



- 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***

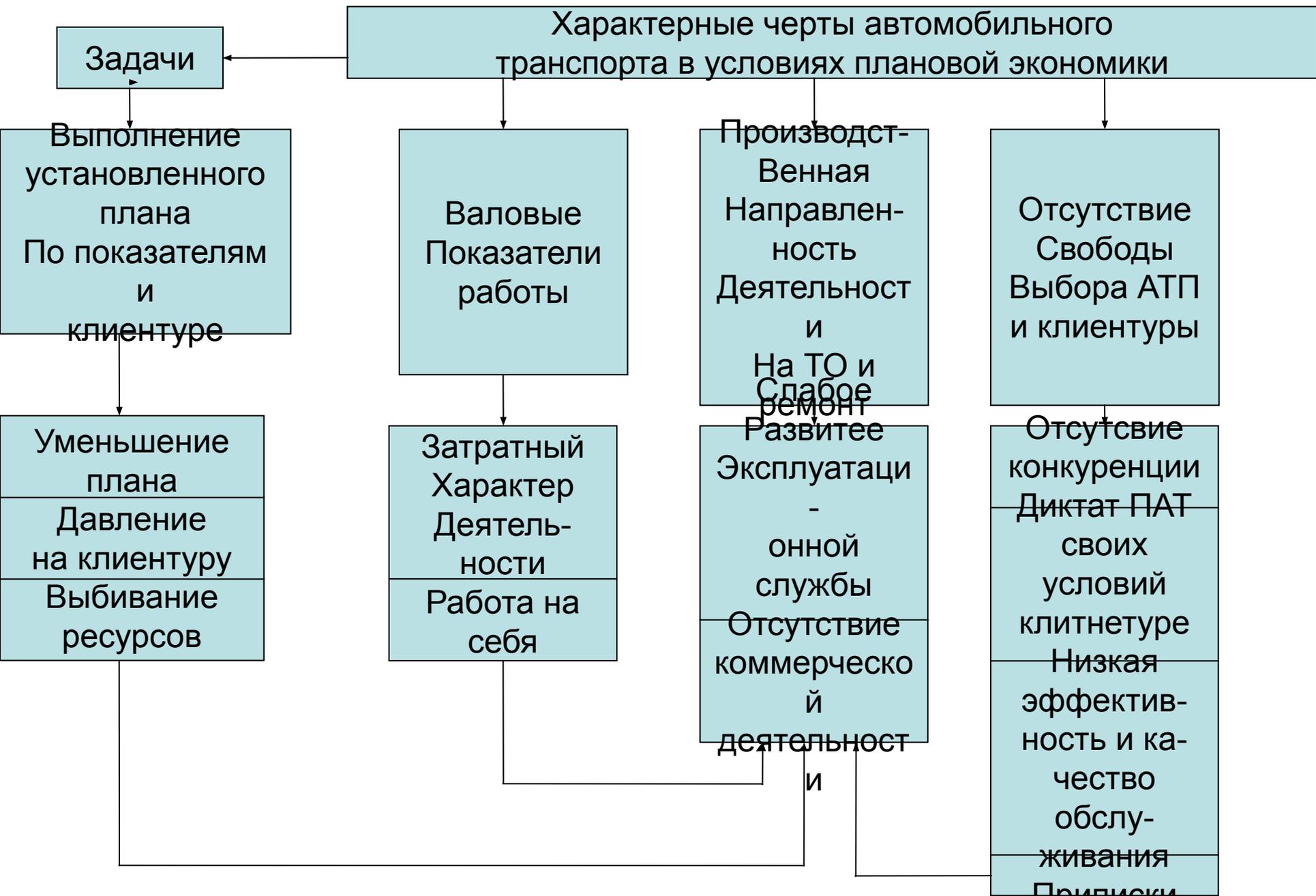
На этапе становления и развития рыночных отношений в России автомобильный транспорт получил новый импульс для своего развития и является одной из наиболее быстроменяющихся и растущих подотраслей национальной экономики

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)

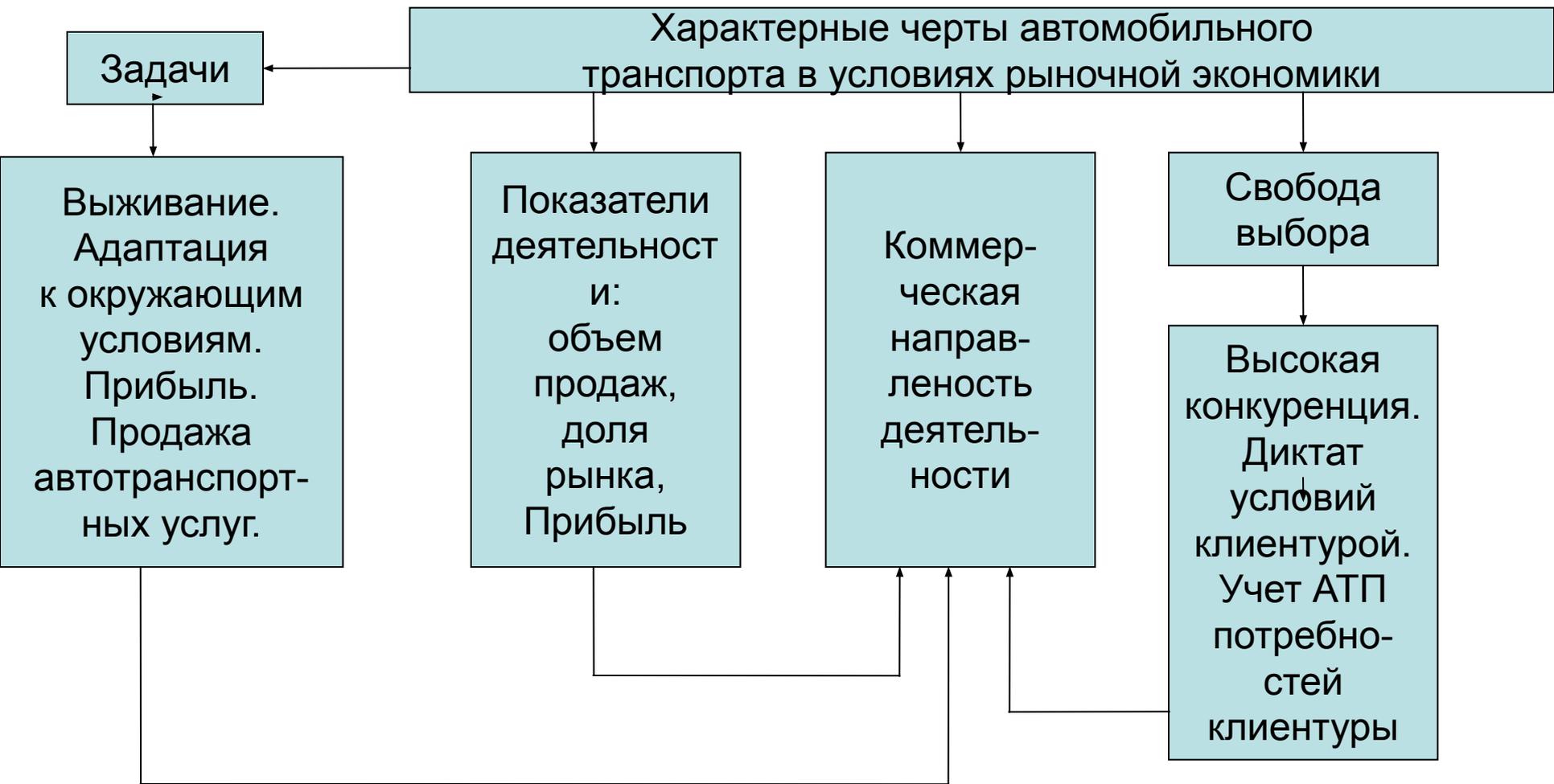
На автотранспорте фактически ликвидирована монополия государственных предприятий. В результате акционирования и приватизации этот сектор, в основном, вышел из сферы государственного предпринимательства и является сейчас огромным «полигоном», на котором отрабатываются формы и методы эффективного развития 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"> 1. Малая до 2 т. 2. Средняя до 5 т. 3. Большая свыше 5 т. 4. Особо большая свыше 15 т. 	<p>Вместимость и длина</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Особо малая до 5 м. 2. Малая до 7.5 м. 3. Средняя до 9.5 м. 4. Большая до 12 м. 5. Особо большая свыше 16.5 м. 	<p>Рабочий объем цилиндра двигателя, л</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Особо малые до 1.2 2. Малые 1.2-1.8 3. Средние 1.8-3.5 4. Большие более 3.5
По виду перевозок		
Междугородные, городские, строительные, промышленные, сельскохозяйственные, торговые	Городские, пригородные, междугородные, специальные по перевозке рабочих и школьников	Личные, служебные, такси, прокатные

ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ФОНДЫ

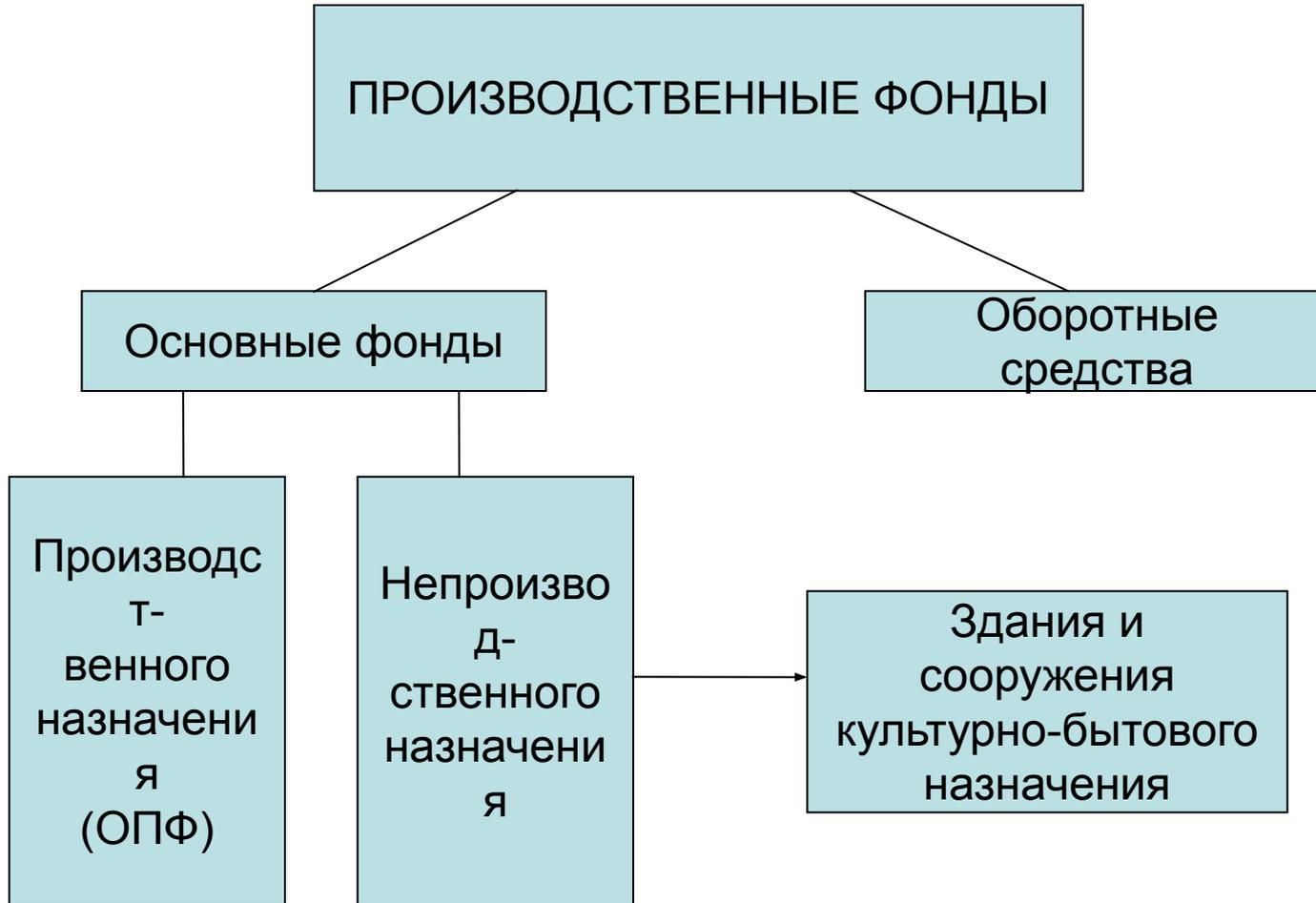
Основные фонды

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

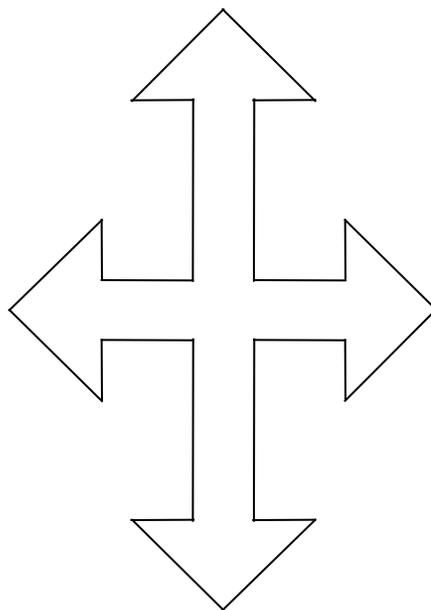
Виды оценки основных производственных фондов

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

По восстановительной
стоимости
 $C_v = C * Q$

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

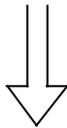
По восстановительной
остаточной стоимости
 $C_{во} = C_v (1 - x/100)$



Износ основных производственных фондов

ИЗНОС

Физический
износ



Потеря
потребительской
стоимости

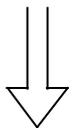
Моральный
износ



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

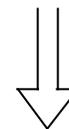
Специальных авто со сроком службы 10 лет

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

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

II способ

В зависимости от пробега



Остальных видов автомобилей

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

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

ФОНДОУТДАЧА

$$\Phi_O = \frac{Д}{C_{CF}}$$

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

Производственных
запасах

В

Эксплуатации

В процессе
производства

Топливо-
смазочные
материалы
,
запасные
части,
агрегаты,
МЦ и БИ, *
материалы
,
спецодежда

Спецодежда
МЦ и
БИ
предметы

Незавершенное
производство в
авторемонте
Расходы
будущих
периодов

нормируемые

Фонды обращения

Средства
в
расчетах

Денежные
ресурсы

Расчетные
документы
в банках
на
инкассо
Дебиторы
Прочие
средства в
расчетах

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

ненормируемые

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

$$T_{об} = D / K_{об}$$

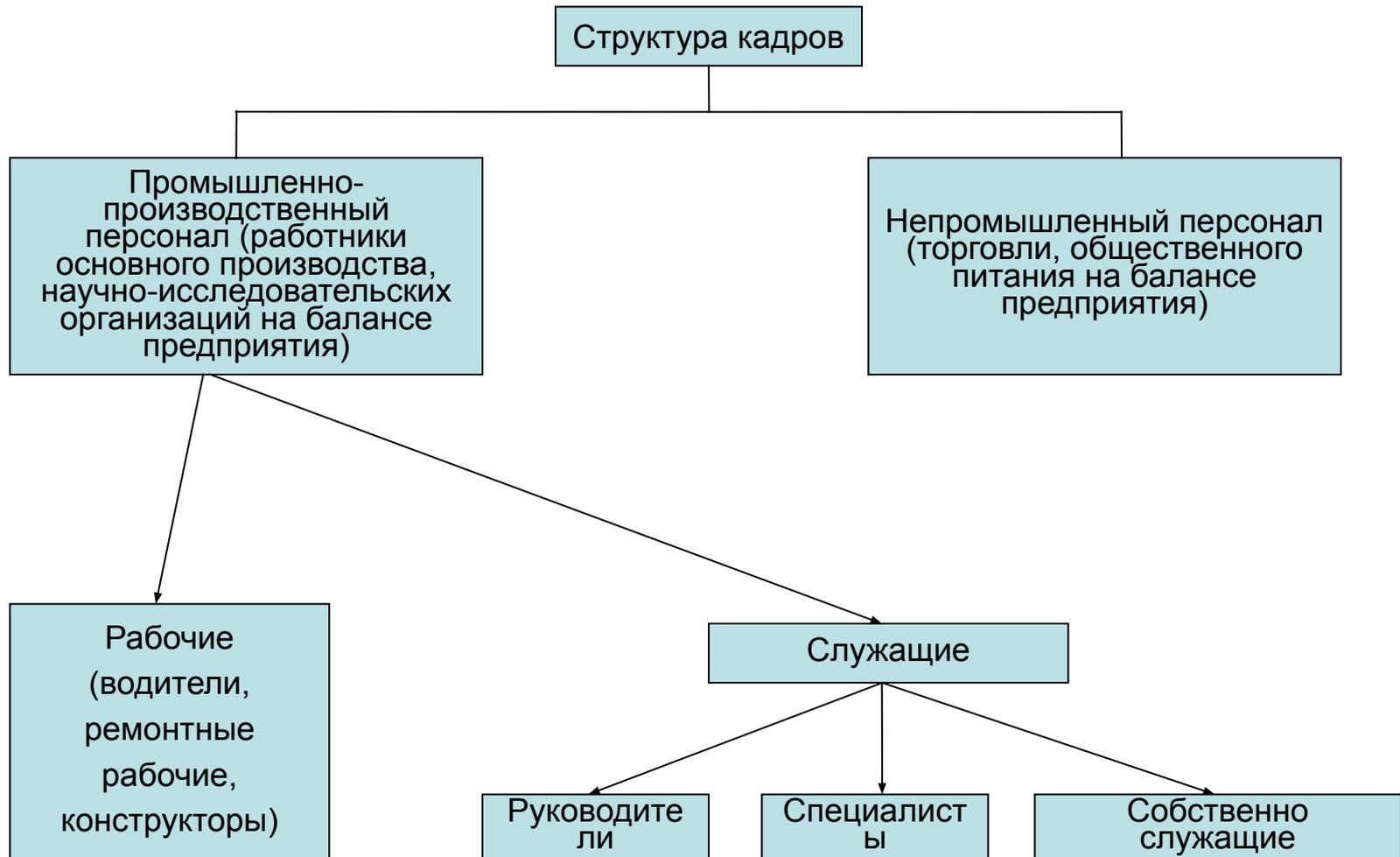
показывает, за какое количество дней совершат оборот оборотные средства

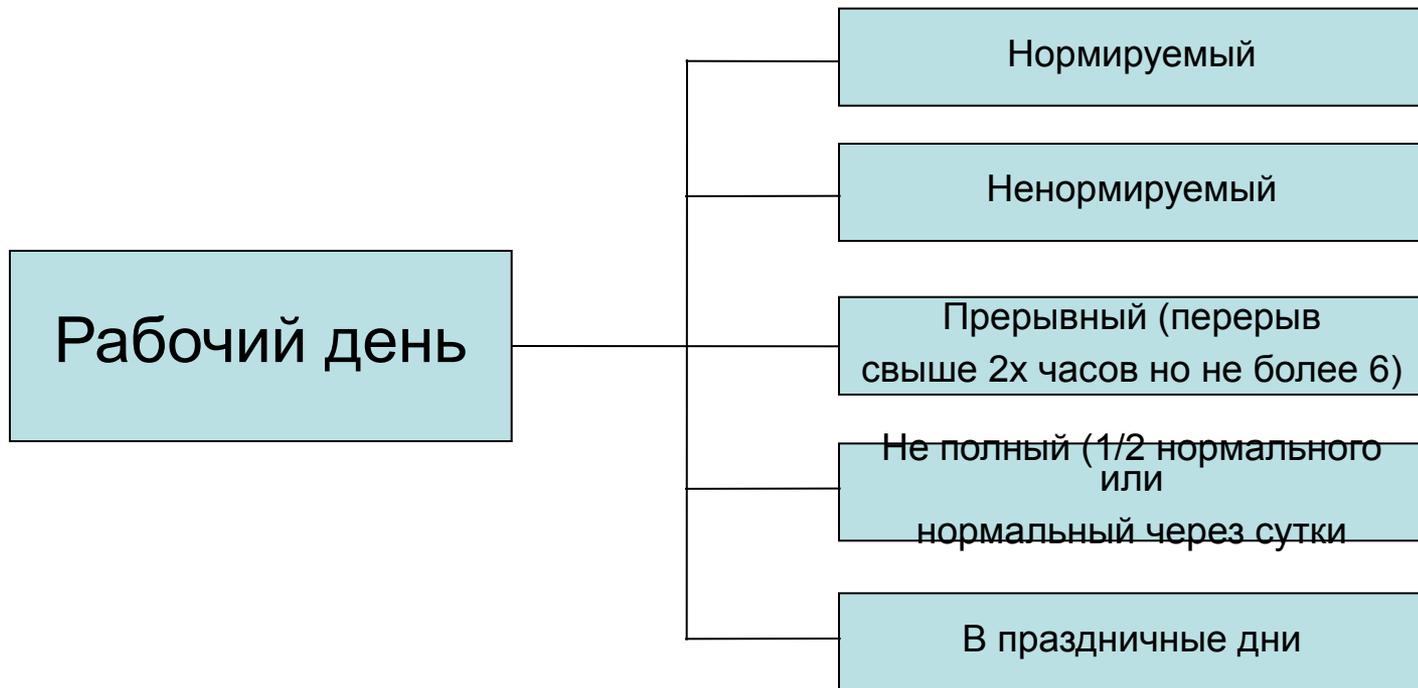
Величина высвобожденных оборотных средств в результате ускорения их оборачиваемости

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

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

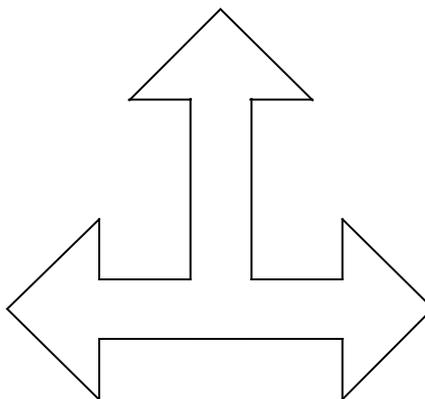
Плановый фонд
(номинальный фонд
за вычетом дней
отпуска,
дополнительного
отпуска,
болезни, выполнения
гос. и обществ,
обязанностей)

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.

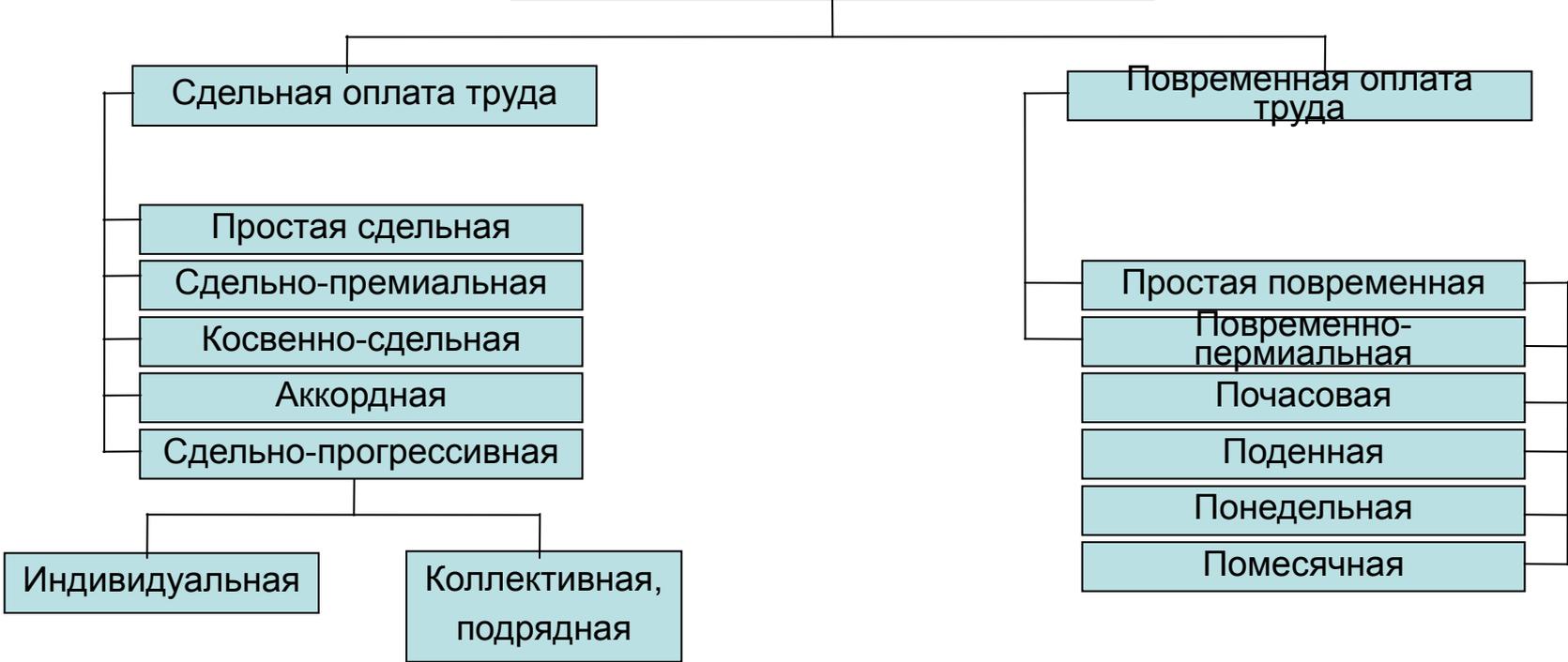
Организация труда

- 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.	Π_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_{всп}</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 йалога, руб.	<i>Нсн</i>	
Среднемесячная заработная плата, руб.	<i>ЗП вел</i>	

Структура фонда заработной платы

Основной фонд заработной платы

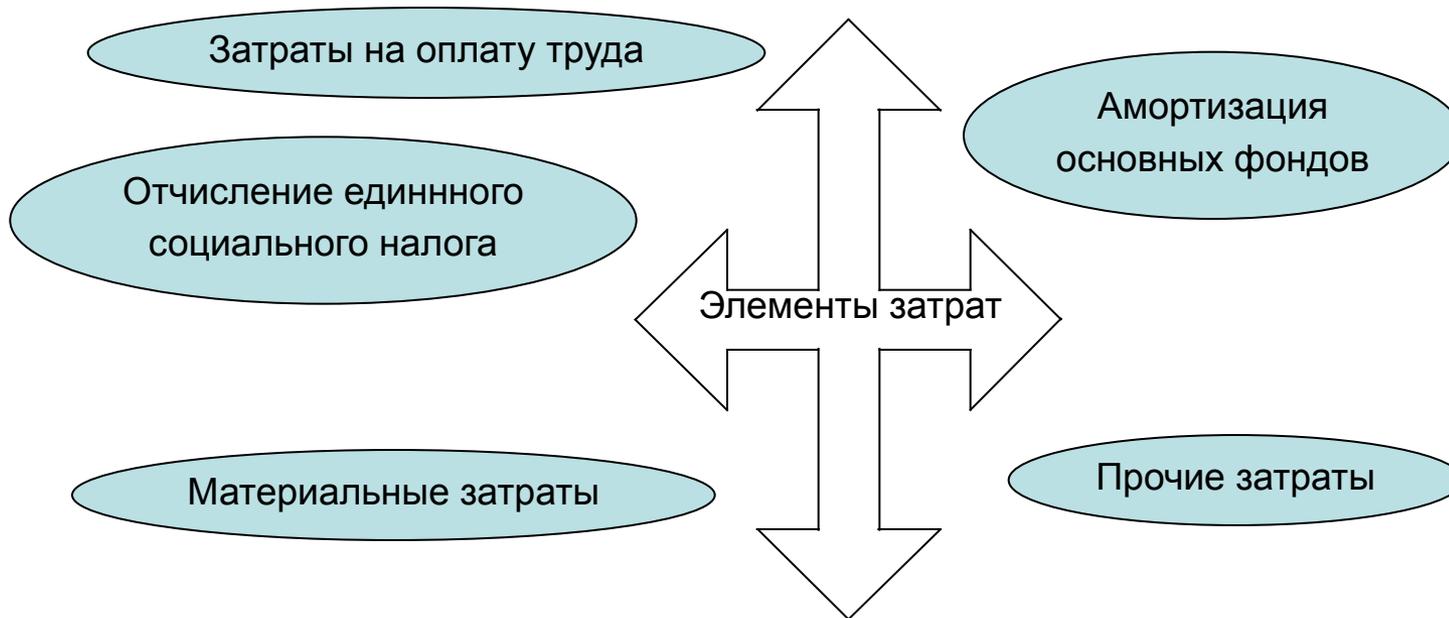
Дополнительный фонд заработной платы

Премии

Доплаты за
сверхурочное время

Доплаты бригадиром

Оплата
ночного времени

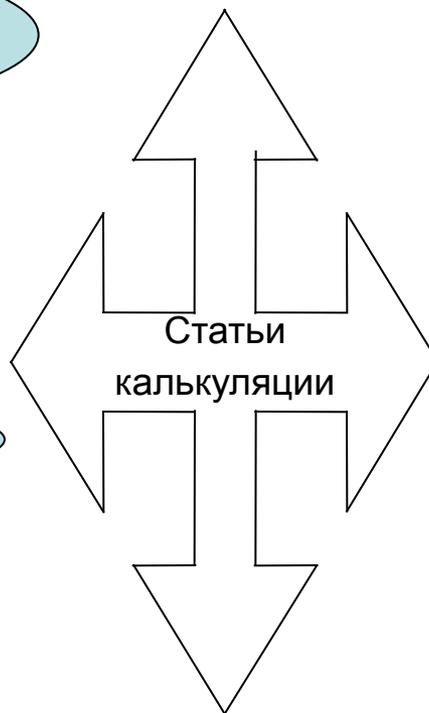


Заработная плата
Водителей и кондукторов

Отчисления единого
социального налога

Автомобильное топливо

Смазочные и прочие
эксплуатационные
материалы

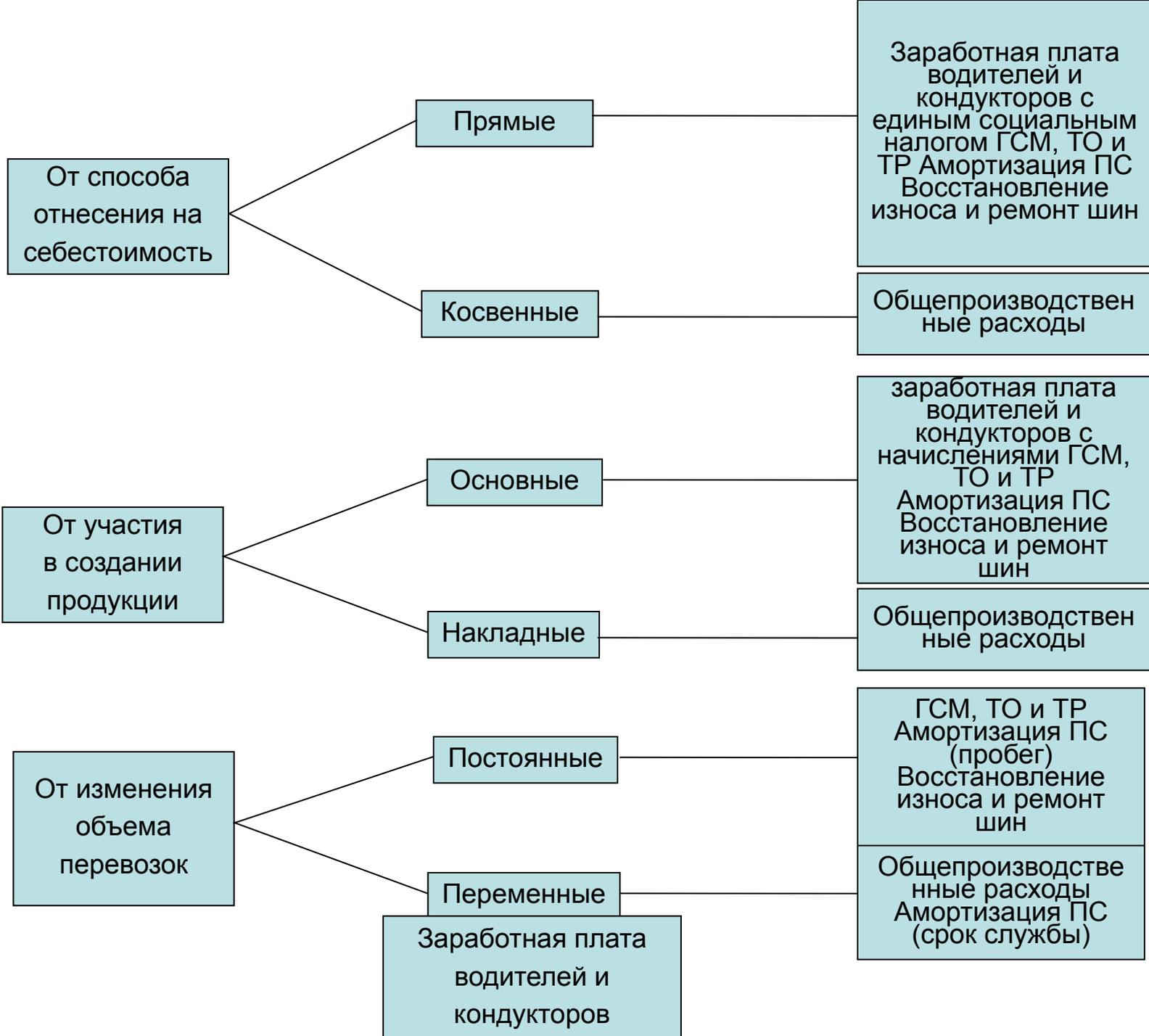


Износ и ремонт
шин

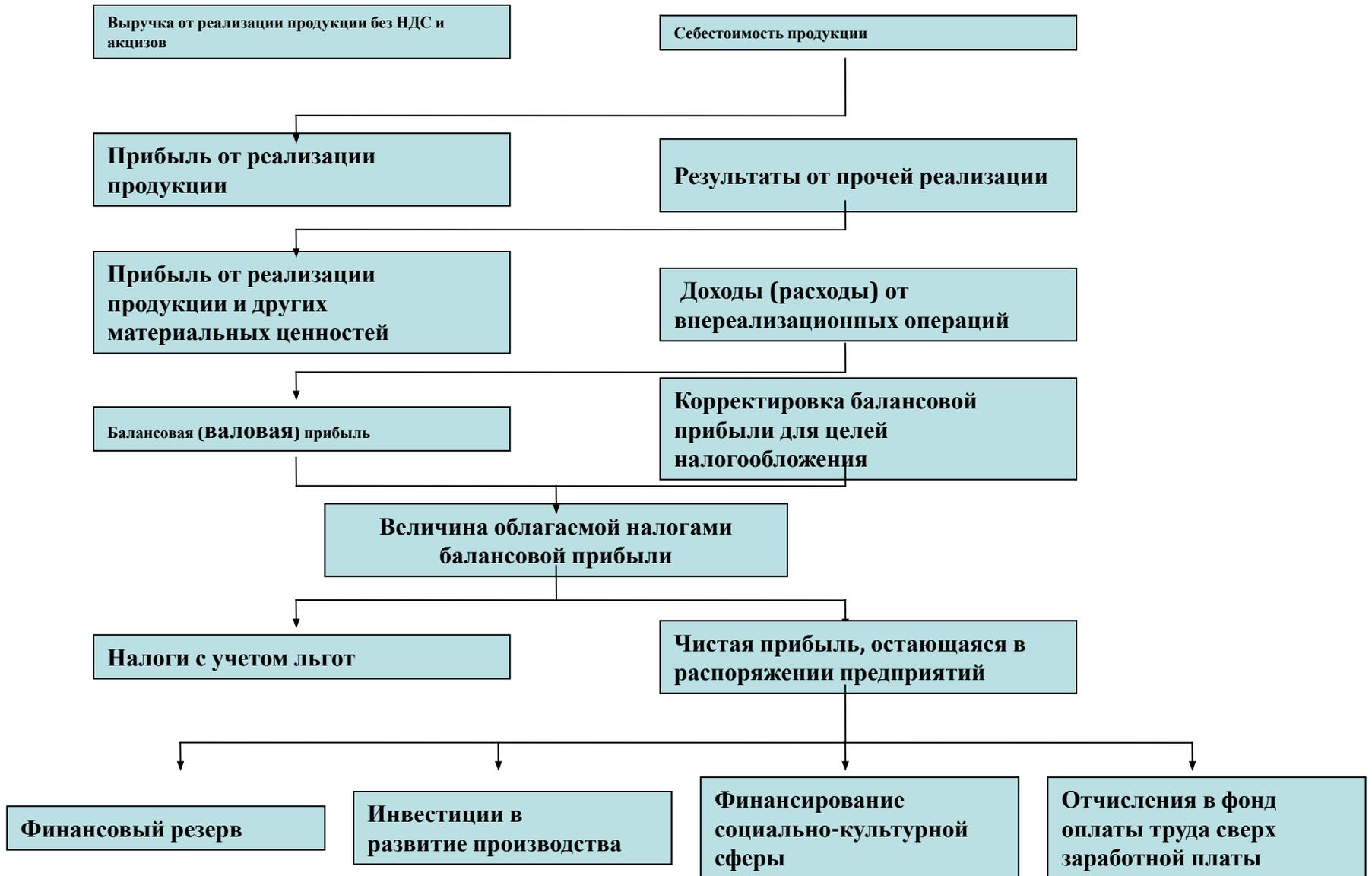
ТО и ремонт
автомобилей

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.