



- 1. Анализируется экономическая деятельность автотранспортных предприятий и станций технического обслуживания**
  - 2. Рассматривается комплекс функций, реализующих принципы предпринимательства и рыночной экономики в отрасли.**
- для студентов специальности 23.02.03***

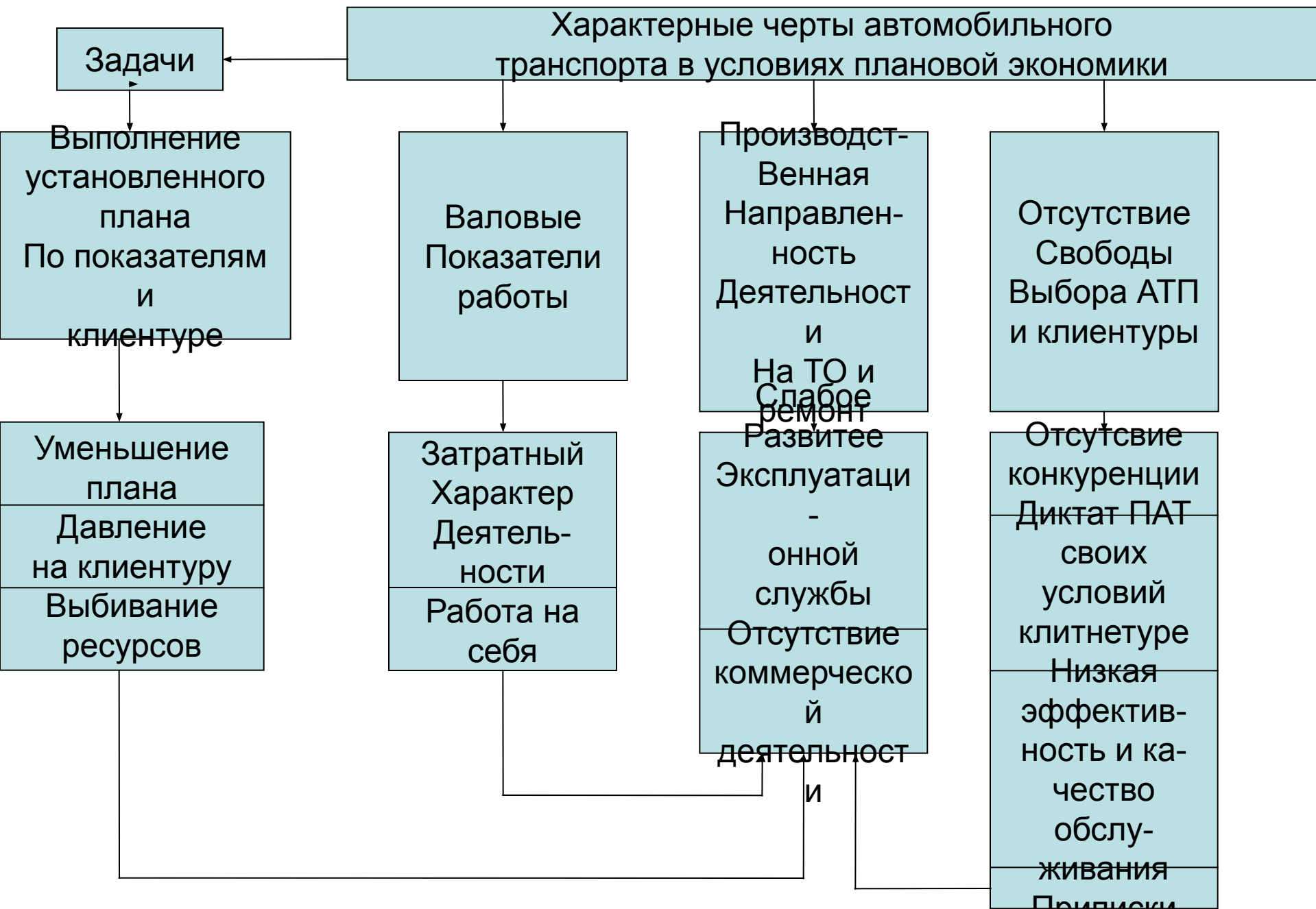
На этапе становления и развития рыночных отношений в России автомобильный транспорт получил новый импульс для своего развития и является одной из наиболее быстроменяющихся и растущих подотраслей национальной экономики

Являясь наиболее гибким и хорошо приспособленным к изменениям рыночной конъюнктуры автомобильный транспорт, вместе с тем, и наиболее ресурсоемкая транспортная подотрасль. На долю автомобильного транспорта и автосервиса приходится порядка двух третей объема всех нефтяных топлив, потребляемых транспортом, почти две трети всех занятых на транспорте производительных сил, а также основная часть вредных экологических воздействий транспорта и ущерба, наносимого экологии и народному хозяйству в результате дорожно-транспортных происшествий (ДТП)

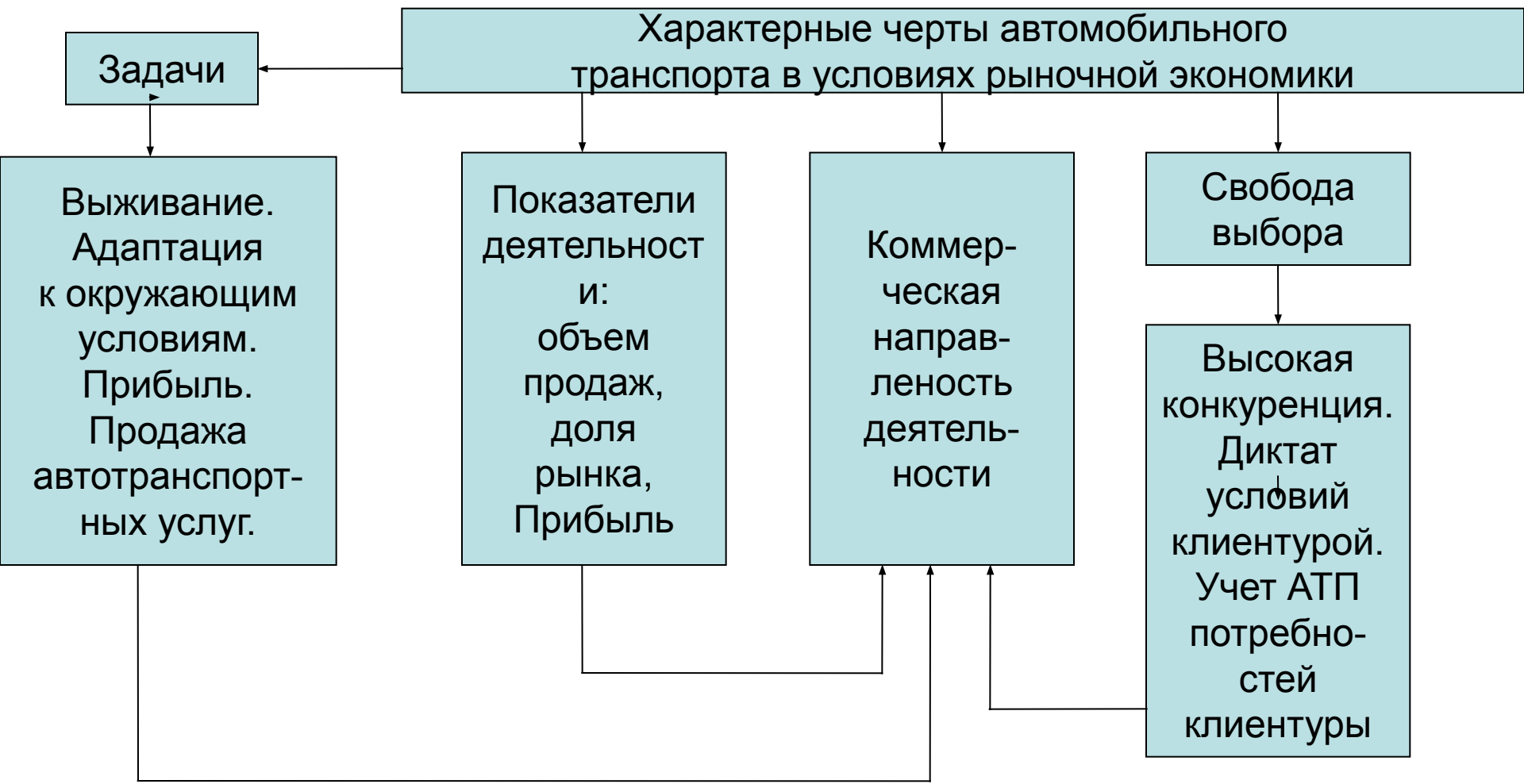
На автотранспорте фактически ликвидирована монополия государственных предприятий. В результате акционирования и приватизации этот сектор, в основном, вышел из сферы государственного предпринимательства и является сейчас огромным «полигоном», на котором отрабатываются формы и методы эффективного развития малого и среднего предпринимательства. Реальным фактором, стимулирующим развитие автотранспорта, стала конкуренция как внутри автотранспортной отрасли, так и с другими предприятиями транспорта.

Вследствие этого предприятия отрасли с особой тщательностью рассматривают вопросы повышения конкурентоспособности своих услуг; возможности сделать собственное предприятие наиболее привлекательным для клиента; повышения качества перевозок; изыскания способов повышения эффективности использования подвижного состава и других видов производственных фондов предприятия; роста производительности труда и др.

# Характерные черты деятельности автомобильного транспорта в условиях централизованного планирования



# Характерные черты деятельности автомобильного транспорта в условиях рынка



**Автомобильный  
транспорт  
обеспечивает**

Производственно-экономические  
связи различных отраслей

Размещение производительных  
сил по территории страны

Технологию производства

Социально-экономическое и  
культурное развитие общества

Оборонеспособность страны

<p>1. Продукция – конкретный товар, который отличается от предмета труда, подвергавшегося в процессе производства переработке</p>	<p>1. Перемещение готовых продуктов из сферы производства в сферу обращения людей. В результате материальной перемены места нахождения продукции всех отраслей номинальная потребительская стоимость груза становится реальной</p>
<p>2. Единица измерения продукции - т, шт., л, м и т.п. (объем выпуска)</p>	<p>2. Единицы измерения - объем перевозок грузов в т, грузооборот – т-км, т-авт, авто-т-час, км и час; объем перевозок пассажиров в пасс., и пассажирооборот - в пасс.-км, платные км пробега, часы оплаченного простоя у клиента, время посадки пассажира</p>
<p>3. Процесс производства, реализации и потребления продукта разделены во времени и пространстве</p>	<p>3. Процесс производства и реализации продукции транспорта слиты воедино в результате чего ее нельзя накапливать и производить впрок. Оплата работы (услуги), чаще всего, предшествует ее выполнению</p>

	<p>4. Стоимость перевозки добавляется к стоимости перемещаемого груза, т. е. изменяется стоимость перевозимых товаров. На пассажирском транспорте с прекращением перевозки исчезает процесс производства стоимости</p>
<p>5. Форма кругооборота производственных фондов <i>Д-Т-П-Г' –Д'</i></p>	<p>5. Форма кругооборота производственных фондов <i>Д-Т-...-П-...-Д'</i></p>
<p>6. В расходах любой отрасли промышленности велика доля затрат на комплектующие изделия и</p>	<p>6. В структуре расходов на производство отсутствуют затраты на комплектующие изделия и полуфабрикаты</p>
<p>полуфабрикаты</p>	<p>7. В связи с тем, что продукция автотранспорта не существует в материально-вещественной форме, и у АТП нет необходимости в создании запасов комплектующих изделий и полуфабрикатов, им не нужно отвлекать средства на создание сложной системы материально-технического снабжения и складского хозяйства</p>
	<p>8. Особая социально-экономическая роль в обществе</p>

## **Материально-техническая база (МТБ) автомобильного транспорта**

МТБ представляет собой совокупность автомобильных дорог, средств производства (подвижного состава) и производственно-технической базы.

Автомобильные дороги. Современная дорога - это сложный комплекс сооружений, обеспечивающих безопасное и удобное движение автомобилей с высокими скоростями и нагрузками, а также обслуживание пассажиров, водителей и автомобилей.

Виды обслуживания на дорогах можно разделить на три группы:

- *общие услуги, включающие информацию об условиях движения, средства связи, места для остановок и отдыха;*
- *обслуживание потребностей пассажиров и водителей, обеспечивающее заправку топливом, техническое обслуживание автомобилей, питание пассажиров и водителей, ночлег;*
- *аварийная служба, предусматривающая медицинскую помощь, ремонт автомобилей.*

*Производственно-техническая база (ПТБ) - АТП, автовокзалы, автостанции, ГАС, СТО, АЗС, ТЭП, автогостиницы (мотели), авторемонтные заводы и мастерские.*



Автомобили		
Транспортные	Специального назначения, спортивные, пожарные, коммунальные, санитарные, автокраны	
Грузовые	Пассажирские	
	Автобусы	Легковые
По конструктивной схеме		
Одиночные, автопоезда, специализированные, высокой проходимости	Одиночные, сочлененные, автобусные, автопоезда	Двухдверные, четырехдверные, универсальные
По размерности		
<p>Грузоподъемность</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Малая до 2 т.</li> <li>2. Средняя до 5 т.</li> <li>3. Большая свыше 5 т.</li> <li>4. Особо большая свыше 15 т.</li> </ol>	<p>Вместимость и длина</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Особо малая до 5 м.</li> <li>2. Малая до 7.5 м.</li> <li>3. Средняя до 9.5 м.</li> <li>4. Большая до 12 м.</li> <li>5. Особо большая свыше 16.5 м.</li> </ol>	<p>Рабочий объем цилиндра двигателя, л</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Особо малые до 1.2</li> <li>2. Малые 1.2-1.8</li> <li>3. Средние 1.8-3.5</li> <li>4. Большие более 3.5</li> </ol>
По виду перевозок		
Междугородные, городские, строительные, промышленные, сельскохозяйственные, торговые	Городские, пригородные, междугородные, специальные по перевозке рабочих и школьников	Личные, служебные, такси, прокатные

# ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ФОНДЫ

Основные фонды

Оборотные средства

Производс  
т-  
венного  
назначени  
я  
(ОПФ)

Непроизво  
д-  
ственного  
назначени  
я

Здания и  
сооружения  
культурно-бытового  
назначения

Производс  
т-  
венного  
назначени  
я  
(ОПФ)

**Транспортные средства** – автомобили, тягачи, прицепы  
и полуприцепы

**Производственные и служебные здания**

**Сооружения** – мосты, эстакады, дороги и дорожные  
сооружения, хранилищ, топливозаправочные колонки,  
водонапорные башни, водостоки, стоянки

**силовые установки**, двигатели, генератор,  
паровые котлы и установки, превращающие  
разного рода энергию в механическую

**производственное оборудование** зон и цехов ТО и ТР ПС

**передаточные устройства** — электросети, линии  
сигнализации и связи, трансмиссии,  
водопроводы, газопроводы производственного назначения

**инструменты** всех видов со сроком службы более  
года и стоимостью более 100 МРОТ

Книжный фонд технических библиотек

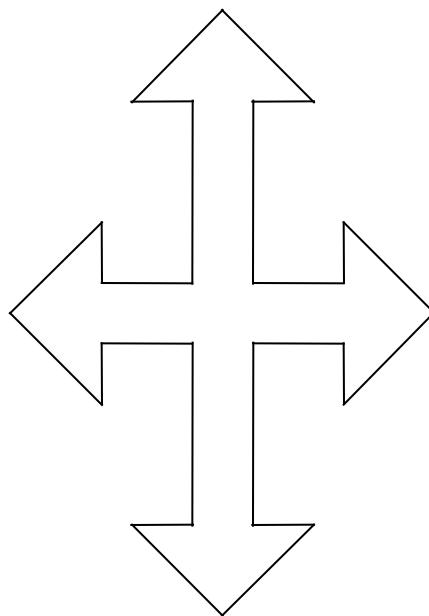
# Виды оценки основных производственных фондов

По первоначальной  
(балансовой)  
стоимости  
 $C_b = C_{лок} + C_{тр} + C_{ум}$

По восстановительной  
стоимости  
 $C_v = C * Q$

По первоначальной  
остаточной стоимости  
 $C_{пост} = C_{лок} - A_v * t$

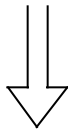
По восстановительной  
остаточной стоимости  
 $C_{во} = C_v (1 - x/100)$



# Износ основных производственных фондов

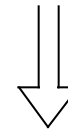
## ИЗНОС

Физический  
износ



Потеря  
потребительской  
стоимости

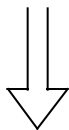
Моральный  
износ



Потеря части стоимости по причине:  
а) создания аналогичных,  
но более дешевых  
средств труда;  
б) выпуска более  
производительных  
средств труда (при той же цене)

## I способ

В зависимости от срока службы ПС



Грузовых автомобилей грузоподъемностью до 2 т и сроком службы 6 лет

Автобусов особо малого класса с общей длиной до 5 м и сроком службы 5 лет

Легковых авто (кроме такси) сроком службы 5-8 лет в зависимости от объема ДВС

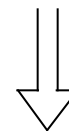
Специальных авто со сроком службы 10 лет

$$H_B = \frac{C_B - C_O}{C_B T_H} 100\%$$

$$A_B = C_B \cdot H_B / 100$$

## II способ

В зависимости от пробега



Остальных видов автомобилей

$$H_B = \frac{(C_B - C_O) \cdot 1000}{C_B \cdot L_A} 100\%$$

$$A_B = C_B \cdot \frac{H_B}{100} \cdot \frac{L_\Phi}{1000}$$

## ФОНДООТДАЧА

$$\Phi_O = \frac{Д}{C_{CF}}$$

Определяет количество доходов, приходящиеся на 1 руб. Стоимости ОПФ

$$\Phi_O = \frac{O}{C_{CF}}$$

Определяет количество продукции приходящиеся на 1 руб. стоимости ОПФ

## ФОНДОЕМКОСТЬ

$$\Phi_{EM} = \frac{C_{CF}}{Д}$$

Показатель обратный фондоотдаче

$$\Phi_{EM} = \frac{C_{CF}}{Q}$$

## ФОНДОВОРУЖОННОСТЬ ТРУДА РАБОЧИХ

$$\Phi_B = C_{CF} / N_{ППП}$$

Определяет стоимость ОПФ, приходящуюся на 1 работника ППП

## КОЭФФИЦИЕНТ ОБНОВЛЕНИЯ

$$K_{OB} = \frac{C_{\Pi}}{C_K}$$

Характеризует интенсивность ввода в действие новых производственных мощностей

## КОЭФФИЦИЕНТ ИЗНОШЕННОСТИ

$$K_{И} = \frac{A_B}{C_K}$$

Выявляет степень изношенности ОПФ

## КОЭФФИЦИЕНТ ГОДНОСТИ

$$K_{Г} = 1 - K_{И}$$

Характеризует степень годности ОПФ

## КОЭФФИЦИЕНТ ВЫБИТИЯ

$$K_{В} = \frac{C_B}{C_H}$$

Определяет необходимость пополнения основными фондами

## КОЭФФИЦИЕНТ СМЕННОСТИ

$$K_{СМ} = СМ / СТ$$

## КОЭФФИЦИЕНТ ИНТЕНСИВНОЙ ЗАГРУЗКИ

$$K_{ИИТ} = \frac{П_{\Phi}}{П_H}$$

Определяет загрузку ОПФ по мощности

## КОЭФФИЦИЕНТ ЭКСТЕНСИВНОЙ ЗАГРУЗКИ

$$K_{ЭКСТ} = \frac{t_{\Phi}}{t_H}$$

Определяет загрузку ОПФ по времени

## КОЭФФИЦИЕНТ ИНТЕГРАЛЬНОЙ ЗАГРУЗКИ

$$K_{ИНТЕГР} = K_{ИИТ} \cdot K_{ЭКСТ}$$

Определяет загрузку ОПФ по мощности и времени



# Оборотные средства

## Оборотные производственные фонды

В  
Производ-  
ственных  
запасах

Топливо-  
смазочные  
материалы  
,  
запасные  
части,  
агрегаты,  
МЦ и БИ, \*  
материалы  
,  
спецодежд  
а

В  
Эксплу-  
атации

Спецодеж-  
да МЦ и  
БИ  
предметы

В процессе  
производ-  
ства

Незаверше-  
н-  
ное  
производ-  
ство в  
авторемон-  
те  
Расходы  
будущих  
периодов

нормируемые

## Фонды обращения

Средства  
в  
расчетах

Расчетные  
документы  
в банках  
на  
инкассо  
Дебиторы  
Прочие  
средства в  
расчетах

ненормируемые

Денеж-  
ные  
ресурсы

Средства  
на счетах  
в банке.  
Средства  
в кассе.  
Прочие  
денежные  
средства

## Показатели оборачиваемости оборотных средств

Коэффициент  
оборачиваемости

$$K_{об} = P / C_{об}$$

показывает количество оборотов, совершаемых оборотными средствами за период времени  $D$  (год, квартал)

Длительность  
одного обхода

$$T_{об} = D / K_{об}$$

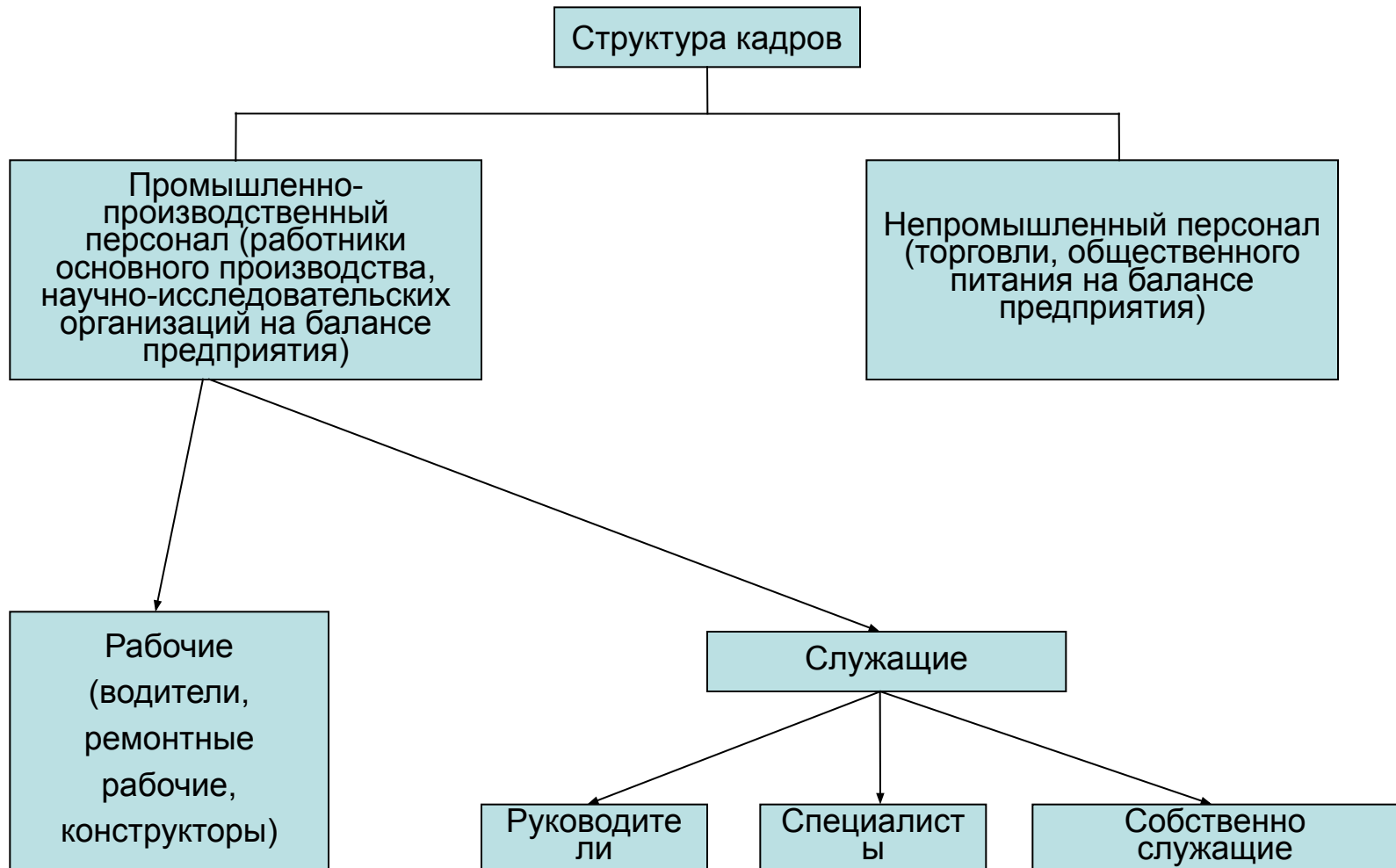
показывает, за какое количество дней совершат оборот оборотные средства

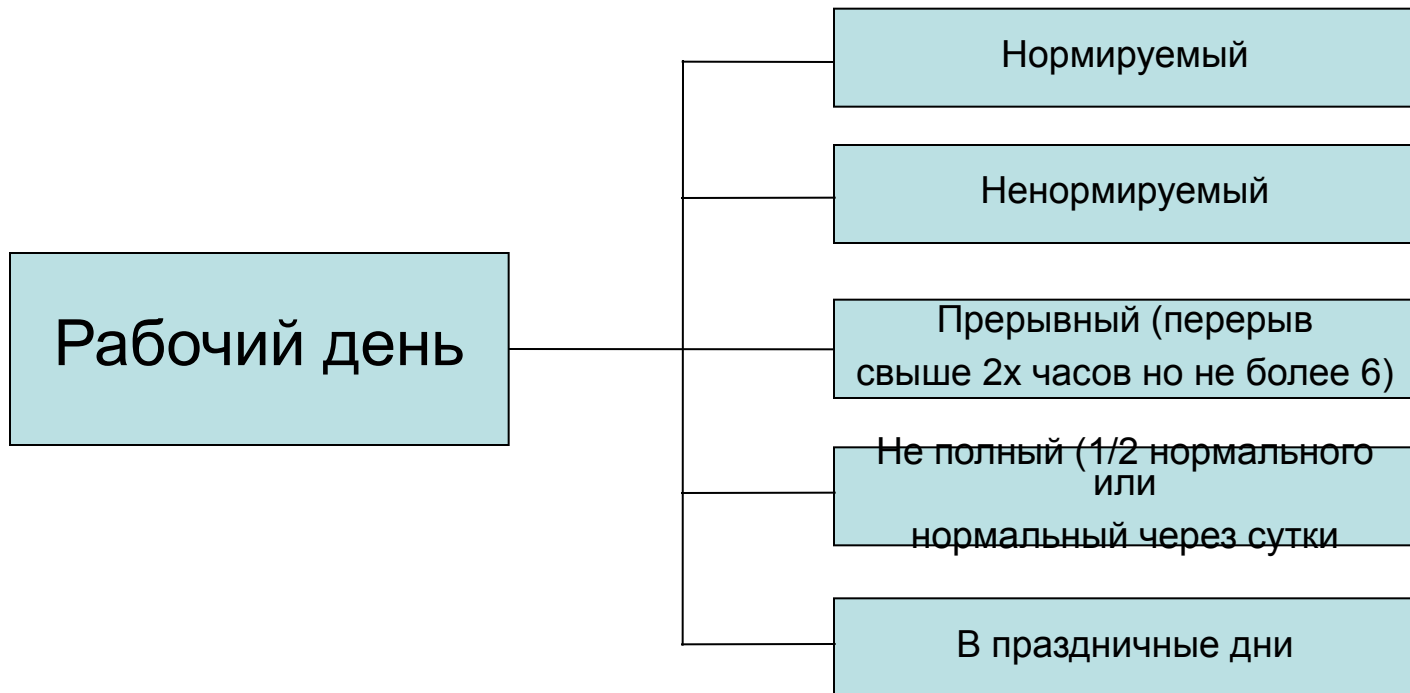
Величина высвобожденных оборотных средств в результате ускорения их оборачиваемости

$$B = (P / D) \cdot (T_{об1} - T_{об2})$$

где  $P$  - объем реализованной продукции, руб;  $C_{об}$  - среднегодовая сумма оборотных средств, руб;  $D$  — число дней в отчетном периоде.

# Кадры предприятия





Календарный  
фонд  
(365 дней)

Номинальный  
(календарный  
за вычетом выходных и  
праздничных  
дней)

Фонд  
рабочего  
времени

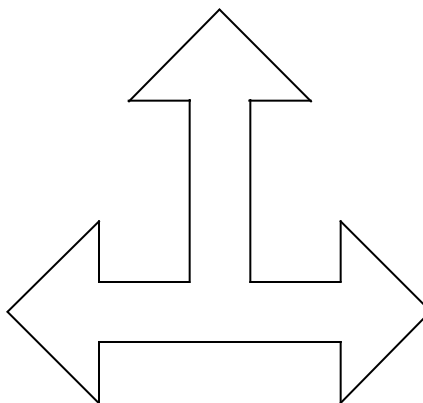
Плановый фонд  
(номинальный фонд  
за вычетом дней  
отпуска,  
дополнительного  
отпуска,  
болезни, выполнения  
гос. и обществ,  
обязанностей)

Фактический фонд  
(плановый фонд  
за вычетом  
дней вследствие  
нарушения  
трудовой дисциплины,  
разовых отпусков)

# Показатели ПТ

*Количество продукции, произведенное  
с одной единицы ресурса*

**Выработка**  
(количество продукции  
в единицу времени,  
шт, т, ткм и др.)



**Трудоемкость**  
(время на производство  
единицы продукции,  
чел.-ч)

**Производительность труда по отрасли  $ПТ_{от}$  руб/чел** определяется по формуле:

$$ПТ_{от} = D_{от} / N_{от}$$

где  $D_{от}$  — общий доход от всех видов деятельности отрасли, руб.;

$N_{от}$  — среднегодовая численность работников в отрасли, чел.

# Резервы роста производительности труда

## Техническое перевооружение

- совершенствование структуры парка;
- улучшение конструктивных качеств автомобиля;
- повышение уровня механизации ППР;
- модернизация ПС;
- развитие производственно-технической базы;
- внедрение вычислительной техники;
- повышение качества эксплуатационных материалов и шин.

## Транспортный процесс и организация производства

- совершенствование технологии перевозок;
- использование прогрессивной технологии ТО и Р ПС;
- применение контейнеров и поддонов;
- организация планирования;
- рационализация методов организации перевозок;
- осуществление диспетчерского руководства.

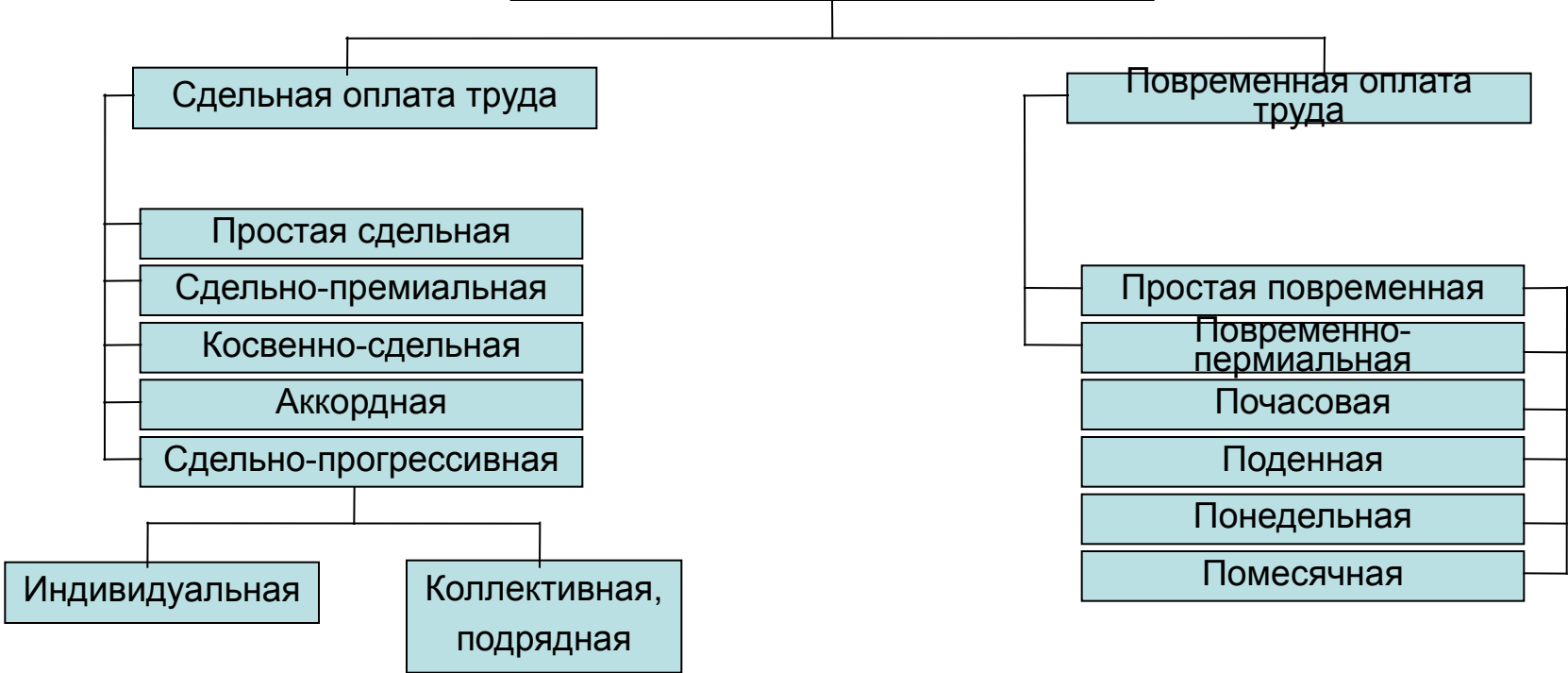
## Организация труда

- повышение трудовой дисциплины;
- совершенствование методов; организации труда;
- использование НОТ;
- применение моральных стимулов;
- повышение квалификации работников;
- организация технического нормирований.

## Прочие

- развитие сети автодорог;
- организация безопасности движения и ТБ;
- влияние природных и сезонных условий;
- изменение структуры и дальности перевозок;
- повышение объема перевозок.

Формы и системы заработной платы





## Расчет фонда заработной платы ремонтных рабочих

Показатели	Обозначение	Значение
Годовая трудоемкость работ по ТО и ремонту, чел-ч	$T_2$	
Списочное количество ремонтных рабочих, чел. в том числе: - с нормальными условиями труда - с вредными условиями труда	$N_{pp}$ $N_H$ $N_{вр}$	
Средняя часовая ставка рабочего, руб. в том числе: -с нормальными условиями труда -с вредными условиями труда	$C_{cp}$ $C_{cp.н}$ $C_{cp.вр}$	
Фонд сдельной заработной платы, руб.	$\Phi_{сд}$	
Премии за качественный труд, руб.	$\Pi_p$	
Доплаты, руб. в том числе: - за бригадирство - за работу в ночное время	$\Delta_{бр}$ $\Delta_{н}$	
Годовой фонд основной заработной платы, руб.	$\Phi_{осн}$	
Дополнительная заработная плата, руб.	$\Phi_{доп}$	
Общий фонд заработной платы, руб.	$\Phi_{()бщ}$	
Среднемесячная заработная плата, руб.	$З_{Ср.р}$	
Начисления на заработную плату единого социального налога, руб.	$H_{сн}$	

## Расчет общего фонда заработной платы вспомогательных рабочих

Показатели	Обозначение	Значение
Количество вспомогательных рабочих, чел.	<i>N<sub>всп</sub></i>	
Средняя часовая тарифная ставка, руб.	<i>Сч.всп</i>	
Фонд рабочего времени, ч	<i>Фр.вр.всп</i>	
Фонд повременной заработной платы вспомогательных рабочих, руб.	<i>Ф п.всл</i>	
Размер премий, руб.	<i>П.всп</i>	
Фонд основной заработной платы, руб.	<i>Фосн</i>	
Фонд дополнительной заработной платы, руб.	<i>Фдоп</i>	
Общий фонд заработной платы вспомогательных рабочих, руб.	<i>Ф общ.всп</i>	
Начисления на заработную плату единого социального налога, руб.	<i>Нсн</i>	
Среднемесячная заработная плата, руб.	<i>ЗП вел</i>	

Структура фонда заработной платы

Основной фонд заработной платы

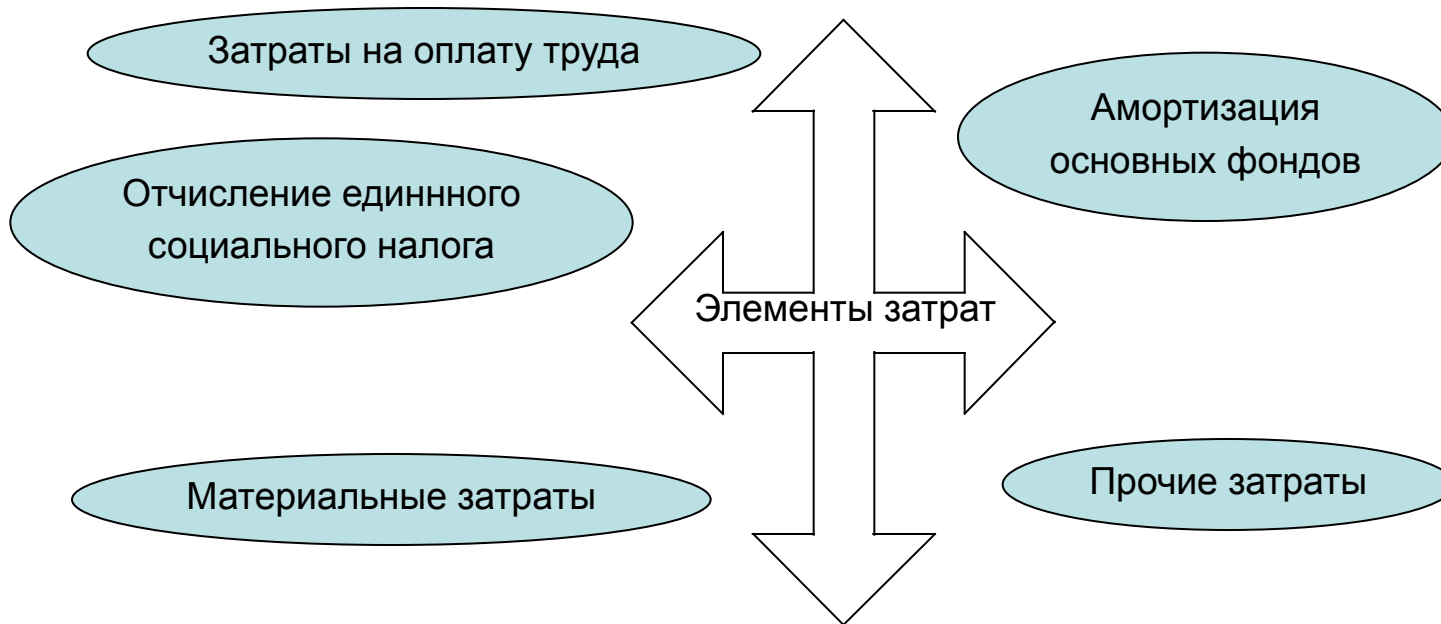
Дополнительный фонд заработной платы

Премии

Доплаты за  
сверхурочное время

Доплаты бригадиром

Оплата  
ночного времени

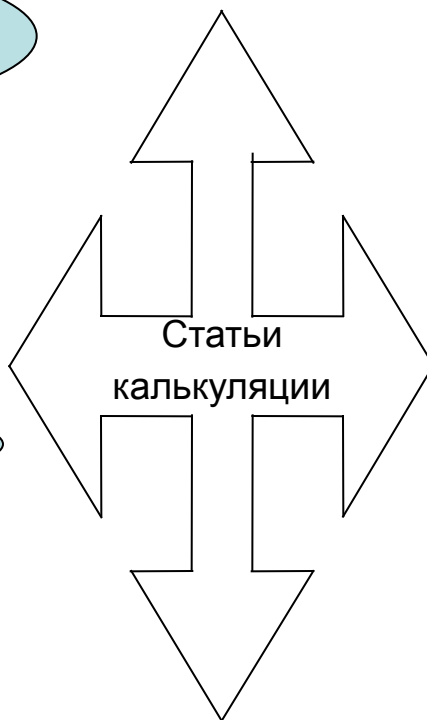


Заработная плата  
Водителей и кондукторов

Отчисления единого  
социального налога

Автомобильное топливо

Смазочные и прочие  
эксплуатационные  
материалы

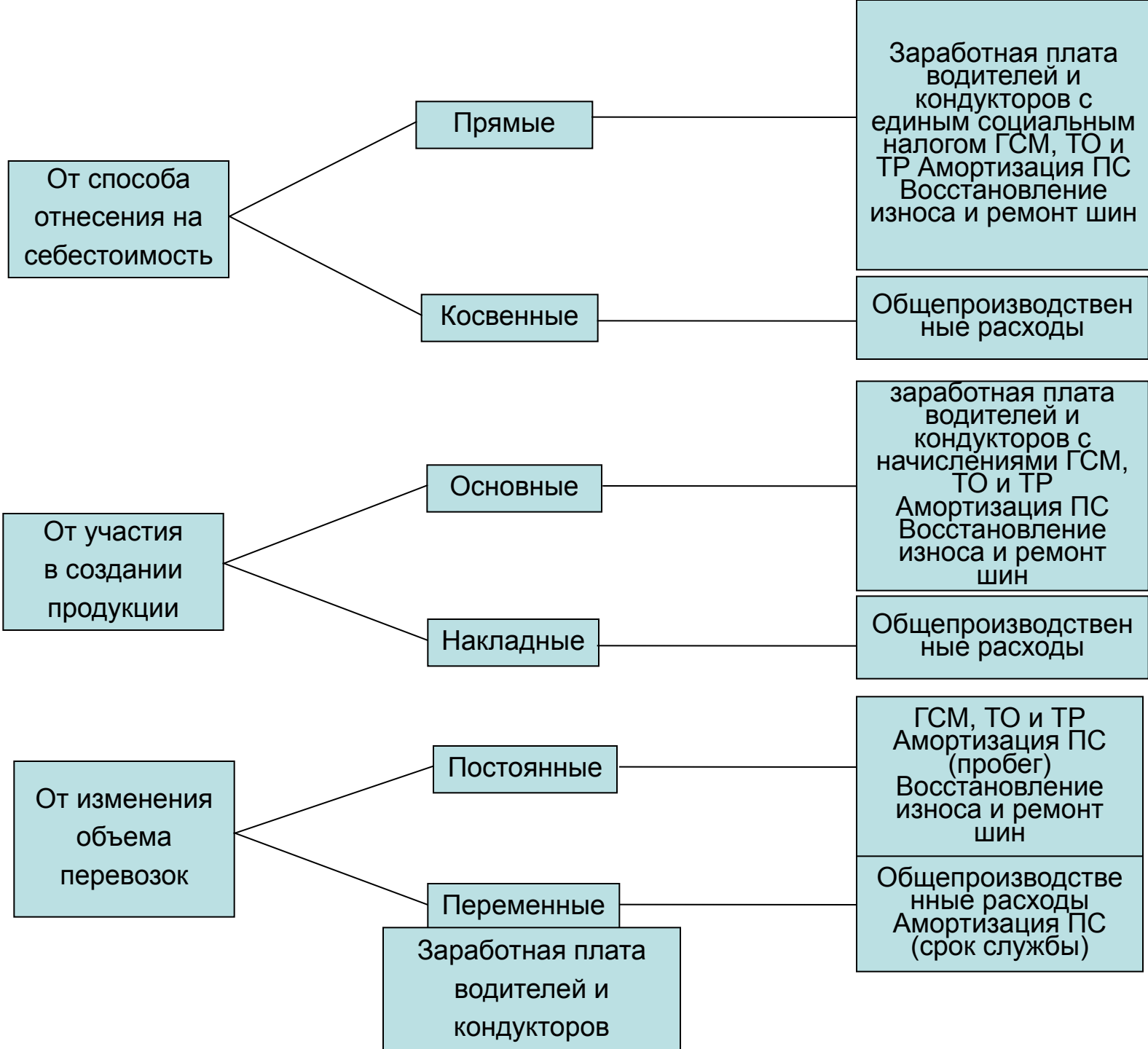


Износ и ремонт  
шин

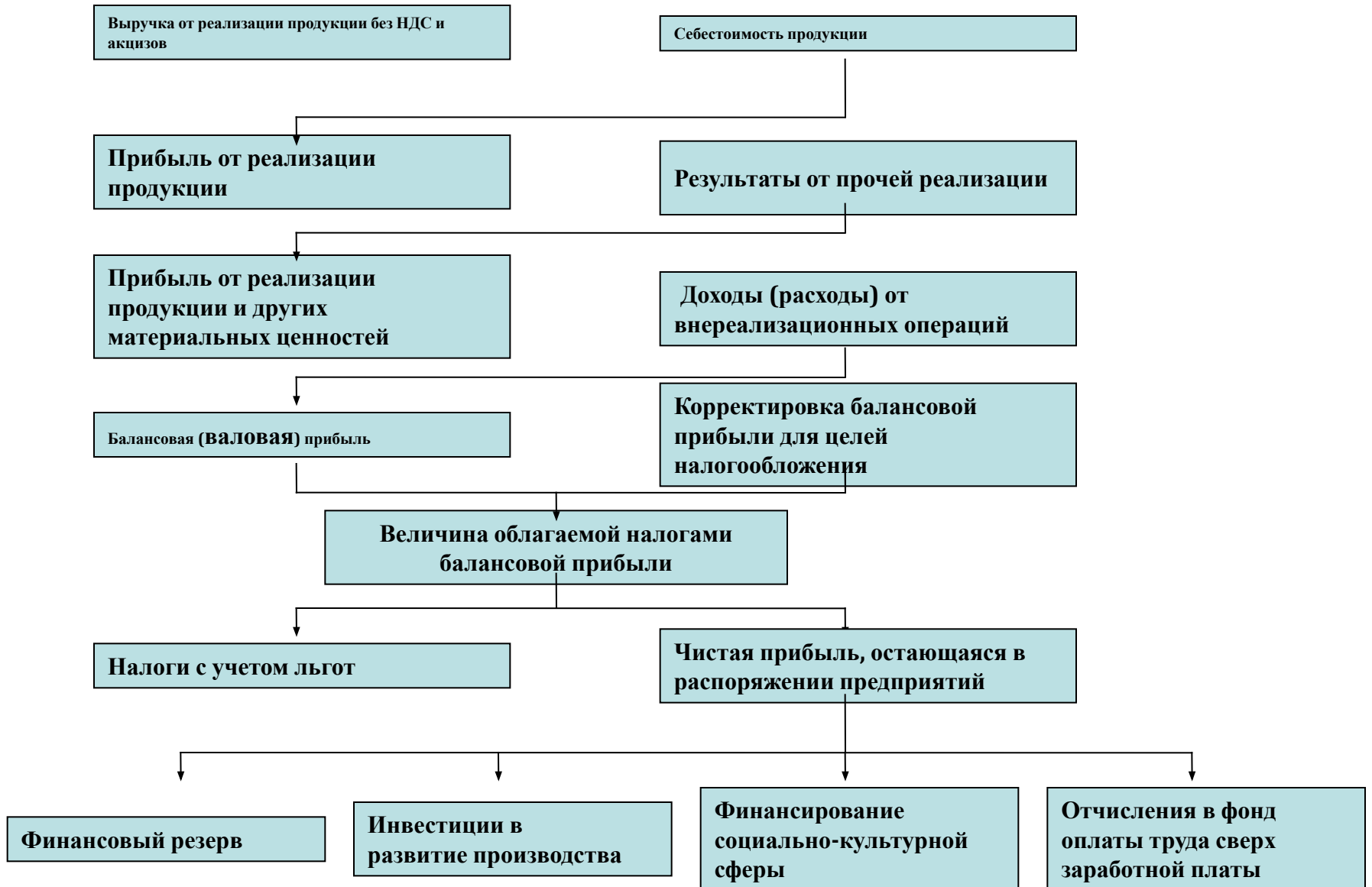
ТО и ремонт  
автомобилей

Амортизация  
подвижного состава

Общехозяйственные  
расходы



## Механизм формирования и распределения прибыли и налогообложения



Длительное время в стране искусству и науке управления производством не отдавали должного внимания, считали, что они основываются на практической работе, опытом самого руководителя, а наука и теория управления играют побочную роль.

В последнее десятилетие возрос спрос на специалистов по вопросам управления предприятием, менеджменту, рекламной деятельности.

При составлении я руководствовалась современными требованиями учебного процесса в средних профессиональных учебных заведениях и попыталась систематизировать материал, касающийся управления АТП в современных условиях рыночной экономики.

Учитывая быстрое старение знаний в области управления экономикой, я понимаю, что в течение ближайшего времени будет необходимо обновление знаний и пересмотр многих положений современной науки об управлении.

Я надеюсь, что публикуемый материал поможет студентам освоить МДК 02.01 и станет подспорьем при прохождении практики ПП.03 и ПП.02 в качестве специалистов автотранспортных предприятий и станций технического обслуживания автомобилей в их нелегком труде управления.