}}^{\text{пп}}$ – норматив оборотних засобів, що залежать від обсягу виробництва, встановлений у попередній період;

$N_{\text{в}}$ – відсоток зростання витрат на виробництво транспортної продукції у плановому періоді;

$N_{\text{о}}$ – відсоток прискорення оборотності оборотних засобів, що планується.

За оборотними засобами, що не залежать від обсягу виробництва, норматив на плановий період встановлюється, виходячи з нормативу, встановленого у попередньому періоді, приросту витрат на виробництво в плановому періоді, відношенням між відсотками приросту фактичних залишків відповідних видів оборотних засобів і приросту витрат на виробництво одиниці продукції за звітними даними попереднього періоду:

$$\Phi_{\text{об.незал}}^{\text{пп}} = \frac{\Phi_{\text{об.незал}}^{\text{пп}} \cdot \left[100 + \left(N_{\text{пр.в}} \cdot \frac{N_{\text{ф.об}}^{\text{пп}}}{N_{\text{пр.в}}^{\text{пп}}}\right)\right]}{100}, \quad (4.17)$$

де $\Phi_{\text{об.незал}}^{\text{пп}}$ – норматив оборотних засобів, що не залежать від обсягу виробництва, встановлений у попередній період;

$N_{\text{пр.в}}$ – плановий приріст витрат на виробництво;

$N_{\text{ф.об}}^{\text{пп}}$ – приріст фактичних залишків оборотних засобів, що не залежать від обсягу виробництва, згідно звіту за попередній рік;

$N_{\text{пр.в}}^{\text{пп}}$ – приріст витрат на виробництво згідно звіту за попередній рік.