

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНИЙ ВИЩИЙ НАВЧАЛЬНИЙ ЗАКЛАД
«ДОНЕЦЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ»
АВТОМОБІЛЬНО-ДОРОЖНИЙ ІНСТИТУТ

Кафедра «Економіка і фінанси»

**МЕТОДИЧНІ ВКАЗІВКИ
ДО ВИКОНАННЯ КУРСОВОЇ РОБОТИ
ІЗ ДИСЦИПЛІНИ «ГРОШІ ТА КРЕДИТ»
НА ТЕМУ: «ОЦІНКА СТРОКІВ ОКУПНОСТІ
КРЕДИТНОГО ЗАЙМУ»
(ДЛЯ СТУДЕНТІВ НАПРЯМУ ПІДГОТОВКИ
6.030601 «МЕНЕДЖМЕНТ» ВСІХ ФОРМ НАВЧАННЯ)**

18/19-2003-02

Горлівка – 2003

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНИЙ ВИЩИЙ НАВЧАЛЬНИЙ ЗАКЛАД
«ДОНЕЦЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ»
АВТОМОБІЛЬНО-ДОРОЖНИЙ ІНСТИТУТ

«Затверджую»
Директор АДІ ДВНЗ «ДонНТУ»
М. М. Чальцев

Кафедра «Економіка і фінанси»

**МЕТОДИЧНІ ВКАЗІВКИ
ДО ВИКОНАННЯ КУРСОВОЇ РОБОТИ
ІЗ ДИСЦИПЛІНИ «ГРОШІ ТА КРЕДИТ»
НА ТЕМУ: «ОЦІНКА СТРОКІВ ОКУПНОСТІ
КРЕДИТНОГО ЗАЙМУ»
(ДЛЯ СТУДЕНТІВ НАПРЯМУ ПІДГОТОВКИ
6.030601 «МЕНЕДЖМЕНТ» ВСІХ ФОРМ НАВЧАННЯ)**

18/19-2003-02

«РЕКОМЕНДОВАНО»
Навчально-методична комісія
факультету «Економіка і
управління»
Протокол № 2 від 08.10.2003 р.

«РЕКОМЕНДОВАНО»
Кафедра «Економіка і фінанси»
Протокол № 16 від 07.04.2003 р.

УДК 336.77.071

Методичні вказівки до виконання курсової роботи із дисципліни «Гроші та кредит» на тему «Оцінка строків окупності кредитного займу (для студентів напряму підготовки 6.030601 «Менеджмент» всіх форм навчання) [Електронний ресурс] / укладач С. М. Снігова. – Електрон. дані. – Горлівка: ДВНЗ «ДонНТУ» АДІ, 2014. – 1 електрон. опт. диск (CD-R); 12 см. – Систем. вимоги: Pentium; 32 MB RAM; WINDOWS 98/2000/NT/XP; MS Word 2000. – Назва з титул. екрану.

Методичні вказівки сприятимуть системному й послідовному оволодінню студентами знань щодо доцільності та можливості залучення кредитних коштів».

У методичних вказівках наведено розділи курсової роботи, початкові дані і рекомендації щодо їх виконання.

Укладач

Снігова С. М.

Відповідальний за випуск:

Полуянов В. П., д.е.н., проф.

Рецензент:

Ніколаєнко В. Л., к.т.н., доц.
каф. «Інформаційні системи в економіці»

© Державний вищий навчальний заклад
«Донецький національний технічний університет»
Автомобільно-дорожній інститут, 2003

ЗМІСТ

ЗМІСТ	3
ПРЕАМБУЛА.....	4
ВСТУП.....	6
1. ТЕХНІКО-ЕКОНОМІЧНЕ ОБҐРУНТУВАННЯ РОБОТИ	7
2. ВИДИ ТОВАРІВ І ПОСЛУГ, НАДАНИХ ПІДПРИЄМСТВОМ	8
3. АНАЛІЗ ВИРОБНИЧОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА.....	9
4. ОЦІНКА ОБСЯГІВ ВИРОБНИЦТВА НА ПЕРСПЕКТИВНИЙ ПЕРІОД. 10	
5. ПЛАН ВИРОБНИЦТВА.....	13
6. ВИЗНАЧЕННЯ ВЕЛИЧИНИ КРЕДИТУ	21
7. ВИЗНАЧЕННЯ СТРОКІВ ОКУПНОСТІ ПОЗИКИ	23
ВИСНОВКИ	26
ПЕРЕЛІК РЕКОМЕНДОВАНИХ ЛІТЕРАТУРНИХ ДЖЕРЕЛ.....	27
ДОДАТОК А	28
ДОДАТОК Б	30
ДОДАТОК В.....	36

ПРЕАМБУЛА

Практика економічного розвитку розвинених держав свідчить про те, що високих показників у сферах матеріального виробництва товарів і послуг можна досягти тільки за умови постійного удосконалення виробничої бази власного підприємства. Рішення цього питання викликає необхідність упровадження новітніх досягнень науки і техніки, а це, у свою чергу, вимагає додаткових капіталовкладень. Одним з джерел таких капіталовкладень є позикові кошти.

Однак, слід особливо зазначити, що даний крок вимагає чіткої економічної оцінки можливостей підприємства позичальника. Тобто необхідно оцінити потужність підприємства на перспективу, а також терміни повернення кредиту, собівартість продукції і ціни. Без чіткого вивчення даного питання жодна кредитна організація не погодиться надати грошову позику, тому що в цьому випадку не можливо провести оцінку кредитного ризику.

У зв'язку із цим метою курсової роботи є визначення величини позикових коштів, доцільності їх залучення, а також оцінка строків окупності кредиту.

В курсовій роботі на підставі індивідуального завдання необхідно виконати:

- 1) аналіз діяльності підприємства на перспективний період;
- 2) розрахувати розмір необхідної позики;
- 3) розрахувати строк окупності кредитної позики за рахунок отриманого прибутку;
- 4) оцінити кредитоспроможність позичальника.

Курсова робота має наступну структуру:

Вступ.

- 1 Техніко-економічне обґрунтування роботи.
- 2 Види товарів і послуг, надані підприємством.
- 3 Аналіз виробничої діяльності підприємства.
- 4 Оцінка обсягів виробництва на перспективу.
- 5 План виробництва.
- 6 Визначення розміру кредиту.
- 7 Визначення строків окупності позики.

Висновок.

Література.

Приблизний обсяг пояснювальної записки 45-50 сторінок.

Методичні вказівки до виконання курсової роботи із дисципліни «Гроші та кредит» спрямовані на формування конкретно-прикладних знань, вмінь і навичок майбутніх економістів.

У методичних вказівках поєднано теоретичний матеріал і практичні

завдання. Наведені завдання дозволяють краще засвоїти теоретичний матеріал, а також навчитися застосовувати отримані знання на практиці.

Розподіл навчальних годин на виконання курсової роботи із дисципліни «Гроші та кредит» наведено в табл. 1.

Таблиця 1 – Теми та зміст практичних занять за курсовою роботою

№ з/п	Назва теми та зміст практичних занять	Обсяг практичних занять, ак. годин	Обсяг самостійної роботи, ак. годин
1	Введення. Завдання та цілі курсової роботи.	2	2
2	Техніко-економічне обґрунтування теми, що розробляється.	2	2
3	Аналіз різновидів товарів та послуг, що поставляються підприємством.	2	2
4	Аналіз виробничої діяльності підприємства.	2	2
5	Оцінка обсягів виробництва на перспективу.	2	3
6	Розробка плану виробництва.	2	2
7	Розрахунок розмірів кредиту.	2	3
8	Розрахунок терміну відшкодування кредитної позики.	3	3
	Всього практичних занять	17	19

ВСТУП

У вступі студент повинен проаналізувати сучасний стан економіки України, розкрити можливі шляхи виходу з ситуації, яка склалася, за рахунок залучення позикових коштів, показати актуальність теми курсової роботи, вказати задачі, розв'язувані в ході курсової роботи, і використані методи. Обсяг даного розділу не повинний перевищувати 2 сторінок формату А4.

1. ТЕХНІКО-ЕКОНОМІЧНЕ ОБҐРУНТУВАННЯ РОБОТИ

У даному розділі необхідно проаналізувати ситуацію, яка склалася в галузі в цілому і її вплив на показники роботи даного підприємства зокрема . Дати оцінку чинникам, які призвели до виникнення даної ситуації. Обґрунтувати економічну доцільність проведення реорганізації даного підприємства чи будівництва нового. Варто пам'ятати при цьому, що строк окупності капіталовкладень при реорганізації підприємства в середньому в 2,5-3 рази вище, ніж при будівництві нового підприємства. Обґрунтувати доцільність основних технічних і економічних рішень, які приймаються на основі різноманітного техніко-економічного аналізу цих рішень. Обсяг даного розділу повинний складати 2-4 сторінки формату А4.

2. ВИДИ ТОВАРІВ І ПОСЛУГ, НАДАНИХ ПІДПРИЄМСТВОМ

У цьому розділі описуються всі товари і послуги, надані компанією споживачам. Основним видом діяльності пропонується переміщення вантажів двома марками автомобілів. Залежно від марки автомобіля існує перелік вантажів, які можуть бути перевезені цим транспортом. Перелік вантажів згідно класу вантажу обирається за допомогою методичних вказівок 17\10 та вихідних даних (додаток Б).

При описі даного розділу, на підставі вихідних даних необхідно дати вичерпні відповіді на наступні питання.

1. Які товари і послуги пропонуються фірмою? (Опишіть їх). Необхідно скласти перелік вантажів відповідно до індивідуального завдання (3-5 видів вантажу).

2. Які потреби покликані задовольняти пропоновані товари і послуги (дійсні і перспективні)?

3. Оцінити мінливість (чи стійкість) попиту на дані товари і послуги, тобто яким чином змінюється попит і на які товари й послуги? При відповіді на це питання доцільно навести графіки зміни обсягів перевезень малотоннажних і крупнотоннажних партій вантажів.

4. Оцінити ринки збуту товарів і послуг. Тобто розкрити можливі пріоритети споживачів, привести можливості переорієнтації підприємства на розширення числа своїх замовників за рахунок надання послуг приватним і дрібним підприємцям.

5. Визначити переваги і недоліки наданих у даний момент товарів і послуг. Навести можливі шляхи усунення недоліків.

6. Які особливості технології виготовлення товарів чи надання послуг?

7. Чи необхідно проводити реорганізацію ремонтної служби даного підприємства?

Обсяг даного розділу не повинний перевищувати 8 аркушів формату А4.

3. АНАЛІЗ ВИРОБНИЧОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА

У даному розділі курсової роботи, на підставі вихідних даних, необхідно провести аналіз динаміки зміни виробничої програми підприємства за останні 6 років. Оцінити зміни структури вантажопотоків за аналізований проміжок часу. Визначити відносні зміни даних показників. Навести графічні залежності зміни аналізованих параметрів.

Аналіз зміни показників роботи підприємства починається з виробничої програми.

На першому етапі визначається відносна зміна обсягів перевезень:

$$\Delta Q_{відн} = \frac{Q_i - Q_б}{Q_б} \times 100\% , \quad (3.1)$$

де $\Delta Q_{відн}$ - відносна зміна обсягу перевезень, %;

Q_i - обсяг перевезень вантажів у поточному році, тис.т.;

$Q_б$ - обсяг перевезень вантажів у базовому році, тис.т.

За базові приймаються показники роботи підприємства першого року аналізованого періоду. Вихідні дані (додаток А) та результати розрахунків зводяться в таблицю 3.1.

Таблиця 3.1 – Аналіз виробничої діяльності підприємства

№ з/п	Найменування показників	Роки					
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Обсяг перевезень вантажів, тис.т						
	автомобіль 1						
	автомобіль 2						
	у цілому по АТП						
2	Відносна зміна обсягу перевезень, %						
	автомобіль 1						
	автомобіль 2						
	у цілому по АТП						

За результатами отриманих розрахунків будуються графіки зміни структури вантажопотоку.

На підставі отриманих результатів необхідно зробити висновок про сформовані тенденції подальшої роботи підприємства.

4. ОЦІНКА ОБСЯГІВ ВИРОБНИЦТВА НА ПЕРСПЕКТИВНИЙ ПЕРІОД

Оцінка перспективного обсягу виробництва здійснюється на підставі показників роботи підприємства за останні 6 років (додаток А). Методика розрахунку наведена нижче. Розрахунок здійснюється окремо для кожної марки автомобіля.

Порядок виконання розрахунку

1. На першому кроці приймається гіпотеза про те, що даний динамічний ряд описується прямою вигляду:

$$\tilde{y} = a_1 + a_2 \cdot z_i, \quad (4.1)$$

де $\tilde{y}$ - теоретичний обсяг перевезень;

z - рік динамічного ряду.

Коефіцієнти a_1 і a_2 прямої можуть бути знайдені з наступних формул:

$$a_1 = \frac{\sum_{i=1}^N y_i \cdot \sum_{i=1}^N (z_i)^2 - \sum_{i=1}^N z_i \cdot \sum_{i=1}^N (z_i \cdot y_i)}{N \cdot \sum_{i=1}^N (z_i)^2 - (\sum_{i=1}^N z_i)^2} \quad (4.2)$$

$$a_2 = \frac{N \cdot \sum_{i=1}^N (y_i \cdot z_i) - \sum_{i=1}^N y_i \cdot \sum_{i=1}^N z_i}{N \cdot \sum_{i=1}^N (z_i)^2 - (\sum_{i=1}^N z_i)^2} \quad (4.3)$$

де N - кількість періодів.

y_i – обсяг перевезень в i -му періоді.

Проміжні розрахунки будемо виконувати в таблиці 4.1.

Таблиця 4.1 – Розрахунок параметрів лінійної залежності

z_i	z_i^2	y_i	$y_i \cdot z_i$	c	$\tilde{y} - y_i$	$(\tilde{y} - y_i)^2$

2. На другому кроці приймається гіпотеза про те, що динамічний ряд

характеризується параболою другого порядку:

$$\tilde{y} = a_1 + a_2 \cdot z_i + a_3 \cdot z_i^2, \quad (4.4)$$

Коефіцієнти a_1 , a_2 і a_3 параболу другого порядку можуть бути знайдені за формулами:

$$a_1 = \frac{\sum_{i=1}^N y_i - \sum_{i=1}^N (z_i)^2 \cdot a_3}{N}, \quad (4.5)$$

$$a_2 = \frac{\sum_{i=1}^N (y_i \cdot z_i)}{\sum_{i=1}^N (z_i)^2}, \quad (4.6)$$

$$a_3 = \frac{N \cdot \sum_{i=1}^N y_i \cdot (z_i)^2 - \sum_{i=1}^N (z_i)^2 \cdot \sum_{i=1}^N y_i^2}{N \cdot \sum_{i=1}^N (z_i)^4 - \left(\sum_{i=1}^N (z_i)^2 \right)^2}, \quad (4.7)$$

Проміжні розрахунки зручно виконувати в таблиці 4.2, що має вигляд. При цьому для спрощення розрахунків z_i знаходиться в діапазоні $[-3; 3]$.

Таблиця 4.2 - Розрахунок параметрів параболу другого порядку

z_i	y_i	z_i^2	$y_i \cdot z_i$	$y_i \cdot z_i^2$	z_i^4	$\tilde{y}$	$\tilde{y} - y_i$	$(\tilde{y} - y_i)^2$

3. На третьому кроці приймається гіпотеза про те, що вихідний динамічний ряд описується логарифмічною функцією.

$$\tilde{y} = a_1 + a_2 \cdot \lg t, \quad (4.8)$$

Ця функція приводиться до лінійного шляхом заміни перемінних, а саме $\lg t = z_i$, таким чином,

$$\tilde{y} = a_1 + a_2 \cdot z_i, \quad (4.9)$$

4. Вибір гіпотези для здійснення прогнозу діяльності підприємства. Розрахунок критеріїв апроксимації для кожного кроку (кожної гіпотези) здійснюється за формулами:

а) середньоквадратичної залишкової помилка σ_{Δ} :

$$\sigma_{\Delta} = \frac{\sqrt{\sum_{i=1}^N (\tilde{y}_i - y_i)^2}}{N - q - 1}, \quad (4.10)$$

де q - кількість оцінюваних параметрів у рівнянні тренда (для кривої другого порядку $q = 2$, тому що a_1 виражається через a_3);

б) коефіцієнтів варіації:

$$v = \left(\frac{\sigma_{\Delta}}{\bar{y}} \right) \cdot 100\%, \quad (4.11)$$

$$\text{чи } v = \left(\frac{\sigma_{\Delta} \cdot N}{\sum_{i=1}^N y_i} \right) \times 100\% . \quad (4.12)$$

в) середнє лінійне відхилення $\underline{\varepsilon}$:

$$\varepsilon = \frac{1}{N} \cdot \left(\sum_{i=1}^N (\tilde{y}_i - y_i) \right). \quad (4.13)$$

Остаточний вибір функції здійснюється на основі результатів аналізу отриманих критеріїв. Обирається та гіпотеза, для якої значення помилок найменше.

5. Здійснення прогнозу діяльності підприємства на попередні чотири роки на підставі обраної апроксимуючої функції. Для цього у лінійній та логарифмічній функції z_i присвоюємо значення 7, 8, 9, 10, а для функції параболи другого порядку 4, 5, 6, 7.

У реальних умовах при виконанні оціночних розрахунків по зміні структури виробничої програми робиться детальний аналіз зміни попиту на дану продукцію чи послуги за кілька років (проміжок часу повинний бути не менш 10 років). Крім того, детальному аналізу піддаються зміни доходів споживачів даного регіону, пріоритетів у споживанні, ступені промислового розвитку району. Потім на підставі отриманих результатів аналізу здійснюється оцінка можливих змін у структурі продукції чи послуг. В цьому випадку до розрахунку приймаються найменш сприятливі значення з можливих.

Примітка: у даній курсовій роботі за ланцюгом спрощення розрахунків допускається вважати значення, що характеризують структуру вантажопотоків, постійними для усього періоду, на який береться кредит.

5. ПЛАН ВИРОБНИЦТВА

5.1. Зведені техніко-економічні показники технологічного процесу виготовлення продукції чи надання послуг

Зведені техніко-економічні показники технологічного процесу виготовлення продукції чи надання послуг розробляються з метою визначення трудомісткості виконуваних операцій, а також необхідної кількості устаткування.

При виконанні цієї частини розділу виходять з того, що технологічний процес виготовлення продукції чи надання послуг вже спроектовано і існує. При цьому необхідні для визначення продуктивності устаткування дані приймаються на підставі аналізу показників діючих підприємств, а також вивчення зміни попиту на дану продукцію чи послуги. У курсовій роботі ці дані приймаються із завдання (додаток Б) і відповідної довідкової літератури (м/в 17/10 [15]).

Необхідні для подальших розрахунків дані повинні бути викладені в табличній формі (табл. 5.1).

Таблиця 5.1 - Зведені техніко-економічні показники

Марка автомобіля	Вантажопідйомність автомобіля, т	Динамічний коефіцієнт використання вантажопідйомності, γ_d	Час в наряді, T_n , год	Середня технічна швидкість автомобіля v_t , км/год	Час простою під навантаженням розвантаженням t_{np} , год	Коефіцієнт використання пробігу β	Довжина їздки з вантажем, $L_{ег}$, км

На підставі цієї таблиці розроблювач одержує остаточні данні про трудомісткість виконуваних робіт, а також має можливість визначити потреби підприємства у визначеному устаткуванні і трудових ресурсах, необхідних для виконання виробничої задачі.

Однак, крім устаткування і робочої сили підприємству знадобляться і

матеріальні ресурси. Розрахунок потреби в них здійснюється на підставі даних (додаток Б), наведених у таблиці 5.2.

Таблиця 5.2 - Зведення про потребу в матеріальних ресурсах, необхідних для виконання транспортної роботи

№ з/п	Найменування показників	Одиниці виміру	Умовна позначка	Марка автомобіля	
1	2	3	4	5	6
Перемінні витрати					
1	Питомі витрати палива на 1 км пробігу	грн\км	$З_{\text{п}}^{\text{пит}}$		
2	Питомі витрати мастильних матеріалів на 1 км пробігу	грн\км	$З_{\text{м.м.}}^{\text{пит}}$		
3	Питомі витрати на обтиральні та інші матеріали на 1 автомобіль	грн\авт	$З_{\text{об.м.}}^{\text{пит}}$		
4	Питомі витрати на експлуатацію і ремонт шин на 1 км пробігу	грн\км	$З_{\text{ш}}^{\text{пит}}$		
5	Питомі витрати на матеріали на 1 км пробігу	грн\км	$З_{\text{м}}^{\text{пит}}$		
6	Питомі витрати на запасні частини на 1 км пробігу	грн\км	$З_{\text{зч}}^{\text{уд}}$		
Постійні витрати					
7	Накладні витрати на 1 автомобіль	грн\авт	$P_{\text{авт}}^{\text{нак}}$		

5.2. Розрахунок потреб у виробничих потужностях

При реорганізації (чи реконструкції) підприємства завжди необхідно знати яка кількість основних засобів виробництва потрібна для виконання поставленої задачі по випуску продукції чи надання послуг. При цьому варто виходити з того, що підприємство обов'язково повинно мати визначений резерв потужностей, що забезпечує безперебійну роботу підприємства при непередбачених зупинках устаткування. Однак цей резерв повинен бути оптимальним, тому що надлишки устаткування збільшують витрати на його зміст, при цьому маючи дуже низький рівень віддачі. Звідси, розраховуючи потрібну кількість основних засобів виробництва (тобто потужностей підприємства) орієнтуються насамперед на виробничу

програму останнього року перспективного періоду. Таким чином, якщо є тенденція до зниження обсягів випуску продукції (чи надання послуг) в силу об'єктивних причин, що не залежать від виробника, повинен орієнтуватися на мінімальні значення.

Кількість рухомого складу, необхідного для виконання транспортної роботи, визначається за наступною методикою.

На першому етапі розрахунку на підставі даних, наведених у табл. 5.1, визначається річна продуктивність 1 автомобіля за формулою:

$$Q_{p.av.} = \frac{T_n V_t q_n \gamma_d D_k \alpha_B \beta \gamma_c}{l_{e.g} + V_t \cdot \beta \cdot t_{пр.}}, \quad (5.1)$$

де T_n – час перебування автомобіля в наряді, год;

V_t – технічна швидкість автомобіля, км/год;

q_n – номінальна вантажопідйомність автомобіля (автопоїзда), т;

β – коефіцієнт використання пробігу;

γ_d – динамічний коефіцієнт використання вантажопідйомності;

D_k – кількість днів роботи підприємства у році;

α_B – коефіцієнт випуску автомобілів на лінію;

$l_{e.g}$ – довжина їздки з вантажем, км;

$t_{пр.}$ – час простою під навантаженням і розвантаженням за 1 їзду, год;

γ_c – статичний коефіцієнт використання вантажопідйомності. Для всіх автомобілів приймаємо 1.

На другому етапі розрахунку визначається кількість автомобілів, що необхідна для виконання даної транспортної роботи. Розрахунок проводимо окремо для кожного автомобіля на весь перспективний період (4 роки).

$$A_{cc}^* = \frac{Q_3}{Q_{p.av.}}, \quad (5.2)$$

де Q_3 - загальний обсяг перевезень вантажів (на основі прогнозу), т.

5.3. Розрахунок собівартості транспортної роботи

Слід зазначити, що при проведенні економічних розрахунків у реальній ситуації необхідно робити дуже точні розрахунки, зв'язані з калькулюванням собівартості продукції, що випускається, чи наданих

послуг. У курсовій роботі ми виконаємо укрупнений розрахунок витрат виробництва.

Розрахунок собівартості транспортної роботи почнемо з визначення потреби підприємства в матеріальних ресурсах. Обчислення будемо робити на підставі даних, приведених у табл. 5.1, 5.2, додатку В.

Витрати на придбання палива визначаємо за формулою :

$$З_{\Pi} = З_{\Pi}^{\text{ПІТ}} \cdot L_3, \quad (5.3)$$

де L_3 – загальний пробіг по парку, км. Розраховується за формулою:

$$L_3 = \frac{T_{\Pi} V_{\Gamma} l_{\text{е.г}} A_{\text{сс}}^* D_k \alpha_B}{l_{\text{е.г}} + V_{\Gamma} \cdot \beta \cdot t_{\text{пр}}}. \quad (5.4)$$

Витрати на придбання мастильних матеріалів визначаємо за формулою:

$$З_{\text{М}} = З_{\text{М.М.}}^{\text{ПІТ}} \cdot L_3. \quad (5.5)$$

Витрати на обтиральні та інші матеріали визначаємо за формулою :

$$З_{\text{об.м.}} = З_{\text{об.м.}}^{\text{ПІТ}} \cdot A_{\text{сс}}^*. \quad (5.6)$$

Визначаємо витрати на ремонт і відновлення зносу шин за формулою:

$$З_{\text{ш}} = З_{\text{ш}}^{\text{ПІТ}} \cdot L_3 \cdot (\alpha_{\text{ш}} \cdot n_{\text{к}} + n_{\text{п\п}}), \quad (5.7)$$

де $n_{\text{к}}$ – кількість колес на автомобілі (додаток В), шт;

$n_{\text{п\п}}$ – кількість колес напівпричепа, шт;

$\alpha_{\text{ш}}$ – коефіцієнт, що враховує збільшення витрат по автомобільних шинах; для автомобілів самоскидів 1,15; для бортових автомобілів 1; для автомобілів із причепами 1,1)

Витрати по технічному обслуговуванню і ремонту рухомого складу визначаються за формулою:

$$З_{\text{то.тр.}} = (0,1 \cdot З_{\text{зч}}^{\text{ПІТ}} + З_{\text{М}}^{\text{ПІТ}}) \cdot L_3. \quad (5.8)$$

Витрати по амортизації визначаємо за формулою:

$$A = A_{\text{рс}}^{\text{П.В.}} + A_{\text{сп}} + A_{\text{зч}}, \quad (5.9)$$

де $A_{\text{сп}}$ – амортизаційні відрахування по будинках і спорудженням, грн;

$A_{\text{зч}}$ – амортизаційні відрахування по запасних частинах, грн.;

$A_{\text{рс}}^{\text{п.в.}}$ – амортизаційні відрахування на повне відновлення рухомого складу, грн.

Амортизаційні відрахування по будинках і спорудженням приймаються 5% від залишкової вартості будинків і споруджень. Залишкова вартість приймається в розмірі 70% від первісної вартості капітальних споруджень, тобто коефіцієнт придатності складає 0,7):

$$A_{\text{сп}} = 0,05 \cdot A_{\text{сс}}^* \cdot K_{\text{пит}} \cdot K_{\text{пр}}, \quad (5.10)$$

де $K_{\text{пит}}$ – питомі капіталовкладення на один автомобіль, тис. грн. (вибирається за нормативами);

$K_{\text{пр}}$ – коефіцієнт придатності.

Амортизаційні відрахування по запасних частинах приймаються в розмірі 25% від витрат по запасних частинах, що залишилися після відрахувань на технічне обслуговування та ремонт рухомого складу:

$$A_{\text{зч}} = 0,25 \cdot 0,9 \cdot 3_{\text{зч}}^{\text{пит}} \cdot L_3. \quad (5.11)$$

Витрати по амортизації на повне відновлення рухомого складу визначаються по формулі:

$$A_{\text{рс}}^{\text{п.в.}} = 0,25 \cdot (C_{\text{б.в.}} \cdot K_{\text{пр}} \cdot A_{\text{сс}}^* + C_{\text{б.п\п.}} \cdot K_{\text{пр}} \cdot A_{\text{ссп\п}}^*) \cdot \alpha_{\text{кв}}, \quad (5.12)$$

$C_{\text{б.в.}}$ – балансова вартість автомобіля (додаток В), грн;

$C_{\text{б.п\п.}}$ – балансова вартість напівпричепа, грн.;

$\alpha_{\text{кв}}$ – коефіцієнт, що враховує збільшення капітальних витрат по автомобілях (для автомобілів самоскидів 1,15; для бортових автомобілів 1; для автомобілів із причепами $\alpha_{\text{кв}} = 1,1$);

$K_{\text{пр}}$ – коефіцієнт придатності рухомого складу, приймаємо від 0,4 до 0,7

Після визначення усіх витрат на придбання матеріалів розраховуються перемінні витрати :

$$V_{\text{пер}} = 3_{\text{п}} + 3_{\text{м.м}} + 3_{\text{об.м.}} + 3_{\text{ш}} + 3_{\text{то.тр}} + A. \quad (5.13)$$

Результати розрахунків бажано надати у вигляді таблиці 5.3

Таблиця 5.3 – Перемінні витрати на експлуатацію автомобілів

№ з/п	Найменування показників	Одиниці виміру	Позначення	Рік прогнозу	Витрати	
					автомобіль 1	автомобіль 2
1	Паливо	грн	$З_{\text{п}}$			
2	Мастильні матеріали	грн	$З_{\text{м.м.}}$			
3	Обтиральні та інші матеріали	грн	$З_{\text{об.м}}$			
4	Шини	грн	$З_{\text{ш.}}$			
5	Технічне обслуговування і	грн	$З_{\text{то.тр.}}$			
6	Амортизаційні відрахування	грн	A			
7	Перемінні витрати	грн	$B_{\text{пер}}$			

Наступним етапом розрахунків є визначення відрядної заробітної плати водіїв (розрахунок проводиться укрупнено).

Норми витрат праці водіїв, що працюють відрядно, розраховуються для кожного класу вантажів на 1т перевезеного вантажу і 1ткм транспортної роботи:

$$H_{\text{ТКМ}} = \frac{t_{\text{дв}}}{v_{\text{т}} q_{\text{н}} \gamma_{\text{д}} \beta}, \quad (5.14)$$

$$H_{\text{Т}} = \frac{t_{\text{п-р}}}{q_{\text{н}} \gamma_{\text{д}}}, \quad (5.15)$$

де $t_{\text{п-р}}$ – час простою автомобіля під навантаженням-розвантаженням, год;
 $t_{\text{дв}}$ – час перебування автомобіля в русі, год. (у розрахунках приймаємо 1).

Відрядні розцінки праці водіїв визначаються за формулами 5.16 – 5.17:

$$\rho_{\text{ТКМ}} = H_{\text{ТКМ}} \cdot t_{\text{ч}}, \quad (5.16)$$

$$\rho_{\text{Т}} = H_{\text{Т}} \cdot t_{\text{ч}}, \quad (5.17)$$

де H_T, H_{TKM} – норми витрат праці водіїв вантажних автомобілів, год;
 t_q – годинна тарифна ставка водіїв 3го класу (відповідно до нормативів).

Відрядна заробітна плати водіїв визначається за наступною формулою:

$$ЗП_B = (\rho_T \cdot Q_3 + \rho_{TKM} \cdot W_3) \cdot 1,55, \quad (5.18)$$

де ρ_T – розцінки по заробітній платі за 1т перевезеного вантажу, грн/т;
 ρ_{TKM} – розцінки по заробітній платі за 1ткм транспортної роботи, грн/ткм;

1,55 – коефіцієнт, враховуючий доплати за кваліфікацію робітників, керівництво бригадою, а також премії за виконання виробничого завдання;

W_3 – річний обсяг транспортної роботи, ткм.

$$W_3 = Q_3 \cdot l_{e.g.} \quad (5.19)$$

Для більш точного визначення експлуатаційних витрат необхідно визначити обов'язкові платежі в бюджет по фонду заробітної плати:

$$O_{фзп} = 0,3864 \cdot ЗП_B, \quad (5.20)$$

де $O_{фзп}$ – відрахування в бюджет по фонду заробітної плати водіїв, грн.

Останньою складовою в експлуатаційних витратах є накладні витрати, що визначаються за формулою:

$$НВ = НВ = A_{cc}^* \cdot B_{нак}, \quad (5.21)$$

де $B_{нак}$ – накладні витрати на 1 обліковий автомобіль, грн.

На останньому етапі обчислень визначаються загальні річні експлуатаційні витрати по виконанню транспортної роботи:

$$З_e = B_{пер.} + ЗП_B + O_{фзп} + НВ. \quad (5.22)$$

Знаючи експлуатаційні витрати, ми можемо визначити собівартість 1 т/км транспортної роботи:

$$S_{1TKM} = \frac{З_e}{Q_3 \cdot l_{e.g.}}, \quad (5.23)$$

Результати розрахунків рекомендується навести в таблиці 5.4.

Таблиця 5.4 – Експлуатаційні витрати на виконання транспортної роботи

№ з/п	Найменування показників	Одиниці виміру	Позначення	Рік прогнозу	Витрати	
					автомобіль 1	автомобіль 2
1	Заробітна плата водіїв	грн	$ЗП_v$			
2	Відрахування в бюджет по фонду заробітної плати	грн	$O_{фзп}$			
3	Накладні витрати на експлуатацію автомобіля	грн	$НВ$			
4	Експлуатаційні витрати	грн	$З_e$			
5	Собівартість транспортної роботи	грн/ткм	$S_{1ткм}$			

В кінці розділу необхідно зробити висновок про динаміку витрат та собівартості продукції, намітити шляхи зниження витрат.

6. ВИЗНАЧЕННЯ ВЕЛИЧИНИ КРЕДИТУ

У цьому розділі на підставі результатів, визначених у пункті 5.2 необхідно встановити, яку частину коштів підприємство може виділити із власного резерву, а яку необхідно зайняти в кредитній установі.

Фінансовий резерв підприємство може створити, насамперед, за рахунок реалізації частини основних засобів виробництва (рухомого складу), що у силу змін попиту на транспортні послуги, залишаються не завантаженими. Отримані кошти можуть бути спрямовані на придбання нового рухомого складу.

Визначається кількість автомобілів, що можуть бути реалізовані на ринку, а також кількість автомобілів, які треба придбати (формула 6.1).

$$\Delta A_i = A_{cc_i} - A_{cc_i}^*, \quad (6.1)$$

де ΔA_i – кількість автомобілів певної марки, які можна реалізувати або необхідно придбати в i -му періоді, шт.;

A_{cc_i} – кількість автомобілів, які знаходяться на балансі підприємств на кінець i -го року, шт. Перше значення визначається вихідними даними (додаток Б);

$A_{cc_i}^*$ – облікова кількість автомобілів, необхідних для виконання транспортної роботи на початок i -го року, шт.

Якщо значення ΔA_i позитивне, то існує надлишок виробничих потужностей і необхідно реалізовувати автомобілі даної марки. Доход від реалізації цих автомобілів здійснюється за формулою 6.2. Негативне значення свідчить про недостачу автомобілів і необхідність їх придбання. Затрати на купівлю автомобілів розраховуються за формулою 6.3. Розрахунок за формулами 6.1 - 6.3 здійснюється на весь перспективний період (4 роки).

Знаючи кількість автомобілів для реалізації і їх балансову вартість, можна визначити величину власних коштів підприємства. Треба пам'ятати, що реалізації піддається рухомий склад, який знаходиться тривалий час в експлуатації. Тому ціна реалізації буде складати порядку 45% від первинної вартості автомобіля. Величина отриманих коштів складе:

$$\Delta D = 0.45 \cdot C_{б.в.} \cdot \Delta A_i, \quad (6.2)$$

де $C_{б.в.}$ – балансова вартість автомобіля відповідної марки, грн. (додаток В)

На наступному етапі визначається сума коштів, необхідних для придбання нового рухомого складу:

$$B_{pc} = C_{б.в.} \cdot |\Delta A_i|, \quad (6.3)$$

де B_{pc} – витрати на придбання нового рухомого складу, грн.

На підставі проведених розрахунків приймається рішення про необхідність та розмір кредитних коштів:

$$KP = B_{pc} - \Delta D, \quad (6.4)$$

Результати розрахунків зводимо до табл. 6.1 – 6.3.

Таблиця 6.1 – Визначення розміру коштів, отриманих від реалізації не використовуваних потужностей, грн.

Рік прогнозу	A_{cci}	A_{cci}^*	ΔA_i	$C_{б.в.}$	ΔD
1					
2					
3					
4					

Таблиця 6.2 – Визначення розміру коштів, необхідних для придбання нового рухомого складу, грн.

Рік прогнозу	A_{cci}	A_{cci}^*	ΔA_i	$C_{б.в.}$	B_{pc}
1					
2					
3					
4					

Таблиця 6.1 – Визначення розміру кредитних коштів, грн.

Рік прогнозу	ΔD	B_{pc}	KP
1			
2			
3			
4			
Разом			

В кінці необхідно зробити висновок за рахунок яких коштів будуть купуватися автомобілі. Оцінити доцільність залучення кредитних коштів.

7. ВИЗНАЧЕННЯ СТРОКІВ ОКУПНОСТІ ПОЗИКИ

7.1. Визначення доходів підприємства

З огляду на складну економічну обстановку, доцільно визначити дохід підприємства із перспективою на 4 роки:

$$D_{\Pi} = W_3 \cdot t_{\text{ТКМ}}, \quad (7.1)$$

де W_3 – обсяг транспортної роботи, км;

$t_{\text{ТКМ}}$ – тариф за 1ткм транспортної роботи, грн/ткм.

Тариф за 1ткм транспортної роботи визначається за формулою :

$$t_{\text{ТКМ}} = S_{1\text{ТКМ}} \cdot 1,45. \quad (7.2)$$

Результати розрахунку доцільно представити в таблиці 7.1.

Таблиця 7.1 - Доходи підприємства на перспективу

Рік прогнозу	Обсяг транспортної роботи, км		Тариф за 1ткм транспортної роботи, грн		Дохід підприємства, грн.	
	автомобіль 1	автомобіль 2	автомобіль 1	автомобіль 2	автомобіль 1	автомобіль 2
1						
2						
3						
4						

Наступним важливим показником є визначення балансового і чистого прибутку підприємства :

$$\Pi_6 = D_{\Pi} - B_e - \text{ПДВ}, \quad (7.3)$$

де Π_6 – балансовий прибуток, грн;

D_{Π} – дохід підприємства відповідного року, грн;

B_e – експлуатаційні втрати, грн;

ПДВ – податок на додану вартість, грн.

$$\text{ПДВ} = 0,2 (1 - 0,2) \cdot \text{Д}_\text{п} = 0,16 \cdot \text{Д}_\text{п}. \quad (7.4)$$

Виплата кредитних зобов'язань здійснюється з чистого прибутку. Для визначення його розміру балансовий прибуток зменшується на величину податку на прибуток. В 2013 році ставка податку складає 21%. Таким чином чистий прибуток розраховується за наступною формулою:

$$\text{П}_\text{ч} = \text{П}_\text{б} - 0,21 \cdot \text{П}_\text{б}. \quad (7.5)$$

Примітка. Чистий прибуток може бути зменшений також на величину обов'язкових виплат по іншим кредитним зобов'язанням.

Результати розрахунку варто представити в таблиці 7.2.

Таблиця 7.2 - Прибуток підприємства

Рік прогнозу	Балансовий прибуток		Податок на прибуток		Чистий прибуток	
	автомобіль 1	автомобіль 2	автомобіль 1	автомобіль 2	автомобіль 1	автомобіль 2
1						
2						
3						
4						

7.2. Визначення терміну позики

У даному розділі необхідно зробити оцінки періоду часу, за який підприємство зможе погасити кредит, при цьому виплативши також і відсотки по ньому. При визначенні терміну погашення, необхідно виходити з умов мінімізації терміну позики. Це пояснюється інфляційними процесами в економіці і високою імовірністю коректування процентної ставки у бік збільшення (що відбивається в кредитному договорі).

Величина процентної ставки, яку може виплатити підприємство залежно від чистого прибутку, визначається за наступною формулою:

$$r = \left(\frac{\sum_{i=1}^N \text{П}_\text{ч}}{\text{КР}} \cdot 100 \right) - 100, \quad (7.6)$$

де r – величина річної процентної ставки, %;

N – термін у роках, на який береться кредит.

У випадку, якщо величина чистого прибутку не задовольняє умовам терміну погашення позики, допускається збільшити тариф за перевезення вантажу. Однак варто пам'ятати, що збільшення ціни на 10% викликає зниження попиту на 20...24%.

Визначивши значення процентної ставки необхідно її нанести на номограму та визначити можливий строк погашення позики.

Номограма, яку наведено на рис. 7.1, відображає співвідношення термінів позики з розміром відсоткової ставки, що склалися в банківському секторі.

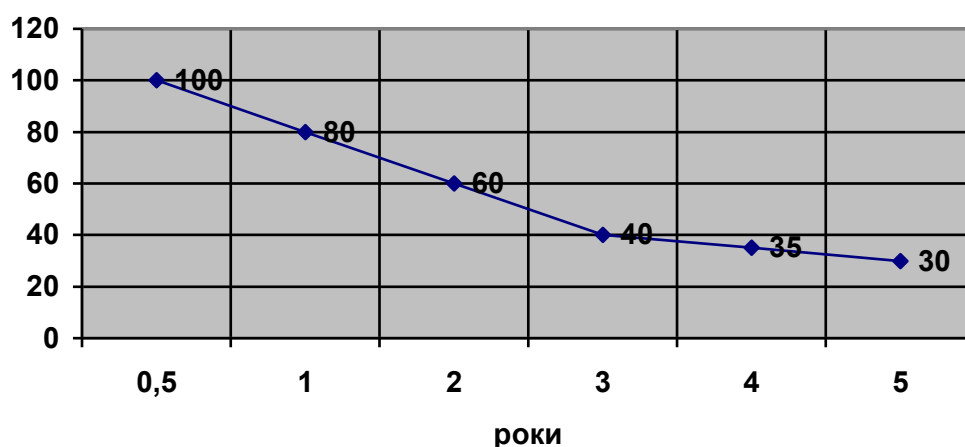


Рисунок 7.1 - Графічна залежність зміни річної кредитної ставки в залежності від терміну позики

Після зіставлення банківської відсоткової ставки та розрахованої ставки відсотка необхідно зробити висновок про кредитоспроможність підприємства, доцільність залучення кредитних коштів, строк і механізм погашення позики.

ВИСНОВКИ

У цій частині курсової роботи оцінюється перспективність планованих заходів щодо реорганізації виробництва, підводяться підсумки проведеним обчисленням.

ПЕРЕЛІК РЕКОМЕНДОВАНИХ ЛІТЕРАТУРНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Михайловська І. М. Гроші та кредит: навч. посіб. / І. М. Михайловська, К. Л. Ларіонова. – Л.: Новий Світ – 2000, 2010. – 432 с.
2. Лютий І. О. Банківський маркетинг: підруч. для вузів / І. О. Лютий, О. С. Солодки // М-во освіти і науки України, КНУ. – К.: ЦУЛ, 2010. – 776 с.
3. Вовчак О. Д. Банківська справа: навч. посіб. / О. Д. Вовчак, Н. М. Рушишин. – Л.: Новий Світ – 2000, 2010. – 560 с.
4. Адамик Б. П. Інформаційні технології у банківській сфері: навч. посіб. / Б. П. Адамик, І. С. Литвин, В. О. Ткачук. – К.: Знання, 2008. – 351 с.
5. Васюренко О. В. Банківські операції: навч. посіб. / О. В. Васюренко. – 6-те вид., перероб. і доповн. – К.: Знання, 2008. – 318 с.
6. Любунь О. С. Система банківського менеджменту / Любунь О. С. – К.: Кондор, 2007. – 356 с.
7. Капран В. І. Банківські операції: навч. посіб. / В. І. Капран, М. С. Кравченко, О. К. Коваленко. – К.: Центр навчальної літератури, 2006. – 208 с.
8. Владиславлев Д. Н. Энциклопедия банковского маркетинга / Д. Н. Владиславлев. – М.: Ось – 09, 2006. – 256 с.
9. Финансы и кредит: учеб. пособ. / под ред. А. М. Ковалевой. – М.: Финансы и статистика, 2005. – 512 с.
10. Івасів Б. С. Гроші та кредит / Б. С. Івасів. – 2-ге вид., змін. й доп. – Тернопіль: Карт-бланш, 2005. – 528 с.
11. Петрук О. М. Банківська справа: навч. посіб. / Петрук О. М.; за ред. д.е.н., проф. Ф. Ф. Бутинця. – К.: Кондор, 2004. – 461 с.
12. Башкатова Е.И. Планирование работы автотранспортного предприятия. Программированное обучение / Башкатова Е.И., Здерева Т.А., Стельмаховский Ю.С. – К.: «Вища шк.» Головное изд-во, 1988. – 288с.
13. Биркин А.К. Финансирование и кредитование автотранспортного предприятия / А.К. Биркин, В.Н. Мавриченко. – М., 1980. – 230 с.
14. Буров В.П. Бизнес-план. Методика составления. Реальный пример / Буров В.П., Морошкин О.К., Новиков О.К. – М.: Изд-во ЦИПКК АП, 1995. – 52 с.
15. Нормативно-справочные материалы к экономическим расчётам в дипломных проектах и курсовых работах/ Сост: И.П.Головченко, В.Н. Сокирко, С.А. Володина, Е.П. Мельникова, А.А. Чумичёв. – Горловка: АДИ Дон НТУ, 1999. – 115 с. (№171).

ДОДАТОК А

Таблиця А.1 – Вихідні дані для аналізу діяльності підприємства та визначення обсягів перевезень на перспективу

Варіант	Марка автомобіля	Річний обсяг перевезень, тис т					
		2008	2009	2010	2011	2012	2013
1	2	3	4	5	6	7	8
1	КамАЗ 5410	912	898	645	489	303	201
	ГАЗ 3307	10	12	28	48	64	79
2	КамАЗ 54112	920	947	785	545	460	302
	ГАЗ 33021	1,8	20	29	35	68	82
3	КамАЗ 53212	906	840	760	540	348	280
	ГАЗ 3306	11	15	27	32	49	72
4	МАЗ 54329	910	858	625	520	420	180
	ЗИЛ 433360	17	18	22	36	51	75
5	КамАЗ 5320	925	884	718	512	418	284
	ГАЗ 33021	12	17	29	38	52	79
6	МАЗ 5433	902	849	722	650	403	202
	ЗИЛ 5301 АО	10	13	24	36	49	70
7	КРАЗ 275	894	840	730	652	450	302
	ГАЗ 3306	13	15	19	32	42	59
8	МАЗ 7310	890	879	620	525	300	208
	ЗИЛ 43360	10	14	22	38	47	79
9	МАЗ 509 А	942	892	653	478	320	200
	ГАЗ 3306	8	13	29	47	69	82
10	МАЗ 6303	915	870	720	615	412	212
	ЗИЛ 433100	9	18	24	44	59	73
11	ЗИЛ 133 Г2	890	815	734	633	418	198
	УАЗ 451 ДМ	10	13	23	35	64	78
12	МАЗ 516 Б	880	850	649	548	326	204
	ГАЗ 53 А	9	18	24	52	67	77
13	УРАЛ 377 С	913	893	652	493	342	250
	ГАЗ 33021	11	14	28	45	62	78
14	ЗИЛ 133 ГЯ	920	820	620	458	352	302
	ГАЗ 3306	10	13	22	39	54	68
15	УРАЛ 377 С	890	846	630	544	369	230
	ЗИЛ 433360	11	14	24	31	63	77
16	МАЗ 7310	890	857	597	423	301	158
	ГАЗ 3307	9	12	29	39	53	74

Продовження таблиці А.1

1	2	3	4	5	6	7	8
17	КамАЗ 54112	905	875	649	504	294	104
	ЗИЛ 5301 АО	8	12	27	39	53	77
18	МАЗ 54329	919	892	612	472	300	203
	УАЗ 451 ДМ	12	14	24	39	63	79
19	МАЗ 509 А	952	943	742	453	301	222
	ГАЗ 33021	10	12	35	47	51	73
20	КРАЗ 260	960	954	742	529	249	183
	ГАЗ 3306	10	12	28	39	54	70
21	УРАЛ 377 С	930	921	842	702	189	150
	ГАЗ 33021	13	15	19	27	39	47
22	МАЗ 504 А	920	890	643	415	302	204
	ЗИЛ 433100	10	12	24	49	65	72
23	КРАЗ 257	915	894	613	462	304	242
	ГАЗ 3306	10	12	27	47	62	78
24	МАЗ 504 В	920	844	615	452	301	198
	ГАЗ 33021	12	14	25	48	51	71
25	МАЗ 7310	930	894	653	422	301	205
	ЗИЛ 433106	10	13	27	39	72	83
26	КамАЗ 54112	830	794	615	503	305	197
	ЗИЛ 433100	11	13	19	29	49	73
27	МАЗ 504 В	920	894	617	500	309	150
	ЗИЛ 433100	12	14	24	38	53	80
28	ЗИЛ 133 ГЯ	850	790	702	542	294	201
	ГАЗ 3306	10	12	29	42	71	79
29	УРАЛ 377 С	930	895	620	442	300	195
	ЗИЛ 433360	10	12	25	45	57	82
30	МАЗ 7310	890	854	635	425	382	154
	ГАЗ 3307	13	17	28	42	79	80

ДОДАТОК Б

Таблиця Б.1 – Вихідні дані для розрахунку виробничих потужностей

Варіант	Марка автомобіля	Вантажопідйомність, т	Клас вантажу	Час роботи автомобіля в наряді, год	Коефіцієнт випуску автомобілів на лінію	Довжина поїздки с вантажем, км	Облікова кількість автомобілів, шт	Технічна швидкість автомобіля, км/ч
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	КамАЗ 5410	10	1	9	0,57	31	30	30
	ГАЗ 3307	4	4	9	0,58	20	11	31
2	КамАЗ 54112	20	1	7	0,57	32	105	40
	ГАЗ 33021	1,5	4	7	0,63	25	8	35
3	КамАЗ 53212	10	1	8	0,57	30	80	38
	ГАЗ 3306	3	3	8	0,63	22	13	31
4	МАЗ 54329	15	2	7	0,55	38	86	43
	ЗИЛ 433360	6	4	7	0,62	27	11	32
5	КамАЗ 5320	10	1	9	0,57	31	105	40
	ГАЗ 33021	1,5	4	9	0,63	25	9	36
6	МАЗ 5433	15	1	8	0,55	38	91	47
	ЗИЛ 5301 АО	3	2	8	0,62	18	11	34
7	КРАЗ 275	12	2	7	0,59	23	86	42
	ГАЗ 3306	3	3	7	0,61	20	25	31
8	МАЗ 7310	20	2	8	0,49	48	86	43
	ЗИЛ 43360	6	4	8	0,45	15	11	31
9	МАЗ 509 А	20,9	1	7	0,69	36	91	47
	ГАЗ 3306	3	4	7	0,51	12	9	36
10	МАЗ 6303	15	2	7	0,7	35	100	39
	ЗИЛ 433100	6	3	7	0,49	17	11	32
11	ЗИЛ 133 Г2	10	1	9	0,49	27	80	36
	УАЗ 451 ДМ	3	3	9	0,51	14	14	40
12	МАЗ 516 Б	14,5	1	7	0,48	48	92	34
	ГАЗ 53 А	4	4	7	0,49	12	10	38
13	УРАЛ 377 С	15	1	9	0,44	33	92	41
	ГАЗ 33021	1,5	4	9	0,48	12	13	30
14	ЗИЛ 133 ГЯ	10	2	8	0,49	32	84	28
	ГАЗ 3306	3	4	8	0,49	12	12	38

Продовження таблиці Б.1

1	2	3	4	5	6	7	8	9
15	УРАЛ 377 С	15	1	7	0,49	30	96	39
	ЗИЛ 433360	6	2	7	0,50	19	13	34
16	МАЗ 7310	20	1	8	0,51	48	85	42
	ГАЗ 3307	4	3	8	0,49	14	8	42
17	КамАЗ 54112	20	1	8	0,58	31	105	40
	ЗИЛ 5301 АО	3	4	8	0,63	16	12	32
18	МАЗ 54329	20	1	9	0,59	36	92	47
	УАЗ 451 ДМ	3	4	9	0,63	17	13	30
19	МАЗ 509 А	20,9	1	9	0,59	35	100	39
	ГАЗ 33021	4	3	9	0,61	22	15	30
20	КРАЗ 260	9	1	7	0,60	24	100	47
	ГАЗ 3306	3	3	7	0,60	25	13	33
21	УРАЛ 377 С	15	1	8	0,57	38	95	38
	ГАЗ 33021	1,5	2	8	0,63	21	12	34
22	МАЗ 504 А	20	1	9	0,59	25	98	48
	ЗИЛ 433100	6	4	9	0,62	18	12	31
23	КРАЗ 257	12	1	7	0,59	23	101	47
	ГАЗ 3306	4	3	7	0,63	22	13	35
24	МАЗ 504 В	20,9	1	8	0,60	40	98	43
	ГАЗ 33021	1,5	2	8	0,63	24	15	32
25	МАЗ 7310	20	1	8	0,58	36	96	47
	ЗИЛ 433106	6	2	8	0,61	14	12	32
26	КамАЗ 54112	10	1	9	0,59	32	103	40
	ЗИЛ 433100	6	3	9	0,60	12	12	34
27	МАЗ 504 В	20	1	7	0,59	35	98	46
	ЗИЛ 433100	6	3	7	0,63	13	14	36
28	ЗИЛ 133 ГЯ	10	1	8	0,60	29	80	36
	ГАЗ 3306	3	2	8	0,63	12	10	37
29	УРАЛ 377 С	15	1	9	0,59	29	88	42
	ЗИЛ 433360	6	4	9	0,63	14	12	34
30	МАЗ 7310	20	1	7	0,57	38	99	47
	ГАЗ 3307	4	2	7	0,61	12	10	39

Таблиця Б.2 – Вихідні дані для визначення собівартості

Варіант	Марка автомобіля	Питомі витрати палива на 1 км пробігу, грн/км	Питомі витрати мастильних матеріалів на 1 км пробігу, грн/км	Питомі витрати на обтиральні та інші матеріали на 1 авто., грн/авт	Питомі витрати на експлуатацію і ремонт шин на 1 км пробігу, грн/км
1	2	3	4	5	6
1	КамАЗ 5410	0,38	0,057	102	0,0090
	ГАЗ 3307	0,355	0,032	102	0,003
2	КамАЗ 54112	0,386	0,058	102	0,009
	ГАЗ 33021	0,138	0,013	102	0,005
3	КамАЗ 53212	0,293	0,044	102	0,0088
	ГАЗ 3306	0,219	0,02	102	0,0036
4	МАЗ 54329	0,351	0,053	102	0,008
	ЗИЛ 433360	0,264	0,024	102	0,0066
5	КамАЗ 5320	0,289	0,043	102	0,008
	ГАЗ 33021	0,135	0,012	102	0,005
6	МАЗ 5433	0,381	0,057	102	0,008
	ЗИЛ 5301 АО	0,188	0,017	102	0,0066
7	КРАЗ 275	0,384	0,058	102	0,009
	ГАЗ 3306	0,210	0,019	102	0,0036
8	МАЗ 7310	0,494	0,070	102	0,008
	ЗИЛ 43360	0,283	0,026	102	0,0066
9	МАЗ 509 А	0,56	0,079	102	0,008
	ГАЗ 3306	0,21	0,019	102	0,0036
10	МАЗ 6303	0,361	0,054	102	0,008
	ЗИЛ 433100	0,264	0,024	102	0,0066
11	13ЗИЛ 133 Г2	0,475	0,043	102	0,0088
	УАЗ 451 ДМ	0,131	0,012	102	0,007
12	МАЗ 516 Б	0,345	0,052	102	0,008
	ГАЗ 53 А	0,244	0,022	102	0,0036
13	УРАЛ 377С	0,688	0,063	102	0,012
	ГАЗ 33021	0,135	0,012	102	0,005

Продовження таблиці Б.2

1	2	3	4	5	6
14	ЗИЛ 133 ГЯ	0,273	0,044	102	0,0088
	ГАЗ 3306	0,21	0,019	102	0,0036
15	УРАЛ 377С	0,639	0,0582	102	0,012
	ЗИЛ 433360	0,283	0,0258	102	0,0066
16	МАЗ 7310	0,487	0,073	102	0,008
	ГАЗ 3307	0,336	0,031	102	0,0036
17	КамАЗ 54112	0,441	0,066	102	0,009
	ЗИЛ 5301 АО	0,177	0,016	102	0,0066
18	МАЗ 54329	0,361	0,054	102	0,008
	УАЗ 451 ДМ	0,131	0,012	102	0,007
19	МАЗ 509 А	0,590	0,077	102	0,008
	ГАЗ 33021	0,132	0,015	102	0,005
20	КРАЗ 260	0,348	0,052	102	0,009
	ГАЗ 3306	0,21	0,019	102	0,0036
21	УРАЛ 377С	0,556	0,083	102	0,012
	ГАЗ 33021	0,135	0,012	102	0,005
22	МАЗ 504 А	0,329	0,049	102	0,008
	ЗИЛ 433100	0,254	0,023	102	0,0066
23	КРАЗ 257	0,384	0,058	102	0,009
	ГАЗ 3306	0,210	0,019	102	0,0036
24	МАЗ 504 В	0,487	0,073	102	0,008
	ГАЗ 33021	0,138	0,013	102	0,005
25	МАЗ 7310	0,487	0,073	102	0,008
	ЗИЛ 433106	0,254	0,023	102	0,0066
26	КамАЗ 54112	0,440	0,064	102	0,0066
	ЗИЛ 433100	0,252	0,022	102	0,0066
27	МАЗ 504 В	0,482	0,075	102	0,008
	ЗИЛ 433100	0,254	0,022	102	0,0066
28	ЗИЛ 133 ГЯ	0,475	0,043	102	0,0088
	ГАЗ 3306	0,210	0,019	102	0,0036
29	УРАЛ 377С	0,556	0,083	102	0,012
	ЗИЛ 433360	0,177	0,016	102	0,0066
30	МАЗ 7310	0,487	0,073	102	0,008
	ГАЗ 3307	0,210	0,019	102	0,0036

Таблиця Б.3 – Вихідні дані для визначення собівартості транспортної роботи

Варіант	Марка автомобіля	Питомі витрати на матеріали грн/км	Питомі витрати на запасні частини, грн/км	Накладні витрати, грн/авт
1	2	3	4	5
1	КамАЗ 5410	0,0264	0,0286	14968,8
	ГАЗ 3307	0,0012	0,00988	7158
2	КамАЗ 54112	0,0264	0,0286	14968,8
	ГАЗ 33021	0,00912	0,00988	7158
3	КамАЗ 53212	0,0265	0,0245	20908,8
	ГАЗ 3306	0,00936	0,00864	3461,6
4	МАЗ 54329	0,0202	0,0218	29440
	ЗИЛ 433360	0,012	0,013	13107,6
5	КамАЗ 5320	0,02142	0,02958	15206,4
	ГАЗ 33021	0,00798	0,01102	3950,1
6	МАЗ 5433	0,042	0,02016	21840
	ЗИЛ 5301 АО	0,019	0,00912	9880
7	КРАЗ 275	0,024	0,026	26122,8
	ГАЗ 3306	0,00864	0,00936	3461,6
8	МАЗ 7310	0,0264	0,0286	47920
	ЗИЛ 43360	0,012	0,013	13107,6
9	МАЗ 509 А	0,0192	0,0208	5870,7
	ГАЗ 3306	0,0086	0,0094	2569,2
10	МАЗ 6303	0,01632	0,01768	47920
	ЗИЛ 433100	0,012	0,013	17028
11	13ЗИЛ 133 Г2	0,01632	0,01768	14800,5
	УАЗ 451 ДМ	0,00672	0,00728	3861
12	МАЗ 516 Б	0,01632	0,01768	47920
	ГАЗ 53 А	0,00864	0,00936	9544
13	УРАЛ 377 С	0,021	0,0197	64200
	ГАЗ 33021	0,0099	0,009	3950,1
14	ЗИЛ 133 ГЯ	0,0163	0,0177	19734
	ГАЗ 3306	0,00864	0,0094	3595,2
15	УРАЛ 377 С	0,01968	0,02132	37696,4
	ЗИЛ 433360	0,012	0,013	13107,6
16	МАЗ 7310	0,0264	0,0286	35940
	ГАЗ 3307	0,00964	0,00936	7158
17	КамАЗ 54112	0,0264	0,0286	20654,4
	ЗИЛ 5301 АО	0,00912	0,00988	12698,4
18	МАЗ 54329	0,02	0,022	41840
	УАЗ 451 ДМ	0,007	0,007	5148

Продовження таблиці Б.3

1	2	3	4	5
19	МАЗ 509 А	0,0198	0,0301	5925,8
	ГАЗ 33021	0,00798	0,024	3932,8
20	КРАЗ 260	0,024	0,026	19592,1
	ГАЗ 3306	0,00864	0,00936	2596,2
21	УРАЛ 377 С	0,0197	0,0213	33200
	ГАЗ 33021	0,0091	0,0099	5266,8
22	МАЗ 504 А	0,0192	0,0208	50640
	ЗИЛ 433100	0,012	0,013	17028
23	КРАЗ 257	0,024	0,026	19592,1
	ГАЗ 3306	0,00864	0,00936	2596,2
24	МАЗ 504 В	0,02016	0,02184	58467,6
	ГАЗ 33021	0,00912	0,00918	4866,6
25	МАЗ 7310	0,0264	0,0286	47920
	ЗИЛ 433106	0,012	0,013	17028
26	КамАЗ 54112	0,0262	0,0280	20854,4
	ЗИЛ 433100	0,012	0,013	17040,6
27	МАЗ 504 В	0,0204	0,02184	59477,8
	ЗИЛ 433100	0,012	0,013	17032
28	ЗИЛ 133 ГЯ	0,01632	0,01768	14800,5
	ГАЗ 3306	0,00864	0,00936	2596,2
29	УРАЛ 377 С	0,0197	0,0213	33200
	ЗИЛ 433360	0,00912	0,00988	12698,4
30	МАЗ 7310	0,0264	0,0286	47920
	ГАЗ 3307	0,00864	0,00936	2596,2

ДОДАТОК В

Таблиця В.1 – Характеристика автомобілів

Марка автомобіля	Вид автомобіля	Кількість колес автомобіля	Кількість колес напівпричепа	Балансова вартість напівпричепа, грн	Балансова вартість, грн
КамАЗ 5410	Сідельний тягач	10	8	25000	90000
КамАЗ 54112	Сідельний тягач	10	8	25000	92200
КамАЗ 5320	Бортовий	10			14840
КамАЗ 53212	Бортовий	10			92200
МАЗ 54329	Сідельний тягач	6	6	12000	93900
МАЗ 5433	Сідельний тягач	6	6	12000	92200
МАЗ 7310	Бортовий	8			45000
МАЗ 509А, МАЗ 504А	Сідельний тягач	6	6	6000	14840
МАЗ 6301	Бортовий	10			40000
МАЗ 516Б	Бортовий	10			35000
МАЗ 504В	Сідельний тягач	6	6	6000	14840
КрАЗ 257	Бортовий	10			48000
КрАЗ 260	Бортовий	6			53000
ЗИЛ 433360	Бортовий	6			47800
ЗИЛ 5301АО	Бортовий	6			35000
ЗИЛ 433100	Бортовий	6			47800
ЗИЛ 133Г2, ГЯ	Бортовий	10			15830
УРАЛ 377С	Бортовий	6			130000
ГАЗ 3307	Бортовий	6			30200
ГАЗ 3306	Бортовий	6			30200
ГАЗ 33021 «Газель»	Бортовий	6			21500
ГАЗ 53А	Бортовий	6			4770
УАЗ 451 ДМ	Бортовий	4			4770

ЕЛЕКТРОННЕ НАВЧАЛЬНО-МЕТОДИЧНЕ ВИДАННЯ

Снігова Сніжана Миколаївна

**МЕТОДИЧНІ ВКАЗІВКИ
ДО ВИКОНАННЯ КУРСОВОЇ РОБОТИ
ІЗ ДИСЦИПЛІНИ «ГРОШІ ТА КРЕДИТ»
(ДЛЯ СТУДЕНТІВ НАПРЯМУ ПІДГОТОВКИ 6.030601
«МЕНЕДЖМЕНТ» ВСІХ ФОРМ НАВЧАННЯ)**

Підписано до випуску 2003р. Гарнітура Times New.
Умов. друк. арк. Зам. №

Державний вищий навчальний заклад
«Донецький національний технічний університет»
Автомобільно-дорожній інститут
84646, м. Горлівка, вул. Кірова, 51

Редакційно-видавничий відділ

Свідоцтво про внесення до Державного реєстру видавців, виготовників і розповсюджувачів
видавничої продукції ДК № 2982 від 21.09.2007 р.