

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ДОНЕЦЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
АВТОМОБІЛЬНО – ДОРОЖНИЙ ІНСТИТУТ

МЕТОДИЧНІ ВКАЗІВКИ

до виконання економічної частини дипломних проектів з
міжнародних вантажних перевезень
(для студентів спеціальності 7.100403 «Організація
перевезень і управління на транспорті»)

Затверджено
на засіданні методичної
комісії з спеціальності
7.100403 «Організація
перевезень і управління на транс-
порті»
Протокол № 9 від 22.06.05 р.

Затверджено
на засіданні кафедри
«Транспортні технології»
Протокол № 12 від 09.06.05 р.

УДК 656.13 (071)

Методичні вказівки до виконання економічної частини дипломних проектів з міжнародних перевезень (для студентів спеціальності 7.100403 «Організація перевезень і управління на транспорті»)/Укл.: А.В. Куниця, Ю.В. Артамонова, Е.В Руденков – Горлівка: АДІ ДонНТУ, 2005. – 22 с.

Викладено порядок розрахунку економічної частини дипломного проекту з міжнародних перевезень.

Укладачі: А.В. Куниця, доцент
Ю.В. Артамонова, ст. викл.
Е.В. Руденков, асистент

Відповідальний за випуск: А. В. Куниця, доцент

Рецензент: В.М. Сокирко, доцент

ЗМІСТ

	Стор.
Вступ	4
1 Інформація, необхідна для виконання розрахунків економічної частини	7
2 Особливості визначення витрат при виконанні міжнародних автомобільних перевезень	9
2.1 Загальні положення	9
2.2 Визначення нормативної тривалості рейсів	10
2.3 Витрати в гривнях	10
2.3.1 Витрати на паливо для автопоїздів у складі тягача з напівприцепом	11
2.3.2 Витрати на мастильні матеріали	12
2.3.3 Витрати на технічне обслуговування і ремонт	12
2.3.4 Витрати на відновлення зносу і ремонт шин	13
2.3.5 Витрати на амортизацію на повне відновлення	13
2.3.6 Витрати на страхування	14
2.3.7 Витрати на дозвіл проїзду по іноземній території	14
2.3.8 Витрати на придбання митних документів	15
2.3.9 Витрати на придбання накладної міжнародного зразка	15
2.3.10 Витрати на представницькі витрати, рекламу, підготовку і перепідготовку кадрів	15
2.3.11 Податки	16
2.3.12 Заробітна платня водіїв і нарахування на неї	16
2.4 Визначення витрат у валюті	17
2.4.1 Витрати на “добові” водіям	17
2.4.2 Витрати на “квартирні” водіям	18
2.4.3 Витрати на паливо	18
2.4.4 Витрати на дорожні збори	19
2.4.5 Витрати на використання платних магістралей	19
2.4.6 Витрати на оплату послуг фірм-експедиторів	19
2.4.7 Загальна сума витрат у валюті	20
Перелік використаної літератури	21

ВСТУП

Розвиток ринкових відносин в Україні сприяв зростанню ролі автомобільного транспорту в забезпеченні зовнішньоторговельного обміну країни. Зараз на території України значна кількість підприємств здійснює міжнародні автомобільні перевезення. Ринок України привертає все більше уваги перевізників інших країн, частка яких збільшується щорічно. Активні позиції на ринку займають перевізники Росії, Німеччини, Чехії, Польщі, Болгарії, Білорусії.

Внаслідок цього спостерігається посилення конкуренції між українськими та іноземними перевізниками. Для успішної роботи в умовах конкуренції необхідно враховувати специфіку міжнародних автомобільних перевезень.

Виконання цих перевезень вантажів пов'язане з проходженням автотранспортного засобу територіями іноземних держав, що обумовлює необхідність враховувати ці особливості умов перевезень при визначенні витрат.

Знання рівня витрат і його змін повинні стати постійною турботою фахівця з організації перевезень і управління на транспорті, це є обов'язковою умовою успішної роботи перевізників. Витрати є базою для визначення рівня ціни за перевезення.

За час проходження переддипломної практики студенти повинні зібрати вихідні дані для розрахунку економічної частини дипломного проекту, а саме:

- дані про загальні витрати, що входять у собівартість перевезень, за статтями витрат за останні 3 – 5 років;
- дані про доходи, прибуток та їх джерела, рентабельність перевезень за останні 3 – 5 років;
- дані про існуючі тарифи на перевезення та інші послуги;
- дані про існуючу систему нарахування заробітної плати, тарифні ставки для робітників підприємства, оклади, середню зарплату для категорій працівників автотранспортного підприємства за останні 3 – 5 років;
- дані, що характеризують використання основних фондів підприємства (фондоємкість, фондоозброєність, фондовіддача, рентабельність загальна та використання основних фондів);
- дані, що характеризують використання оборотних фондів підприємства (кількість оборотів, швидкість обертання);
- дані про продуктивність праці робітників автотранспортного підприємства за останні 3 – 5 років.

Перед виконанням економічної частини дипломного проекту необхідно виконати аналітичну і проектну частини проекту.

На початку економічної частини студенти повинні коротко описати, що запропоновано у дипломному проекті.

Для виконання розрахунків необхідно вивчити:

- новий характер планування роботи підприємства і зміну його суті;
- нову систему оплати праці в умовах, коли вона повинна будуватися на критеріях, що об'єктивно відображають кількість і якість праці;
- нові системи ціноутворення і тарифи, коли ціни і тарифи не затверджуються директивно, а їх величину визначають ринкові умови попиту і пропозицій;
- нову систему фінансування і кредитування.

При виконанні економічної частини необхідно буде:

- розрахувати виробничу програму з експлуатації рухомого складу;
- розрахувати витрати на експлуатацію рухомого складу та собівартість перевезень вантажів і пасажирів;
- розрахувати техніко-економічні показники проекту.

Для розрахунку виробничої програми з експлуатації рухомого складу та витрат на експлуатацію рухомого складу і собівартості перевезень вантажів або пасажирів необхідно використати методичні вказівки до виконання курсової роботи з дисципліни “Економіка перевезень” [1].

В залежності від вихідних даних, отриманих у період переддипломної практики на підприємствах, необхідно або виконати розрахунки виробничої програми з експлуатації рухомого складу, витрат на експлуатацію рухомого складу, техніко-економічних показників у двох варіантах: до та після впровадження заходів за дипломним проектом, або виконати ці розрахунки тільки після впровадження заходів та порівняти з показниками, що існували на підприємстві до впровадження заходів з організації і управління на транспорті.

Якщо у проектній частині запропоновані заходи, що потребують витрати додаткових коштів (наприклад, на придбання рухомого складу, придбання додаткового обладнання для рухомого складу, переобладнання рухомого складу, на будівництво критих стоянок тощо), то необхідно навести розрахунок вартості цих заходів, а також вказати, хто надасть ці кошти (чи можна використати власні) та на яких умовах.

В заключній частині економічного розділу дипломного проекту необхідно визначити економічний ефект та економічну ефективність від впровадження заходів з організації перевезень і управління на транспорті.

Економічний ефект - це абсолютна величина економії витрат, що додатково одержується від впровадження заходу.

Економічна ефективність – це відношення економічного ефекту, що одержується від реалізації конкретного рішення, до суми капітальних вкладень на здійснення цього рішення.

Висновки у економічній частині дипломного проекту повинні містити інформацію про доцільність впровадження проектних рішень, про економічний ефект та економічну ефективність, що отримує підприємство після їх впровадження.

Обсяг економічної частини дипломного проекту складає 15 – 20 сторінок.

Оформлення економічної частини проводиться згідно з методичними

вказівками до виконання дипломного проекту [2].

На початку економічної частини використовується основний напис згідно з методичними вказівками до виконання дипломного проекту [2].

Основні показники економічної ефективності дипломного проекту наводяться у графічній частині – на аркуші формату А1.

Оформлення графічної частини проводиться за методичними вказівками до виконання дипломного проекту [2].

У даних методичних вказівках розглядається специфіка визначення витрат при виконанні міжнародних вантажних перевезень.

1 ІНФОРМАЦІЯ, НЕОБХІДНА ДЛЯ ВИКОНАННЯ РОЗРАХУНКІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ЧАСТИНИ

Для виконання розрахунку витрат необхідно підготувати необхідну інформацію. Цей етап є найбільш трудомістким, тому що необхідно знати умови перевезень у країнах, якими проходить маршрут і враховувати зміни у цих країнах, що відбуваються.

Початковим етапом є *вибір маршруту та визначення відстаней перевезення*.

При виконанні дипломного проекту визначаються пункт навантаження (територія України) і пункт розвантаження (іноземна територія).

Маршрут складається з декількох частин:

- відстань територією України;
- відстань транзитними територіями;
- відстань територією країни призначення.

Критерієм вибору маршруту можуть бути:

- мінімальна відстань;
- безпека проїзду;
- мінімум витрат.

Варіант, що частіше використовується, – мінімальна відстань.

Також необхідно знати інформацію про рухомий склад.

Якщо, наприклад, використовується автопоїзд у складі тягача і причепа (напівпричепа), то необхідно знати наступне:

Тягач

- модель і його характеристики;
- норма витрати палива;
- кількість шин, їхня вартість;
- вартість тягача;
- об'єм паливного бака;
- вантажопідйомність.

Напівпричеп

- модель, спеціалізація;
- власна маса напівпричепу та вантажопідйомність.

Інформація про вантаж включає:

- найменування;
- клас вантажу;
- вага;
- особливості пакування.

Інформація про екіпаж включає інформацію про те:

- працює один водій;

- працюють два водії.

Інформація про схему доставки включає інформацію про те пряма доставка чи змішане сполучення.

Обов'язково надається інформація про наявність вантажу в імпортованому напрямку.

Також необхідно вивчити умови перевезень у країнах маршруту:

- норми добових;
- норми квартирних;
- вартість палива;
- дозволений увіз палива;
- дозволений вивіз палива;
- дорожні збори;
- платні автомагістралі;
- платні мости, тунелі, поромні переправи;
- умови страхування;
- інші збори.

Після визначення усіх умов перевезення визначаються:

1. Витрати на території України та транзитної іноземної держави.

Витрати визначаються за наступними статтями:

- добові;
- квартирні;
- паливо;
- дозвіл на проїзд;
- збори (якщо вони є).

2. Витрати на території країни призначення.

Витрати визначаються за статтями, аналогічними статтям витрат на території України та транзитної іноземної держави, з урахуванням часу на розвантаження на території країни призначення.

3. Витрати, які не пов'язані з умовами перевезень у країнах:

- страхування цивільної відповідальності;
- придбання накладної міжнародного зразка;
- придбання книжки МДП;
- оплата послуг експедитора.

4. Загальна сума витрат наступним чином:

- наводиться вихідна інформація (маршрут, рухомий склад, вантаж, екіпаж, умови в країнах);
- проводиться визначення витрат на території України (паливо, заробітна платня водіїв);
- проводиться визначення витрат на транзитній території (добові, “квартирні”, дозвіл, паливо, дорожні збори);
- проводиться визначення витрат у країні призначення;
- проводиться визначення витрат, що не залежать від умов перевезень у країнах (страхування, книжки МДП, накладна).

2 ОСОБЛИВОСТІ ВИЗНАЧЕННЯ ВИТРАТ ПРИ ВИКОНАННІ МІЖНАРОДНИХ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

2.1 Загальні положення

З огляду на специфіку роботи рухомого складу в міжнародному сполученні, витрати доцільно визначати на рейс.

Під рейсом розуміється комплекс елементів транспортного процесу з моменту виїзду з гаража, навантаження, доставки вантажу в експортному напрямку, розвантаження, руху до пункту завантаження на іноземній території, навантаження, доставки вантажу в імпортному напрямку, розвантаження, повернення в гараж.

Це викликано тим, що рівень витрат у прямому (експортному) напрямку відрізняється від витрат у зворотному (імпортному) напрямку, а також можливістю врахування імовірності зворотного завантаження.

$$V_{\text{рейс}} = V_e + V_i, \quad (2.1)$$

де $V_{\text{рейс}}$ — витрати на рейс, грн;

V_e — витрати в експортному напрямку, грн;

V_i — витрати в імпортному напрямку, грн.

Доцільно витрати на рейс групувати в такий спосіб:

- витрати в гривнях ($V_{\text{грн}}$);
- витрати в іновалюті ($V_{\text{вал}}$);
- заробітна платня водіїв ($V_{\text{зп}}$).

$$V_{\text{рейс}} = V_{\text{грн}} + V_{\text{вал}} + V_{\text{зп}}. \quad (2.2)$$

2.2 Визначення нормативної тривалості рейсів

Для визначення витрат за окремими статтями, такими як добові і квартирні водіям, а також для розподілу загальних витрат за рейсами необхідно знати як загальну тривалість рейсу, так і час перебування на території тієї або іншої держави.

$$T_p = \sum_{i=1}^{i=n} T_{pi}, \text{ д\iб} \quad (2.3)$$

де T_{pi} - тривалість перебування на території i -ї держави;
 n – кількість країн, якими проходить маршрут;

$$T_{pi} = T_{pirux} + T_{rinaв} + T_{piрозв} + T_{pикорд} + T_{piобсл} + T_{piвідп}, \text{ доба} \quad (2.4)$$

де T_{pirux} – тривалість руху, що залежить від відстані, розрахункової швидкості і складу екіпажу водіїв або тривалості роботи рухомого складу в добу.

$$T_{pirux} = \frac{L_i}{V_{ti} \times T_n}, \text{ д\iб} \quad (2.5)$$

де L_i – відстань на території тієї або іншої держави, км;

V_{ti} – технічна швидкість руху, км/год;

T_n – час роботи на добу, год;

$T_{rinaв}$, $T_{piрозв}$ – тривалість відповідно навантаження або розвантаження, визначається нормами або умовами контракту, д\iб;

$T_{pикорд}$ – час на перетинання кордону, д\iб;

$T_{piобсл}$, $T_{piвідп}$ – час на технічне обслуговування і тривалий відпочинок, д\iб (відповідно до вимог Положення про робочий час і час відпочинку водіїв автотранспортних засобів [3]).

Довжина маршруту з рухом іноземною територією може визначатися з використанням географічної карти.

2.3 Витрати в гривнях

Витрати в гривнях складають:

$$B = B_{пал} + B_m + B_{тор} + B_{ш} + B_{ам} + B_{зарпл} * K_1 + B_{страх} + B_{дозв} + B_{мит} + \quad (2.6)$$

$$V_{\text{навч}} + V_{\text{рек}} + V_{\text{предст}} + V_{\text{смг}} + V_{\text{под}}, \text{ грн}$$

де $V_{\text{пал}}$ - витрати на паливо, грн;

$V_{\text{м}}$ - витрати на мастильні матеріали, грн;

$V_{\text{тор}}$ - витрати на технічне обслуговування і поточний ремонт, грн;

$V_{\text{ш}}$ - витрати на відновлення зносу шин, грн;

$V_{\text{ам}}$ - витрати на амортизацію з відновлення рухомого складу, грн;

$V_{\text{зарпл}}$ - заробітна платня водіїв, грн;

K_1 - коефіцієнт, що збільшує витрати на заробітну плату водіїв за рахунок відрахувань на соціальні потреби; $K_1 = 1,3864$;

$V_{\text{страх}}$ - витрати на страхування, грн;

$V_{\text{дозв}}$ - витрати на дозвіл проїзду іноземною територією, грн;

$V_{\text{мит}}$ - витрати на придбання митних документів, грн;

$V_{\text{навч}}$ - витрати на навчання, грн;

$V_{\text{рек}}$ - витрати на рекламу, грн;

$V_{\text{предст}}$ - представницькі витрати, грн;

$V_{\text{смг}}$ - витрати на придбання накладної міжнародного зразка, грн;

$V_{\text{под}}$ - податки, грн.

2.3.1 Витрати на паливо для автопоїздів у складі тягача з напівприцепом

Витрати на паливо залежать від двох основних факторів — норми витрати палива і вартості одного літра палива.

Норми витрати палива встановлюють для кожної марки і модифікації автомобілів, що експлуатуються [4]. Для автомобілів установлені наступні види норм:

- базова норма на 100 км пробігу автомобіля;
- норма на 100 тонно-кілометрів ($t \cdot \text{км}$) транспортної роботи, що враховує додаткові витрати палива при русі автомобіля з вантажем.

Витрати на паливо мають гривневу і валютну складові і визначаються за формулою:

$$V_{\text{нгрн}} = \frac{H_{\text{л}} \times \Pi_{\text{л}} \times L_{\text{км}}}{100} + \frac{H_{\text{ткм}} \times \Pi_{\text{л}} \times (m_{\text{пр}} \times L_{\text{км}} + P)}{100}, \text{ грн} \quad (2.7)$$

де $H_{\text{л}}$ – базова норма витрати палива на пробіг автомобіля, л/100 км;

$H_{\text{ткм}}$ – норма витрати палива на вантажну роботу, л/100 $t \cdot \text{км}$;

$m_{\text{пр}}$ – власна маса напівприцепа, т;

$\Pi_{\text{л}}$ – вартість одного літра палива, грн./л;

$L_{\text{км}}$ – відстань на території гривневої зони, км;

P – вантажообіг, т*км.

Норми витрати палива наведені в [4].

2.3.2 Витрати на мастильні матеріали

Витрати на мастильні матеріали залежать від:

- норм витрати мастильних матеріалів;
- цін на мастильні матеріали.

Норми витрат мастила встановлені в літрах на 100 літрів витрати палива, норми витрати змащень відповідно в кілограмах на 100 літрів витрати палива. Норми витрати мастила і змащень знижуються на 50 відсотків для всіх автомобілів, що знаходяться в експлуатації до трьох років [4].

Норма витрати мастила збільшується до 20 відсотків для автомобілів, що знаходяться в експлуатації більш восьми років [4].

Витрати на мастильні матеріали визначаються за формулою:

$$B_m = \frac{P_{пал} \times (H_d \times C_d + H_m \times C_m + H_k \times C_k)}{100}, \text{ грн} \quad (2.8)$$

де $P_{пал}$ – витрата палива, л;

H_d, H_m, H_k – відповідно норма витрат мастила для двигуна, трансмісійного мастила, консистентного змащення, л/100 л палива та кг/100 л палива;

C_d, C_m, C_k – відповідно ціна мастила для двигуна, трансмісійного мастила, консистентного змащення, грн./л.

2.3.3 Витрати на технічне обслуговування і ремонт

Витрати на технічне обслуговування і ремонт складають:

$$B_{top} = 0,001 * [T_p * C_r + (H_{mat} + H_{zch})] * L, \text{ грн}, \quad (2.9)$$

де T_p — трудомісткість поточного ремонту, чол.*год/1000 км [5];

C_r — вартість однієї години роботи, грн. [6];

H_{mat}, H_{zch} — норми витрат на матеріали і запасні частини; грн/1000 км [6];

L — пробіг, км;

2.3.4 Витрати на відновлення зносу і ремонт шин

Витрати на відновлення зносу і ремонт шин визначаються за формулою:

$$V_{\text{ш}} = H_{\text{ш}} * N_{\text{ш}} * L, \quad (2.10)$$

де $H_{\text{ш}}$ — норми витрат на відновлення зносу і ремонт шин, грн/км;

$N_{\text{ш}}$ — кількість шин;

L — пробіг, км.

Норми на відновлення зносу і ремонт шин збільшуються на 10% для автомобілів, що постійно працюють із причепами і напівпричепами [7].

Норми витрат на відновлення зносу і ремонт шин визначаються за формулою:

$$H_{\text{ш}} = \frac{90 \times \Pi_{\text{ш}}}{L_{\text{ш}} \times 100}, \text{ грн/км}, \quad (2.11)$$

де $\Pi_{\text{ш}}$ — ціна одного комплекту шин, грн;

$L_{\text{ш}}$ — нормативний пробіг шин, км [7].

2.3.5 Витрати на амортизацію з метою повного відновлення рухомого складу

Амортизаційні відрахування на відновлення рухомого складу визначаються за формулою:

$$V_{\text{ам}} = (K_{\text{пр}} * \Pi_{\text{т}} * N_{\text{ат}} + K_{\text{пр}} * \Pi_{\text{нпр}} * N_{\text{ап}}) * T_{\text{р}} / T_{\text{к}}, \quad (2.12)$$

де $K_{\text{пр}}$ — коефіцієнт придатності; приймаємо $K_{\text{пр}} = 0,5 - 0,7$ в залежності від віку (замортизованої вартості рухомого складу);

$\Pi_{\text{т}}$, $\Pi_{\text{нпр}}$ — балансова вартість відповідно тягача і напівпричепа на початок звітного періоду, грн;

$N_{\text{ат}}$ — норма амортизаційних відрахувань на повне відновлення тягача у відсотках; приймаємо $N_{\text{ат}} = 25\%$ [8];

$N_{\text{ап}}$ — норма амортизаційних відрахувань на повне відновлення напівпричепа у відсотках; приймаємо $N_{\text{ап}} = 25\%$ [8];

$T_{\text{р}}$ — тривалість рейса, діб; визначається згідно з проектною частиною дипломного проекту;

$T_{\text{к}}$ — кількість днів у році.

2.3.6 Витрати на страхування

Витрати на страхування можна розділити на дві групи: обов'язкове страхування і добровільне страхування.

Страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів є обов'язковим при міжнародних автомобільних перевезеннях.

Страхуються окремо тягач і напівпричіп, а норми страхування залежать від періоду страхування.

$$B_{стр} = \frac{(H_{стрт} + H_{стрн}) \times T_p}{T_{страх}}, \quad (2.13)$$

де T_p – час рейсу;

$H_{стрт}$, $H_{стрн}$ — норми страхування відповідно тягача і напівпричепа;

$T_{страх}$ — період страхування (2 місяці, 6 місяців, 1 рік і тощо) За період страхування автомобіль може здійснити кілька рейсів, тому ці витрати треба розділити пропорційно часу.

Витрати на страхування відносяться на собівартість продукції (робіт, послуг).

Обов'язковим також є страхування пасажирів.

Крім обов'язкових видів страхування існують добровільні види страхування, такі як страхування автотранспортних засобів «автокаско», страхування вантажів, страхування відповідальності перевізника.

Усе більше поширення одержує страхування відповідальності перевізника, тому що це важливо не тільки для самого перевізника, як спосіб компенсації можливих збитків, але і для вантажовласників, тому що їм надійніше мати справу з перевізником, чиї гарантії компенсації можливого збитку, понесеного з його провини, підтверджені відповідним страховим полісом.

2.3.7 Витрати на дозвіл проїзду іноземною територією

Однією з вимог, яку застосовують майже всі країни, є необхідність одержання дозволу на в'їзд на її територію або проїзд крізь її територію транзитом іноземного автотранспортного засобу.

$$B_{дозв} = C_{дозв} \times n, \quad (2.14)$$

де $C_{\text{дозв}}$ — вартість дозволу, грн.; призначається Асоціацією міжнародних автоперевізників;

n — кількість дозволів, необхідних для виконання даного рейсу.

Дозволи здобуваються в Асоціації міжнародних автоперевізників (АСМАП).

2.3.8 Витрати на придбання митних документів

Для спрощення проходження границі при міжнародних перевезеннях застосовується митний документ - книжка МДП. Витрати на її придбання необхідно враховувати при розрахунку витрат на перевезення. У тому випадку, якщо автомобіль перевозить вантаж в експортному й імпортовому напрямку, буде потрібно дві книжки МДП.

Книжки МДП купуються в АСМАП. Орієнтована вартість придбання та оформлення книжок МДП приймається за даними підприємства, на якому студенти проходять переддипломну практику.

2.3.9 Витрати на придбання накладної міжнародного зразка

Відповідно до вимог Конвенції про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів (КДПВ) перевізник повинний мати товарно-транспортну накладну, яку можна придбати в секретаріаті АСМАП. Витрати на її придбання необхідно враховувати при розрахунку витрат на перевезення.

Орієнтована вартість транспортних документів приймається згідно з цінами, що діють на момент виконання дипломного проекту за даними підприємства, на якому студенти проходять переддипломну практику.

2.3.10 Витрати на представницькі витрати, рекламу, підготовку і перепідготовку кадрів

Для більш ефективної організації роботи підприємства, часто виникають витрати, пов'язані з прийомом делегацій, проведенням рекламних заходів, а також з підготовкою і перепідготовкою кадрів або навчання.

Це загальні витрати підприємства, які можна розділити пропорційно тривалості рейса:

$$B_{npzaz} = \frac{B_{np} \times T_p}{AD_p}, \text{ грн} \quad (2.15)$$

де B_{np} – сума загальних представницьких витрат, витрат на рекламу та навчання протягом року, грн;

T_p – тривалість рейсу, днів;

AD_p – автомобілі - дні в господарстві.

2.3.11 Податки

Зараз діють наступні податки:

- податок на додану вартість (ПДВ) за ставкою 20% від оборту (виторгу) з реалізації на території України товарів, виконаних робіт і зроблених послуг [9];
- податок на прибуток за ставкою 30% від валового прибутку [10];
- інші податки, приймаємо 4% від фактичної собівартості для вантажних та автобусних перевезень [11].

2.3.12 Заробітна платня водіїв і нарахування на неї

Однією з важливих статей витрат є витрати, пов'язані з оплатою праці водіїв.

У більшості країн оплата праці водіїв здійснюється за відпрацьований час (погодинна форма оплати). Заробітна платня не є єдиною складовою оплати праці, майже у всіх країнах до неї додаються премії. Розрахунки заробітної плати можуть бути виконані у відповідності з системою розрахунку, встановленою на конкретному підприємстві, а також у відповідності з [12].

До «відрахувань на соціальні потреби» відносять обов'язкові відрахування за встановленими законодавством нормами органами державного соціального страхування, пенсійного фонду, державного фонду зайнятості і медичного страхування. Ці відрахування визначають від витрат на оплату праці, що включаються в собівартість транспортних послуг за елементом «витрати на оплату праці». Відрахування на соціальні потреби робляться у визначеному розмірі від витрат на оплату праці, що включаються в собівартість продукції. Зараз вони складають 38,64% [11] у тому числі:

- пенсійний фонд (32%);
- відрахування органам державного соціального страхування (2,9%);
- державний фонд зайнятості (2,1%);

- фонд соціального страхування на випадок нещасного випадку (1,64%).

2.4 Визначення витрат у валюті

2.4.1 Витрати на «добові» водіям

Особливістю міжнародних автомобільних перевезень є те, що робота водія здійснюється як на території України, так і за кордоном.

Витрати на добові водіям залежать від двох основних факторів: днів перебування на території тієї або іншої держави (T_i) і норм добових при відрядженні співробітників за кордон ($N_{доби}$). Сума витрат визначається за формулою:

$$B_{доби} = \sum_{i=1}^{i=n} T_i \times N_{доби} \times K_{вi}, \quad (2.16)$$

де $K_{вi}$ - коефіцієнт переведення валюти до порівнянного виду згідно з курсом НБУ на момент виконання дипломного проекту.

У дипломному проекті необхідно визначити розрахункові витрати на добові, оскільки фактичні витрати визначаються після виконання перевезення. Розрахункові витрати визначаються, виходячи з розрахункової тривалості рейсу і розрахункового перебування на території іноземної держави.

Розрахункові терміни можуть визначатися:

для транзитної території:

$$T_i = \frac{L_i}{V_{ii} \times T_p}, \quad (2.17)$$

для країни відправлення і призначення

$$T_i = \frac{L_i}{V_{ii} \times T_p} + t_{np}, \quad (2.18)$$

де t_{np} – час навантаження – розвантаження, доб.

Добові водіям встановлюються відповідно до [13].

2.4.2 Витрати на «квартирні» водіям

Витрати з наймання житлового приміщення або «квартирні» також залежать від тривалості перебування водіїв на території іноземних держав, якими проходить маршрут, і граничних норм відшкодування витрат з наймання житлового приміщення в добу, встановлених Міністерством фінансів. У зв'язку з цим витрати за цими двома статтями можна об'єднати і визначити як витрати на командировочні за наступною формулою:

$$B_{\text{ком}} = \sum_{i=1}^n T_i \times (N_{\text{доби}} + N_{\text{кві}}) \times K_{\text{ві}}, \quad (2.19)$$

де $N_{\text{кві}}$ – норма відшкодування витрат з наймання житлового приміщення на добу у i -ій країні [11].

Як і добові, ці норми диференційовані за країнами. Їхній розмір визначається виходячи з вартості одного номера в готелях середнього розряду.

До інших командировочних входять оплата закордонного паспорта, віз, витрати з обміну чека в банку на іноземну валюту. Вони також відшкодовуються працівнику.

На практиці у відрядженого працівника виникають і інші витрати: оплата міжміських і міжнародних телефонних переговорів, комісія з обміну іноземної валюти на національну валюту країни перебування. Всі ці витрати необхідно враховувати при розрахунку витрат на перевезення.

2.4.3 Витрати на паливо

Витрати на паливо (у частині валютної складової) визначаються відповідно до формули (2.7) з урахуванням вартості палива на території іноземних держав і обмежень на ввезення і вивезення палива.

2.4.4 Витрати на дорожні збори

Українські перевізники оплачують дорожні збори в ряді країн, наприклад, Німеччині, Швейцарії, Польщі, де не передбачене взаємне звільнення від оплати. Ці витрати необхідно враховувати при розрахунку витрат на перевезення.

2.4.5 Витрати за використання платних магістралей

У ряді країн, наприклад, у Франції, Італії стягуються збори за користування автомагістралями, побудованими за рахунок вкладень коштів приватних компаній. Ці збори стягуються як з іноземних, так і з національних транспортних засобів. Однак, часто паралельно магістралям, є державні дороги, де платня не стягується, але проїзд цими дорогами менш зручний і займає більше часу. Тому витрати за цією статтею будуть залежати від маршруту руху, а також термінів доставки вантажу.

2.4.6 Витрати на оплату послуг фірм-експедиторів

Витрати за цією статтею включають оплату винагород, пов'язаних з обслуговуванням перевізника:

- митне оформлення;
- поштові, телеграфні витрати;
- завантаження автомобіля в зворотному напрямку;
- інформаційні послуги;
- технічне обслуговування рухомого складу;
- бронювання місць у готелі;
- заправлення паливом;
- страхування тощо.

Витрати визначаються на підставі умов контрактів, укладених між перевізником і експедитором. Оплата за послуги, як правило, встановлюється у відсотках від вартості перевезення. Ці витрати необхідно враховувати при розрахунку витрат на перевезення.

Вартість витрат на дорожні збори, за використання платних магістралей, на оплату послуг фірм – експедиторів визначається згідно з цінами, що існують на момент виконання дипломного проекту.

2.4.7 Загальна сума витрат у валюті

Загальна сума витрат у валюті складає:

$$V_{\text{вал}} = V_{\text{доб}} + V_{\text{кв}} + V_{\text{пал}} + V_{\text{дор зб}} + V_{\text{пл маг}} + V_{\text{експ}} \quad (2.20)$$

де $V_{\text{доб}}$ — витрати на добові;

$V_{\text{кв}}$ — витрати на житло;

$V_{\text{пал}}$ — витрати на паливо;

$V_{\text{дор зб}}$ — витрати на дорожні збори;

$V_{\text{пл маг}}$ — оплата проїзду платними магістралями;

$V_{\text{експ}}$ — оплата послуг фірм-експедиторів.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Методичні вказівки до виконання курсової роботи з дисципліни «Економіка перевезень» (для студентів спеціальності 7.100403 «Організація перевезень і управління на транспорті»)/Уклад.: Артамонова Ю.В., Лизунов О.С., Руденков Е.В. – Горлівка: АДІ ДонНТУ, 2003. – 64 с.
2. Методичні вказівки до виконання дипломного проекту для студентів спеціальності 7.100403 “Організація перевезень та управління на автомобільному транспорті”/ Укл. В.М. Сокирко, Т.О. Савченко, Т.С. Василенко, Ю.В. Артамонова, А.М. Кудла, В.Г. Обіщенко. – Горлівка: АДІ ДонНТУ, 2003. – 36 с.
3. Положение о рабочем времени и времени отдыха водителей автотранспортных средств, утвержденное приказом Министерства транспорта Украины от 17.01.2002 г. № 18 // Автомобильные перевозки: организация и учет. – Х.: Фактор, 2004.- С. 195 - 201.
4. Нормы расхода горючего и смазочных материалов на автомобильном транспорте, утверждены приказом Минтранса Украины от 10.02.1998 г. № 43 // Автотранспортные перевозки. – Х.: ООО Центр Консульт, 2002.- С. 17 - 82.
5. Положение о техническом обслуживании и ремонте дорожных транспортных средств автомобильного транспорта, утверждено приказом Минтранса Украины от 30.03.1998 г. № 102 // Автотранспортные перевозки. – Х.: ООО Центр Консульт, 2002.- С. 145 - 158.
6. Нормативно-справочные материалы к экономическим расчетам в дипломных проектах и курсовых работах (для студентов специальностей 7.100403, 7.050201, 7.090215) / Сост.: И.П. Головченко, В.Н. Сокирко, С.А. Володина, Е.П. Мельникова, А.А. Чумичев. - Горловка: АДИ ДонГТУ, 1999. - 115 с.
7. Нормы эксплуатационного пробега автомобильных шин, утверждены приказом Минтранса от 08.12.1997 г. № 420 // Автотранспортные перевозки. – Х.: ООО Центр Консульт, 2002.- С. 82 - 92.
8. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 7 “Основні засоби” № 92 від 27.04.2000 р // Все о бухгалтерском учете. 2002. № 14 (802).- С. 23 - 26.
9. Закон Украины «О налоге на добавленную стоимость» от 03.04.1997 г. № 168/97 – ВР, с изменениями и дополнениями // Автомобильные перевозки: организация и учет. – Х.: Фактор, 2004.- С. 166 - 171.
10. Закон Украины «О налогообложении прибыли предприятий» от 22.05.1997 г. № 283/97 – ВР, с изменениями и дополнениями // Автомобильные перевозки: организация и учет. – Х.: Фактор, 2004.- С. 166 - 171.
11. Ткаченко Н.М. Бухгалтерський фінансовий облік на підприємствах України: Підруч. для студ. екон. спец. вищ. навч. закл. – 6-те вид. – К.: А.С.К., 2004 – 784 с.
12. Методичні вказівки до виконання курсової роботи з дисципліни «Еконо-

- міка перевезень» (для студентів спеціальності 7.100403 «Організація перевезень і управління на транспорті»)/Уклад.: Артамонова Ю.В., Лизунов О.С., Руденков Е.В. – Горлівка: АДІ ДонНТУ, 2003. – 64 с.
13. Постанова Кабміну № 850 від 30.05.2000 р., зареєстрована в Міністерстві юстиції України за №418/3711 від 29.06.1999 р // Бухгалтерський фінансовий облік на підприємствах України. – К.: А.С.К., 2004 – С.653 - 660.
 14. Домнина С.В. Особенности определения затрат при выполнении международных перевозок автомобильным транспортом. М. – 1998. 96 с.
 15. Краткий автомобильный справочник. – 10-е изд, перераб. и доп. – М.: Транспорт.1983. – 220 с.

Методичні вказівки до виконання економічної частини дипломних проектів з міжнародних вантажних перевезень (для студентів спеціальності 7.100403 "Організація перевезень і управління на транспорті")

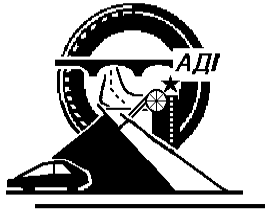
Анатолій Васильович Куниця
Юлія Володимирівна Артамонова
Едуард Володимирович Руденков

Підписано до друку
Замовлення
Тираж 35 прим.

Формат 70x90/16
Умовн. друк. арк. 1,7

АДІ ДонНТУ
84646, м. Горлівка, вул. Кірова 51

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ДОНЕЦЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ТЕХНІЧНИЙ
УНІВЕРСИТЕТ
АВТОМОБІЛЬНО – ДОРОЖНИЙ ІНСТИТУТ



ДонНТУ

МЕТОДИЧНІ ВКАЗІВКИ

**до виконання економічної частини
дипломних проектів з міжнародних
вантажних перевезень
(для студентів спеціальності 7.100403
«Організація перевезень і управління на транспорті»)**

Горлівка 2005