

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Заклад професійної освіти
Дніпровський професійний технологічний коледж

ЗАТВЕРДЖУЮ

Заступник директора з навчально-методичної роботи
ЗПО «Дніпровський професійний технологічний
коледж»

« 28 » серпня 2026 р.

Світл. ГОРДІЄНКО



Конспект лекції

Економіка підприємства в автотранспорті

МОДУЛЬ 1. ВИРОБНИЧІ РЕСУРСИ ТА ПРОГРАМА АВТОТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА

Тема 1 . Особливості функціонування АТП в ринкових умовах.
Види та організаційно-правові форми.

Розроблено для здобувачів
фахової передвищої освіти

Викладач: Юлія ПУСТОВОЙТ

Дніпро

2026

Економіка підприємства в автотранспорті

Тема 1. Особливості функціонування АТП в ринкових умовах. Види та організаційно-правові форми.

Анотація та мета лекції

Автомобільний транспорт є однією з найважливіших кровоносних систем сучасної глобалізованої економіки. Його ефективне функціонування визначає швидкість товароруку, доступність товарів для кінцевого споживача та загальний рівень економічної безпеки держави. В умовах ринкової економіки автотранспортні підприємства (АТП) змушені працювати у висококонкурентному середовищі, постійно адаптуючись до змін попиту, коливань цін на енергоносії та посилення екологічних стандартів.

Головна мета цієї лекції полягає у формуванні комплексного, системного розуміння природи автотранспортного підприємства як відкритої соціально-економічної системи. Ми розглянемо процеси зародження, юридичної реєстрації та структурування транспортного бізнесу.

Ключові питання до розгляду:

- Поняття про підприємство та його специфічні транспортні види.
- Підприємство як виробнича та економічна система.
- Порядок утворення автотранспортних підприємств та дозвільні процедури.
- Організаційно-правові форми господарської діяльності та класифікація за власністю.
- Статистика автотранспорту в контексті екологічних викликів.

Даний матеріал розроблено з урахуванням сучасних норм Господарського та Цивільного кодексів України, актуального транспортного законодавства та передових світових практик логістичного менеджменту.

1. Поняття про підприємство та його види

Економічна наука визначає підприємство як основну, базову ланку будь-якої національної економіки. Відповідно до статті 62 Господарського кодексу України, **підприємство** — це самостійний суб'єкт господарювання, створений компетентним органом державної влади, органом місцевого самоврядування або іншими суб'єктами для задоволення суспільних та особистих потреб шляхом систематичного здійснення виробничої, науково-дослідної, торговельної чи іншої господарської діяльності в порядку, передбаченому цим Кодексом та іншими законами.

Будь-яке підприємство характеризується такими основоположними ознаками:

- **Виробничо-технічна єдність:** наявність єдиного комплексу засобів виробництва, технологій та просторової організації для досягнення цілей.
- **Організаційно-соціальна єдність:** наявність трудового колективу, об'єднаного єдиною структурою управління, правилами та корпоративною культурою.
- **Фінансово-економічна самостійність:** наявність відокремленого майна, власного балансу, банківських рахунків, можливість самостійно розпоряджатися прибутком після сплати податків.
- **Правова самостійність:** статус юридичної особи, що дає право від свого імені укладати договори, набувати майнових і немайнових прав, нести обов'язки та виступати позивачем або відповідачем у суді.

Серед усього різноманіття господарюючих суб'єктів **автотранспортне підприємство (АТП)** займає особливе місце. Його специфіка зумовлена тим, що воно не створює нових матеріальних речей (продуктів).

Специфіка транспортного продукту

Продуктом праці на транспорті є сама послуга з переміщення вантажів або пасажирів у просторі та часі. Транспортна послуга не може бути накопичена на складі, вона споживається безпосередньо в момент її виробництва (здійснення перевезення).

Ця особливість вимагає від АТП надзвичайно високої синхронізації з потребами ринку: підприємство повинно мати резерви пропускної здатності для покриття пікових навантажень попиту (наприклад, сезонного збору врожаю або ранкових пасажиропотоків у містах).

Класифікація автотранспортних підприємств

Зважаючи на складність та різноманітність транспортних потреб суспільства, АТП класифікуються за низкою ознак. Головною ознакою є **характер транспортного процесу та призначення**, за яким підприємства поділяються на чотири основні групи.

Тип АТП	Основне призначення та функції	Характерні особливості рухомого складу
Вантажні АТП	Перевезення сировини, напівфабрикатів, готової продукції, будівельних матеріалів. Забезпечення логістичних ланцюгів у B2B та B2C сегментах.	Бортові автомобілі, сидельні тягачі з напівпричепами (тенти), спеціалізований склад (цистерни, рефрижератори, контейнеровози, самоскиди).
Пасажирські АТП	Задоволення потреб населення у переміщенні. Організація міських, приміських, міжміських та міжнародних автобусних маршрутів.	Автобуси різного класу місткості (від мікроавтобусів до двоповерхових туристичних лайнерів), легкові автомобілі таксі.
Вантажо-пасажирські (змішані)	Однотимчасне обслуговування вантажних і пасажирських потоків. Характерно для невеликих населених пунктів або специфічних відомств.	Комбінований парк транспортних засобів, наявність багатофункціональних ремонтних зон.
Спеціальні АТП	Виконання специфічних нетранспортних (технологічних) завдань з використанням автомобільного шасі.	Автокрани, пожежні машини, автомобілі швидкої медичної допомоги, снігоприбиральна техніка, інкасаторські броньовики.

За **масштабом діяльності (розміром)** автотранспортні підприємства традиційно поділяються на мікропідприємства (до 10 працівників, парк до 5-10 одиниць), малі підприємства (до 50 працівників), середні та великі (понад 250 працівників та автопарк, що налічує сотні одиниць техніки). У сучасних умовах європейського ринку спостерігається тенденція до укрупнення АТП шляхом злиття або поглинання, що дозволяє досягати ефекту масштабу та знижувати питомі витрати на 1 км пробігу.

Інфраструктурні та автообслуговуючі підприємства

Розглядаючи екосистему автотранспорту, неможливо обмежитися лише підприємствами-перевізниками. Для забезпечення безперебійного транспортного процесу функціонує розгалужена мережа підприємств транспортної інфраструктури, які є невід'ємною частиною галузі:

- **Авторемонтні підприємства (АРП):** спеціалізовані заводи або великі станції, що виконують капітальний ремонт агрегатів (двигунів, коробок передач) або повне відновлення транспортних засобів після серйозних ДТП.
- **Станції технічного обслуговування (СТО):** підприємства, які надають послуги з профілактичного (планового) технічного обслуговування (ТО-1, ТО-2), поточного ремонту, діагностики та шиномонтажу.
- **Транспортно-експедиційні компанії:** виступають організаторами перевезень. Вони можуть не мати власного рухомого складу, проте забезпечують логістичне планування, документальний супровід, митне оформлення та фрахтування транспорту.
- **Логістичні термінали та хаби:** об'єкти інфраструктури, де відбувається консолідація, деконсолідація, сортування та тимчасове зберігання вантажів перед їхньою фінальною доставкою (доставкою "останньої милі").

Сучасна тенденція: Аутсорсинг непрофільних функцій

Якщо у XX столітті класичне АТП було підприємством повного циклу (мало власну ремонтну базу, АЗС, медичний пункт, автошколу), то в сучасних ринкових умовах переважає тенденція до аутсорсингу. Більшість середніх та великих перевізників відмовляються від власних ремонтних зон на користь укладання сервісних контрактів (Service Level Agreement, SLA) з офіційними дилерами виробників вантажівок (Scania, Volvo, MAN). Це дозволяє вивільнити капітал та зосередитися на ключовій компетенції — логістиці та продажу транспортних послуг.

Таким чином, межі традиційного поняття "автотранспортне підприємство" сьогодні розмиваються, трансформуючись у ширше поняття — "логістичний провайдер", який пропонує клієнтам комплексні рішення 3PL (Third Party Logistics) або 4PL.

2. Підприємство як виробнича та економічна система

З позицій кібернетики та системного аналізу, автотранспортне підприємство розглядається як складна, відкрита, цілеспрямована, імовірна та динамічна соціально-економічна система. Відкритість означає безперервний обмін з навколишнім середовищем матеріальними, фінансовими та інформаційними ресурсами. Динамічність визначає здатність системи змінювати свій стан у часі (нарощувати або скорочувати парк, змінювати маршрути).

Архітектура АТП як системи складається з взаємопов'язаних підсистем, кожна з яких виконує специфічну роль у генерації доданої вартості:

2.1. Техніко-технологічна підсистема

Це матеріальний базис підприємства, який формує його виробничу потужність (пропускну та провізну здатність). До її складу входять:

- **Активна частина основних фондів:** безпосередньо рухомий склад (автомобілі, причепа, тягачі). Саме вони генерують дохід підприємства під час експлуатації.
- **Пасивна частина основних фондів:** будівлі, споруди, стоянки, контрольно-пропускні пункти, обладнання ремонтних зон. Вони створюють умови для функціонування активної частини.
- **Технології перевезень:** методи організації транспортного процесу, наприклад, робота за системою "тягач + змінний напівпричіп" (Drop-and-Hook), маятникові або кільцеві маршрути, технології мультимодальних перевезень (Ro-Ro).
- **Інформаційно-управлінські технології (TMS):** системи супутникового моніторингу (GPS/GLONASS), телематика автомобілів, програмне забезпечення для маршрутизації та диспетчеризації.

Ефективність техніко-технологічної підсистеми оцінюється такими показниками, як коефіцієнт технічної готовності (КТГ), коефіцієнт випуску автомобілів на лінію, середньодобовий пробіг та коефіцієнт використання вантажопідйомності.

2.2. Економічна підсистема

Ця підсистема відповідає за забезпечення життєздатності АТП через управління рухом капіталу. Вона пронизує всі інші підсистеми і включає:

- **Механізм ціноутворення:** формування тарифів на транспортні послуги з урахуванням собівартості, кон'юнктури ринку та цінової еластичності попиту.
- **Управління витратами:** контроль за статтями операційних витрат. На автомобільному транспорті найвагомішими статтями є витрати на паливно-мастильні матеріали (ПММ) – 30-45% від загальної собівартості, фонд оплати праці водіїв (20-25%), амортизація рухомого складу та технічне обслуговування.
- **Управління інвестиціями та фінансами:** пошук джерел фінансування для оновлення автопарку (кредити, лізинг), управління дебіторською та кредиторською заборгованістю (оскільки клієнти часто вимагають відстрочки платежу за перевезення до 30-60 днів).

2.3. Соціальна підсистема

Транспорт є галуззю з високою часткою ручної, висококваліфікованої та відповідальної праці. Соціальна підсистема охоплює персонал підприємства, організацію їхньої праці та соціальний захист.

Людський капітал як критичний ресурс

Проблема дефіциту кваліфікованих водіїв комерційного транспорту (особливо категорії СЕ для міжнародних перевезень) є однією з найгостріших у світовій логістиці. Транспортний засіб вартістю понад 150 тисяч євро з вантажем аналогічної або більшої вартості довіряється одній людині. Тому політика утримання кадрів, мотивації, постійного навчання (еко-водіння, контраварійна підготовка) та забезпечення комфортних умов праці є запорукою виживання АТП.

Важливим аспектом соціальної підсистеми є жорсткий державний та міжнародний контроль за дотриманням **режимів праці та відпочинку водіїв** (згідно з нормами ЄУТР). Використання тахографів робить неможливим інтенсивну експлуатацію одного водія понад встановлені норми, що вимагає складного планування екіпажів.

2.4. Взаємодія підсистем (Кібернетична модель АТП)

Для кращого розуміння функціонування автотранспортного підприємства як відкритої системи, візуалізуємо його у вигляді процесної кібернетичної моделі. Система перетворює вхідні ресурси на корисний вихідний результат під впливом зовнішніх факторів та керуючих впливів.



Рис. 1. Принципова схема функціонування АТП як відкритої соціально-економічної системи

Ця модель демонструє, що якість вихідного результату (рівень сервісу, швидкість доставки, збереження вантажу) напряду залежить від якості входів (новітність автопарку, кваліфікація водіїв, якість палива) та ефективності трансформаційного процесу всередині підприємства.

Вплив ринкового середовища на систему АТП

Автотранспортне підприємство не існує у вакуумі. Воно перебуває під постійним тиском факторів макро- та мікросередовища, які формують ринкові умови його діяльності.

Макросередовище (непрямий вплив) включає:

- **Економічні фактори:** рівень інфляції, облікова ставка Національного банку (визначає вартість кредитів на техніку), фаза економічного циклу (в періоди кризи обсяги перевезень різко падають через зниження виробництва і споживання), ціни на нафтопродукти на світових біржах.
- **Політико-правові фактори:** митна політика, квотування дозволів на міжнародні перевезення (дозволи ЄКМТ/СЕМТ), зміни у податковому законодавстві, безпекові виклики.
- **Технологічні фактори:** розвиток альтернативних джерел енергії (електромобілі, водень), автоматизація логістики, перспектива впровадження безпілотних вантажівок (autonomous trucks), що в майбутньому кардинально змінить структуру витрат АТП.

Мікросередовище (прямий вплив) включає:

- **Клієнти (замовники):** промислові підприємства, торговельні мережі (ритейл), населення. Їхні вимоги до термінів доставки, температури та інформаційного супроводу (трекінг вантажу в реальному часі) формують стандарти якості АТП.
- **Конкуренти:** інші автоперевізники, а також підприємства залізничного, водного та авіаційного транспорту (міжвидова конкуренція). Високий рівень конкуренції на ринку автоперевезень змушує компанії працювати на межі рентабельності.
- **Постачальники ресурсів:** дилери вантажної техніки, мережі АЗС, страхові компанії, ринок праці (водії, механіки).

3. Порядок утворення автотранспортних підприємств

Процес створення нового автотранспортного підприємства є складним, багатоетапним алгоритмом дій, який жорстко регламентується чинним законодавством України. Порівняно з відкриттям звичайного торговельного або ІТ-підприємства, створення АТП вимагає значно більших початкових капіталовкладень та проходження специфічних дозвільних процедур у сфері безпеки руху.

Увесь процес можна умовно розділити на кілька послідовних фаз.

Фаза 1: Бізнес-планування та прийняття рішення (Pre-investment phase)

На цьому етапі засновники (ініціатори) бізнесу проводять маркетингові дослідження та економічні розрахунки:

- **Вибір ніші:** визначення виду перевезень (міжнародні, внутрішні, рефрижераторні, будівельні вантажі, пасажирські) та аналіз конкурентного середовища у вибраному сегменті.
- **Розробка бізнес-плану:** розрахунок потреби у фінансових ресурсах для формування статутного капіталу. Найбільша стаття витрат — закупівля рухомого складу (або авансові платежі за договорами фінансового лізингу). Розраховується точка беззбитковості (мінімальний пробіг автомобіля за місяць із завантаженням, що покриває постійні та змінні витрати).
- **Вибір організаційно-правової форми:** прийняття рішення про те, чи це буде фізична особа-підприємець (ФОП), чи юридична особа (ТОВ, ПП). Цей вибір вплине на систему оподаткування та рівень юридичної відповідальності.
- **Проведення установчих зборів:** якщо створюється господарське товариство, засновники проводять збори, на яких укладають установчий договір та затверджують Статут майбутнього підприємства. Статут визначає мету діяльності, розмір статутного капіталу, порядок управління та розподілу прибутків.

Фаза 2: Державна реєстрація

Державна реєстрація юридичної особи або фізичної особи-підприємця проводиться державним реєстратором (через ЦНАП, нотаріуса або в електронній формі через портал "Дія"). Це юридичний момент народження підприємства.

Крок реєстрації	Зміст та необхідні дії
1. Подання документів	Заява встановленого зразка, примірник оригіналу (або нотаріально засвідчена копія) рішення засновників про створення юридичної особи, Статут (для юридичних осіб).
2. Внесення до ЄДР	Реєстратор вносить дані до Єдиного державного реєстру юридичних осіб, ФОП та громадських формувань. Підприємство отримує унікальний код ЄДРПОУ.
3. Постановка на облік	Автоматична передача даних з ЄДР до органів статистики, Державної податкової служби та Пенсійного фонду.
4. Вибір системи оподаткування	Подання заяви про обрання спрощеної системи оподаткування (єдиний податок) або реєстрація платником податку на додану вартість (ПДВ) на загальній системі. Для великих АТП загальна система з ПДВ є обов'язковою вимогою корпоративних клієнтів.

Після отримання виписки з ЄДР керівник підприємства відкриває банківські рахунки та виготовляє печатку (зараз її використання не є обов'язковим, але в транспортному документообігу, наприклад у міжнародних накладних CMR, штампи компанії все ще активно використовуються для підтвердження прийому та здачі вантажу).



**ДНІПРОВСЬКИЙ
ПРОФЕСІЙНИЙ
ТЕХНОЛОГІЧНИЙ
КОЛЕДЖ**

ЗАКЛАД ПРОФЕСІЙНОЇ ОСВІТИ

Документ містить ознайомчий фрагмент.

**Повна версія доступна в електронній
бібліотеці закладу після входу в особистий
кабінет студента.**