

ЗАТВЕРДЖУЮ

Заступник директора навчально-
методичної роботи
ЗПО "Дніпровський ЗТК"

Сергій ГОРДИСНКО
«___» _____ 2026 р.



МЕТОДИЧНІ РЕКОМЕНДАЦІЇ

для підготовки до модульного підсумкового контролю з дисципліни

«ЕКОНОМІКА АВТОТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА»

Рівень освіти: Фахова передвища освіта (ОПС «Фаховий молодший бакалавр»)

Галузь знань: 27 Транспорт

Спеціальність: J8 - 191 Автомобільний транспорт

Викладач - ЮЛІЯ ПУСТОВОЙТ

ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ ТА СТРУКТУРА КОНТРОЛЮ

Модульний підсумковий контроль (Залік) з дисципліни «Економіка автотранспортного підприємства» є обов'язковим елементом перевірки знань здобувачів освіти. Він має на меті комплексну оцінку рівня засвоєння теоретичного матеріалу та сформованості практичних навичок щодо розрахунку економічних показників діяльності транспортних підприємств.

1. Формат проведення підсумкового контролю

Підсумковий контроль проводиться у формі письмового тестування та розв'язання комплексного інженерно-економічного кейсу. Максимальна кількість балів, яку здобувач може отримати за підсумковий контроль, становить **40 балів** (із 100 балів за курс загалом).

Екзаменаційний (заліковий) білет складається з трьох блоків:

- **Блок 1 (Тестовий):** 10 закритих тестових завдань з вибором однієї правильної відповіді (теорія за Модулем 1 та Модулем 2). Оцінюється в 10 балів (по 1 балу за правильну відповідь).
- **Блок 2 (Теоретичний відкритий):** 2 відкриті запитання, які потребують стислої, але аргументованої та розгорнутої відповіді з наведенням прикладів (по 1 питанню з кожного модуля). Оцінюється сумарно у 10 балів (по 5 балів за кожне питання).
- **Блок 3 (Практичний кейс):** 1 комплексна розрахункова задача. Здобувач повинен не лише виконати математичні розрахунки, але й зробити економічний висновок (наприклад, оцінити рентабельність чи доцільність інвестиції). Оцінюється у 20 балів.

Вимоги до складання

Тривалість виконання залікової роботи — 90 хвилин. Дозволяється використання непрограмованих калькуляторів. Використання мобільних телефонів, конспектів та підручників суворо заборонено. Порушення принципів академічної доброчесності (списування) призводить до анулювання результатів з оцінкою «0 балів».

Для успішної підготовки до модульного контролю здобувачам рекомендується опрацювати лекційний матеріал, переглянути розв'язані під час практичних занять задачі та самостійно опрацювати перелік питань, наведений у цих методичних рекомендаціях.

ПЕРЕЛІК ТЕОРЕТИЧНИХ ПИТАНЬ ДЛЯ ПІДГОТОВКИ

Модуль 1. Виробничі ресурси та програма АТП

Цей блок питань охоплює теоретичні аспекти створення автотранспортного підприємства, формування його матеріально-технічної бази (основних та оборотних засобів), а також управління трудовими ресурсами.

1. Що розуміють під поняттям «підприємство» та які його головні ознаки?
2. Охарактеризуйте види підприємств залежно від форм власності (приватне, комунальне, державне, колективне).
3. Які існують організаційно-правові форми підприємств (ФОП, ТОВ, АТ) та в чому їх переваги для автотранспортного бізнесу?
4. У чому полягає зв'язок між охороною довкілля та діяльністю автомобільного транспорту? Сутність екологічних податків.
5. Як здійснюється вибір типу та моделі рухомого складу для перевезення різних видів вантажів (навалювальних, швидкопсувних, довгомірних)?
6. Розкрийте зміст поняття «виробнича потужність АТП» (пропускна здатність) та назвіть фактори, що на неї впливають.
7. Що таке виробнича програма АТП і які показники (вантажообіг, обсяг перевезень) її характеризують?
8. Дайте визначення понять «основні виробничі засоби» та «основні невиробничі засоби».
9. Як класифікуються основні засоби АТП за функціональним призначенням (активна і пасивна частина)?
10. Назвіть основні показники ефективності використання основних засобів (фондовіддача, фондомісткість, рентабельність фондів).
11. В чому полягає сутність морального і фізичного зносу основних засобів рухомого складу?
12. Розкрийте сутність амортизації. Які методи нарахування амортизації (прямолінійний, виробничий, кумулятивний) існують?
13. Опишіть структуру оборотних засобів АТП. Які фонди належать до нормованих (виробничі запаси), а які до ненормованих (грошові кошти)?

14. Які показники характеризують ефективність використання оборотних коштів (коефіцієнт оборотності, тривалість обороту)?
15. Назвіть шляхи прискорення оборотності оборотних коштів на автотранспортному підприємстві.
16. Дайте характеристику структурі трудових ресурсів АТП. Хто належить до виробничого персоналу (основні та допоміжні робітники)?
17. Що таке продуктивність праці та які методи її вимірювання (натуральний, вартісний, трудовий) застосовуються на автотранспорті?
18. Охарактеризуйте форми та системи оплати праці водіїв (відрядна, погодинна). Що включає фонд оплати праці?
19. Які надбавки та доплати застосовуються для водіїв (за класність, умови праці, ненормований день)?

Модуль 2. Витрати, результати та розвиток АТП

Другий блок питань спрямований на перевірку розуміння механізмів формування собівартості, прибутку, ціноутворення та оподаткування.

20. Дайте визначення поняття «витрати підприємства» та «собівартість перевезень».
21. Як групуються витрати за економічними елементами (матеріальні, оплата праці, соціальні заходи, амортизація, інші операційні витрати)?
22. Які витрати належать до змінних, а які до постійних в автотранспортному підприємстві? Наведіть приклади.
23. Опишіть порядок калькулювання собівартості вантажних перевезень (на 10 ткм або на 1 км пробігу).
24. Які техніко-експлуатаційні фактори (коефіцієнт використання пробігу, вантажопідйомність, технічна швидкість) впливають на зниження собівартості?
25. Як формується валовий дохід автотранспортного підприємства? Джерела доходів (основні, фінансові, інші).
26. Дайте визначення прибутку. В чому різниця між валовим та чистим прибутком підприємства?
27. Що таке рентабельність виробництва та рентабельність перевезень? За якими формулами вони розраховуються?

28. Назвіть основні резерви та шляхи підвищення рентабельності автотранспортного підприємства в умовах економічної кризи.
29. Розкрийте суть концепції маркетингу на автомобільному транспорті. Що таке сегментація ринку транспортних послуг?
30. Як формується тарифна політика АТП? Назвіть три основні орієнтири при встановленні тарифів.
31. Які види реклами та методи стимулювання збуту є найбільш ефективними для автотранспортних та логістичних підприємств?
32. Охарактеризуйте сутність Податку на додану вартість (ПДВ) та особливості його застосування для транспортних послуг.
33. Що являє собою «спрощена система оподаткування» (Єдиний податок) і які переваги вона має для транспортних ФОП?
34. Назвіть основні складові податкового навантаження на фонд оплати праці (ПДФО, ЄСВ).
35. Які економічні наслідки несе підприємство через виробничий травматизм та дорожньо-транспортні пригоди (ДТП)?
36. Назвіть прямі та непрямі (приховані) економічні збитки автотранспортного підприємства від ДТП та аварій.

Порада до теоретичного блоку

Під час відповіді на відкриті теоретичні питання намагайтеся не просто давати сухі визначення, а підкріплювати їх прикладами з реальної практики автомобільного транспорту. Наприклад, пояснюючи різницю між змінними та постійними витратами, обов'язково вкажіть, що витрати на паливе (змінні) зростають зі збільшенням пробігу, а орендна плата за гараж (постійні) залишається незмінною.

ТИПОВІ ПРАКТИЧНІ ЗАВДАННЯ (КЕЙСИ)

У Блоці 3 залікового білета буде запропонована одна комплексна розрахункова задача, яка вимагає знання формул з різних тем. Нижче наведено розбір типових кейсів, які виносяться на модульний контроль.

Кейс 1. Розрахунок амортизаційних відрахувань

Умова: Автотранспортне підприємство придбало вантажний автомобіль. Первісна вартість становить $B_{пер} = 950\,000$ грн. Очікувана ліквідаційна вартість після закінчення терміну експлуатації $B_{лік} = 50\,000$ грн. Термін експлуатації $T_e = 5$ років. Очікуваний загальний пробіг за 5 років — 500 000 км. Фактичний пробіг у перший рік експлуатації склав 120 000 км.

Завдання: Розрахувати суму амортизаційних відрахувань за перший рік двома методами: а) прямолінійним; б) виробничим. Зробити висновок, який метод вигідніше застосувати для інтенсивно працюючої техніки.

Алгоритм розв'язання:

1. *Прямолінійний метод.* Річна сума амортизації визначається рівними частинами протягом усього терміну служби:

$$A_{річ} = \frac{B_{пер} - B_{лік}}{T_e} = \frac{950\,000 - 50\,000}{5} = 180\,000 \text{ грн.}$$

2. *Виробничий метод.* Спершу розраховуємо амортизаційну ставку на 1 км пробігу (C_a):

$$C_a = \frac{B_{пер} - B_{лік}}{L_{заг}} = \frac{900\,000}{500\,000} = 1,8 \text{ грн/км.}$$

Тепер розраховуємо суму амортизації за фактичний пробіг 1-го року:

$$A_{факт} = L_{факт} \times C_a = 120\,000 \times 1,8 = 216\,000 \text{ грн.}$$

Економічний висновок: При інтенсивному використанні рухомого складу (фактичний пробіг 120 тис. км перевищує середньорічний плановий 100 тис. км) виробничий метод дозволяє списати більшу суму вартості (216 000 грн проти 180 000 грн). Це об'єктивніше відображає реальний фізичний знос автомобіля та дозволяє швидше акумулювати кошти на оновлення парку.

Кейс 2. Показники оборотності оборотних коштів

Умова: Обсяг реалізованих транспортних послуг (дохід) підприємства за звітний рік склав $D = 4\,380\,000$ грн. Середній залишок оборотних коштів (паливо на складі, гроші на рахунках, дебіторська заборгованість) становив $O = 365\,000$ грн. Кількість днів у році $T = 365$.

Завдання: Визначити коефіцієнт оборотності (кількість обертів), тривалість одного обороту в днях, та коефіцієнт завантаженості.

Алгоритм розв'язання:

1. Коефіцієнт оборотності (скільки разів обернулися кошти):

$$K_{об} = D / O = 4\,380\,000 / 365\,000 = 12 \text{ обертів.}$$

2. Тривалість одного обороту:

$$t_{об} = T / K_{об} = 365 / 12 = 30,42 \text{ дня.}$$

3. Коефіцієнт завантаженості (закріплення):

$$K_z = O / D = 365\,000 / 4\,380\,000 = 0,083 \text{ грн.}$$

Висновок: Оборотні кошти здійснюють 12 повних циклів за рік. На кожну гривню отриманого доходу підприємство змушене залучати 8,3 копійки оборотного капіталу.

Кейс 3. Розрахунок чисельності персоналу (водіїв)

Умова: АТП експлуатує парк із $A_{cn} = 40$ вантажних автомобілів. Коефіцієнт випуску автомобілів на лінію $\alpha_g = 0,75$. Автомобілі працюють по $T_n = 12$ годин на добу. Підготовчо-заклучний час $t_{n-з} = 0,3$ год. Річний фонд робочого часу одного водія $\Phi_{p.ч.} = 1920$ годин. Коефіцієнт виконання норм виробітку $H_{nl} = 1,0$. Кількість робочих днів підприємства на рік $D_k = 300$ днів.

Завдання: Розрахувати необхідну облікову чисельність водіїв.

Алгоритм розв'язання:

1. Кількість виїздів автомобілів за рік (Z):

$$Z = A_{cn} \times \alpha_g \times D_k = 40 \times 0,75 \times 300 = 9\,000 \text{ виїздів.}$$

2. Автомобіле-години роботи в наряді (AG_n):

$$AG_n = Z \times T_n = 9\,000 \times 12 = 108\,000 \text{ год.}$$

3. Необхідна чисельність водіїв (q_6):

$$q_6 = \frac{AG_n + t_{n-з} \times Z}{\Phi_{p.ч.} \times H_{nl}} = \frac{108\,000 + 0,3 \times 9\,000}{1920 \times 1,0} = 57,65 \rightarrow 58 \text{ водіїв.}$$

Кейс 4. Собівартість перевезень та економія витрат

Умова: За базовий період собівартість перевезення 10 ткм склала 22,5 грн. У плановому періоді очікується збільшення коефіцієнта використання пробігу (за рахунок попутного завантаження), що дозволить збільшити загальний вантажообіг підприємства на 12% ($\Delta Q = 12\%$). Загальна сума постійних витрат підприємства становить $B_{пост} = 2\,500\,000$ грн.

Завдання: Визначити відносну економію умовно-постійних витрат у результаті зростання обсягу перевезень та зробити висновок, як це вплине на фінансовий результат.

Алгоритм розв'язання:

Відносна економія умовно-постійних витрат ($E_{пост}$) виникає через те, що постійні витрати (оренда, зарплата офісу) не зростають при збільшенні обсягу роботи, а розподіляються на більшу кількість тонно-кілометрів.

$$E_{пост} = \frac{B_{пост} \times \Delta Q}{100} = \frac{2\,500\,000 \times 12}{100} = 300\,000 \text{ грн.}$$

Висновок: Зростання вантажообігу на 12% дозволить підприємству заощадити 300 000 грн на умовно-постійних витратах у розрахунку на одиницю продукції. Це призведе до зниження собівартості 10 ткм та відповідного збільшення прибутку підприємства на цю ж суму, без необхідності підвищувати тарифи для клієнтів.

Кейс 5. Визначення рентабельності та прибутку

Умова: Річний вантажообіг АТП становить $P = 3\,000\,000$ ткм. Встановлена тарифна ставка за 10 ткм дорівнює 32 грн (без ПДВ). Собівартість виконання 10 ткм становить 25 грн. Середньорічна вартість основних виробничих фондів підприємства $\Phi_{овф} = 4\,500\,000$ грн, а оборотних коштів $O_{об} = 500\,000$ грн.

Завдання: Розрахувати загальний дохід, загальні витрати, валовий прибуток підприємства, рентабельність перевезень та загальну рентабельність виробничих фондів.

Алгоритм розв'язання:

1. Кількість виконаних десятків ткм: $3\,000\,000 / 10 = 300\,000$ одиниць.
2. Загальний дохід (виручка): $D_{заг} = 300\,000 \times 32 = 9\,600\,000$ грн.
3. Загальна собівартість (витрати): $B_{заг} = 300\,000 \times 25 = 7\,500\,000$ грн.
4. Валовий прибуток: $\Pi_{вал} = D_{заг} - B_{заг} = 9\,600\,000 - 7\,500\,000 = 2\,100\,000$ грн.
5. Рентабельність перевезень (відношення прибутку до собівартості):

$$R_g = (2\,100\,000 / 7\,500\,000) \times 100\% = 28,0\%.$$

6. Загальна рентабельність фондів (відношення прибутку до активів):

$$R_{заг} = (2\,100\,000 / (4\,500\,000 + 500\,000)) \times 100\% = (2\,100\,000 / 5\,000\,000) \times 100\% = 42,0\%.$$

Кейс 6. Оцінка інвестицій (Оптимізація парку)

Умова: АТП планує закупити нове діагностичне обладнання для власної СТО вартістю $KB = 450\,000$ грн. Завдяки впровадженню цього обладнання підприємство зможе зменшити витрати на сторонні ремонти та залучити нових клієнтів, що забезпечить додатковий річний чистий прибуток у розмірі $\Delta\Pi = 135\,000$ грн. Нормативний коефіцієнт ефективності капітальних вкладень $E_n = 0,15$.

Завдання: Розрахувати фактичний коефіцієнт економічної ефективності та термін окупності. Зробити висновок щодо доцільності інвестиції.

Алгоритм розв'язання:

1. Розрахунковий коефіцієнт економічної ефективності (E_p):

$$E_p = \Delta\Pi / KB = 135\,000 / 450\,000 = 0,30.$$

2. Термін окупності інвестицій ($T_{ок}$):

$$T_{ок} = 1 / E_p = 1 / 0,30 = 3,33 \text{ року.}$$

Економічний висновок: Оскільки розрахунковий коефіцієнт ефективності (0,30) значно перевищує нормативний (0,15), а термін окупності становить прийнятні 3,3 року, інвестиція в нове діагностичне обладнання є економічно доцільною та вигідною для підприємства.

Кейс 7. Вибір системи оподаткування

Умова: Підприємець (ФОП), який надає послуги вантажних перевезень, за квартал отримав виручку в розмірі 800 000 грн. Документально підтверджені витрати (паливо, запчастини, оренда) склали 500 000 грн.

Завдання: Розрахувати податкове навантаження за умови перебування на загальній системі (податок 18% з чистого доходу) та на спрощеній системі (Єдиний податок 3 групи — 5% від усього доходу). Зробити висновок, що вигідніше.

Алгоритм розв'язання:

1. *Загальна система:* Оподатковується чистий дохід (різниця між виручкою та витратами).

Чистий дохід = $800\,000 - 500\,000 = 300\,000$ грн.

Податок (18%) = $300\,000 \times 0,18 = 54\,000$ грн.

2. *Спрощена система (3 група, 5%):* Оподатковується вся сума виручки, незалежно від витрат.

Єдиний податок = $800\,000 \times 0,05 = 40\,000$ грн.

Висновок: У даному кварталі підприємцю економічно вигідніше перебувати на спрощеній системі оподаткування (сплата 40 000 грн ЄП проти 54 000 грн на загальній системі). Крім того, спрощена система значно зменшує витрати на ведення бухгалтерського обліку.



**ДНІПРОВСЬКИЙ
ПРОФЕСІЙНИЙ
ТЕХНОЛОГІЧНИЙ
КОЛЕДЖ**

ЗАКЛАД ПРОФЕСІЙНОЇ ОСВІТИ

Документ містить ознайомчий фрагмент.

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