

МИНИСТЕРСТВО СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА РФ

Новозыбковский сельскохозяйственный техникум-филиал
федерального государственного бюджетного образовательного учреждения
высшего образования «Брянский государственный аграрный университет»

Курс лекций

для обучающихся по специальности 23.02.03 Техническое обслуживание
и ремонт автомобильного транспорта

МДК.02.01. Управление коллективом исполнителей профессионального модуля ПМ.02. Организация деятельности коллектива исполнителей

Часть 1

Брянск, 2020

УДК 629.133 (042)

ББК 39.3

Б 81

Бондаренко, В. В. Курс лекций для обучающихся по специальности 23.02.03 Техническое обслуживание и ремонт автомобильного транспорта по профессиональному модулю МДК 02.01 Управление коллективом исполнителей профессионального модуля ПМ 02. Организация деятельности коллектива исполнителей. Ч. 1 / В. В. Бондаренко. - Брянск: Изд-во Брянский ГАУ, 2020. – 157 с.

Курс лекций составлен в соответствии с рабочей программой по профессиональному модулю ПМ 02. Организация деятельности коллектива исполнителей. Помимо теоретического материала в нем содержатся контрольные вопросы и список литературы для подготовки к занятиям.

Рекомендовано к изданию методическим советом Новозыбковского филиала Брянского ГАУ от 15 мая 2020 года, протокол №6.

© Брянский ГАУ, 2020

© Бондаренко В.В., 2020

Оглавление

Введение	4
Тема 1. Основы экономики автомобильного транспорта.	6
Тема 2. Рынок транспортных услуг.	12
Тема 3.1. Предпринимательство, предприятие – основное звено экономики.	18
Тема 3.2. Организация производства на автомобильном транспорте	24
Тема 4.1. Основные средства.	31
Тема 4.2. Оборотные фонды.	43
Тема 4.3. Трудовые ресурсы и производительность труда.	46
Тема 5.1. Издержки производства и себестоимость продукции, работ и услуг.	50
Тема 5.2. Цены и ценообразование в рыночной экономике.	53
Тема 5.3. Прибыль и рентабельность	64
Тема 6.1. Основы внутрифирменного планирования.	67
Тема 7. Техничко-экономическое планирование на автомобильном транспорте.	71
7.1. Планирование производственной программы по техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава.	71
7.2. Техничко-экономические нормы расхода запасных частей и материалов.	81
Тема 8. Нормирование труда.	84
Тема 9. Оплата и мотивация труда.	91
Тема 10. Стили и методы работы руководителя производственного участка.	98
10.1. Методы управления.	98
10.2. Стили управления.	109
10.3. Управленческие решения.	112
10.4. Управление конфликтами и стрессами.	116
10.5. Личность в системе менеджмента.	122
Тема 11. Контроль соблюдения технологических процессов.	129
11.1. Контроль – функция менеджмента.	129
11.2. Организация контроля.	133
Тема 12. Основы управленческого учета.	135
12.1. Основы учета внутрихозяйственной деятельности предприятия.	135
12.2. Механизм учета затрат, документальное оформление.	144
Тема 13. Основы анализа внутрихозяйственной деятельности предприятия	148

Введение

В современных условиях центр экономической деятельности перемещается к основному звену экономики- предприятию. На предприятии решаются все вопросы экономного расходования ресурсов, снижения издержек производства, применения современной высокопроизводительной техники. Специфика автомобильного транспорта, обусловленная высокой ресурсоемкостью транспортной продукции, усугубляет важность решения выше перечисленных вопросов.

Все это требует глубоких экономических знаний, опираясь на которые специалист сумеет правильно оценить реальную экономическую ситуацию и, в конечном счете, обеспечить высокую эффективность производства в условиях перехода на новые методы хозяйствования и рыночную экономику, когда расширился спектр экономических методов управления, изменился экономический механизм деятельности предприятий.

Автомобильный транспорт не только меняется сам по себе в результате структурных преобразований внутри отрасли. Он испытывает также и сильное дополнительное влияние со стороны формирующихся и развивающихся товарных рынков, деятельность которых обеспечивается автомобильным транспортом.

Развитие автомобильного транспорта напрямую зависит от качества экономического образования менеджеров и инженерно-технических работников предприятий отраслей. В процессе изучения междисциплинарного курса МДК 02.01 Управление коллективом исполнителей профессионального модуля ПМ 02.Организация деятельности коллектива исполнителей у студентов вырабатываются навыки, которые позволяют им устанавливать, каким образом рыночные процессы направляют деятельность производителей для удовлетворения потребительского спроса, как эти процессы могут нарушаться, каким образом они регулируются или могут быть отрегулированы так, чтобы результативность экономики была достаточно высокой.

Изучив междисциплинарный курс МДК 02.01 Управление коллективом исполнителей и получив представление о предприятии и структуре отрасли, студент должен:

иметь практический опыт:

- планирования и организации работ производственного поста, участка;
- проверки качества выполняемых работ;
- оценки экономической эффективности производственной деятельности;

уметь:

- планировать работу участка по установленным срокам;
- осуществлять руководство работой производственного участка;
- своевременно подготавливать производство;
- обеспечивать рациональную расстановку рабочих;
- контролировать соблюдение технологических процессов;
- оперативно выявлять и устранять причины их нарушения;
- анализировать результаты производственной деятельности участка;

-обеспечивать правильность и своевременность оформления первичных документов;

-организовывать работу по повышению квалификации рабочих;

-рассчитывать по принятой методологии основные технико-экономические показатели производственной деятельности;

знать:

-действующие законодательные и нормативные акты, регулирующие производственно-хозяйственную деятельность;

-положения действующей системы менеджмента качества;

-методы нормирования и формы оплаты труда;

-основы управленческого учета;

-основные технико-экономические показатели производственной деятельности;

-порядок разработки и оформления технической документации;

Именно в сфере экономического руководства автотранспортных предприятий совершается наибольшее количество ошибок и промахов, а попытки опереться на «дореформенные» опыт, навыки и знания нередко приводят если не к полному провалу, то к значительным экономическим потерям.

С другой стороны, грамотно организованная деятельность на основе знаний экономических законов может позволить автотранспортному предприятию добиться замечательных успехов на рынке при достаточно скромных производственных возможностях.

Цель создания данного учебного пособия- в полном объеме воспроизвести соответствующих учебный курс для студентов, обучающихся по специальности 23.02.03 Техническое обслуживание и ремонт автомобильного транспорта.

Тема 1. Основы экономики автомобильного транспорта

План лекции

1. Роль и значение автотранспортной отрасли в системе рыночной экономики.
2. Специфические особенности транспорта как отрасли материального производства.
3. Продукция транспорта, её свойства и классификация.

Вопрос 1. Роль и значение автомобильной отрасли в системе рыночной экономики

Автотранспортное предприятие (АТП) – это хозяйственная единица, которая, как самостоятельный экономический субъект, представляющий собой юридическое лицо и имеющий собственный счет в банке, обязана осуществлять финансовое самообеспечение, т. е. самофинансирование.

Принцип децентрализации управления в рыночной экономике является производным от других принципов и вытекает из свойств этой экономической системы. Децентрализация экономики рыночного типа проявляется в отсутствии государственного плана, который устанавливается центром и подлежит обязательному выполнению. Его заменил индикативный, рекомендательный, советующий план-прогноз (бизнес-план). При децентрализации управления происходит саморегулирование хозяйственной деятельности субъектов рыночной экономики. Для этого необходима разработка системы правил экономического поведения, имеющих общий характер для всех участников экономического процесса. Установление единых правил и норм экономического поведения приводит к хозяйственной самостоятельности экономических субъектов.

При рыночной экономике действует принцип экономической ответственности. Он предусматривает экономные способы, меры и средства, побуждающие нести ответственность, а также возмещение ущерба лицами и организациями, которые в нем повинны. В основу принципа ставится соблюдение договорных условий, нарушение которых обязательно карается реальными штрафами, санкциями, выплатой неустойки.

По своим обязательствам хозяйственный субъект отвечает принадлежащим ему имуществом, денежными активами. Субъект, нарушающий свои обязательства, теряет доверие и по существу лишается статуса полноценного надежного партнера, участника делового предпринимательства.

Рыночная экономика не может существовать и функционировать без государственного регулирования, которое проявляется в формировании свода правил и ограничений рыночной деятельности, его поддержке и обновлении, контроле над соблюдением; в изъятии части прибыли, дохода через действие системы налогообложения посредством обязательных платежей в бюджет. Государственное регулирование рынка осуществляется на основе законодательства, выпускаемых правительством нормативных актов, через государственное планирование.

Одним из важных принципов развития современной экономики является конкуренция между предприятиями, организациями, предпринимателями. В западной экономической литературе конкуренция рассматривается как соперничество между товаропроизводителями за лучшие, экономически более выгодные условия производства и реализации продукции.

Для рыночной экономики характерен принцип социальной защиты населения от неблагоприятных или непредвиденных последствий. Социальная защита осуществляется через систему государственного регулирования посредством ограничений, не позволяющих рыночным эффектам достичь социально опасного уровня, и компенсаций в виде льгот, субсидий, рассрочек, предоставления товаров и услуг по сниженным ценам или бесплатно. Широко практикуются различные формы благотворительности и помощи бедным. При этом поддерживается такой уровень социальной защиты, который не оказывает отрицательного воздействия на эффективное функционирование экономической системы и не приводит к социальному иждивенчеству.

При изучении экономики рассматриваются макро- и микроэкономические проблемы.

Макроэкономика дает представление о состоянии народного хозяйства страны в целом; она исследует такие совокупные понятия, как национальный продукт, общий уровень цен и т. п. Основными макроэкономическими проблемами являются объем производства в стране; экономический рост; занятость населения; инфляция; социальные и экономические кризисы и др.

В микроэкономике исследуют объем произведенной продукции и цены на отдельных рынках, факторы, воздействующие на изменение спроса и предложения; выясняют побудительные мотивы в поведении индивидуума и фирмы.

Вопрос 2. Специфические особенности транспорта как отрасли материального производства

Народное хозяйство страны включает в себя различные сферы, каждая из которых вносит свой вклад в развитие государства. Основным признаком деления народного хозяйства на различные сферы является участие в создании совокупного общественного продукта. На основе данного критерия народное хозяйство подразделяется на две группы: материальное производство и непроизводственная сфера. При дальнейшей детализации материальное производство и непроизводственная сфера делятся на отрасли. Отрасли-группа качественно однородных хозяйственных единиц (предприятий, организаций, учреждений), которые характеризуются особыми условиями производства в системе общественного разделения труда, однородной продукцией и выполняют общую (специфическую) функцию в национальной экономике. Дробление народного хозяйства на отрасли является результатом развития разделения труда в общественном производстве. Каждая отрасль выполняет свою функцию в экономике страны. С одной стороны, стимулирующая роль рыночной экономики активизировала предприятия всех отраслей народного хозяйства, побудила их к поиску средства повышения эффективности использования имеющихся ресурсов и одновременно обострила проблемы

адаптации наукоемких технологий в реальное производство; с другой стороны, рыночный процесс связан с большими затратами и риском. Автомобильный транспорт играет важную роль в работе производственного комплекса страны. Благодаря своей маневренности автомобили перевозят грузы непосредственно от склада отправителя до склада получателя без перегрузок с одного вида транспорта на другой. Большие скорости движения на усовершенствованных дорогах позволяют достаточно быстро доставлять и пассажиров, и грузы до конечного пункта. Преимуществами автомобильных перевозок являются большая провозная способность; быстрота доставки грузов и пассажиров; меньшая себестоимость перевозок на короткие расстояния по сравнению с воздушным, водным и железнодорожным транспортом.

Большинство грузов, которые ранее перемещались посредством железнодорожного транспорта на короткие расстояния, перевозятся теперь на автомобилях даже при наличии подъездных железнодорожных путей у отправителя и получателя.

Автомобильный транспорт обслуживает строительство крупнейших промышленных, гражданских и гидротехнических сооружений. За автотранспортом утвердилась ведущая роль в работах на строительстве с учетом его мобильности и возможности доставки строительных грузов непосредственно к месту работ на грузовых машинах.

Основным перевозчиком продукции сельского хозяйства к железнодорожным станциям и водным пристаням является автомобиль. Большинство товаров и продуктов розничной торговли, включая сеть общественного питания, перевозятся автомобильным транспортом. Значительную долю в грузообороте автомобильного транспорта составляют перевозки различных видов топлива для промышленности и бытовых нужд.

Интенсивно развиваются пассажирские автомобильные перевозки. К преимуществам городского автобусного транспорта относятся хорошая маневренность, быстрота ввода его в действие.

Автобусные перевозки имеют очевидные преимущества перед железнодорожными по себестоимости и удельным капиталовложениям в подвижной состав (отнесенным к 1 пассажиро-км) при сравнительно небольших расстояниях перевозок (в пределах 300 км). В некоторых случаях даже при наличии параллельной железной дороги организация автобусного движения оказывается рациональной на маршрутах большой протяженности.

Наряду с отмеченными преимуществами автомобильный транспорт имеет некоторые более низкие технико-экономические показатели по сравнению с железнодорожным и водным транспортом. Один из существенных его недостатков - низкий уровень производительности труда работников, что является следствием малой грузоподъемности единицы подвижного состава автомобильного транспорта. Поэтому на автомобильном транспорте значительную долю в себестоимости перевозок составляют расходы на заработную плату водителей и ремонтно-обслуживающих рабочих. На автомобильном транспорте значительно выше затраты на топливо из-за больших мощностей двигателей (на единицу подвижного состава) и высокой стоимости бензина и дизельного топлива.

Стоимость подвижного состава автомобильного транспорта, приходя-

щаяся на 1 т грузоподъемности, в несколько раз выше, чем на речном или железнодорожном транспорте. Следовательно, для осуществления перевозок автомобильным транспортом на единицу перевозочной работы (при одинаковом среднем расстоянии перевозок) требуется больше капиталовложений, чем на железнодорожном или водном виде транспорта.

Автомобили, число которых неуклонно растет, оказывают вредное, а подчас губительное воздействие на окружающую среду. Ежегодно во всем мире автомобили выделяют в воздух миллионы тонн различных веществ, в той или иной мере токсичных, уносят в результате аварий сотни тысяч человеческих жизней, делают миллионы людей калеками.

Таковы факторы, без учета которых нельзя дать сколько-нибудь достоверный прогноз развития автомобильного парка на ближайшее будущее.

Грузовой автомобильный транспорт мира выполняет 80% общего мирового объема грузовых перевозок. Ведущую роль он, по-видимому, сохранит и в обозримой перспективе, однако следует ожидать больших качественных изменений парка. Прежде всего, в нем возрастет доля автомобилей, грузоподъемность которых близка к пределу, допускаемому дорожными условиями. Найдут массовое применение специализированные автопоезда, перевозки грузов в контейнерах и пакетах.

Стратегия Минтранса России в развитии и реформировании автомобильного транспорта

В условиях социально-экономических преобразований значимость автомобильных перевозок в транспортной системе страны постоянно возрастает. Быстрыми темпами растет вклад автомобильного транспорта в обеспечение мобильности населения. Повседневное массовое использование личных автомобилей является одним из главных факторов формирования нового образа жизни. Развитие рынков товаров и услуг, малого и среднего бизнеса объективно расширяет сферу применения грузового автомобильного транспорта, что обусловлено его высокой адаптированностью к рыночным условиям. Темпы наращивания парка личных и коммерческих автомобилей позволяют говорить о массовой автомобилизации страны, которая носит необратимый характер.

Этот процесс достаточно противоречив. Автомобилизация обеспечивает новое качество жизни людей и способствует развитию рыночной экономики, но сопровождается и негативными последствиями, связанными с ущербом от дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП); с загрязнением окружающей среды; перегрузкой дорог и городских улиц; проблемами развития городской среды; дестабилизацией работы наземного пассажирского общественного транспорта; проблемой утилизации автотранспортных средств и рядом других факторов.

С учетом тесной взаимосвязи сфер использования автомобиля для личных потребностей граждан и в коммерческих целях структурные преобразования на автомобильном транспорте должны носить комплексный характер.

Основными целями преобразований являются:

максимальное использование возможностей автомобильного транспорта для повышения мобильности населения и ускорения товародвижения;

снижение всех видов издержек, связанных с осуществлением автотранспортной деятельности;

регулирование процесса автомобилизации и снижение его негативных последствий, прежде всего в крупнейших городах.

Вопросы повышения безопасности дорожного движения, регулирования автомобилизации и повышения технического уровня парка автотранспортных средств рассмотрены в соответствующих разделах.

Развитие автомобильного транспорта предусматривает также решение следующих задач.

1. В области развития внутреннего рынка автомобильных перевозок:

-повышение уровня и унификация требований, предъявляемых к перевозчикам всех организационных типов и форм собственности;

-вытеснение с рынка недобросовестных и ненадежных предпринимателей на основе совершенствования систем лицензирования и сертификации и ужесточения процедур административного контроля;

-унификация налоговой среды для перевозчиков, занимающихся одинаковыми видами деятельности;

-существенное упрощение системы взимания дорожных сборов;

-разработка и реализация мер защиты перевозчиков, работающих по найму, от конкуренции со стороны владельцев автотранспортных средств, не имеющих соответствующей лицензии.

Особое значение в этой связи приобретает защита рынка регулярных пассажирских автобусных перевозок и рынка услуг такси;

-развитие системы страхования ответственности и рисков, связанных с автотранспортной деятельностью;

-завершение процессов приватизации и разгосударствления в автотранспортной отрасли;

-совершенствование системы статистического наблюдения на автомобильном транспорте на основе перехода к систематическим выборочным обследованиям;

-продолжение развития системы нормативных правовых актов, регламентирующих автотранспортную деятельность.

2. В области развития международных автомобильных перевозок (далее - МАП) и развития автомобильных транзитных перевозок через территорию России:

-развитие инфраструктуры международных транспортных коридоров;

-модернизация производственной базы приграничных пунктов пропуска транспортных средств, совершенствование процедур таможенного досмотра и оформления, приведение их в соответствие с мировой практикой;

-поэтапное сближение положений национального автотранспортного законодательства с международными требованиями;

-укрепление позиций России при совершенствовании системы многосторонних и двусторонних соглашений об автомобильных перевозках.

3. Совершенствование методов организации регулярных международных пассажирских перевозок, предотвращение недобросовестной конкуренции в этом секторе:

-создание максимально благоприятных условий для работы российских

перевозчиков на основе проведения политики разумного протекционизма;
-внедрение эффективных технологий таможенного оформления и контроля над товарами и транспортными средствами;

-содействие совершенствованию системы МАП (TIR). Адаптация сектора международных автомобильных перевозок к альтернативным таможенным гарантийным системам, которые действуют, в частности, на территории ЕС.

4.В области совершенствования перевозочных технологий:

-создание системы грузовых автотранспортных терминалов и транспортно-логистических центров, в том числе — в составе мультимодальных распределительных комплексов и транспортных узлов;

-создание крупных транспортно-экспедиторских компаний, специализирующихся на доставке грузов в междугородном сообщении на основе применения терминальных технологий;

-создание условий для оптимального взаимодействия автомобильного транспорта с другими его видами, в том числе на основе применения контейнерных и конрейлерных технологий;

-создание информационных систем для обеспечения попутной и обратной загрузки автотранспорта;

-реализация комплекса мер для концентрации грузовых и пассажирских потоков в пределах транспортных коридоров как необходимого условия повышения эффективности перевозок;

-создание систем централизованного автотранспортного обслуживания крупных грузообразующих объектов;

-совершенствование системы информационного обмена, учета и документооборота на основе использования международных стандартов и нормативов;

-реализация комплекса мер по увеличению производства специализированного подвижного состава для перевозки контейнеров;

-развитие информационного и телекоммуникационного обеспечения автомобильных перевозок, в том числе с применением спутниковых систем.

Контрольные вопросы

1. Как развиваются взаимоотношения между собственниками капитала на современном этапе?

2. Что вы можете сказать о современном состоянии и перспективах развития автомобильного транспорта в России?

3. В чем состоит основная роль автомобильного транспорта на рынке грузоперевозочных и транспортно-экспедиционных услуг?

4. какие структурные изменения произошли в отечественном автомобильном транспорте в последние годы?

5. Как бы вы охарактеризовали современное состояние и перспективы развития отрасли в условиях рыночной экономики?

Тема 2. Рынок транспортных услуг

План лекции

1. Основные характеристики рынка транспортных услуг.
2. Субъекты рынка автомобильной отрасли и их взаимодействие.
3. Конкуренция на рынке транспортных услуг.

Вопрос 1. Основные характеристики рынка транспортных услуг

Рынком автотранспортных услуг называется сектор экономики, в котором предприятия и предприниматели автомобильного транспорта продают свои услуги потребителям.

Известный специалист в области маркетинга Ф.Котлер определяет рынок как сферу потенциальных объектов, формулируя одновременно следующие пять обязательных условий существования ситуации обмена:

1. Наличие сторон с несовпадающими интересами;
2. Наличия у каждой из сторон чего-либо, что может представлять интерес для другой стороны;
3. Свобода общения сторон в поиске взаимовыгодного решения (сделки);
4. Свобода каждой стороны заключить сделку отказаться от неё;
5. Целесообразность и выгодность заключения сделки для сторон.

Основной разновидностью реализуемых услуг на рынке являются автомобильные перевозки грузов и пассажиров, для которых также применимы эти условия.

Для правильного понимания задач, стоящих перед ПАТ при организации перевозок грузов на рынке автотранспортных услуг, необходимо учитывать ряд важных особенностей.

1. Наличие интенсивной конкуренции между ПАТ.
2. Свободное ценообразование.
3. Разнообразие и изменчивость условий в которых заключаются и реализуются сделки между ПАТ и грузовладельцами.
4. Тесная связь рынка автотранспортных услуг с товарными рынками.

Вопрос 2. Субъекты рынка автомобильной отрасли и их взаимодействие

Автомобильный транспорт как сфера бизнеса относится к мобильному рыночному сектору экономики.

Предприятия грузового автотранспорта в условиях падения спроса на перевозки расширяют транспортно-экспедиторские и непрофильные виды услуг, открывают свои терминальные пункты со складской базой.

В условиях конкуренции потребители предъявляют все более повышенные требования к качественным показателям выполнения грузоперевозок: срочности доставок, сохранности грузов, расширения комплекса услуг, надежности транспортного партнера. Намечился повышенный спрос на доставку грузов в международном сообщении.

Одним из факторов повышения эффективности производства стало развитие его форм, среди которых выделяются концентрация, специализация, кооперирование и комбинирование.

Концентрация производства - это процесс сосредоточения производства на все более крупных АТП. Он обеспечивает необходимые предпосылки для эффективного использования подвижного состава, совершенствования управления перевозками.

Специализация производства - это форма разделения труда, выражающаяся в расщеплении процесса производства на самостоятельные процессы по перевозкам и ремонту подвижного состава.

Кооперирование производства - это форма производственных связей, которые возникают в результате общественного разделения труда и устанавливаются между специализированными предприятиями.

Комбинирование производства - это соединение на одном предприятии производств, относящихся к разным направлениям и отраслям промышленности.

Между концентрацией, специализацией, кооперированием и комбинированием существует взаимная связь. Концентрация производства создает базу, определяет темпы и уровень развития специализации производства. Специализация является условием развития кооперирования. Кооперирование, в свою очередь, создает благоприятные условия для развития специализации и возможности увеличения размеров производства.

Высокий уровень общественного разделения труда и его обобществления способствует возникновению комбинирования производства.

Изучая формы предприятий автомобильного транспорта по виду оказываемых услуг, необходимо выяснить, какие формы организации производства являются ведущими в отрасли.

После ознакомления с формами организации производства надо проанализировать показатели каждой из них и установить их экономическую эффективность.

Уровень концентрации производства характеризуется двумя группами показателей: для первой он устанавливается в зависимости от среднего размера предприятия, для второй — путем распределения общего объема отрасли между различными размерными группами предприятий и определения удельного веса последних.

Экономическая эффективность концентрации выражается в улучшении технико-экономических показателей производства: росте производительности, снижении себестоимости, повышении фондоотдачи.

Уровень специализации АТП или Станции технического обслуживания автомобилей (далее СТОА) оценивается по целому ряду показателей, к которым относятся:

1. Число самостоятельных предприятий отрасли;
2. Доля специализированного подвижного состава в общем выпуске автомобилей на линию;
3. Количество родов, классов, видов, типов и моделей изделий или

услуг, осуществляемых предприятиями.

Специализация производства обеспечивает предпосылки для внедрения высокопроизводительной техники, поточных методов; позволяет наладить устойчивые связи с поставщиками и потребителями.

Все экономические выгоды специализации являются одновременно и выгодами кооперирования. Но следует иметь в виду, что экономический эффект может быть получен только в том случае, если перевозки грузов или ремонт подвижного состава будут лучшего качества и обойдутся потребителю дешевле, чем при собственном производстве.

Уровень комбинирования на предприятии определяется с учетом ряда показателей, среди которых следует выделить: долю побочной продукции, полученной в результате внутриотраслевого кооперирования в общем объеме выпуска продукции; число рабочих, занятых на комбинированных производствах; количество продукции, получаемой из перерабатываемого на комбинатах сырья. В настоящее время нет единого показателя, который позволял бы характеризовать уровень комбинирования. При комбинировании достигается более полное использование сырья, отходов производства, т. е. снижается материалоемкость продукции.

Объединение на одном предприятии нескольких технологически связанных между собой производств дает возможность повысить непрерывность производственных процессов, что формирует необходимые предпосылки для интенсификации производства.

Ускорение производственных процессов и экономия ресурсов уменьшают потребность в оборотных средствах.

В специальной литературе, когда речь заходит об источниках влияния на предприятие в условиях рынка, рассматривают сферу прямого и сферу косвенного воздействия.

Разберем сферы прямого и косвенного воздействия применительно к автотранспортному предприятию. На рис. 1. представлена сфера прямого воздействия. Поставщиками, с точки зрения АТП, являются поставщики подвижного состава (автомобильные заводы или их дилеры); поставщики топливных и смазочных материалов; поставщики инженерного, управленческого и рабочего персонала (вузы, техникумы, ПТУ, школы подготовки водителей); поставщики капитала (банки); поставщики информации (средства массовой информации, специализированные фирмы).

Потребителями автотранспортных услуг выступают промышленные предприятия; предприятия торговли, сферы услуг и бытового обслуживания; предприятия сельского хозяйства; государственные организации и учреждения; индивидуальные потребители. Конкурентами АТП являются другие АТП и автотранспортные предприниматели; предприятия других видов транспорта; грузовладельцы, использующие собственный автомобильный транспорт.

В качестве посредников могут выступать транспортно-экспедиционные предприятия и фирмы, торгующие информацией о нахождении грузов и автотранспортных средств.

С АТП могут непосредственно взаимодействовать также органы государственного управления: местные органы исполнительной власти; отделение Российской транспортной инспекции; органы государственной налоговой инспекции; другие органы

Непрямое воздействие на деятельность АТП оказывают такие факторы, как научно-технический прогресс (далее - НТП), общеэкономическая и политическая ситуация, международная обстановка, деятельность профсоюзов и пр.

Идеи и конструкторские решения, разрабатываемые в процессе научно-технического развития, влияют на деятельность АТП, заставляя руководство предприятия внедрять достижения НТП прежде, чем это сделают конкуренты. Стабильная политическая ситуация позволяет свободно заключать сделки и обеспечивать их выполнение. Напротив, региональные конфликты затрудняют осуществление перевозок, а в ряде случаев приводят даже к транспортной изоляции целых территорий.

Стабильное поступательное развитие экономики страны дает возможность предприятиям вкладывать деньги в расширение и модернизацию производства, накапливать средства на счетах в банках и т. д. При нестабильной экономике, для которой характерны инфляция и кризисы, любым предприятиям, в том числе и АТП, становится невыгодно вкладывать средства в расширение и модернизацию производства. В этой ситуации начинается свертывание производства. Средства тратятся не на расширение производства — они либо «проедаются», либо используются для развития «побочного» бизнеса, обеспечивающего более быстрый оборот средств.

Благоприятная международная обстановка положительно сказывается прежде всего на развитии международных торговых связей, на базе которых и организуются международные перевозки.

Конфликты, возникающие в различных регионах мира, приводят к снижению деловой активности в этих районах, а, следовательно, и к спаду объема перевозок.

Вопрос 3. Конкуренция на рынке транспортных услуг

Для рынка характерно наличие конкуренции-соперничества или борьбы между двумя или несколькими участниками рынка за достижение лучших хозяйственных результатов. Так как конкуренция предполагает наличие условий, при которых идет борьба за клиента, получение дополнительного дохода, то государство, регулируя давление и условие конкуренции, может управлять развитием рынка, создавая соответствующую стратегию.

Экономические законы конкуренции регулируют отношения различных участников рынка, устанавливают баланс между потреблением и производством, диктуют правила поведения в различных рыночных ситуациях.

Конкуренция на рынке транспортных услуг (РТУ). Основными условиями возникновения и развития конкуренции и, следовательно, конкурентной среды на РТУ являются:

-свобода производителя услуг;

- наличие множества производителей однотипных услуг;
- наличие стандартизированных услуг, которые можно сравнить на основе единой нормативной базы и системы критериев.

Толчком, импульсом развития конкуренции являются вступающие в комплексное взаимодействие движущие силы- потенциальные действия участников рынка, сочетание которых приводит к развитию конкуренции, к изменению рыночной ситуации, к изменению положения и ролей участников рынка.

Механизм конкуренции на рынке автотранспортных услуг, основные его факторы и движущие силы в России. Экономические реформы на транспорте направлялись государственными воздействиями на создание и развитие РТУ в форме свободной конкуренции. Государство избрало для себя в отношении рынка грузовых автотранспортных услуг роль стороннего наблюдателя, а воздействие на его участников было косвенным и не системным. Конкуренция реализует в экономике главный биологический принцип «естественного отбора» и развития более сильных, прогрессивных, жизнестойких участников рынка, усиливающих его потенциал, устойчивость и экономическую эффективность. Разнообразие видов конкуренции РТУ отслеживаются с разнообразием возможностей в определении конкурентной стратегии любым участником рынка и в большей степени с самоорганизацией, чем организацией.

Виды конкуренции. По масштабам охвата объектов экономики, экономических систем получили распространение такие виды конкуренции, как глобальная – за позиции на мировом рынке; многонациональная – охватывающая отрасли нескольких близких по позициям, интересам и возможностям государств; национальная – охватывающая производителей транспортных услуг на национальном рынке; территориальная – в границах какой-либо территории; межфирменная – между двумя или несколькими особенно близкими производителями услуг; внутрифирменная – между подразделениями одного производства.

Регулирование конкуренции государством. Потребность анализировать, оценивать и регулировать конкуренцию возникает в условиях формирующегося и усиливается в условиях развивающегося рынка. В России на транспорте эта потребность до сих пор не удовлетворена. Государство слабо влияет на направленность рыночных процессов и их экономическую эффективность на транспорте вообще, и на автомобильном грузовом транспорте в частности.

Развитие неконтролируемой конкуренции, какой она является сейчас на грузовом автомобильном рынке, может вызвать ряд негативных последствий и серьезных проблем в экономике в целом, таких как создание монополистической и олигополистической верхушки, лоббирование её интересов, снижение качества услуг, неконтролируемый рост цен и т.д. Результат такой политики очевиден-конкуренция принимает самые жесткие формы, негативные для всех участников рынка, многие из которых не выдерживают конкуренции и либо покидают рынок и отрасль, либо разоряются.

Комплекс конкурентообразующих факторов указывает на природу и принципы управления конкуренцией – рациональное ограничение и регулирование свободы участников рынка со стороны государства. На практике влияние конкуренции является более сложным, так как конкуренция-это процесс адаптации участников рынка к факторам внешней среды, изменение их внутренней среды под воздействием мер из внешней среды, поиск новой линии поведения. Следовательно, конкуренция в большей степени регулируема и именно государство здесь может оказывать сильное влияние на целенаправленность процесса в целом. Регулирование конкуренции государством проводится с помощью установления барьеров входа-выхода отрасли, основных параметров и разнообразных ограничений-технических, технологических, экономических, экологических, регистрационных и пр. Преодолеть установленные государством барьеры можно, соблюдая установленные требования и имея исключительные конкурентные преимущества; абсолютное преимущество в издержках; масштабное производство; низкий уровень капитальных затрат, необходимых для эффективного ухода с рынка; дифференцированный набор услуг; стратегическое поведение фирм, ограничивающих вход на рынок потенциальных конкурентов.

Контрольные вопросы

1. Дайте определение рынка транспортных услуг?
2. Перечислите особенности транспортных услуг, определяющие особенности рыночных процессов и взаимоотношений в этой сфере.
3. Дайте ваше собственное понимание понятия РТУ, в котором будут отражены основные экономические взаимоотношения и процессы, свойственные рыночной организации хозяйства.
4. Перечислите основные условия возникновения и развития конкуренции на РТУ.
5. Дайте определение движущих сил конкуренции, назовите их состав.

Тема 3.1. Предпринимательство, предприятие – основное звено экономики

Вопросы:

1. Классификация предпринимательской деятельности.
2. Производственное предприятие на автомобильном транспорте, производственная и организационная структуры.
3. Классификация предприятий автомобильного транспорта.

Вопрос 1. Классификация предпринимательской деятельности

В теории предпринимательства имеются различные подходы к классификации предпринимательской деятельности. При установлении видов предпринимательства определяющее значение имеют объекты предпринимательской деятельности, законность ее осуществления, конечные результаты, темпы роста, внедрение нововведений и др.

Все разнообразие предпринимательской деятельности можно классифицировать по следующим признакам.

В зависимости от формы собственности предпринимательская деятельность осуществляется в частной, государственной, муниципальной и иных формах собственности.

Частная собственность – это имущество, принадлежащее физическим и юридическим лицам. Частное предпринимательство – форма осуществления экономической активности от имени предприятия (если оно зарегистрировано в этом качестве) или предпринимателя (если такая деятельность осуществляется без найма рабочей силы, в форме индивидуальной трудовой деятельности).

Государственная собственность – это форма собственности на средства производства, при которой их владельцем выступает государство. Государственная собственность образуется за счет государственного строительства, средств госбюджета и национализации частных предприятий.

Государственная собственность в России существует в двух видах: 1) федеральной; 2) субъектов РФ, к которым относятся: республики, края, области, города федерального значения, автономная область, автономные округа.

Государственной собственностью в Российской Федерации является имущество, принадлежащее на правах собственности РФ, – железные и шоссейные дороги, системы коммуникаций и пр.

Государственное предпринимательство – это форма осуществления экономической активности от имени предприятия, учрежденного:

а) государственными органами управления, которые уполномочены (в соответствии с действующим законодательством) управлять государственным имуществом (государственное предприятие);

б) органами местного самоуправления (муниципальное предприятие)
Муниципальная собственность – это имущество, принадлежащее на праве собственности городам, поселкам, селам и другим муниципальным образованиям (школы, системы энерго- и водоснабжения, дороги, коммунальные службы, социальные объекты и пр.).

Иные формы собственности – имущество общественных и религиозных организаций, различных объединений и фондов.

Кроме того, предпринимательство развивается на смешанной и совместной форме собственности, если в создании предпринимательской организации наряду с российскими участниками принимают участие иностранные учредители, и собственности (100%) иностранных инвесторов.

В зависимости от права собственности предпринимательская деятельность осуществляется в индивидуальной (с образованием или без образования юридического лица) либо в общей форме собственности, когда имущество принадлежит двум и более лицам.

Общая собственность подразделяется на долевую и бездолевую (совместную). В случае долевой собственности определяются точные доли участников в праве на общее имущество.

Бездолевая собственность возникает лишь в виде исключения между теми собственниками, которые находятся в лично-доверительных отношениях (супруги, члены фермерского хозяйства).

В зависимости от количества собственников предпринимательство может быть индивидуальным (семейным) и коллективным (партнерским).

В зависимости от законности предпринимательство подразделяется на: законное, незаконное, лжепредпринимательство.

Незаконным предпринимательством (в соответствии с ч. 1 ст. 171 УК РФ) признается осуществление предпринимательской деятельности без регистрации или с нарушением правил регистрации, а также представление в орган, осуществляющий государственную регистрацию юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, документов, содержащих заведомо ложные сведения, либо осуществление предпринимательской деятельности без специального разрешения (лицензии) в случаях, когда такое разрешение (лицензия) обязательно, или с нарушением лицензионных требований и условий, если это деяние причинило крупный ущерб гражданам, организациям или государству либо сопряжено с извлечением дохода в крупном размере.

Таким образом, незаконное предпринимательство может быть выражено в трех самостоятельных формах:

1) без государственной регистрации, т.е. осуществление предпринимательской деятельности без образования юридического лица; либо отсутствия регистрации в качестве предпринимателя без образования юридического лица; или когда лицо подало документы на государственную регистрацию предпринимательской деятельности и занимается ею до принятия решения по данному вопросу; либо тогда, когда лицо получило отказ в регистрации, но продолжает осуществлять предпринимательскую деятельность;

2) без специального разрешения (лицензии) – официального документа, который разрешает осуществление указанного в нем вида деятельности в течение установленного срока, а также определяет условия его осуществления;

3) с нарушением условий лицензирования, в частности: несоблюдением условий, предъявляемых к выпускаемой и реализуемой продукции (например, условия об обязательном указании срока годности продукта и даты его выпуска); несоблюдением технических требований к осуществлению лицензируемого вида деятельности (например, отсутствие необходимых санитар-

но-гигиенических условий для выпуска продуктов питания); осуществлением деятельности за пределами территории, указанной в лицензии (т.е. лицензированы конкретные помещения, где выпускается продукция или разрешена торговля спиртными напитками, а производство или торговля перенесены в иные помещения).

Лжепредпринимательством (в соответствии со ст. 173 УК РФ) является создание коммерческой организации без намерения осуществлять предпринимательскую или банковскую деятельность, а имеющее целью получение кредитов, освобождение от налогов, извлечение иной имущественной выгоды или прикрытие запрещенной деятельности, причинившей ущерб гражданам, организациям или государству.

В зависимости от направлений деятельности предпринимательство бывает: производственное, коммерческое, финансовое, консультативное и социальное.

Производственное предпринимательство связано с производством товаров, оказанием услуг, производственным потреблением товаров и услуг; выполнением работ, информационным обеспечением, а также с инновационной, научно-технической и информационной деятельностью.

Коммерческое предпринимательство связано с проведением торговых, торгово-закупочных, торгово-посреднических операций и деятельностью товарных бирж.

Финансовое предпринимательство определяется банковской, страховой, аудиторской, лизинговой деятельностью, а также деятельностью фондовых бирж.

Консультативное предпринимательство специализируется на общем управлении, администрировании, финансовом управлении, маркетинге, управлении персоналом, информационных технологиях, оказании специализированных услуг.

Социальное предпринимательство – относительно новое явление для России, представляет собой предпринимательскую деятельность, направленную на смягчение или решение социальных проблем.

Более подробно указанные виды предпринимательства рассмотрены в следующем разделе.

В зависимости от территориального распространения предпринимательство подразделяется на: местное, региональное, национальное, международное и мировое.

В зависимости от экономических показателей предприятия (темпов развития, уровня прибыльности и доходности) предпринимательские организации можно подразделить:

- на быстрорастущие и медленно наращивающие темпы развития компании;
- высокоприбыльные и низкорентабельные организации, осуществляющие низкорисковые и высокорисковые виды бизнеса.

В зависимости от инновационной политики предпринимательская деятельность в процессе производства, организации и управления подразделяется на творческо-поисковую, продуктивную и революционизирующую.

В зависимости от статуса определяют: малое, в том числе микро,

среднее и крупное предпринимательство.

В зависимости от механизма создания, числа учредителей (участников), процессов функционирования и управления определяют: простые и сложные предпринимательские организации.

В зависимости от сроков деятельности различают: постоянно действующие и временно создаваемые для решения конкретной задачи предпринимательские организации.

В зависимости от организационно-правовой формы различают: товарищества (полные и на вере), общества с дополнительной и ограниченной ответственностью, открытые и закрытые акционерные общества, производственные кооперативы.

Вопрос 3. Классификация предприятий автомобильного транспорта

Автотранспортное предприятие, автобаза, автохозяйство, автотранспортная контора, автоколонна, автокомбинат, автопарк, автогараж и т. п. - первичное предприятие автомобильного транспорта, которое осуществляет перевозку грузов и пассажиров. Обеспечивает также хранение, техническое обслуживание и текущий (эксплуатационный) ремонт транспортных средств, снабжение их эксплуатационными материалами.

Все предприятия автомобильного транспорта классифицируются по:

- по производственной мощности
- по назначению
- по принадлежности
- по организации производственной деятельности
- по характеру выполняемой транспортной работы
- по структуре предприятия
- по количественным параметрам
- по ведомственной принадлежности
- по форме собственности
- по структуре управления

По производственной мощности наиболее распространены АТП, насчитывающие 200—250 автомобилей. В последние годы созданы кооперированные и специализированные АТП (автокомбинаты и автообъединения) на 1000—2000 и более единиц подвижного состава. Автокомбинат, автообъединение состоит из основного предприятия и нескольких филиалов (на 150—250 единиц подвижного состава), расположенных на других территориях— в районе обслуживания перевозками.

По назначению предприятия автомобильного транспорта делятся на:

1. автотранспортные (автоэксплуатационные):

- грузовые,
- пассажирские автобусные,
- пассажирские таксомоторные,
- пассажирские по обслуживанию предприятий, учреждений и организаций,
- смешанные (грузопассажирские)
- специальные.

2. автообслуживающие:

- гаражи-стоянки,
- станции технического обслуживания,
- автозаправочные станции,
- пассажирские и грузовые станции,
- транспортно-экспедиционные предприятия
- автосервисные предприятия

3. авторемонтные:

- авторемонтные,
- агрегатно-ремонтные заводы и мастерские
- шиноремонтные заводы и мастерские,
- ремонтно-зарядные аккумуляторные станции
- специализированные мастерские и цехи
- терминалы.

По ведомственной принадлежности различают АТП:

- общего пользования,
- ведомственные,
- акционерные
- частные.

По организации производственной деятельности АТП подразделяются на:

- комплексные (осуществляют транспортную работу, все виды технического обслуживания, текущего ремонта и хранение подвижного состава). Сложившийся размер комплексных АТП имеет широкий диапазон: для грузовых – от 100 до 800 и более единиц подвижного состава, для автобусных – от 100 до 500, для легковых таксомоторных – от 200 до 1100 единиц.

- кооперированные (предприятия, АТП, деятельность которых осуществляется на основе централизации транспортной работы, а также полной или частичной специализации и кооперации производства ТО и ТР подвижного состава). Такие кооперированные предприятия, автокомбинаты на 700 – 1600 единиц подвижного состава состоят из основного предприятия и нескольких филиалов (на 150 – 200 единиц и более), расположенных на других территориях (в районе обслуживания перевозками);

- автономные (самостоятельные предприятия, которые осуществляют транспортную работу, хранение и все виды ТО и ТР подвижного состава. Размер таких АТП зависит в основном от численности и типа подвижного состава. Типаж автономных АТП имеет широкий диапазон; для грузовых - от 100 до 500 единиц подвижного состава, для автобусных - от 100 до 400, для легковых таксомоторных - от 200 до 1000 единиц).

По характеру выполняемой транспортной работы АТП делятся на:

- грузовые,
- пассажирские (автобусные, таксомоторные, легковые по обслуживанию отдельных организаций),
- смешанные (грузовые и пассажирские)
- специальные (скорой медицинской помощи и др.).

По структуре предприятия автомобильного транспорта делятся на:

- узкоспециализированные (предприятия, специализирующиеся только на одном виде перевозок (например, грузовые, выполняющие только пере-

возки грузов).

- многопрофильные (предприятия могут выполнять перевозки разнообразных грузов и пассажиров в разных направлениях)

- комбинированные (предприятия могут выполнять не только перевозки грузов и пассажиров, но и техническое обслуживание и ремонт подвижного состава, а также предоставлять транспортно-экспедиционные и другие услуги).

По количественным параметрам предприятия делятся на:

- малые,
- средние,
- крупные.

В зависимости от **формы собственности** предприятия автомобильного транспорта разделяются на:

- государственные,
- частные,
- со смешанной формой собственности,
- с иностранным участием,
- предприятия общественных организаций.

В зависимости от **структуры управления** автотранспортные объединения подразделяются на два типа:

- Первый тип объединений имеет головное (базовое) предприятие, в котором централизованы функции по планированию, бухгалтерскому учету, взаимоотношения с бюджетом и филиалы, полностью или частично лишенные юридических прав;

- Второй тип объединений не имеет головного (базового) предприятия, а предприятия (филиалы), вошедшие в объединение, лишены юридических прав, но имеют самостоятельные балансы и действуют на основе внутреннего хозрасчета.

Наибольшее распространение получил первый тип автотранспортных объединений.

Контрольные вопросы

1. Назовите основные типы предприятий. Какие классификационные признаки являются наиболее важными?

2. В зависимости от формы собственности как осуществляется предпринимательская деятельность.

3. Как осуществляется предпринимательская деятельность в зависимости от права собственности.

4. Что понимается под незаконным предпринимательством?

5. В каких формах может быть выражено незаконное предпринимательство?

6. Что понимается под лжепредпринимательством?

7. По каким признакам классифицируются предприятия АТ?

8. Как подразделяются ПАТ по назначению?

Тема 3.2. Организация производства на автомобильном транспорте

План лекции

1. Основные понятия о производственном процессе и принципах его организации.
2. Общая структурная модель организации производства.
3. Организация управления производством.

Вопрос 1. Основные понятия о производственном процессе и принципах его организации

Особенности производственного процесса предприятия определяются его производственной структурой, которая представляет собой комплекс входящих в предприятие производственных единиц (цехов, служб, участков, зон и т. п.) в их соотношении и взаимосвязи. Совокупность зданий, сооружений, подвижного состава, оборудования и т. д. составляет производственно-техническую базу АТП.

Состав и параметры производственной структуры АТП определяются внешними и внутренними факторами. К внешним факторам относятся условия и система поставок материальных ресурсов; к внутренним – степень развития производственно-технической базы, размещение основных подразделений, численность персонала предприятия, режим его работы, характер продукции, принятый технологический процесс, степень специализации предприятия и кооперирования его с другими предприятиями. Производственная структура оказывает непосредственное влияние на экономику предприятия. Правильное соотношение между основными и вспомогательными цехами, рациональная структура и планировка каждого цеха и производственного участка позволяют повысить производительность труда, снизить цеховые расходы, облегчить управление работой цехов, внедрить передовую технику и технологию в производство. Производственная структура АТП строится на основе сочетания технологической и предметной специализации. При технологической специализации цех или участок предназначается для выполнения определенного технологического процесса. На предприятиях автомобильного транспорта к таким можно отнести основные цехи и зоны, например, зону технического обслуживания, разборочно-сборочный цех и др. При предметной специализации цехи и производственные участки, обычно имеющие замкнутый цикл ремонта определенного агрегата или узла автомобиля, обособляются для работы с однородной продукцией. Сюда относятся такие цехи, как агрегатный, ремонта электрооборудования, аккумуляторный, кузовной и др.

На разработку технологических процессов технического обслуживания (ТО) и текущего ремонта (ТР) оказывают влияние многие факторы, от которых зависят в первую очередь конструкция автомобиля, условия его эксплуатации, а также организационно-производственные, технические, экологичес-

кие, квалификационные и другие требования, позволяющие обеспечить качественное и безопасное проведение работ при рациональных материальных и трудовых затратах.

В системе автомобильного транспорта имеются различные по размеру, типам подвижного состава, производственно-технической базе и принадлежности автотранспортные предприятия, в которых при ТО и ТР используются соответствующие технологические процессы. Однако многие предприятия, особенно малые, не в состоянии разрабатывать их квалифицированно собственными силами. Поэтому в системе автомобильного транспорта сложилась следующая схема разработки и использования технологической документации для технического обслуживания и текущего ремонта.

Специализированными проектно-технологическими, научными и учебными организациями разных форм собственности и принадлежности, имеющими лицензии на этот вид деятельности, разрабатываются типовые технологические процессы, которые представляют регламентированную последовательность выполнения типовых операций. Далее типовая технологическая документация корректируется и привязывается к конкретным условиям автотранспортного предприятия, т. е. трансформируется в индивидуальную. Подготовка индивидуальной технологической документации и ее привязка к конкретному АТП может производиться разработчиком типовой технологической документации или инженерно-технической службой автотранспортных предприятий (объединений). Для этого в крупных и средних предприятиях может быть введена должность инженера-технолога. После утверждения вышестоящей организацией или главным инженером АТП или СТОА технологические процессы, «привязанные» к производственно-технической базе и персоналу, становятся законом для исполнителя. Типизация (от греческого *τυπος* — отпечаток, форма, образец) — метод унификации, состоящий в разработке типовых решений для применения их при создании новых изделий, процессов или проведении соответствующих работ. При этом унификация предусматривает приведение к единой норме и форме.

Применительно к автомобильному транспорту типизация предполагает разработку типовых технологических процессов на основе общих технических характеристик для ряда изделий. Типовые технологические процессы являются совокупностью типовых технологических операций.

Типовая технологическая операция представляет собой операцию, унифицированную для группы технологически совместимого (базового) подвижного состава. Она разрабатывается для ладонных или специально оговоренных условий технической эксплуатации и применяется на предприятии автомобильного транспорта с заданной численностью автомобилей или производственной программой, где имеются типовые соответствующие его мощности технологическое оборудование, оснастка и другие средства труда.

Исходными данными для разработки технологических процессов (ТП) технического обслуживания и текущего ремонта автомобилей являются:

1. производственная программа (годовая или суточная), от величины которой зависит степень экономически оправданной механизации операций;

2. объект выполнения воздействия (автомобиль, агрегат, узел, деталь);
3. вид выполняемого технического обслуживания и ремонта;
4. сборочный чертеж изделия (объекта воздействия), который должен содержать всю необходимую информацию для проектирования ТП: проекции и разрезы, обеспечивающие быстрое и полное освоение конструкции; спецификации всех деталей, узлов и сборок, входящих в состав разбираемого изделия; размеры;
5. технические условия на сборку, регулировку, испытания, контроль и приемку изделия;
6. сведения о применяемом оборудовании и инструменте;
7. сведения о надежности деталей изделий, возможных сопутствующих ремонтах;
8. масса изделия или автомобиля для выбора подъемно-транспортных средств.

Технологическая документация представляет собой графические или текстовые документы, в которых определяются технологические процессы ТО и ТР автомобилей. Единая система технологической документации предусматривает следующие ее виды: технологические карты; маршрутные карты; операционные карты; инструкции; операционные чертежи; ведомости заказа и нормы расхода запасных частей, материалов, инструментов, оснастки и принадлежностей; прочие документы. Нормативно-технологический документ, в котором устанавливаются требования к объекту до и после выполнения соответствующих воздействий, называется техническими условиями (ТУ). ТУ позволяют оценить качество технического обслуживания и ремонта при сдаче выполненных работ; используются при заключении договоров на услуги ТО и ТР, а также при предъявлении рекламаций.

1. технические условия на сборку, регулировку, испытания, контроль и приемку изделия;
2. сведения о применяемом оборудовании и инструменте;
3. сведения о надежности деталей изделий, возможных сопутствующих ремонтах;
4. масса изделия или автомобиля для выбора подъемно-транспортных средств.

Технологическая документация представляет собой графические или текстовые документы, в которых определяются технологические процессы ТО и ТР автомобилей. Единая система технологической документации предусматривает следующие ее виды: технологические карты; маршрутные карты; операционные карты; инструкции; операционные чертежи; ведомости заказа и нормы расхода запасных частей, материалов, инструментов, оснастки и принадлежностей; прочие документы. Нормативно-технологический документ, в котором устанавливаются требования к объекту до и после выполнения соответствующих воздействий, называется техническими условиями (ТУ). ТУ позволяют оценить качество технического обслуживания и ремонта при сдаче выполненных работ; используются при заключении договоров на услуги ТО и ТР, а также при предъявлении рекламаций.

Услуги, например, могут быть следующие: приемка автомобиля, его мойка, разборка, сборка, регулировка и диагностика, или смазка, сварка, окраска и т. д.

Продолжительность выполнения работ технологического процесса называют нормой времени. Техническая норма времени — это регламентированное время выполнения технологической операции в определенных организационно-технических условиях одним или несколькими исполнителями соответствующей квалификации.

Содержание и последовательность выполнения работ технического обслуживания и текущего ремонта автомобилей отражается в первичном документе технологического процесса — технологической карте. В карте также указываются оборудование, инструмент, приспособления, применяемые при каждой операции или переходе (с одной операции на другую по обрабатываемой детали); квалификация исполнителей, норма времени на отдельные операции и переходы и на всю технологию в целом. В зависимости от принятых форм и методов организации технологических процессов, а также видов выполняемых работ на автомобильном транспорте разрабатываются и используются следующие основные документы:

1. Руководящие документы (РД), в которых устанавливаются организационно-методические и общетехнические требования и правила проведения работ, применение которых на АТП не допускает каких-либо отклонений от принятых в РД положений.

2. Руководства по текущему ремонту (РТ), в которых детально расписывается порядок и правила проведения постовых и цеховых работ ТР для основных агрегатов и систем автомобиля и допускаются отдельные изменения с учетом конкретных условий автотранспортного предприятия. Инструкции по техническому обслуживанию (ИО), в которых регламентируются порядок и правила ТО и имеются одинаковые с РТ условия использования на АТП.

3. Методические указания (МУ) — документ рекомендательного плана, в котором устанавливаются общие методы проведения работ.

Проектируя технологический процесс, необходимо рассматривать возможные варианты выполнения работ, предусматривая их совмещение по времени, месту и исполнителям с учетом используемого оборудования. Применение сетевого планирования при разработке ТП позволит выстроить операции и переходы в такой последовательности, когда для их выполнения потребуются минимальные затраты времени при гарантированном качестве проведения работ.

Оптимальный вариант технологического процесса ТО и ТР автомобилей позволяет получить высокую производительность труда и качество работ; исключить пропуски или повторения отдельных операций и переходов; рационально использовать средства механизации; выполнить требования к организации и обустройству рабочих мест.

Вопрос 2. Общая структурная модель организации производства

Совокупность зданий, сооружений, подвижного состава, оборудования и т. д. составляет производственно-техническую базу АТП.

Основная структурная единица предприятия — цех (или производственный участок), который является производственным административно-обособленным подразделением предприятия, где изготавливается конкретная продукция или выполняется определенная стадия производственного процесса. На предприятиях автомобильного транспорта ввиду сравнительно небольшого объема производства распространена и бесцеховая структура.

Различают основные, вспомогательные и подсобные цехи и производственные участки. В основных цехах осуществляется процесс производства основной продукции предприятия. На автотранспортных предприятиях к ним относятся: разборочно-сборочный; участки (зоны) по выполнению ТО-1, ТО-2 и ежедневного обслуживания (ЕО); агрегатный; слесарно-механический и др.

Вспомогательные цехи способствуют выпуску основной продукции, создавая условия для нормальной работы основных цехов. На автотранспортных предприятиях к ним относятся: инструментальный; регенерации масла; по ремонту оборудования; энергетический цехи.

Подсобные хозяйства выполняют работы по обслуживанию основных и вспомогательных цехов. В их задачи входит транспортирование и хранение сырья, материалов, полуфабрикатов. К ним относятся склады: масла; автомобильных шин; запасных частей; агрегатов; материалов; инструмента; лесоматериалов, топлива для автомобилей, топлива для хозяйственных нужд; инструментов; а также такелажная.

Каждое АТП имеет определенную производственную мощность. Под ней понимается максимальное количество продукции, которое может выпустить производственная единица (предприятие, цех, участок) за год при заданном объеме и структуре основных фондов, совершенной технологии, оптимальной организации производства и соответствующей квалификации кадров.

Производственная мощность АТП зависит от списочного количества подвижного состава и его грузоподъемности. Производственная мощность зон ТО и ТР подвижного состава, цехов и участков АТП определяется по наибольшей пропускной способности ведущих звеньев производства, линий технического обслуживания, постов для ремонта и т. д.

Производственная структура каждого АТП устанавливается в соответствии с его мощностью и с учетом степени кооперирования производственного процесса с другими смежными предприятиями.

Расположение (планировка) цехов и служб разрабатывается на основе технологического процесса с учетом объективных факторов местного характера (участка застройки, организации движения по близлежащим улицам и внутри предприятия и др.) и указывается на генеральном плане предприятия.

Планировка каждого цеха и производственного участка разрабатывается на основе принятого технологического процесса цеха с учетом его производственной мощности и взаимосвязи с другими цехами предприятия. Ввиду сравнительно невысокой мощности производственных цехов, а поэтому и небольшого объема работ по обслуживанию производства, вспомогательные службы часто включаются в состав основных производственных цехов и участков.

Вопрос 3. Организация управления производством. Организация труда

Управление относится к числу понятий, знакомых большинству людей с детства, и поэтому, казалось бы, не нуждается в определении. Однако прежде чем приступить к рассмотрению отдельных свойств, признаков, способов управления экономикой, необходимо разобраться в том, что такое управление по своей сути.

Многие процессы в природе и в экономике протекают вне зависимости от влияния, воздействия на них людей, согласно физическим, биологическим законами.

И в то же время человек способен оказывать на многие процессы и объекты воздействие, направлять их в нужное, желаемое русло в соответствии со своими интересами, целями.

Влияние человека на ход событий и есть управление.

В экономике под управлением понимают сознательное воздействие человека на объекты и процессы, осуществляемое с целью придать определенную направленность деятельности и получить желаемые результаты.

Отметим, что не любое воздействие человека на объекты естественной и искусственной природы, на других людей следует считать управлением. Скажем, если вы толкаете автомобиль плечом, передвигая его на другое место, то такое действие можно назвать перемещением автомобиля, но не управлением.

В то же время если водитель заставляет тяжелый грузовик изменить направление движения легким вращением руля в кабине, то это уже управление. Следовательно, управление — это когда небольшое по усилию и затратам энергии воздействие приводит к ощутимому весомому результату.

Управление возникло, превратилось в особый вид деятельности, когда производственные, экономические процессы усложнились и охватили значительную массу участников. В современных условиях развития общества возникла необходимость выделять руководителей, управляющих, задача которых: согласовать действия отдельных участников; упорядочить процесс; организовать совместную работу людей; достичь требуемого уровня координации действий.

В управлении всегда присутствуют две стороны: управляющая и управляемая. Тех, кто управляет, принято называть субъектами управления. Тех, кем управляют, и то, чем управляют, называют объектами управления.

Субъекты управления -это люди, в функции и задачи которых входит осуществление управления, т. е. руководители, начальники, организаторы. Если субъект управления управляет собственными действиями, т. е. субъект и объект объединяются в единое лицо, то к нему применяют термин самоуправляемый.

Известно, что выделяют три основных уровня экономической системы: экономика личности и семьи; экономика предприятия и предпринимательской деятельности; экономика государства.

Соответственно различают и три уровня управления экономикой:

- Управление на уровне личности и семьи.
- На уровне предприятия.
- Государственное управление.
- Автопредприятие, фирма — это первичная ячейка, основное звено экономики. Если представлять экономику как здание, сложенное из отдельных блоков, кирпичей, то такими блоками являются предприятия в широком смысле этого слова.

Конечно, формы и методы управления, структура органов управления предприятием существенно зависят от его масштаба и профиля. Но в управлении любым предприятием прослеживается много общих особенностей (см. рис. 3.2).

Каждое предприятие производит продукцию, товары, услуги, осуществляет определенную деятельность. В этом заключается его главная цель и задача, смысл существования.

Отсюда следует, что во главу угла управления предприятием ставится управление производственным процессом вне зависимости от того, производятся ли товары или услуги, знания, информация, автомобильные перевозки.

Организационно-распорядительный метод — управление основано на принуждении, а управляющие воздействия имеют вид директив, приказов, команд. Поэтому такой вид управления часто называют командным или командно-административным. По замыслу, такие команды, распоряжения подлежат неукоснительному исполнению теми, кому они адресованы. Логика этого вида управления может быть выражена фразой «Приказ начальника - закон для подчиненного».

Контрольные вопросы

1. Чем определяются особенности производственного процесса предприятия?
2. От чего зависит производственная мощность АТП?
3. Что входит в исходные данные для разработки технологических процессов

Тема 4.1. Основные средства

План лекции

1. Экономическая сущность и воспроизводство основных фондов.
2. Состав и структура основных фондов автомобильного транспорта и их влияние на результаты работы предприятия.
3. Оценка основных фондов.
4. Износ и воспроизводство основных фондов.
5. Амортизация основных фондов, её экономическая сущность.
6. Показатели резерва роста эффективности использования основных фондов.
7. Лизинг, виды и формы лизинга.

Вопрос 1. Экономическая сущность и воспроизводство основных фондов

Основные фонды –это средства производства, которые принимают участие в производственном процессе многократно, не меняют своей первоначальной натуральной формы, выполняют одну и ту же функцию и свою стоимость переносят на создаваемый продукт частями по мере износа.

Основные фонды -это вещественное выражение основного капитала предприятия.

В зависимости от значения и характера функционирования они подразделяются на основные производственные и основные непроизводственные.

Основные производственные фонды (ОПФ) предназначены для выполнения основных, вспомогательных и обслуживающих производственных процессов производства продукции (или услуг).

Основные непроизводственные фонды (ОНФ) функционируют в непроизводственной сфере (жилой фонд, объекты здравоохранения, культуры, спорта и т.д.)

Вопрос 2. Состав и структура основных фондов автомобильного транспорта и их влияние на результаты работы предприятия

Основные производственные фонды отличаются широким многообразием по своему составу и по степени участия в производственном процессе.

Наиболее распространенной является классификация основных производственных фондов автотранспортных предприятий, приведенная в табл. 1.

Наряду с приведенной группировкой ОПФ для анализа и структуры и оценки эффективности использования применяются и другие классификационные признаки, например, по формам собственности (частные, акционерные, государственные и т.д.) по отношению к основным, вспомогательным и обслуживающим процессам и т.д. По последнему признаку обычно ОСФ подразделяют на две части: активную и пассивную.

Таблица 1. Классификация основных производственных фондов
автотранспортных предприятий

Группы основных производственных фондов		
Наименование	Состав	Назначение и функции
1	2	3
Здания	Гаражи, цеха, ремонтные мастерские, профилактории, административные и бытовые здания, автовокзалы	Создают условия для нормального хода производства: предохраняют подвижной состав и оборудование от атмосферных воздействий
Сооружения	Открытые площадки для хранения автомобилей, погрузочно-разгрузочные устройства, эстакады, канавы для ремонта, топливозаправочные колонки, навесы, заборы, водоемы, цистерны для воды и смазочных материалов, резервуары, водонапорные башни.	Создают необходимые условия для производственного процесса, выполняют функции по техническому обслуживанию производства
Передаточные устройства	Трансмиссии, транспортеры, наружные электросети, трубопроводы	Осуществляют передачу электрической, тепловой и механической энергии от машин-двигателей к рабочим машинам и т. д.
Машины и оборудование: силовые машины и их оборудование	Электродвигатели, генераторы, трансформаторы, паровые турбины, двигатели внутреннего сгорания, передвижные электростанции, компрессоры	Являются источниками энергии или ее преобразователями
Рабочие машины и их оборудование	Станки ремонтных цехов и прочие оборудование. молоты, горны, электросварочные аппараты, моечные машины), т. е. оборудование, предназначенное для механического, термического и химического воздействия на предмет труда. Автомобили технической помощи	Обеспечивают ремонтно-техническое обслуживание подвижного состава. изготовление и восстановление изношенных деталей для ремонтных нужд

Продолжение таблицы 1

1	2	3
Измерительные и регулирующие приборы и устройства и лабораторное оборудование	Измерительные приборы и оборудование постов и станций диагностики, лабораторное оборудование и приборы, электроизмерительные приборы и устройства общего и специального назначения и т. п.	Предназначены для регулирования, контроля и измерения параметров автомобилей и оборудования
Вычислительная техника	Машины электронные, цифровые, с программным управлением, общего назначения, специализированные и управляющие, аналоговые, перфорационные и клавишные, электромеханические и вычислительные	Обеспечивают автоматизацию управления и выполнение вычислительных и учетных работ
Прочие машины и их оборудование	Оборудование АТС, пожарные машины, автомобили всех типов, используемые для хозяйственного обслуживания	Создают условия для процесса производства
Транспортные средства	Автомобили, тягачи, прицепы и полуприцепы	Обеспечивают осуществление конечных целей автомобильного транспорта — перевозку грузов и пассажиров
Инструмент	Электродрели, электро-вибраторы, рабочие зажимы, тиски, резцовые держалки и т. д.	Рабочий инструмент для выполнения работ по техническому обслуживанию производства
Производственный инвентарь и принадлежности	Рабочие столы, верстаки, ограждения для машин, шкафы производственного назначения, стеллажи, инвентарная тара	Участвуют в производственном процессе, выполняют функции по его техническому обслуживанию
Хозяйственный инвентарь	Канторский и хозяйственный инвентарь, мебель, переносные барьеры, диваны и т.д.	Являются материально-вещественными элементами организации труда

К активной части относятся рабочие машины, измерительные и регулирующие приборы, средства вычислительной техники, инструменты и приспособления, непосредственно осуществляющие основные производственные процессы.

К пассивной части относятся все остальные составляющие ОПФ.

Вопрос 3. Оценка и движение основных фондов

Применительно к автомобильному транспорту, в зависимости от степени участия в процессе перевозок, структура основных производственных фондов представлена следующим образом:

активные основные фонды - автомобили, тягачи, прицепы и полуприцепы - непосредственно участвуют в транспортном процессе и обеспечивают перевозку грузов.

Силовые машины и оборудование, передаточные устройства, измерительные приборы и устройства, лабораторное оборудование, производственный и хозяйственный инвентарь не принимают непосредственного участия в транспортном процессе, однако в значительной мере определяют техническую готовность автомобильного парка и эффективность его эксплуатации;

Пассивные - здания и сооружения, обеспечивающие условия для нормального хода транспортного процесса.

Интересы производства требуют повышения доли наиболее активной части основных фондов — подвижного состава, который оказывает определяющее влияние на производственный потенциал ПАТ.

Доля активных основных фондов определяется с помощью коэффициента технической оснащенности K_T , который выражает отношение суммы основных производственных фондов к стоимости транспортных средств:

$$K_T = C_{OF} : C_A$$

C_{OF} - основные производственные фонды, тыс. руб.;

C_A - активная часть основных производственных фондов, тыс. руб.

Анализ многих предприятий автомобильного транспорта показал, что нормативный коэффициент технической оснащенности колеблется в весьма незначительном интервале: 2,1... 2,2. Фактически в структуре основных производственных фондов автомобильного транспорта почти $3/5$ приходится на их наиболее активную часть - подвижной состав. Характерной особенностью основных производственных фондов автотранспортных предприятий является меньшая доля зданий и сооружений в их общем объеме по сравнению с промышленными предприятиями и железнодорожным транспортом, а также большая доля активной части основных фондов - транспортных средств.

Это объясняется, прежде всего, тем, что в состав основных фондов автомобильного транспорта (в отличие от железнодорожного), согласно существующей системе учета, не входят автомобильные дороги и дорожные сооружения.

Для нормальной деятельности ПАТ структура основных производственных фондов (по стоимости) должна включать: 40...45 % подвижного состава и 55...60 % зданий, сооружений, производственного и силового оборудования и др.

Оценка основных фондов в натуральном выражении делается для определения их технического состава, производственной мощности предприятий, для установления путей повышения использования производственных мощностей.

Натуральная форма оценки проводится по данным паспортов основных фондов, в которых содержится развернутая техническая характеристика по каждому объекту. Основные фонды, учитываемые в стоимостном выраже-

нии, называются основными средствами, а в натуральной форме не изменяют своего названия.

Оценка в денежном выражении производится для установления при планировании расширения их воспроизводства, а также для определения себестоимости продукции и рентабельности предприятий.

В связи с длительностью функционирования, постепенным изнашиванием основных фондов существует несколько способов их денежной оценки:

1. первоначальная;
2. восстановительная;
3. остаточная;
4. ликвидационная.

Первоначальная (балансовая) стоимость C_B определяется в ценах года приобретения и ввода в действие основных производственных фондов (ОПФ), т. е. фактической стоимости, включающей полную стоимость введенного в эксплуатацию объекта или прейскурантную цену машин, оборудования и других средств труда, а также стоимость доставки их к месту использования, монтажа и других затрат, связанных с вводом в действие фондов. Исходя из этого:

$$C_B = C_0 + C_{тр} + C_{смр} + C_{пн}$$

где C_0 - цена приобретения ОПФ, руб.;

$C_{тр}$ - транспортные расходы на доставку ОПФ к месту установки, руб.;

$C_{смр}$ - затраты на строительные-монтажные работы на месте эксплуатации, руб.;

$C_{пн}$ - затраты на пуско-наладочные работы, руб.

Восстановительная стоимость ОПФ

$C_{Вн}$ - это стоимость их воспроизводства в действующих на день оценки ценах, т. е. по стоимости воспроизводства основных фондов в новых производственных условиях (данного года). Эта оценка позволяет сопоставить их стоимости в разные годы. Экономическое значение: позволяет оценить, во сколько бы обошлось создание действующих основных фондов в данный момент, в современных ценах, с учетом морального износа и изменения цен на строительные-монтажные работы (СМР). Восстановительная стоимость зависит, с одной стороны, от изменения уровня производительности труда в сфере производства данной группы ОПФ, с другой - от индекса инфляции.

Первоначальная или восстановительная стоимость основных производственных фондов за вычетом износа называется остаточной стоимостью ОПФ. Экономическое значение этой оценки заключается в возможности не только оценить реальную стоимость, которая подлежит дальнейшему перенесению на стоимость выпускаемой продукции, но и установить степень изношенности основных фондов исходя из денежной оценки.

$$C = C_B - C_{из}$$

где $C_{из}$ - стоимостное выражение износа ОПФ, руб.

Остаточная стоимость ОПФ уменьшается по мере увеличения срока и интенсивности их эксплуатации. В конце срока службы полностью изношенные ОПФ оцениваются по ликвидационной стоимости — это стоимость металлолома и тех элементов, которые могут быть использованы для ремонта ОПФ.

В течение года ОПФ могут меняться по своему составу и структуре: часть из них выбывает $C_{\text{выб}}$ вследствие износа или по другим причинам, вводятся в действие новые ОПФ $C_{\text{вв}}$.

Это движение ОПФ отражается показателем среднегодовой стоимости ОПФ $C_{\text{срг}}$:

Важнейшей характеристикой потенциальных возможностей и степени использования ОПФ является производственная мощность предприятия — максимально возможный объем производства в единицу времени продукции (работ, услуг) при данной номенклатуре и ассортименте, достигаемый на основе использования принципов рациональной организации производственного процесса (ритмичности, непрерывности, прямоочности и т.д.) труда и управления.

Вопрос 4. Износ и воспроизводство основных фондов

Подвижной состав и другие элементы основных фондов автомобильного транспорта в процессе эксплуатации подвергаются износу, из-за чего постепенно утрачивают свои первоначальные технико-эксплуатационные качества и стоимость.

Для обеспечения непрерывности производственных и транспортных процессов необходимо планомерно возобновлять изношенные основные фонды как в натуральной форме, так и по стоимости. Решающее влияние на оборот основных производственных фондов оказывает интенсивность их износа. Различают два вида износа: физический и моральный.

Физический износ представляет собой материальное изнашивание, вызываемое трением, вибрацией, усталостью металла и другими разрушающими явлениями, которые возникают в процессе эксплуатации. Другое проявление физического износа основных фондов заключается в отрицательном воздействии на них времени и сил природы (коррозии, старения металла, разрушения изоляции и уплотнителей, выветривания материалов).

Таким образом, можно констатировать, что физический износ протекает в двух формах:

эксплуатационной - это износ основных производственных фондов вследствие их использования по функциональному назначению; интенсивность эксплуатационного износа зависит как от исходных физико-механических свойств основных производственных фондов и их элементов (например, от прочностных характеристик), так и от сроков и условий эксплуатации основных производственных фондов;

естественной- это износ основных производственных фондов вследствие воздействия на них окружающей среды и не связанный непосредственно с их эксплуатацией (например, коррозии металлов, эрозии строительных

конструкций и др.).

Количественная характеристика физического износа отдельных видов основных фондов $I'_ф$ может быть дана исходя из продолжительности их службы:

$$I'_ф = T_ф : (T_{сл} \cdot 100)$$

где $T_ф$ - фактический срок службы основных фондов, годы;

$T_{сл}$ - срок службы основных фондов по установленным нормам (амортизационный период), год.

Моральный износ основных фондов обуславливается техническим прогрессом, происходящим во всех отраслях народного хозяйства. Он имеет две формы проявления.

Первая форма морального износа проявляется в удешевлении ранее произведенных машин или оборудования вследствие уменьшения стоимости их воспроизводства в современных условиях.

Для второй формы морального износа характерно обесценение старого оборудования в результате научно-технического прогресса — появления более производительных и экономичных видов техники. В наибольшей степени моральному износу подвергаются активные основные фонды, в частности подвижной состав автомобильного транспорта.

При моральном износе фактические сроки службы различных машин и оборудования определяются относительной невыгодностью их эксплуатации по сравнению с новейшими, более прогрессивными орудиями труда. Моральный износ, таким образом, определяется не сроком службы фондов, а темпами технического прогресса.

Моральный износ первого рода выражается в относительном удешевлении производства одной и той же единицы основных производственных фондов в современных условиях по сравнению с теми, когда эта единица основных производственных фондов была действительно произведена. Эта форма морального износа отражается восстановительной стоимостью основных производственных фондов в сопоставимых ценах, а величина морального износа $C_{им1}$:

$$C_{им1} = C_б - C_в$$

Моральный износ второго рода ОПФ является следствием научно-технического прогресса и появления новых более производительных и экономичных основных фондов, которые позволяют более эффективно, по сравнению с действующими основными фондами использовать ресурсы, обеспечивают снижение затрат на единицу производимой продукции или услуг.

Вопрос 5. Амортизация основных фондов, её экономическая сущность

Амортизация - это процесс постепенного перенесения стоимости основных фондов на производимую продукцию.

Различают отдельные виды срока службы основных фондов:

***физический** срок службы, определяемый возникновением полного физического износа автомобилей и других видов основных фондов. При этом наступает потеря их работоспособности, которую уже невозможно восстановить путем ремонта;

***экономический** целесообразный срок службы, заканчивающийся в тот момент, когда затраты на ремонт основных фондов начинают превышать затраты на покупку новых аналогичных фондов;

***амортизационный** срок службы. Процедура его установления стандартизирована и отражена в законодательных документах по организации бухгалтерского учета, так как возмещение износа основных фондов происходит путем отнесения этого износа в виде амортизационных отчислений на себестоимость транспортных услуг, а это связано с определением суммы налогов, выплачиваемых автотранспортным предприятием.

Под нормой амортизации понимается размер годовых отчислений, установленных в процентах от балансовой стоимости соответствующих основных фондов. На автомобильном транспорте, как и в других отраслях, нормы амортизации установлены на полное восстановление (реновацию) НВ ОПФ. Они разрабатываются как единые межведомственные нормативы, дифференцировано по видам и группам основных фондов.

Существуют три основных метода установления норм амортизации: регрессивный, кумулятивный, пропорциональный.

Применяемые в настоящее время нормы амортизации основаны на пропорциональном методе расчета нормы амортизации.

Система амортизационных отчислений на подвижной состав отлична от системы амортизационных отчислений на другие виды производственных фондов. Износ автомобиля определяется не временем работы, а его пробегом, поэтому интенсивность использования подвижного состава может быть отражена в нормах амортизации по двум разным показателям: пробегу и сроку службы.

Норма амортизационных отчислений на полное восстановление по основной группе подвижного состава автомобильного транспорта определяется в процентах от балансовой стоимости на 1000 км пробега с учетом нормы пробега до капитального ремонта:

$$N_B = ((C_B - C_n) \times 1000) : (B \times L_{н.п.}) * 100$$

где $L_{н.п.}$ - нормативный амортизационный пробег подвижного состава, км.

Для плановых расчетов ликвидационная стоимость принимается в размере 10 % от первоначальной.

Для групп автомобильной техники:

грузовых автомобилей грузоподъемностью $q < 2$ т и сроком службы $T_{сл} < 6$ лет, автобусов особо малого класса с общей длиной до 5 м и $T_{сл} < 6$ лет, легковых автомобилей (кроме такси) с $T_{сл} < 6$ лет, специальных автомобилей с $T_{сл} < 10$ лет, норма амортизационных отчислений на реновацию не зависит

от пробега:

$$N_B = ((C_B - C_L) : (C_B \times T_H)) : 100$$

На автомобильном транспорте нормы амортизационных отчислений дифференцируются по трем группам подвижного состава:

- транспортным автомобилям, прицепах и полуприцепам;
- автобусам;
- специальным автомобилям.

В действующих нормах амортизации предусмотрены коэффициенты, позволяющие учитывать эксплуатационные и климатические условия использования подвижного состава. Для этого применяются следующие поправочные коэффициенты: 1,1 - для автомобилей, работающих с прицепами (не менее 70 % пробега), на каждый прицеп; 1,15 - для автомобилей-самосвалов при грузоподъемности до 25 т; 1,3 - для всех групп автомобилей, прицепов и полуприцепов, которые постоянно используются в районах Крайнего Севера и местностях, приравненных к ним, в пустынно-песчаных и высокогорных районах, а также в тяжелых дорожных условиях (карьерах, котлованах и т.д.)

По всем остальным (кроме подвижного состава) основным фондам автомобильного транспорта (здания, сооружения и т.д.) нормы амортизационных отчислений устанавливаются в процентах от балансовой стоимости.

Вопрос 6. Показатели резерва роста и эффективности использования основных фондов

Кроме оценочных показателей основных фондов, существуют показатели, отражающие экономическую эффективность использования основных производственных фондов. Для анализа и оценки эффективности использования ОПФ используется довольно широкий круг различных показателей как обобщенных, относящихся ко всей совокупности ОПФ, так и частных, относящихся к отдельным группам ОПФ [6, 11, 19].

Основными обобщающими показателями являются фондоотдача ФО, фондоемкость ФЕ, фондовооруженность ФВ и рентабельность R ОПФ.

Фондоотдача характеризуется годовым объемом производства продукции в руб. на 1 руб. ОПФ:

$$FO = B / C_{ср},$$

где B — выручка от всех видов деятельности ПАТ.

В натуральном выражении — это количество продукции, приходящееся на 1 руб. основных производственных фондов:

$$FO = w / c_{ср},$$

где W — объем транспортной продукции в т, ткм или других единицах измерения.

Фондоемкость является величиной, обратной фондоотдаче, и выражает потребность в основных производственных фондах в руб. на рубль/год объема производства:

$$\Phi E = 1 / \Phi O$$

или натуральном и стоимостном выражении соответственно:

$$\Phi E = C_{\text{ср.г}} / V \text{ и } \Phi E = C_{\text{ср.г}} / W.$$

Фондовооруженность характеризует степень оснащенности каждого работника предприятия ОПФ, руб.

$$\Phi B = C_{\text{ср.г.}} / N_{\text{ср.сп.}}$$

где $N_{\text{ср.сп}}$ - среднесписочная численность работников предприятия, чел.
Рентабельность основных производственных фондов определяется по формуле:

$$P = \Pi / C_{\text{ср.г.}}$$

где Π - прибыль предприятия, руб./год.

Повышение эффективности использования ОПФ достигается двумя основными путями:

увеличением времени работы подвижного состава и других видов основных фондов, т. е. посредством более полного экстенсивного их использования;

повышением отдачи средств труда в единицу времени, т.е. усилением их интенсивного использования.

Вопрос 7. Лизинг, виды и формы лизинга

Аренда (лизинг) является одним из существенных элементов организационно-экономического механизма реализации инвестиционного проекта. Понятия «лизинг» и «аренда» тождественны.

Правовые основы лизинга закрепляются Федеральным законом «О финансовой аренде (лизинге)».

Лизинг - совокупность экономических и правовых отношений, возникающих в связи с реализацией договора лизинга, в том числе приобретением предмета лизинга.

I Лизинговая деятельность - вид инвестиционной деятельности по приобретению имущества и передаче его в лизинг.

Предметом лизинга могут быть любые непотребляемые вещи, в том числе предприятия и другие имущественные комплексы, здания, сооружения, оборудование, транспортные средства и другое движимое и недвижимое имущество, которые могут использоваться для предпринимательской деятельности.

Предметом лизинга не могут быть земельные участки и другие природные объекты, а также имущество, которое запрещено федеральными законами для свободного обращения или для которого установлен особый порядок обращения оперативный, подразумевающий передачу в пользование имущества многоразового использования на срок, меньший экономически целесообразного срока службы;

финансовый - вид предпринимательской деятельности, направленной на инвестирование временно свободных или привлеченных финансовых средств, когда по договору финансовой аренды (лизинга) арендодатель (лизингодатель) обязуется приобрести в собственность обусловленное договором имущество у определенного продавца и предоставить это имущество арендатору (лизингополучателю) за плату во временное пользование для предпринимательских целей.

Договор лизинга - договор, в соответствии с которым арендодатель (лизингодатель) обязуется приобрести в собственность указанное арендатором (лизингополучателем) имущество у определенного им продавца и предоставить лизингополучателю это имущество за плату во временное владение и пользование. Договором лизинга может быть предусмотрено, что выбор продавца и приобретаемого имущества осуществляется лизингодателем.

Субъекты лизинга:

Лизингодатель - физическое или юридическое лицо, которое за счет привлеченных и (или) собственных средств приобретает в ходе реализации договора лизинга в собственность имущество и предоставляет его в качестве предмета лизинга лизингополучателю за определенную плату, на определенный срок и на определенных условиях во временное владение и в пользование с переходом или без перехода к лизингополучателю права собственности на предмет лизинга;

Лизингополучатель - физическое или юридическое лицо, которое в соответствии с договором лизинга обязано принять предмет лизинга за определенную плату, на определенный срок и на определенных условиях во временное владение и в пользование в соответствии с договором лизинга;

Продавец - физическое или юридическое лицо, которое в соответствии с договором купли-продажи с лизингодателем продает лизингодателю в обусловленный срок имущество, являющееся предметом лизинга. Договор лизинга может включать условия оказания дополнительных услуг и проведения дополнительных работ.

Права и обязанности сторон договора лизинга регулируются гражданским законодательством РФ.

Договор лизинга независимо от срока заключается в письменной форме. Для выполнения своих обязательств по договору лизинга субъекты лизинга заключают обязательные и сопутствующие договоры. К обязательным договорам относится договор купли-продажи. К сопутствующим договорам относятся договор о привлечении денежных средств, договор залога, договор гарантии, договор поручительства и т.д.

Контрольные вопросы

1. В чем заключается экономическая сущность основных фондов?
2. Каковы состав и структура основных фондов автомобильного транспорта?
3. Как бы вы могли охарактеризовать классификацию и структуру промышленно-производственных фондов?
4. Как производится оценка основных фондов?
5. Что понимается под моральным износом основных средств?
6. Как производят исчисления амортизации на автомобильном транспорте?
7. Что такое лизинг? Перечислите формы и виды лизинга.

Тема 4.2. Оборотные фонды

План лекции

1. Экономическая сущность, структура и кругооборот оборотных средств.
2. Источники формирования оборотных средств.
3. Нормирование оборотных средств.

Вопрос 1. Экономическая сущность, структура и кругооборот оборотных средств

Оборотные средства после основных фондов занимают по своей величине второе место в общем объеме ресурсов, определяющих экономику предприятия.

Оборотные средства представляют собой сумму оборотных фондов и фондов обращения, выраженных в денежной форме.

Оборотные фонды – это предметы труда, которые принимают участие в производственном процессе один раз, полностью утрачивая свою натуральную форму и свою стоимость переносят на готовую продукцию в процессе одного кругооборота.

Фонды обращения предназначены для обслуживания сферы обращения. Они включают в себя готовую продукцию на складах предприятия; товары находящиеся в пути; средства в расчетах и кассе.

Время, в течение которого оборотные средства проходят три стадии производственного цикла - денежную, производственную и товарную, называется кругооборотом оборотных средств. Непрерывность процесса производства требует, чтобы оборотные средства одновременно находились во всех стадиях кругооборота.

Таким образом, оборотные средства находятся одновременно в оборотных фондах и фондах обращения. От времени кругооборота зависит сумма оборотных средств, необходимых предприятию для производственной деятельности.

Существует мнение, что кругооборот на транспорте имеет только две стадии-денежную и производственную. Товарная стадия отсутствует, поскольку продукция транспорта не имеет вещественной формы.

Незавершенное производство - это незаконченная продукция, подлежащая дальнейшей обработке. На ПАТ, занимающимися перевозками грузов и пассажиров, незавершенное производство отсутствует. Оно имеет место в авторемонтном производстве.

Расходы будущих периодов - это затраты, произведенные в текущем или прошлом году, но относимые на себестоимость в следующем году (арендная плата, освоение новой техники и т. п.).

В сфере обращения автотранспортных предприятий находятся в основном денежные средства. Это средства в расчетных документах за выполнен-

ные перевозки, погрузочно-разгрузочные работы, экспедиционные операции и др. виды услуг, все виды дебиторских задолженностей.

Вопрос 2. Источники формирования оборотных средств

Оборотные средства предприятия формируются в основном за счет двух источников:

- собственных и приравненных к ним средств;
- заемных средств.

Собственные - это те денежные средства, материальные ресурсы, которыми располагает предприятие в момент его учреждения. Собственный финансовый потенциал предприятия, закрепленный в его уставном фонде, может формироваться за счет таких источников, как бюджетные ассигнования (государственные предприятия); средства представляемые учредителями данного предприятия; суммы полученные от продажи облигаций, акций и др. Пополнение (прирост) собственных оборотных средств осуществляется за счет прибыли предприятия. Кроме прибыли, для финансирования

Этого прироста используются также источники, приравненные к собственным. Это так называемые устойчивые пассивы, которые, постоянно используются предприятием в обороте, но не принадлежат ему. К ним относятся, в частности:

- минимальная задолженность персоналу по заработной плате;
- минимальная задолженность по отчислениям в Пенсионный фонд и др. фонды.
- резерв предстоящих платежей на оплату труда очередных отпусков, дивидендов и т.д.

Заемные средства-это кредиты банков и краткосрочные займы, полученные от других предприятий и прочих источников.

Вопрос 3. Нормирование оборотных средств

Достаточность оборотных средств устанавливается на основе нормирования расхода оборотных фондов по каждому виду продукции, а также определения оптимального объема текущего складского и гарантийного (страхового) запаса, необходимых для обеспечения непрерывности производства.

Необходимый объем оборотных денежных средств определяется как по общему количеству товарно-материальных ценностей, так и по каждому виду продукции. Особенность определения состоит в том, что их величина зависит не только от объема оборотных фондов, но и от времени отвлечения денежных средств, необходимых для обеспечения непрерывности производства. Это достигается путем их нормирования.

Нормативом оборотных средств называются денежные средства, достаточные для создания постоянных минимальных запасов, обеспечивающих выполнение бесперебойной производственной деятельности, незавершенного производства и расходов будущих периодов.

Нормируются оборотные средства, находящиеся в производственной сфере. Фонды обращения не нормируются, т. к. не являются постоянной величиной в различные периоды.

Нормативы оборотных средств разрабатываются непосредственно на предприятиях на основании норм оборотных средств по отдельным видам товарно-материальных ценностей, выраженных в относительных величинах, и нормативах оборотных средств в стоимостном выражении. Рациональность использования финансовых ресурсов в оборотные средства обеспечивается их нормированием по основным элементам: производственным запасам, незавершенному производству, расходам будущих периодов и остаткам готовой продукции на складе.

Контрольные вопросы

1. Что понимается под термином «оборотные средства»?
2. Каково различие между терминами «оборотные средства» и «оборотные фонды» АТП?
3. Каковы особенности кругооборота оборотных средств АТП?
4. Каковы функции ненормируемых оборотных средств?
5. Какие пути повышения оборачиваемости оборотных средств вам известны?

Тема 4.3. Трудовые ресурсы и производительность труда

Вопросы:

1. Сущность и значение, состав и структура трудовых ресурсов.
2. Проектирование структуры и количества персонала АТП.
3. Производительность труда и её показатели.
4. Факторы роста производительности труда.

Вопрос 1. Сущность и значение, состав и структура трудовых ресурсов

Трудовые ресурсы представляют собой часть населения страны, обладающую совокупностью физических возможностей, знаний и практического опыта для работы в народном хозяйстве. Они включают трудоспособное население в возрасте от 16 до 55 лет для женщин и от 16 до 60 лет для мужчин, а также лиц старше и моложе трудоспособного возраста, фактически занятых в народном хозяйстве (работающие пенсионеры и школьники).

Трудовые ресурсы представляют собой важный фактор, рациональное использование которого обеспечивает повышение уровня производства сельскохозяйственной продукции и его экономической эффективности.

Экономически активное население (рабочая сила) — совокупность лиц, потенциально способных участвовать в производстве материальных ценностей и оказании услуг, включающая занятых и безработных.

Занятое население — это лица, вовлеченные в производственную и непроизводственную деятельность. К занятым относят работающих по найму, предпринимателей, лиц свободных профессий, военнослужащих, учащихся очной формы профессионального обучения.

К *безработным* относят трудоспособных граждан, которые не имеют работы и заработка, зарегистрированных в службе занятости в целях поиска подходящей работы и готовых приступить к ней. Для нашей страны, характерна скрытая безработица — форма неэффективной занятости людей, желающих работать в полную силу. Она характеризуется неполной рабочей неделей, сокращенным рабочим днем, неоплачиваемыми отпусками. Уровень безработицы определяют по доле безработных в числе экономически активного населения.

Трудовые ресурсы имеют определенные количественные, качественные и структурные характеристики, которые измеряются абсолютными и относительными показателями, а именно:

- среднесписочная и среднегодовая численность работников;
- коэффициент текучести кадров;
- доля работников, имеющих высшее и среднее специальное образование, в общей их численности;
- средний стаж работы по отдельным категориям работников;
- доля работников отдельных категорий в общей их численности.

Среднесписочная численность работников за год определяется путем суммирования среднесписочной численности работников за все месяцы и деления полученной суммы на 12. Среднесписочная численность работников за месяц рассчитывается путем суммирования численности работников списочного состава за каждый календарный день месяца и деления полученной суммы на число дней.

Среднегодовая численность работников определяется путем деления отработанного времени (чел.-ч, чел.-дни) работниками хозяйства за год на годовой фонд рабочего времени.

Коэффициент текучести кадров (K_T) рассчитывается делением числа работников, выбывших или уволенных за данный период, на среднегодовое их число:

$$K_T = (TR_{ув} : TP) \times 100$$

где $TR_{ув}$ - число выбывших или уволенных работников, чел.;

TP - среднегодовое число работников, чел.

Весь персонал работников ПАТ делится на две группы: персонал основной деятельности и персонал неосновной деятельности.

К персоналу основной деятельности ПАТ относятся:

*водители грузовых и легковых автомобилей, автобусов, занятые на перевозке грузов и пассажиров;

*ремонтные рабочие занятые ТО и ТР автомобилей и агрегатов, выполняемых хозяйственным способом;

*вспомогательные рабочие, обслуживающие электрические и тепловые сети, подстанции, работники по ремонту и содержанию оборудования, водители-загонщики автомобилей, водители по хозяйственному обслуживанию, рабочие инструментальных участков и др.

*работники информационно-вычислительных и вычислительных центров, состоящих на балансе предприятия, а также в случае, если работники выполняют работы для других предприятий;

*инструкторы (методисты) по физической культуре, художники оформители, состоящие в штате предприятий;

*работники всех видов охраны, состоящие в штате предприятия;

*работники аппарата управления;

*работники диспетчерских пунктов.

К персоналу неосновной деятельности ПАТ относятся работники

*подсобных сельских хозяйства;

*занятые на капитальном ремонте зданий и сооружений, выполняемых хозяйственным способом;

*жилищного хозяйства;

*медицинских учреждений и детских яслей, состоящих на балансе предприятия;

*баз отдыха, домов отдыха, пансионатов, детских лагерей отдыха, детских садов, состоящих на балансе предприятия.

В зависимости от выполняемых функций работники ПАТ распределяются на такие категории: рабочие, руководители, специалисты, служащие.

Вопрос 2. Проектирование структуры и количества персонала АТП

Потребность автомобильного транспорта в кадрах определяется по группам и категориям работающих. При этом различают явочный и списоч-

ный составы. **Явочным составом** называется численность работников, которые в соответствии с установленным режимом в течение суток фактически принимают участие в производственной деятельности. **Списочный состав** превышает явочный, так как в него включаются временные работники и те, кто в тот или иной период болен, находится в командировках, отпусках. Различают четыре метода расчета потребности в рабочих, основанных на расчете:

- 1) трудоемкости планируемых работ;
- 2) нормах обслуживания рабочих мест;
- 3) числе рабочих мест;
- 4) нормативах численности рабочих кадров.

Важным элементом планирования численности рабочих является **фонд рабочего времени**, который характеризует экстенсивность его использования в производстве и определяется дифференцировано для каждой группы рабочих. Различают календарный, номинальный и плановый фонды рабочего времени.

Календарный фонд рабочего времени - это число календарных дней в плановом периоде (году, квартале, месяце).

Номинальный фонд рабочего времени содержит число дней в планируемом календарном периоде, из которого вычитается число выходных и праздничных дней.

Плановый фонд рабочего времени одного работающего определяется путем вычитания из номинального фонда дней невыхода на работу по причинам, предусмотренным действующим законодательством: очередные и дополнительные отпуска, неявки по болезни, пропуски в связи с выполнением государственных и общественных обязанностей и др.

Вопрос 3. Производительность труда и её показатели

Производительность труда измеряется выработкой-количеством продукции, произведенной в единицу времени, и трудоемкостью-количеством времени, затраченного на единицу продукции. В первом случае рост производительности труда определяется увеличением количества продукции в единицу времени, во втором-уменьшением затрат рабочего времени на изготовление каждого изделия.

Различают производительность индивидуального, коллективного и общественного труда.

Производительность индивидуального труда характеризуется затратами живого труда на производство единицы продукции или выполнение заданного объема работ.

Производительность коллективного труда характеризует эффективность производственной деятельности людей в трудовых коллективах-предприятиях, бригаде.

Производительность общественного труда является одним из важных критериев эффективности экономики и исчисляется как отношением произведенного национального дохода к численности работников, занятых в отраслях материального производства.

Применительно к транспортным операциям общие затраты живого

труда определяются суммой затрат рабочего времени каждого из работников, участвующих в перевозках, погрузочно-разгрузочных операциях и складировании. Таким образом, производительность труда отдельного работника или коллектива работающих характеризуется двумя показателями, которые связаны между собой обратной взаимозависимостью.

Выработка продукции в единицу времени на одного работающего $W_{\text{выр.}}$

$$W_{\text{выр.}} = Q / T,$$

где Q -объем произведенной продукции
 T -рабочее время, затраченное на производство продукции, чел.-ч; смены; дни.

Трудоемкость единицы продукции $W_{\text{тр.}}$

$$W_{\text{тр.}} = T / Q$$

Вопрос 4. Факторы роста производительности труда

Важными условиями роста экономической эффективности производства являются улучшение использования трудовых ресурсов, повышение производительности труда. Производительность труда находится под влиянием многочисленных и разнообразных природных и экономических факторов. Факторы роста производительности труда — это движущие силы или причины, под влиянием которых изменяется ее уровень. Все факторы роста производительности труда можно объединить в четыре группы:

организационно-экономические, включающие углубление специализации и развитие кооперации, совершенствование организации производства и труда, улучшение его нормирования, ликвидацию простоев по организационным причинам, сокращение численности обслуживающего персонала;

техничко-экономические: совершенствование техники, технологии, комплексная механизация производства и электрификация, ликвидация простоев по техническим причинам;

социально-экономические: совершенствование материального и морального стимулирования труда, соблюдение трудовой дисциплины, повышение квалификации работников, ликвидация текучести кадров, улучшение условий труда, быта и отдыха работников, возрождение соревнования в трудовых коллективах;

Контрольные вопросы

1. Из каких категорий состоит персонал ПАТ?
2. Что лежит в основе планирования численности работников ПАТ?
3. Перечислите основные методы определения потребности в рабочих на автотранспорте.
4. Как рассчитывается потребная численность водителей и ремонтных рабочих?
5. Как определяется производительность труда?

Тема 5.1. Издержки производства и себестоимость продукции, работ и услуг

План лекции

1. Понятие о себестоимости продукции, работ и услуг.
2. Классификация затрат включаемых в себестоимость перевозок (работ и услуг) на автомобильном транспорте.
3. Факторы и пути снижения себестоимости на автомобильном транспорте.

Вопрос 1. Понятие о себестоимости работ и услуг

Себестоимость - один из важнейших показателей экономической эффективности, фиксирующий, во что обходится предприятию производственного или иного вида продукции, позволяющий объективно судить о том, насколько это выгодно в конкретных экономических условиях хозяйствования.

Под себестоимостью понимают затраты, приходящиеся на производство всей или единицы продукции.

В себестоимость входят потребленные оборотные средства, доля основных фондов в виде амортизационных отчислений, заработная плата работающих и отчисления на социальные нужды.

Рассчитывают себестоимость:

Валовой продукции;

Единицы продукции.

Полная себестоимость перевозок в руб. определяется по формуле

$$C_{\text{пол}} = C_{\text{эк}} + C_{\text{дор}} + C_{\text{п.р.}}$$

где $C_{\text{эк}}$ - сумма эксплуатационных расходов подвижного состава, руб.

$C_{\text{дор}}$ -сумма расходов по ремонту и содержанию дорог, руб

$C_{\text{п.р.}}$ - сумма расходов на выполнение погрузочно-разгрузочных работ, руб.

Себестоимость единицы продукции определяется по формуле:

$$C_{\text{пол}} = (C_{\text{эк}} + C_{\text{дор}} + C_{\text{п.р.}}) / W,$$

где W -объем транспортной продукции (ткм, пасс.-км, платные километры).

Эксплуатационные расходы включают в себя переменные и постоянные расходы, а также заработную плату водителей.

Переменные включают затраты на топливо для автомобилей, смазочные материалы и другие эксплуатационные материалы, затраты на восстановление износа и ремонт шин, затраты на ТО и ТР подвижного состава, амортизационные отчисления по подвижному составу.

Постоянные расходы включают расходы на амортизацию подвижного состава в части, идущей на восстановление подвижного состава.

Вопрос 2. Классификация затрат включаемых в себестоимость перевозок (работ и услуг) на автомобильном транспорте

Затраты, образующие себестоимость продукции (работ и услуг) группируются в соответствии с их экономическим содержанием по элементам.

Все затраты, образующие себестоимость перевозок автомобильным транспортом, группируются в соответствии с их экономическим содержанием по следующим элементам затрат:

1. Затраты на оплату труда
2. Единый социальный налог
3. Материальные затраты.
4. Амортизация основных фондов;
5. Прочие затраты.

$$ПЗ=МЗ+А+ОТ$$

В элементе «Затраты на оплату труда» включаются все виды материального вознаграждения всех работников ПАТ за труд:

Основная заработная плата, компенсации, надбавки и доплаты к тарифным ставкам, доплаты за совмещение профессий, надбавки за непрерывный стаж работы и т.д.

В элементе «Материальные затраты» включают стоимость израсходованных в процессе производства различного рода топливно-энергетических ресурсов и материалов, запасных частей для ремонта, технического обслуживания подвижного состава, автомобильной резины и оборудования, инструментов, приспособлений, инвентаря, приборов и других средств труда, не относимых к основным фондам.

Комплексный элемент «Прочие затраты» включает в себя три компонента:

- *ремонтный фонд
- *дорожные сборы и платежи
- *остальные прочие затраты (налоги, сборы, платежи, вознаграждения за рацпредложения, затраты на командировки по установленным законодательством нормам, затраты на создание страховых фондов и т.д.)

Вопрос 3. Факторы и пути снижения себестоимости на автомобильном транспорте

На себестоимость перевозок оказывают влияние ряд технико-эксплуатационных показателей работы ПАТ:

1. Показатели производственной мощности автомобильного парка, определяющие его провозные возможности

- а) списочный состав
- б) грузоподъемность подвижного состава.

2. Показатели использования производственной мощности автомобильного парка, изменение которых не влияет на производительность подвижного

состава, рассчитанную на 1 км общего пробега:

- А) коэффициент выпуска на линию
- Б) время работы автомобиля на линии
- В) техническая скорость автомобиля
- Д) расстояние перевозки грузов.

3. Показатели использования производственной мощности, изменение которых оказывает влияние на производительность автомобилей, рассчитанную на 1 км общего пробега:

- А) коэффициент использования грузоподъемности
- Б) коэффициент использования пробега.

Контрольные вопросы

1. Что является конкретной формой выражения издержек?
2. Что подразумевается под себестоимостью работ и услуг.
3. Какое участие принимают затраты в процессе образования себестоимости транспортной продукции?
4. Что относится к основным группировкам затрат?
5. Какие виды себестоимости продукции на автомобильном транспорте вам известны?
6. Какие мероприятия позволят снизить себестоимость автомобильных перевозок

Тема 5.2. Цены и ценообразование в рыночной экономике

План лекции:

1. Экономическое содержание, функции цен.
2. Виды цен, их структура
3. Тарифы на автомобильном транспорте, их характеристика, методика расчета.
4. Надбавки и скидки

Вопрос 1. Экономическое содержание, функции цен

Цена в конечном счете отражает, насколько правильно была разработана и успешно осуществлена та или иная программа. Если товар реализуется по намеченной цене, то данный факт свидетельствует об успехе; если же потребитель отказывается приобретать продукцию по предложенной цене, то это уже неудача.

Через цену реализуются основные результаты деятельности предприятия и, следовательно, определяется эффективность его деятельности в целом.

Цена - фактор, непосредственно влияющий на прибыльность, так как прибыль есть разница между суммарной выручкой от продаж и суммарными затратами.

Кроме того, от уровня цен зависит объем продаж.

Ценообразование-сложный процесс, поскольку цена является многофакторным явлением. Минимальный уровень цены устанавливается с учетом издержек производства и расходов на реализацию продукции. Издержки производства подразделяются на постоянные, переменные и валовые. Постоянные издержки - та часть затрат, которая остается неизменной независимо от размеров производства (плата за аренду помещений, теплоснабжение и т. п.). Переменные издержки-часть затрат, которая трансформируется в зависимости от масштаба производства. Валовые издержки - сумма постоянных и переменных издержек.

Цена должна возмещать валовые издержки и обеспечивать некоторую прибыль.

Вопрос 2. Виды цен, их структура

Все цены, действующие в экономике, взаимосвязаны и образуют систему. Система цен характеризует собой взаимосвязь и взаимоотношения различных видов продукции. Она складывается из различных элементов, среди которых можно выделить как отдельные цены, так и определенные их группы. Взаимосвязь цен обусловлена зависимостью отдельных предприятий, производства в целом и отраслей друг от друга, единым процессом формирования затрат на производство и другими факторами. Поэтому повышение или понижение одной цены может вызвать изменения в уровне других

цен. Цены, действующие в рыночной экономике страны, классифицируются по ряду признаков.

В зависимости от сферы оборота определяются внутренние цены предприятия (фирмы) и отпускные (оптовые) цены, по которым компании реализуют продукцию потребителям.

Внутренние цены используются для оборота средств внутри предприятий и являются основным инструментом внутрихозяйственных отношений. Они делятся на следующие виды:

1. **Внутрихозяйственные цены**, по которым осуществляют внутренние поставки цехи, участки, отдельные производства внутри одного предприятия. Внутрихозяйственная цена – это сумма переменных расходов и прибыли подразделения.

2. **Внутрифирменные цены**, по которым самостоятельные предприятия (юридические лица) производят поставки внутри объединения. Внутрифирменная цена включает в себя переменные расходы и доход, который направляется на покрытие постоянных расходов подразделения предприятия и всей фирмы.

3. **Трансфертные цены** - внутрифирменные цены, которые обслуживают оборот между подразделениями, находящимися в различных регионах.

Трансфертная цена как бы поглощает внутрифирменную цену с учетом факторов регионального характера.

Отпускная (оптовая) цена отражает верхний предел внутренней цены и определяется исходя из влияния как внутренних факторов, так и внешних, характеризующих конъюнктуру рынка.

Таким образом, во-первых, внутрифирменное ценообразование является существенным фактором, влияющим на отпускную (оптовую) цену предприятия; во-вторых, внутрифирменная цена, отличаясь от цены предприятия, более объективна, поскольку не является результатом взаимодействия интересов производителя и конечного потребителя, т. е. не подвержена субъективной оценке. Наряду с внутренними ценами предприятия и оптовыми ценами в зависимости от характера оборота выделяются также закупочные цены, по которым реализуют сельскохозяйственная продукция государственным и коммерческим организациям.

По розничным ценам товары реализуются в розничную торговую сеть. По этим ценам обычно продают товары народного потребления прежде всего населению, в меньшей степени предприятиям, организациям и предпринимателям. Розничная цена обычно выше оптовой на величину торговой надбавки, за счет которой компенсируются издержки обращения в розничной торговле и создается прибыль организаций и учреждений розничной торговли.

По степени и способу регулирования различаются:

1. **Регулируемые цены**- устанавливаются под контролем государства или отдельных субъектов Российской Федерации. Выделяются прямые и косвенные методы регулирования. Прямое регулирование осуществляется путем установления фиксированных цен, предельных цен, надбавок, предельных коэффициентов изменения цен, предельного уровня рентабельности.

Косвенное регулирование предполагает воздействие на цены посредством изменения налогов и процентных ставок.

2. **Договорно-контрактные цены** определяются по соглашению сторон. При этом продавец и покупатель, заключая договор-контракт, принимают на себя определенные обязательства.

3. **Фиксированные твердые цены** - устанавливаются органами ценообразования или другими государственными учреждениями. Они назначаются по ограниченному кругу товаров.

4. **Свободные цены** - освобождены от ценового вмешательства государства. Они формируются под воздействием конъюнктуры рынка, законов спроса и предложения.

Наряду с перечисленными основными видами цен в практике хозяйствования применяется ряд других видов цен, которые выделяются по самым разнообразным признакам.

По степени обоснованности различают:

1. **Базисные цены** - применяются в качестве исходной базы при установлении цены на аналогичные изделия. Их использование необходимо в связи с естественным изменением многих цен, с процессами инфляции.

2. **Прейскурантные цены** - фиксируются в документальной форме в виде прейскурантов, т. е. указателей цен.

3. **Фактические цены** сделок – в них учитывается применение различных надбавок, скидок к базисной цене. С учетом фактора времени выделяют:

4. **Постоянные цены**, срок действия которых заранее не оговорен.

5. **Сезонные цены** - вид закупочных или розничных цен на товары. Носят сезонный характер. Такая цена определяется путем применения скидок (надбавок) с первоначальной продажной цены и действует в течение определенного периода времени (сезона).

6. **Ступенчатые цены** - ряд последовательно снижающихся цен, которые уменьшаются в заранее обусловленные моменты времени по предварительно определенной шкале.

По способу получения информации об уровне цен среди них обособляют:

1. **Справочные цены** публикуются в каталогах, прейскурантах, экономических журналах, справочниках и другой специальной литературе. Они используются в качестве ориентировочной информации при установлении цен на аналогичную продукцию или при анализе уровней и соотношений цен.

2. **Прейскурантные цены** - особый вид справочных цен, которые публикуются в прейскурантах фирм-продавцов.

3. **Расчетные цены** применяются в договорах, контрактах на нестандартное оборудование, которое изготавливается по индивидуальным заказам. Такие цены рассчитываются и обосновываются поставщиком для каждого конкретного заказа с учетом его технических и коммерческих условий.

В зависимости от вида рынка различают:

1. **Аукционные цены** от публичной продажи по максимально пред-

ложенному уровню на предварительно осмотренную покупателем партию товара (лот). Они устанавливаются в результате изменения соотношения между спросом и предложением.

2. **Биржевые котировки** - цена стандартизированного однородного товара (в том числе ценных бумаг), который реализуется через биржу.

3. **Цены торгов** - цены особой формы специализированной торговли. Эта форма торговли основана на выдаче заказов на поставку товаров или получение подрядов на производство определенных работ по заранее объявленным в специальном документе (тендере) условиям.

В зависимости от территории продаж бывают:

1. **Единые цены** - действуют на всей территории страны; устанавливаются и регулируются государством.

2. **Региональные цены** - формируются на отдельных территориях страны. К ним относятся цены на сельскохозяйственную продукцию и сырье, газ, электроэнергию.

3. **Местные цены** - устанавливаются на продукцию, которая как производится, так и потребляется в данном регионе.

По условиям поставки и продажи выделяют:

1. **Цены-нетто** - цены на месте купли-продажи.

2. **Цены-брутто (фактурные) цены**, которые определяются с условием купли-продажи (т. е. с учетом вида и размера налогов, наличия и уровня скидок, условий страхования).

Классификация цен позволяет выработать эффективные методы ценообразования, которые реально отвечают требованиям как производителя, так и потребителя.

В системе цен можно выделить три основных вида: договорные, государственные и мировые цены.

Договорные цены устанавливаются соглашением покупателя и продавца, т. е. учитывают только спрос и предложение на данный товар.

Государственные цены в рыночной экономике устанавливаются на продукцию предприятий-монополистов, базовые ресурсы для экономики данной страны, социально-значимые товары.

Мировые цены применяются в международной торговле. Их уровень отражает цены, по которым совершаются наиболее крупные экспортно-импортные сделки. Они всегда рассчитываются в свободно конвертируемой валюте.

Для уточнения цены необходимо учесть реакцию потребителей на ее изменение (ценовую эластичность спроса).

Если колебания цены на 1% вызывает большие процентные изменения количества продаваемой продукции, то предприятие реализует изделия, спрос на которые по ценам эластичен. Этот факт позволяет сделать следующий вывод: увеличение выручки предприятия в условиях эластичного спроса возможно только за счет снижения цен или такой модернизации продукции, которая приведет к уменьшению эластичности спроса.

Если заданное процентное изменение цены ведет к меньшему процент-

ному изменению количества продаваемой продукции, то предприятие реализует продукцию, спрос на которую неэластичен. Такой характер спроса заставляет руководство предприятия наращивать цены в целях увеличения общей выручки.

Некоторые цели могут достигаться противоположными путями. Так, рост прибыли АТП будет обеспечен за счет введения более высоких тарифов на перевозки, но прибыль может возрасти и при увеличении объема перевозок при пониженных тарифах. Устанавливая цены, предприятие должно стремиться получить максимум прибыли по всем видам перевозок. Для этого необходимо разработать систему тарифов для различных условий перевозок.

Вопрос 3. Тарифы на автомобильном транспорте, их характеристика, методика расчета

Цены на услуги транспорта принято называть тарифами. Тарифы, как цены, могут устанавливаться с учетом ряда стратегий ценообразования, основными из которых являются:

- стратегия высоких цен;
- стратегия низких цен;
- стратегия дифференцированных цен;
- стратегия льготных цен;
- стратегия гибких, эластичных цен.

Расчет цен (тарифов) может осуществляться следующими методами:

- «средние издержки плюс прибыль»;
- на основе анализа безубыточности и обеспечения целевой прибыли;
- на основе уникальности выпускаемого товара (услуги).

В соответствии с постановлением правительства РФ №318 от 18 мая 1992 г. разработан и действует «Временный порядок установления и применения тарифов на перевозки грузов автомобильным транспортом в Российской Федерации». Согласно ему, предприятия и хозяйственные организации автомобильного транспорта, оказывающие услуги грузоотправителям (грузополучателям), включая население, независимо от организационно-правовых форм этих организаций, применяют свободные тарифы на перевозку грузов.

Установлены основные требования к формированию свободных тарифов на перевозки грузов. Цель: повысить ответственность предприятий транспорта за экономическую обоснованность этих тарифов; предупредить негативные проявления монополизма на рынке транспортных услуг со стороны перевозчиков.

Автотранспортные предприятия и хозяйственные организации (перевозчики) определяют тарифы исходя из конъюнктуры рынка с учетом себестоимости перевозок и предельного уровня рентабельности 35%. Потребитель транспортных услуг вправе запросить от автотранспортного предприятия экономическое обоснование установленных им тарифов.

Главными измерителями для установления тарифных ставок как правило являются 1 т перевозимого груза; 1 отправка груза; 1 км пробега авто-

мобиля; 1 час работы автомобиля; 1 автотонно-час или комбинации этих единиц в зависимости от конкретных условий перевозок.

Изменять тарифы рекомендуется не чаще одного раза в квартал.

Уровень фактической рентабельности по всем видам перевозок грузов по АТП за отчетный период (квартал) не должен превышать 35% от себестоимости. При превышении этого уровня полученная прибыль должна быть пересчитана в бюджет в установленном порядке. Выбор расчетной базы и вида тарифов определяется конкретными условиями доставки грузов, объемами перевозок, их регулярностью, постоянством технологических нормативов, возможностями стандартизации количественных и качественных характеристик транспортного процесса.

Сдельный тариф применяется при перевозке массовых однородных грузов в том случае, если имеются постоянно действующие стимулы получения выгоды при повышении производительности труда и снижении издержек по сравнению с учтенными в расчете тарифами.

Покилометровые тарифы используются при перемещении самих транспортных средств (перегон, подача и возврат, порожний пробег по объективным причинам и т. п.).

Применение повременных тарифов обуславливается как правило неопределенностью количественных характеристик перевозок и прежде всего нестабильностью временных интервалов, в течение которых по условиям заказчика возможно производительное использование подвижного состава.

В городских и пригородных перевозках целесообразно выделять те из них, которые имеют большое социальное значение (перевозки хлеба, молока, обслуживание детских учреждений, больниц и т. п.), на которые должны быть установлены по возможности низкие цены. В этом случае для обеспечения полного хозрасчета предприятий автомобильного транспорта могут выделяться средства из местных бюджетов.

Тарифы определяются для каждой конкретной марки подвижного состава исходя из условий его эффективного использования и экономически просчитанных затрат на перевозки.

Рекомендуемые схемы построения тарифов приводятся ниже.

В теории тарифные ставки принято связывать с различными группами издержек предприятия. Разделяют, например, ставку за движущую операцию (она соответствует издержкам, которые могут быть прямо отнесены на один километр пробега автомобиля); ставку за начальную-конечную операцию (соответствует издержкам, условно относимым на один час простоя автомобиля под погрузкой или разгрузкой), и т. д.

В практике тарифной ставкой обычно называется стоимость условной «единичной услуги», установленная предприятием для удобства расчетов с потребителем.

Например, говорят о тарифной ставке за выполнение одного тонно-километра перевозки груза (руб/т-км), за погрузку или выгрузку одной тонны груза (руб/т); за один автомобиль-час нахождения автомобиля у потребителя (руб/а-час) и т. д.

Общая стоимость обслуживания потребителя (тарифная плата) определяется в результате применения той или иной тарифной схемы.

Тарифная схема- установленный для определенной ситуации порядок расчета тарифной платы.

Тарифные схемы разрабатываются в соответствии с характером оказываемых услуг и учитывают конкретные коммерческие и технологические условия их предоставления.

В некоторых случаях тарифная схема вырабатывается по соглашению сторон при заключении договора. Однако большинство предприятий - и это следует считать хорошей практикой имеет несколько стандартных тарифных схем для различных ситуаций.

В тарифных схемах как правило определяются порядок расчета цен отдельных «элементарных» услуг, которые включаются в состав той или иной реальной услуги, предоставляемой потребителю. В зависимости от количества «элементарных» услуг, которые учитываются в схеме, выделяют двухставочные, трехставочные и тарифные схемы. Рассмотрим три тарифные схемы, которые достаточно часто используются на практике.

- Схема с оплатой перевозки груза (она носит также название сдельного тарифа). Данная схема применяется перевозчиком обычно в том случае, если эксплуатационные условия обеспечивают необходимую для рентабельной эксплуатации степень загрузки подвижного состава.

В наиболее общем случае при использовании данной схемы с потребителя берется отдельная плата за заказ подвижного состава; плата за время пребывания автотранспортного средства под погрузкой и разгрузкой у потребителя; плата за собственно перевозку определенного количества груза.

Роль платы за заказ (которая взимается в момент его оформления) заключается в гарантированном возмещении прямых затрат АТП на подачу автомобиля под погрузку в том случае, если отправитель по тем или иным причинам откажется от его использования.

Оплата пребывания под погрузкой или разгрузкой компенсирует потери, связанные с простоями автомобиля у отправителя.

Наконец, плата за перевозку покрывает издержки, связанные с выполнением необходимой клиенту транспортной работы.

Таким образом, данная тарифная схема является трехставочной. При этом формула расчета тарифной платы за услугу принимает следующий вид:

$$T = C_3 + VC_B + PC_{T.ш},$$

где T — тарифная плата;

C_3 — тарифная ставка платы за заказ;

V — время пребывания автомобиля у клиента;

C_B — тарифная ставка платы за один час пребывания под погрузкой или разгрузкой;

P — объем выполненной транспортной работы;

$C_{T.ки}$ — тарифная ставка платы за один тонно-километр для груза данного класса (данный фактор будет рассматриваться ниже).

Если предприятие работает с надежным потребителем и руководство АТП уверено в том, что загрузка поданного под погрузку автомобиля не будет остановлена, то отдельная оплата заказа из тарифной платы может быть исключена. Точно так же, если нет сомнений в выполнении заказчиком согласованных норм времени простоя под погрузкой и разгрузкой, то отдельная оплата времени пребывания под погрузкой может не взиматься. Схема, таким образом, превращается в двухставочную или даже в одноставочную, а применяемая в данном случае тарифная ставка за один тонно-километр должна обеспечивать покрытие всех видов затрат предприятия и получение расчетной прибыли.

- Схема с оплатой использования подвижного состава. Фактически предполагает оплату автомобиле-часов работы у потребителя и применяется в тех случаях, когда условия эксплуатации не обеспечивают достаточной коммерческой загрузки подвижного состава.

В зависимости от эксплуатационных условий тарифная плата может предусматривать также отдельную оплату заказа и оплату подвижного состава, превышающего расчетный пробег.

Данную схему еще называют повременным тарифом. Формула расчета тарифной платы имеет вид:

$$T = C_3 + П_с C_{п} + A C_{Ач},$$

где Т -тарифная плата;

C_3 - тарифная ставка платы за заказ;

$П_с$ - сверхнормативный (превышающий среднее расчетное значение) пробег автомобиля за смену;

$C_{п}$ - тарифная ставка платы за один километр сверхнормативного пробега;

А -автомобиле-часы работы автомобиля у заказчика;

$C_{Ач}$ - тарифная ставка платы за один автомобиле-чае.

Как и в случае сдельного тарифа, плата за заказ может не взиматься.

- Схема с оплатой условных расчетных единиц транспортной работы. Предусматривает использование по согласованию с заказчиком укрупненных и упрощенных характерных измерителей транспортных услуг (поездки, заезды, доставленные контейнеры и т. д.), по которым и производится расчет тарифной платы. В основе применения данной схемы лежит учет средних сложившихся издержек перевозчика.

К схеме прибегают в тех случаях, когда АТП постоянно обслуживает данного грузоотправителя и автомобили используются при этом на постоянных маршрутах в стабильных эксплуатационных условиях. Названная схема оказывается весьма удобной и тогда, когда помимо перевозочных, потребителю постоянно представляются одни и те же дополнительные услуги (технологические, информационные и т. д.). Расчет тарифа производится в этом случае по формуле

$$T = C * P,$$

где Т- тарифная плата;

С- тарифная ставка платы за условную расчетную единицу работы;

Р - количество выполненных за определенный период условных расчетных единиц работы.

Если, например, данная схема применяется при вывозе и завозе с крупного грузообразующего объекта контейнеров, то условной расчетной единицей может служить один вывезенный или завезенный контейнер. Ставка «за один контейнер» учитывает при этом все затраты перевозчика (и его расчетную прибыль), сопряженные с обслуживанием данного потребителя.

Перевозчик вправе варьировать тарифные схемы и тарифные ставки по потребителям, по видам грузов, по видам перевозок, по типам и маркам применяемого подвижного состава.

В любом случае при необходимости в тарифную схему дополнительно может включаться оплата предоставляемых потребителю не перевозочных услуг (погрузка и разгрузка, хранение, упаковка грузов и т. д.).

Тарифный классификатор грузов представляет собой таблицу коэффициентов, на основании которых определяется, насколько дороже (или дешевле) стоит перевозка указанного в таблице конкретного груза в сравнении с условно выбранным грузом первого тарифного класса.

Тарифные классификаторы грузов могут разрабатываться органами государственного управления автомобильным транспортом, ассоциациями перевозчиков, отдельными предприятиями.

Тарифный класс груза, не указанного в классификаторе, устанавливается по соглашению перевозчика и грузоотправителя путем поиска в классификаторе аналогичного груза либо на основе расчета реального коэффициента использования грузоподъемности автомобиля.

Подход, применяемый при тарифной классификации грузов в практике ряда зарубежных стран, в принципе сходен с тем, который описан выше.

Важное отличие заключается, однако, в том, что класс груза помимо степени использования грузоподъемности автомобиля — а это, действительно, важнейший фактор тарифной классификации — может учитывать и ряд других факторов, определяющих не только повышение или снижение издержек АТП при перевозке данного вида груза, но и чисто коммерческие факторы, которые повышают или снижают реальную платежеспособность самих потребителей.

Вопрос 4. Надбавки и скидки

Важной составной частью тарифной системы АТП являются надбавки и скидки к тарифной плате.

Надбавки и скидки определяются обычно в процентах к рассчитанной по установленной схеме тарифной плате (или к отдельным тарифным ставкам) и используются как средство:

1. учета в цене условий предоставления услуг, существенно отличающихся от средних расчетных, «заложенных» в применяемые тарифные ставки;
2. поощрения (имеются ввиду скидки) потребителей к приобретению конкретных услуг предприятия, к постоянной совместной работе с данным АТП и т. д.

В практике работы АТП наиболее распространенными являются надбавки, которые учитывают:

1. особенности перевозимых грузов -за применение специализированного подвижного состава; за перевозку опасных грузов; за перевозку грузов, требующих специального оборудования и приспособлений для раскрепления при

2. перевозке и пр.;

3. особые условия обслуживания -за срочность подачи автомобиля под погрузку; за срочность доставки; за сверхурочную работу, за работу в выходные и праздничные дни и др. Во многих случаях согласованные с потребителем надбавки являются «цивилизованной» формой компенсации АТП нарушения потребителем требований транспортного законодательства (сверхнормативные простои и т. д.).

В гражданском законодательстве, Уставе автомобильного транспорта предусматриваются для таких случаев определенные штрафные санкции. Однако предъявление претензии или иска в такой ситуации следует рассматривать как коммерческую неудачу автотранспортного предприятия.

Как бы ни завершилось рассмотрение соответствующего дела в арбитраже, потребитель, как правило, оказывается для предприятия потерянним, а репутация АТП в глазах других грузоотправителей при этом отнюдь не улучшается. Разумнее предвидеть возможные отклонения от расчетных условий обслуживания по вине потребителя и заранее оговорить соответствующие надбавки к тарифу.

Наиболее распространенными видами скидок являются:

1. скидка потребителю, который обеспечивает обратную загрузку автомобиля (при перевозке в междугороднем сообщении);

2. скидка за заключение с предприятием долгосрочного контракта или за значительный объем заказа;

3. скидка за обеспечение высокой степени использования грузоподъемности автомобиля (при работе по сдельному тарифу);

4. скидка за заказ «не в сезон» (т. е. в период общего спада перевозок в данном сегменте рынка) и пр.

Ценовая эластичность

Ценовая эластичность - это степень изменения спроса в зависимости от изменения цены. Она определяется как отношение изменения спроса (в процентах) к трансформации цены (в процентах). Спрос эластичен в том случае, если показатель эластичности превышает единицу, т. е. небольшое изменение цены влечет за собой существенное изменение спроса. Неэластичный спрос имеет место, если колебание цены не сказывается заметно на спросе (эластичность меньше единицы). Унитарный спрос наблюдается тогда, когда степень его изменения соответствует степени изменения цены (эластичность равна единице). На эластичность спроса влияют взаимозаменяемость товаров и важность потребности. Так, если повышается стоимость проезда на отдельном виде транспорта, то пассажиры будут пользоваться другим видом транспорта.

Конкретная цена товара (перевозок) устанавливается в зависимости от целей предприятия. Важнейшие цели, которые могут преследоваться в процессе ценообразования, - это прибыльность предприятия; завоевание или сохранение рынка, обеспечение единообразия ценовой политики; влияние на покупательную способность, соответствие законодательным требованиям. При этом цены:

1. дают информацию, определяющую действия покупателей и продавцов;
2. стимулируют наиболее экономичные способы производства, через цену происходит распределение доходов между субъектами рыночной экономики.

Контрольные вопросы

1. В чем заключаются особенности структуры себестоимости в АТП?
2. Какие виды себестоимости существуют на автотранспорте?
3. Какова структура ценообразования на автотранспорте?
4. Какие тарифы на автомобильном транспорте вам известны? Охарактеризуйте их.
5. Какие методы определения цен вы знаете?
6. В чем заключается ценовая эластичность?

Тема 5.3. Прибыль и рентабельность

Вопросы

1. Сущность прибыли, её источники и виды.
2. Порядок образования и распределения прибыли предприятия.
3. Рентабельность производства и рентабельность продукции

Вопрос 1. Сущность прибыли, её источники и виды

Прибыль как экономическая категория характеризует финансовый результат предпринимательской деятельности предприятия. Различают валовую (балансовую) прибыль, прибыль от реализации продукции и услуг, чистую прибыль.

Валовая прибыль (балансовая) представляет собой объем прибыли предприятия от всех видов деятельности:

- *реализации продукции и услуг;
- *реализации основных фондов и другого имущества;
- *внереализационные доходы и расходы (доходы от сдачи имущества в аренду; дивиденды; проценты по акциям и другим ценным бумагам, принадлежащим предприятию, штрафы, пени, неустойки).

Прибыль от реализации продукции (работ, услуг) определяется как разница между выручкой от реализации продукции (работ, услуг) без налога на добавленную стоимость и затратами на производство и реализацию, включаемыми в себестоимость продукции.

$$П=В-ПС$$

В -денежная выручка, руб

ПС- полная себестоимость, руб.

Чистая прибыль предприятия – это валовая прибыль минус налоги, не включённые в себестоимость.

Чистая прибыль-источник средств на расширенное производство, удовлетворение социально-бытовых нужд работников их материальное стимулирование, формирование фондов и резервов.

Вопрос 2. Порядок образования и распределения прибыли предприятия

Распределение прибыли - процесс формирования фондов и резервов предприятия, удовлетворения потребностей производства и социально-бытовой сферы, обеспечивающей реализацию интересов предпринимателей-акционеров и трудовых коллективов. Один из основных вопросов распределения прибыли — сочетание текущих потребностей с перспективами. Поддержание высокого технического уровня производства требует увеличения средств на его развитие и модернизацию, на капиталовложения в ущерб текущим потребностям, материальному поощрению работников и пр.

Государство не устанавливает нормативов распределения прибыли, предприятие самостоятельно определяет направление и пропорции, формирует необходимые ему фонды и резервы с учетом сложившихся условий хозяйствования и их ожидаемого изменения, необходимости обеспечения конкурентоспособности продукции.

Распределение прибыли имеет особенно важное значение в условиях рыночной экономики. Неустойчивости и подвижности экономической конъюнктуры должна противостоять четкая организация внутризаводского планирования и коммерческого расчета, в том числе распределение чистой прибыли.

Порядок распределения прибыли регламентируется специальным положением, которое разрабатывается экономическими и другими службами предприятия и утверждается, в зависимости от формы собственности, собственником или советом предприятия, общим собранием акционеров и т. п. Соответствующие службы предприятия готовят проект распределения прибыли и всего состава сметы затрат: на развитие производства, социальные нужды коллектива, материальное поощрение работников и благотворительные цели. В акционерном обществе, кроме того, предусматриваются отчисления в резервный фонд и в специальный гарантийный фонд выплат дивидендов по привилегированным акциям.

В смете затрат на развитие производства предусматриваются: расходы на научно-исследовательские, опытно-конструкторские, проектные и технологические работы, разработку и освоение новых видов продукции и технологических процессов, совершенствование технологии и организации производства, модернизацию оборудования, техническое перевооружение и реконструкцию производства, приобретение оборудования и других средств производства. Здесь же планируются расходы на погашение займов и кредитов на долгосрочные природоохранные мероприятия, увеличение собственных оборотных средств.

Смета затрат на социальные нужды коллектива содержит расходы по эксплуатации социально-бытовых объектов, находящихся на балансе предприятия, финансированию строительства жилья и других объектов производственного назначения, организации и развитию подсобного сельского хозяйства, проведению оздоровительных культурно-массовых мероприятий и удовлетворению других социальных потребностей.

В смете затрат на материальное поощрение работников определяются расходы на единовременное поощрение за выполнение особо важных производственных заданий, оказание материальной помощи рабочим и служащим, на единовременные пособия уходящим на пенсию ветеранам труда, выплату надбавок к пенсиям, подарки работникам предприятия. В этой же смете предусматриваются расходы на выплату премий за создание, освоение и внедрение новой техники, по итогам смотров и конкурсов, по использованию резервов производства и повышению его эффективности, на компенсацию работникам удорожания стоимости питания в столовых, буфетах и профилакториях в связи с повышением цен, на выплату разницы между закупочными и розничными ценами на сельхозпродукцию, отпускаемую подсобны-

ми хозяйствами для общественного питания предприятия и др.

Отчисления в резервный и гарантийный фонды в акционерном обществе определяются в соответствии с положением об их формировании.

Вопрос 3. Рентабельность производства и рентабельность продукции

Прибыль и рентабельность являются важнейшими показателями, характеризующими конечные результаты финансовой деятельности предприятия. Основными задачами анализа финансовых результатов являются

- изучение состава балансовой стоимости;
- анализ выполнения плана и динамики балансовой прибыли;
- выявление влияния факторов изменения прибыли;
- анализ использования балансовой прибыли;
- определение и анализ уровня, динамики и факторов изменения рентабельности.

Рентабельность продукции $R_{пр},\%$ - это отношение суммы прибыли от реализации продукции (работ или услуг) Π к её себестоимости (текущим затратам) S :

$$R_{пр} = \Pi / S$$

Рентабельность предприятия $R,\%$ -это отношение суммы балансовой прибыли Π к средней стоимости основных производственных фондов $\Phi_{ос}$ и материальных оборотных фондов $\Phi_{об}$

$$R = \Pi * 100 / (\Phi_{ос} + \Phi_{об})$$

Рентабельность-это один из показателей экономической эффективности производства на предприятии, характеризующий прибыльность и доходность предприятия.

Повышение уровня рентабельности автотранспортного предприятия может быть достигнуто в результате увеличения прибыльности и более эффективного использования основных производственных фондов и оборотных средств. На размер прибыли АТП и СТОА оказывает себестоимость продукции, в снижении которой заинтересовано любое АТ. Повышение эффективности использования фондов АТП и СТОА достигается в результате повышения производительности подвижного состава. АТП должно использовать подвижной состав и другие основные фонды, которые в конкретных условиях эксплуатации могут обеспечить наиболее высокую производительность и меньшую себестоимость продукции.

Вопросы для повторения.

- 1.Каковы источники образования прибыли?
- 2.Какие виды рентабельности вы знаете?
- 3.Какие имеются пути повышения рентабельности?
- 4.Какие существуют пути повышения эффективности использования фондов предприятия?

Тема 6.1. Основы внутрифирменного планирования

План лекции

1. Составные элементы планирования, этапы и виды внутрифирменного планирования.

2. Бизнес-план и его структура.

Вопрос 1. Составные элементы планирования, этапы и виды внутрифирменного планирования

Планирование традиционно понимается как функция управления предприятием, в наибольшей степени способствующая установлению максимально возможной планомерности и пропорциональности, социально-экономического развития предприятия и отрасли.

На основе создаваемых государством планов и программ рынок регулируют, задают темпы и пропорции развития национальной экономики (и отдельных ее отраслей, видов транспорта) с целью снижения негативных последствий, недопущения спадов производства и кризисов.

Поэтому реализация планирования в динамике определяет его как процесс, поддерживающий целенаправленную и устремленную в будущее деятельность транспортных предприятий, обеспечивающий координацию решений и действий руководства и подразделений, создающий предпосылки для оценки и контроля результатов деятельности, позволяющий предотвратить кризисные ситуации.

Главная цель государственного планирования - уменьшение степени неопределенности и риска в развитии отрасли и отдельных видов транспорта, обеспечение концентрации ресурсов на выбранных приоритетных направлениях для достижения желаемого в будущем состояния транспортной системы.

Планирование внутри предприятия - основа тактики поведения предприятия на рынке. Отличительная особенность этого вида планирования - небольшие горизонты предсказания будущего (от 1 до 10 лет). Традиционные виды планирования, используемые транспортными предприятиями, подразделяют по времени охвата будущего периода (горизонту планирования) на краткосрочное (текущее, оперативное), среднесрочное, долгосрочное и по характеру — на целевое, программное, стратегическое.

Краткосрочное {оперативное, тактическое) планирование охватывает период до одного года и обеспечивает ритмичность организации производства при выполнении заказов клиентов. Оперативные планы в зависимости от потребности составляют на неделю, 10 дней, месяц, квартал, год, основное их назначение - наиболее полная и эффективная загрузка имеющихся в эксплуатации автомобилей в соответствии с графиками клиентов.

Среднесрочное и долгосрочное планирование отличаются временными горизонтами - первое охватывает период 1 - 5 лет, второе - более 5 лет.

Целевое планирование определяет развитие транспортного пред-

приятия (см. гл. 8) в соответствии с поставленной целью и часто не связано с конкретными временными рамками. Например, в качестве цели могут быть выдвинуты победа в конкурентной борьбе и занятие позиций лидера; соперничество на основе технологического, инновационного преимущества; реализация некоторых производственных процессов, как, например, реконструкции, модернизации.

Программное планирование имеет целью разработать поэтапную программу действий предприятия с определенной последовательностью выполнения мероприятий этой программы в определенном временном периоде. Такие программы называют комплексными, так как они решают комплекс каких-либо проблем. Обычно внутри комплексной программы содержится несколько разделов, каждый из которых может выступать самостоятельной подпрограммой.

Стратегическое планирование обеспечивает достижение поставленной цели. Эту цель, как правило, количественно не определяют и не связывают с достижением ее за определенный срок. Целью стратегического планирования может быть, например, освоение в отдаленном будущем наиболее важного, перспективного направления деятельности.

Каждый из перечисленных видов планирования присутствует в деятельности предприятия, но более важным при рыночных отношениях является стратегическое планирование, обеспечивающее в условиях высокой неопределенности развития рыночной ситуации достижение поставленной цели.

Не следует смешивать долгосрочное и стратегическое планирование с прогнозированием. И в долгосрочном, и в стратегическом планировании прогноз может быть использован как метод получения количественных оценок процессов и показателей. Долгосрочное и стратегическое планирование различаются не только временными горизонтами (которые могут быть и одинаковыми), но и содержанием процесса планирования и плана как документа.

Стратегическое планирование наиболее важно из всех видов планирования для развития экономики отрасли и РТУ в целом. Стратегии отдельных транспортных предприятий должны основываться на стратегии развития отрасли или отраслевого рынка. Это обеспечивает баланс интересов производителей транспортных услуг и общества, однако в практической деятельности этот баланс чаще всего нарушается, так как в основу стратегии предприятий закладывают прежде всего цели экономической выгоды их владельцев.

Стратегическое планирование - один из современных методов, позволяющих успешно регулировать развитие РТУ, формировать конъюнктуру рынка, отвечающую потребностям государства и клиентов.

Отправной момент разработки стратегии отрасли — анализ ее состояния и формулирование целей ее развития. При определении цели необходимо обращать внимание на понимание ее содержания, объема и времени достижения. Функционально цели служат критериями выбора альтернатив поведения в конкретной рыночной ситуации, а также представляют собой базу последующего контроля планируемых действий. На основании избранных целей развития определяют стратегические и тактические задачи

Вопрос 2. Бизнес-план и его структура

Бизнес-план — это программный документ, дающий детальные пояснения, как будет происходить управление бизнесом для обеспечения прибыльности предприятия и возвратности инвестиций, который предназначен для принятия инвестором и кредитором решения о финансировании намеченных в плане инноваций.

Структура бизнес-плана

1. Титульная страница. Любой бизнес-план начинается с титульного листа, в котором указываются:

название компании;

адрес компании, телефон и реквизиты;

название, статус, адреса и телефоны собственников (учредителей);

параграф, описывающий компанию и характер бизнеса, потребности финансирования, период планирования, адресат бизнес-плана (т. е. для кого составлен);

меморандум о конфиденциальности — положение, которое необходимо для безопасности и очень важно для компании;

месяц и год составления бизнес-плана;

имена составителей,

2. Оглавление. За титульным листом следует оглавление. Оно перечисляет разделы, из которых составлен бизнес-план. Оглавление — это наиболее читаемая часть бизнес-плана после титульного листа и резюме. Поэтому оно должно давать четкое представление обо всем содержании бизнес-плана.

3. Резюме. Типичный бизнес-план начинается с резюме. Оно освещает все наиболее актуальные моменты бизнес-плана. Резюме может иметь вид краткого технико-экономического обоснования развития предприятия. Этот раздел содержит в основном итоговые данные и выводы.

Резюме нужно инвестору, чтобы определить, стоит ли читать весь бизнес-план в целом. В некоторой степени, резюме можно включить в инструментарий PR-кампании фирмы. Объем резюме 1-4 страницы, оно составляется после того, как все другие разделы бизнес-плана уже написаны.

4. Описание рынка и конкуренции. В этом разделе важно оценить рыночные тенденции и потенциал отрасли, в которой функционирует предприятие. Так, быстрорастущий рынок может рассматриваться инвестором как более привлекательный.

Важной частью этого раздела является анализ конкуренции. Следует определить всех основных конкурентов, указать их сильные и слабые стороны, особенно те, которые могли бы способствовать потенциальному успеху дела.

Необходимо также определить свое место на рынке, описать характеристики своих услуг и товаров, основные отличительные стороны и конкурентные преимущества своего предприятия.

План по трудовым ресурсам описывает суть кадровой политики компании, необходимые навыки и квалификацию сотрудников. В этом разделе приводятся штатное расписание и затраты на управление персоналом.

5. Медиа-план. Этот раздел посвящен описанию стратегии и затрат рекламной и PR-кампаний.

6. План маркетинга — один из ключевых разделов бизнес-плана, описывает то, как предприятие будет зарабатывать деньги. Основными положениями плана маркетинга являются ценообразование, стратегия продвижения услуг, определение потребностей клиентов, прогнозирование спроса, ассортиментная и сбытовая политика фирмы.

7. Оперативный план. В этом разделе описываются характеристики производственного процесса, потребность в оборудовании, ресурсах, проведении модернизации предприятия. Здесь приводится смета затрат на коммунальные услуги и производство.

8. Финансовый план — итоговый раздел бизнес-плана, основанный на данных, полученных в предыдущих разделах. Здесь происходит расчет всех финансовых показателей деятельности предприятия: прибыли, налогов, потребности в дополнительном финансировании и т. д. В конце раздела приводится анализ всего инвестиционного проекта и рисков.

Контрольные вопросы

1. На чем основано внутрифирменное планирование?
2. Какие составные элементы внутрифирменного планирования вы знаете?
3. Какие этапы и виды внутрифирменного планирования вам известны?
4. Что входит в долгосрочное, среднесрочное и краткосрочное планирование?
5. Что вы знаете о структуре бизнес плана?

Тема 7. Техничко-экономическое планирование на автомобильном транспорте

Вопросы

1. Выбор (обоснование) типа и моделей подвижного состава.
2. Планирование производственной мощности предприятия.
3. Техничко-экономические нормы расхода автомобильного топлива и смазочных материалов.
4. Расчет затрат на запасные части и ремонтные материалы.
5. Расчет затрат на восстановление и ремонт автомобильных шин.
6. Методика разработки плана грузовых перевозок.

7.1. Планирование производственной программы по техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава

Вопрос 1. Выбор (обоснование) типа и моделей подвижного состава

Выбор типов и моделей подвижного состава является разделом планирования перевозок. Организуя перевозки, при минимальных потребностях в подвижном составе и транспортных затратах следует полно и высококачественно удовлетворять спрос обслуживаемых объектов в перевозке грузов, следить за их сохранностью. При выборе типов и моделей подвижного состава необходимо учитывать следующее :

- вид перевозок -технологические, внутригородские, внутриобластные и межрайонные, междугородные, внешнеторговые, централизованные, массовые, сборные, постоянные, сезонные, временные;
- вид груза, его объемную массу, вид тары и упаковки;
- расстояние перевозок и дорожные условия;
- величину груза и суточную потребность в этом грузе получателя;
- вид погрузочно-разгрузочных работ, а при механизированной погрузке и разгрузке — производительность механизмов;
- фронт погрузки и разгрузки и размеры погрузочно-разгрузочных пунктов;
- наличие определенных типов и моделей подвижного состава на предприятии.

На выбор типов и моделей подвижного состава влияет вид перевозок. Так, при технологических перевозках на взрывных работах и при перевозке руды, угля в основном используют автомобили-самосвалы большой и особо большой грузоподъемности, а при технологических перевозках на строительных площадках, предприятиях — бортовые автомобили и автомобили-самосвалы малой и средней грузоподъемности. При междугородных перевозках следует использовать автомобильные поезда, автомобили-тягач и, автомобили большой грузоподъемности. При централизованных перевозках

грузов, когда объем перевозок постоянный, масса груза большая, а погрузочно-разгрузочные работы механизированы, следует также использовать автомобили большой грузоподъемности. Если партии грузов незначительны, суточная потребность в грузе небольшая, погрузка и разгрузка ручная, нужно использовать подвижной состав малой и средней грузоподъемности.

Кроме того, выбор того или иного подвижного состава зависит от характера, вида груза.

Например, для навалочных грузов (земли, песка, гравия, щебня) нужны автомобили-самосвалы; для длинномерных грузов (труб, древесины, сортового проката) — автомобили с прицепами-ропусками или специальные автомобили; для наливных грузов (бензина, воды, масла) - автомобили, оборудованные цистернами; для быстропортящихся грузов (фруктов, мяса) - автомобили-рефрижераторы, фургоны.

При перемещении небольшого количества грузов на короткие расстояния следует использовать автомобили малой грузоподъемности; при перевозках на дорогах III категории эксплуатации — автомобили повышенной проходимости; при ограниченных размерах погрузочно-разгрузочных площадок — автомобили малой или средней грузоподъемности. При ручной погрузке и разгрузке грузов в связи со значительным простоем подвижного состава во время выполнения этих работ нельзя использовать подвижной состав большой грузоподъемности.

На выбор типов и моделей подвижного состава влияют виды погрузочно-разгрузочных механизмов и их производительность. Так, при перевозке навалочных грузов автомобилями-самосвалами следует придерживаться соотношения между грузоподъемностью автомобиля-самосвала q_n и емкостью ковша q_k .

В процессе механизированной погрузки навалочных грузов и перевозки их на автомобилях-самосвалах повышение производительности способствует ритмичной работе автомобилей-самосвалов и погрузочных механизмов. В связи с этим за каждым погрузочным механизмом закрепляют определенное количество автомобилей-самосвалов определенной грузоподъемности. При этом исходят из равенства ритма погрузки R и интервала движения I подвижного состава.

Подставляя в это равенство размеры каждой величины, находят количество автомобилей, обеспечивающее равномерную, без простоев работу подвижного состава и погрузочных механизмов.

Перевозя массовые навалочные грузы на относительно большие расстояния, следует иметь в виду, что при фактическом среднем расстоянии груженого пробега, которое больше рационального расстояния, следует применять бортовые автомобили; если же расстояния меньше, то автомобили-самосвалы. Величину рационального расстояния определяют как по производительности, так и по себестоимости перевозок.

Типы и модели подвижного состава выбирают в зависимости от мощности эксплуатационного предприятия, так как на предприятиях с малой и средней мощностью, небольшим количеством автомобилей преобладают ав-

томобили малой и средней грузоподъемности. Искусственные сооружения на дорогах (мосты) и подъезды к погрузочно-разгрузочным пунктам часто ограничивают использование автомобилей большой грузоподъемности.

В последнее время увеличивается выпуск автомобилей большой и малой грузоподъемности, а также прицепов и полуприцепов более совершенной конструкции.

Правильность выбора типов и моделей подвижного состава в конкретных условиях перевозок определяют такие показатели, как наибольшая производительность, наименьшая себестоимость перевозок, высокая скорость доставки грузов и пассажиров, наименьшие капиталовложения и срок их окупаемости.

При составлении плана для вновь проектируемого предприятия необходим выбор типа и расчет потребности количества подвижного состава.

При выборе типа подвижного состава, марки и модификации автомобиля следует учитывать характер и структуру перевозок, вид груза и его количество, вид упаковки и тары, расстояние перевозок, а также дорожные условия. Задача выбора подвижного состава трудоемка и требует сравнения нескольких, а иногда многих типов моделей автомобилей, прицепов и полуприцепов, что сопряжено с большим числом расчетов. Во многих случаях в зависимости от конечной цели круг рассматриваемых типов подвижного состава можно сузить до сопоставления двух вариантов, отбросив заведомо мало удовлетворяющие заданным условиям.

Исходные данные для расчета приведены в табл.2.

Таблица 2. Исходные данные для выбора типа подвижного состава

Показатели	Способ расчета	I вариант	II вариант
Автомобиль			
Грузоподъемность q (т)			
Коэффициент использования грузоподъемности u			
Техническая скорость V_j , км/ч			
Категория дорог			
Способ погрузки			
Способ разгрузки			
Норма времени погрузочно-разгрузочных работ (ч) на 1 поездку $t_{п-р}$			
Среднее расстояние перевозки $L_{ср}$, км			
Коэффициент использования пробега P			
Время в наряде $T_{п}$, ч			
Постоянные расходы на автомобиле-год $E^{с\text{пос}}$, руб.			
Стоимость единицы подвижного состава C_b , руб.			
Переменные расходы на 1 км пробега СПЕР, руб.			

Вопрос 2. Планирование производственной мощности предприятия

Для того чтобы определить возможности выполнения заданной программы перевозок, рассчитывают производственную мощность предприятия. Под производственной мощностью (пропускной способностью) автотранспортного предприятия подразумевают объем работы, выполненной наличным подвижным составом предприятия при определенных технико-эксплуатационных показателях, сложившихся конкретных условиях.

Величина производственной мощности предприятия изменяется, так как на протяжении определенного планового периода возможно поступление новых и списанных старых автомобилей и прицепов.

Годовую производственную мощность для грузовых автотранспортных предприятий определяют по формуле:

$$P_{гр} = АД \cdot a_v \cdot W_{д,ткм} / год,$$

где АД -автомобиле-дни работы за год,

W - годовая производительность одного автомобиля, ткм.

a_v - коэффициент грузоперевозок.

Программа перевозок включает разные виды грузов, транспортировка которых должна осуществляться автомобилями определенных типов и моделей, с прицепами (полуприцепами) и без них. Поэтому производственную мощность предприятия рассчитывают отдельно по типам и моделям автомобилей, а также по автомобилям и бортовым прицепах. Для этого вначале определяют количество автомобилей и бортовых прицепов на начало запланированного года, учитывая их количество, подлежащее списанию, и возможность поступления новых в текущем году. Затем устанавливают среднесписочное количество автомобилей и бортовых прицепов в запланированном году. При этих расчетах также учитывается возможность выбытия и пополнения подвижного состава по типам в планируемом периоде. Если точные сроки пополнения и выбытия подвижного состава неизвестны, условно принимают, что такое пополнение и выбытие осуществляется в середине каждого квартала .

Для подготовки к эксплуатации новых автомобилей, поступающих на предприятия, в среднем нужно 2-3 дня (смена масла, оформление документов, получение номерных знаков и т. д.), а для автомобилей, которые прошли капитальный ремонт, - 1 день.

$$A_{ср} = АД_{пред} : D_{пред}.$$

A рабочее количество (ходовые автомобили):

$$A_p = A_{об} a_v$$

Зная рабочее количество автомобилей и величину годовой выработки одного автомобиля, можно определить возможный объем транспортной ра-

боты всех автомобилей данного типа или модели. Далее сравнивают возможный и плановый объемы транспортной работы. Такие расчеты и сравнения производят по каждой модели автомобиля* и бортовым прицепах.

При сравнении планового и возможного объемов транспортной работы в плановом году возможны два варианта: 1) плановый объем работы превышает возможный; 2) плановый объем работы меньше возможного.

При первом варианте, когда $O_{пл} > Q_{возм}$ и $P_{пл} > P_{возм}$, повышают возможный объем работы следующими способами:

- улучшение эксплуатационных показателей - технической скорости, времени простоя под погрузкой и разгрузкой за транспортный цикл, коэффициента статического и динамического использования грузоподъемности, средней дальности груженого пробега, коэффициента выпуска подвижного состава на линию;

- повышение времени работы подвижного состава на маршрутах;
- повышение средней грузоподъемности подвижного состава;
- увеличение количества подвижного состава данной модели.

При сравнении планового и возможного объемов транспортной работы ищут возможности повышения грузоподъемности подвижного состава, затем определяют возможность увеличения времени пребывания подвижного состава в наряде. Такие мероприятия можно реализовать, продлевая время работы пунктов погрузки и разгрузки.

Если намеченные мероприятия ожидаемого эффекта не дают и

$O_{пл} > Q_{возм}$, а $P_{пл} > P_{возм}$, нужно искать возможности пополнить предприятие соответствующими типами и моделями подвижного состава или изъять из плана определенное количество грузов, подлежащих перевозке.

Если $O_{пл} < Q_{возм}$, а $P_{пл} < P_{возм}$, следует установить величину этого превышения. Если же величина превышения $Q_{возм}$ по сравнению с $O_{пл}$ незначительна, то это можно считать нормальным, ибо в ходе работы предприятия могут возникнуть дополнительные потребности в перевозках, которые будут удовлетворяться из этого резерва. Когда $Q_{возм}$ значительно превышает $O_{пл}$, необходимо искать возможности для заключения дополнительных договоров на перевозку грузов, так как без этого будут снижаться средние показатели работы предприятия.

Под производственной мощностью предприятий автомобильного транспорта промышленного типа понимается максимально возможный годовой выпуск продукции в натуральном выражении в сложившейся номенклатуре и ассортименте при принятом режиме работы, полном использовании производственного оборудования и площадей, внедрении передовой технологии, организации труда и производства и применении прогрессивных норм использования оборудования, а также максимальном использовании имеющихся резервов производства.

При этом рассмотрению подлежат входящая мощность (на начало планового периода) и исходная (на конец планового периода). Входящая мощность определяется с учетом имеющегося оборудования, технического оснащения предприятия на начало планового периода. Исходная мощность рас-

считывается с учетом работ по строительству и дооборудованию предприятия. Кроме того, учитывается модернизация оборудования.

Среднюю мощность определяют как средневзвешенную из величин по отдельным плановым отрезкам времени.

Плановое использование производственной мощности устанавливается отношением планируемого выпуска продукции предприятия к его мощности, а достигнутый уровень использования мощности — отношением фактического выпуска продукции к величине мощности.

Производственная мощность является динамичной величиной, которая изменяется вследствие внедрения принципиально новых технологических процессов, пополнения и модернизации парка оборудования, расширения производственных площадей и т. д.

Использование производственных мощностей зависит от организации производства на предприятии в целом. Основные пути, способствующие их улучшению, следующие:

- сокращение затрат основного и вспомогательного времени на единицу продукции;
- улучшение использования времени работы оборудования;
- сокращение времени непроизводительной загрузки оборудования.

Важнейшим результатом, характеризующим использование производственной мощности, является объем продукции с единицы оборудования за час, смену, год.

Вопрос 3. Техничко-экономические нормы расхода автомобильного топлива и смазочных материалов

Понятие «норма расхода топлива или смазочного материала» применительно к автомобильному транспорту подразумевает установленное значение меры потребления данного расходного материала при работе конкретного автомобиля.

Нормы расхода топлива и смазочных материалов на автомобильном транспорте предназначены для ведения оперативной и статистической отчетности, планирования потребности предприятий в горюче-смазочных материалах (ГСМ) на последующий период, обеспечения расчетов налогообложения предприятий, осуществления режима экономии и рационального использования потребляемых нефтепродуктов, а также расчетов с водителями.

Нормирование расхода того или иного расходного материала -это установление допустимой меры его потребления на определенном этапе эксплуатации, при техническом обслуживании или ремонте автомобиля. При этом различают базовое значение расхода данного материала, которое определяют для каждой модели автомобиля по стандартной методике в качестве общепринятой нормы, и расчетное нормативное значение расхода, учитывающее условия эксплуатации или ремонта рассматриваемого автомобиля. Расходование топлив, смазочных материалов и специальных жидкостей на эксплуатацию, техническое обслуживание и ремонт автомобильной техники производится в соответствии с установленными нормами.

Нормы расхода ГСМ имеют статус постоянных или временных норм. Вновь устанавливаемые нормы действуют как временные до их введения в качестве постоянных.

Временные нормы разрабатываются по «Методике определения базовых норм расхода топлива на автомобильном транспорте», разработанной НИИАТ и утвержденной Федеральной автомобильно-дорожной службой России 14 октября 1996 года, и действительны на срок не более 2-х лет с момента их разработки (в системе Минобороны РФ и МВД РФ на срок до 5 лет). В этот период осуществляется проверка соответствия установленного значения временной нормы среднестатистическому расходу для данной модели автомобиля и, при необходимости, проводится уточнение значения нормы.

Апробация временных норм выполняется научно-исследовательским институтом автомобильного транспорта (НИ И АТ) с привлечением автотранспортных предприятий и других институтов и ведомств в установленном Минтрансом РФ порядке. После уточнения (апробации) временных норм они утверждаются в Минтрансе РФ и приобретают статус постоянно действующих норм. Нормы расхода топлива устанавливаются для каждой марки и модификации эксплуатируемых автомобилей и соответствуют определенным условиям работы автомобильного транспорта. Нормы включают расход топлива, необходимый для осуществления транспортного процесса. Расход топлива на гаражные и прочие хозяйственные нужды, не связанные непосредственно с технологическим процессом перевозок пассажиров и грузов, в состав норм не включаются и устанавливаются отдельно.

Для автомобилей общего назначения установлены следующие виды норм:

- базовая норма на 100 км пробега автомобиля;
- норма на 100 ткм транспортной работы — учитывает дополнительный расход топлива при движении автомобиля с грузом;
- норма на езду с грузом — учитывает увеличение расхода топлива, связанное с маневрированием в пунктах погрузки и выгрузки.

Базовая норма расхода топлива в зависимости от категории автомобильного подвижного состава: легковые, автобусы, грузовые и т. д., предполагает различное снаряженное состояние автомобиля и режим движения в эксплуатации.

Норма на транспортную работу зависит от разновидности двигателя, установленного на автомобиле: бензиновый, дизельный или газовый, и полной массы автомобиля.

Норма расхода топлива на езду с грузом зависит только от полной массы автомобиля.

Базовые нормы расхода топлива на 100 км пробега автомобиля установлены в следующих измерениях:

- для бензиновых и дизельных автомобилей - в литрах;
- для автомобилей, работающих на сжиженном нефтяном газе, - в литрах сжиженного газа;

- для автомобилей, работающих на сжатом природном газе, - в м³;
- для газодизельных автомобилей норма расхода сжатого природного газа указывается в м³ плюс рядом указывается норма расхода дизельного топлива в литрах.

Учет дорожно-транспортных, климатических и других эксплуатационных факторов производится с помощью ряда поправочных коэффициентов, регламентированных в форме процентов повышения или снижения исходного значения нормы.

Нормы расхода топлива повышаются при следующих условиях:

- работа в зимнее время: в южных районах страны - до 5 %, в северных районах страны - до 15 %, в районах Крайнего Севера и местностях, приравненных к районам Крайнего Севера, - до 20 %, в остальных районах страны - до 10 %;
- работа в горных местностях при высоте над уровнем моря от 300 до 800 м - на 5%; от 801 до 2000 м - на 10%; от 2001 до 3000 м - на 15 %; свыше 3000 м - на 20 %;
- работа автотранспорта на дорогах со сложным планом (наличие в среднем на 1 км пути более пяти закруглений радиусом менее 40 м, т. е. на 100 км пути не менее 500 поворотов) - до 10 %;
- работа в городах с населением от 250 тыс. до 1 миллиона человек - до 15 %;
- работа в городах с населением от 100 тыс. до 250 тыс. человек - до 10 %;
- при пробеге первой тысячи километров автомобилями, вышедшими из капитального ремонта и новыми, а также при централизованном перегоне автомобилей своим ходом в одиночном состоянии - до 10 %; при перегоне в спаренном — до 15 % или строенном состоянии - до 20 %;
- для автомобилей, находящихся в эксплуатации более 5 лет - до 15%, более 8 лет - до 10 %;
- работа в карьерах (с тяжелыми дорожными условиями), движение по полю (при проведении сельскохозяйственных работ), а также при вывозе леса (на лесных участках вне основной магистрали общего пользования) - до 40 %.

Нормы расхода топлива снижаются в следующих случаях:

- при работе на дорогах за пределами пригородной зоны из цементобетона, асфальтобетона, брусчатки, мозаики на равнинной слабохолмистой местности (высота над уровнем моря до 300 м) - до 15 %;
- при работе на дорогах за пределами пригородной зоны, но с холмистой местностью (высота над уровнем моря свыше 300 м до 1000 м) - до 10%. При необходимости применения одновременно нескольких надбавок норма расхода топлива устанавливается с учетом суммы или разности этих надбавок.

На основании приказа руководителя предприятия допускаются дополнительные затраты топлива

- на внутригаражные разезды и технические надобности ав-

тотранспортных предприятий (технические осмотры, регулировочные работы, приработка деталей и двигателя и др.) нормативный расход топлива увеличивается до 1 % от общего его количества, потребляемого автотранспортным предприятием;

- при простоях автомобилей под погрузкой и разгрузкой в пунктах, где по условиям пожарной безопасности запрещается выключать двигатель (нефтебазы, специальные склады и т. п.), а также при простоях автомобилей в зимнее и холодное время года с работающим двигателем в ожидании инвалидов, больных клиентов и т. п. или при перевозке специальных грузов, не допускающих охлаждения салона (кузова) автомобиля, устанавливаются нормативный расход топлива из расчета один час простоя соответствует 5 км пробега автомобиля. Принимая во внимание многообразные условия эксплуатации автомобильной техники, состояние дорог, особенности перевозок грузов, а также в случае острой производственной необходимости введения новых поправочных коэффициентов, руководители краев, республик в составе РФ и регионов РФ, руководители министерств и ведомств вправе ввести новые поправки к нормам расхода топлива.

Для новых моделей и модификаций автомобильной техники, на которые Департаментом автомобильного транспорта Минтранса РФ не утверждены базовые нормы расхода топлива, руководители предприятия вправе ввести в действие приказом по предприятию временную норму сроком до 1 года. Временная норма расхода топлива должна быть установлена в соответствии с требованиями «Методики определения базовых норм расхода топлива на автомобильном транспорте», утвержденной Федеральной автомобильно-дорожной службой 11 октября 1996 г.

В дополнение к нормированному расходу газа допускается расходование бензина или дизельного топлива для газобаллонных автомобилей в следующих случаях:

- для заезда в ремонтную зону и выезда из нее после проведения технических воздействий на один газобаллонный автомобиль до 5 л;
- для запуска двигателя газобаллонного автомобиля в зимнее время (при температуре окружающей среды ниже 0°C) на один автомобиль 10 л в месяц;
- на маршрутах, протяженность которых превышает запас хода одной заправки газа, - 25 % бензина и дизтоплива от общего расхода топлива на указанных маршрутах.

Во всех указанных случаях нормирование расхода жидкого топлива для газобаллонных автомобилей осуществляется в тех же размерах, что и для соответствующих базовых бензиновых автомобилей.

Бортовые грузовые автомобили

Для бортовых грузовых автомобилей или автопоездов нормируемое значение расхода топлива определяется по следующему соотношению:

$$Q_H = 0,01 \cdot (H_{Lx} L + H_{TKMx} P) \times (1 + 0,01 \times k),$$

где Q_H - нормативный расход топлива, л или m^3 ;
 L - пробег автомобиля или автопоезда, км;
 k - поправочный коэффициент (суммарная относительная надбавка или снижение) к норме, %.

N_L - норма расхода топлива на пробег автопоезда, л/100 км или $m^3/100$ км

$$N_L = N_{KM} + N_Q \times G_{пр.}$$

где N_{KM} - базовая норма расхода топлива на пробег автомобиля, л/100 км или $m^3/100$ км;

N_Q - норма расхода топлива на дополнительную массу прицепа или полуприцепа, л/100 ткм или $m^3/100$ ткм;

N_{TKM} - норма расхода топлива на транспортную работу, л/100 или $m^3/100$ ткм;

$G_{пр.}$ - собственная масса прицепа или полуприцепа, т;

P - объем транспортной работы, ткм:

$$P = Q_{гр} L_{гр.}$$

где $Q_{гр.}$ - масса груза, т;

$L_{гр.}$ - пробег с грузом, км.

Для грузовых бортовых автомобилей и автопоездов, выполняющих работу, учитываемую в ткм, нормы на 100 ткм установлены и зависимости от вида используемого топлива в следующих размерах:

- бензин - 2 л;
- дизельное топливо - 1,3 л;
- сжиженный нефтяной газ (ГСН) - 2,5 л;
- сжатый природный газ (СП Г) - 2 куб. м;
- при газодизельном питании - 1,2 куб. м природного газа и 0,25 л дизельного топлива.

При работе бортовых автомобилей с прицепами и седельных тягачей с полуприцепами норма расхода топлива на пробег (л/100 км или $m^3/100$ км) автопоезда увеличивается на каждую тонну собственной массы прицепов и полуприцепов в зависимости от вида топлива, в размерах аналогичных вышеперечисленным.

Тягачи

Для седельных тягачей нормируемое значение расхода топлива определяется аналогично грузовым бортовым автомобилям.

Самосвалы

Для автомобилей-самосвалов и самосвальных автопоездов нормируемое значение расхода топлива определяется по следующему соотношению:

$$Q_H = 0,01(N_{сам}L)(1 + 0,01k) + N_Z Z,$$

где $N_{сам}$ - норма расхода топлива самосвального автопоезда;

L - пробег автомобиля или автопоезда, км;

N_z - дополнительная норма расхода топлива на каждую езду i грузом автомобиля-самосвала, л;

Z - количество ездов с грузом за смену, ед.;

K -поправочный коэффициент (суммарная относительная надбавка или снижение) к норме, %.

$$N_{\text{сам}} = N_{\text{км}} + N_{\text{ткм}} \times (G_{\text{пр}} + 0,5 \cdot q_{\text{пр}}),$$

где $N_{\text{ткм}}$ - норма расхода топлива на транспортную работу и на дополнительную массу прицепа или полуприцепа, л/100 ткм или м У100 ткм;

$G_{\text{пр}}$ - собственная масса прицепа, полуприцепа, т;

$q_{\text{пр}}$ - грузоподъемность прицепа, т;

$N_{\text{км}}$ - базовая норма расхода топлива автомобиля-самосвала с учетом транспортной работы, л/100 км;

Для автомобилей-самосвалов и автопоездов с самосвальными кузовами дополнительно устанавливается норма расхода топлива (N_z) на каждую езду с грузом при маневрировании в местах погрузки и разгрузки

- 0,25 л жидкого топлива (природного газа до 2 м³) на каждую единицу самосвального подвижного состава;
- до 2,64 л сжиженного газа и до 1,3 л дизельного топлива при газодизельном питании двигателя.

Для большегрузных автомобилей-самосвалов БелАЗ дополнительная норма расхода дизельного топлива на каждую езду с грузом устанавливается в размере 1 л.

При работе автомобилей-самосвалов с самосвальными прицепами линейная норма расхода топлива увеличивается на каждую тонну собственной массы прицепа и половину номинальной грузоподъемности в зависимости от вида топлива:

- бензина -2 л;
- дизельного топлива -1,3 л;
- сжиженного газа -2,5 л;
- природного газа -2 м³.

В случаях работы автомобилей-самосвалов с коэффициентом полезной работы значительно выше 0,5 допускается нормировать расход топлива так же, как и для бортовых автомобилей. При этом в качестве действующей нормы принимается норма для соответствующего базового бортового автомобиля, скорректированная исходя из разницы собственной массы этих автомобилей.

7.2. Техничко-экономические нормы расхода запасных частей и материалов.

Вопрос 4. Расчет затрат на запасные части и ремонтные материалы

Годовые затраты на запасные части для ремонта подвижного состава определяются по формуле:

$$C_{зч} = N_{зч} \times L_{общ} \times K \times K_1 \times K_2 / 1000$$

где $N_{зч}$ – норма затрат на запасные части на 1000 км, руб.

K – коэффициент корректирования, учитывающий категорию условий эксплуатации, тип подвижного состава и т.д.

K_1 – коэффициент учитывающий возраст подвижного состава;

K_2 – коэффициент, корректирующий $N_{зч}$ с учетом инфляции.

$L_{общ}$ – общий пробег автомобиля.

Годовые затраты на ремонтные материалы для подвижного состава определяются по формуле:

$$C_{рм} = N_{рм} \times L_{общ} \times K \times K_1 \times K_2 / 1000$$

$N_{рм}$ – норма затрат на ремонтные материалы на 1000 км.руб.

ЗАДАЧА:

Затраты на запасные части для ремонта подвижного состава

$$C_{зч} = 6,17 \times 61247808,6 \times 1,25 \times 8 / 1000 = 3777764,84 \text{ руб.}$$

Где 1,25 коэффициент для самосвалов, работающих в третьей категории условий эксплуатации;

8 – коэффициент инфляции.

Затраты на ремонтные материалы для подвижного состава

$$C_{рм} = 4,15 \times 61247808,6 \times 1,25 / 1000 = 2543009,01 \text{ руб.}$$

Вопрос 5. Расчет затрат на восстановление и ремонт автомобильных шин

Потребное количество автомобильных шин:

$$N_{ш} = (L_{общ} \times n_{ш}) : L_{ш}$$

где $n_{ш}$ – число шин на автомобиле, шт.

$L_{ш}$ – норма пробега шины, км.

Отчисления на восстановление и ремонт шин:

$$C_{ш} = \frac{N_{ш}}{100} \times K_{ш} \times C_{ш} \times \frac{L_{общ}}{1000} \times n_{ш},$$

где $N_{ш}$ – норма затрат по шинам в руб. на 1000 км пробега;

$L_{общ}$ – общий пробег шин данной группы, км.

$C_{ш}$ – цена комплекта (покрышка, камера, ободная лента), руб.

$n_{ш}$ – коэффициент корректировки нормы пробега шин, учитывающий условия эксплуатации подвижного состава и перебег шин.

Вопрос 6. Методика разработки плана грузовых перевозок

В современных условиях хозяйствования предприятие самостоятельно планирует свою деятельность исходя из спроса на транспортные услуги и продукцию. Основу планов составляют договоры с потребителями. Предприятие устанавливает тарифы и цены на транспортные услуги и продукцию на основе договора.

Перевозки грузов автомобильным транспортом осуществляются на основе плана перевозок, который служит базой для расчета парка подвижного состава, материально-технических средств, основных технико-эксплуатационных показателей работы автомобилей, численности работников и т. п.

План перевозок строят по видам грузов. Это позволяет эффективно распределять общий объем перевозок по отдельным типам и моделям автомобилей. Многообразие грузов, перевозимых автомобильным транспортом, делает необходимой их группировку. Перечень грузов, объединенных по определенным признакам называется номенклатурой.

Исходными данными для составления плана перевозок грузов служат договоры предприятий и организаций-грузоотправителей. В них указываются виды грузов, пункты их отправления и назначения, объем перевозок и грузооборот.

На основе исходных данных определяют класс груза с учетом вида груза, а также категорию условий эксплуатации с учетом типа дорожного покрытия, рельефа местности и условий движения .

Контрольные вопросы

1. Какие факторы, влияющие на расход запасных частей, вы знаете? Классифицируйте их и охарактеризуйте степень их влияния.
2. Какими методами определяют потребность в запасных частях?
3. Как определяют размер и периодичность заказа запасных частей?
4. Какие факторы определяют эксплуатационный расход топлива? Охарактеризуйте их влияние.
5. Какие составляющие определяют нормируемый расход топлива легковых, грузовых автомобилей и самосвалов?

Тема 8. Нормирование труда

План лекции

1. Нормирование и организация труда на автомобильном транспорте. Основные направления организации труда.
2. Нормирование труда водителей.

Вопрос 1. Нормирование и организация труда на автомобильном транспорте. Основные направления организации труда

Затраты рабочего времени являются основой для определения технически обоснованных норм труда.

Нормирование - это определение необходимых затрат рабочего времени на выполнение конкретного объема работ в конкретных организационно-технических условиях.

Рабочее время - установленная законодательством продолжительность дня (рабочей недели), в течение которого рабочий выполняет порученную ему работу. Технически обоснованные нормы устанавливаются для наиболее производительного и экономически целесообразного варианта выполнения работы исходя из рационального использования производственных возможностей рабочего места. В зависимости от характера производственного процесса применяют различные виды норм. К ним относятся: нормы времени; нормы выработки; нормы обслуживания; нормы численности.

Технически обоснованная норма времени есть время, которое устанавливается одному рабочему или бригаде рабочих на выполнение определенной операции (перевозку груза, ремонт агрегата или детали), изготовление единицы продукции требуемого качества при наиболее эффективном использовании средств производства и рациональной организации труда. В технически обоснованную норму времени входят только нормируемые затраты рабочего времени.

В норму штучного времени включаются: основное технологическое время; вспомогательное время; время обслуживания рабочего места; время перерывов на отдых и естественные надобности.

При этом норма подготовительно-заключительного времени рассчитывается на партию изготавливаемых изделий в смену, а не на единицу продукции, и не зависит от размера партии.

Время обслуживания рабочего места и время перерывов на отдых и личные надобности принято выражать в процентах от оперативного времени.

Норма выработки представляет собой количество продукции, которое один рабочий должен изготовить в единицу времени.

Норма выработки может повышаться во столько раз, во сколько раз уменьшается норма времени.

Но это не означает, что норма выработки увеличивается на столько же процентов, на сколько процентов снижается норма времени.

При уменьшении нормы времени норма выработки возрастает и наоборот.

Норма обслуживания - это количество машин или единиц оборудования, которое должно обслуживаться одним работником или группой.?

Норма численности рабочих представляет собой количество рабочих соответствующей квалификации, необходимое для выполнения заданного объема работы в определенное время при условии наиболее эффективного использования оборудования.

Для нормирования труда применяют аналитический и суммарный метод.

Суммарный метод нормирования предполагает установление нормы времени на ту или иную операцию в целом, без анализа и расчленения ее на составляющие элементы. Суммарный метод, в зависимости от способа определения нормы времени, делится на опытный, статистический и сравнительный. Опытный метод подразумевает установление норм на основе личного опыта нормировщика; статистический — с учетом статистических данных о фактических затратах времени на выполнение работ в прошлом; сравнительный — на основе сравнения нормируемых процессов с аналогичными, на которые нормы времени уже установлены. Нормы, установленные суммарным методом, являются приблизительными и не способствуют повышению производительности труда и снижению себестоимости продукции. Эти нормы получили название опытно-статистических.

При **аналитическом методе** нормирования технически обоснованную норму времени рассчитывают, опираясь на детальный анализ производственных возможностей рабочего места и оборудования. Анализу подвергается как нормируемая операция и ее составляющие элементы, так и условия выполнения работы: организация рабочего места, труда и т. д. На основе проведенного анализа проектируют рациональный режим эксплуатации машин и механизмов, разрабатывают оптимальный состав и последовательность элементов нормируемой операции с использованием передового опыта. В заключение рассчитывают основное (технологическое) время на операцию по переходам или приемам, а также вспомогательное время с учетом возможных его перекрытий в процессе работы оборудования. В результате устанавливают нормы штучного и штучно-калькуляционного времени. При аналитическом методе нормирования обязательным является подготовка организационно-технических мероприятий, обеспечивающих успешное внедрение разработанных норм.

Существуют две разновидности аналитического метода нормирования: расчетный и исследовательский. При расчетном методе основное (технологическое) время определяется по формулам с применением таблиц нормативов (для станочных работ — нормативов режимов резания, для ручных работ — нормативов времени). Другие составляющие нормы времени уточняют по соответствующим таблицам нормативов времени. При исследовательском методе все составляющие нормы времени устанавливают непосредственным наблюдением и измерением затрат времени. Этот метод нормирования благодаря обширному конкретному материалу обеспечивает разработку более обоснованных технических норм по сравнению с расчетным. Однако его применение требует больших затрат времени, поэтому он не нашел широкого

применения в условиях мелкосерийного и единичного производства и, в частности, при нормировании работ по ремонту автомобилей на автотранспортных и авторемонтных предприятиях. Тем не менее исследовательский метод может применяться на крупных АТП при нормировании работ по ЕО, ТО-1 и ТО-2, особенно при разработке и внедрении новых прогрессивных методов их выполнения.

На автотранспортных и авторемонтных предприятиях стремятся упростить методы технического нормирования и, следовательно, снизить затраты времени и средств на эту регламентную процедуру. В связи с этим заслуживает внимания разработка типовых технологических процессов, операций, типовой организации труда рабочего.

В этом случае, исходя из типовых условий работы, типовые нормы рассчитывают не на каждую деталь, а на группу однородных (по их конструктивным и технологическим признакам) деталей, по одной или двум деталям из данной группы. В результате упрощается и сокращается нормировочная работа, уменьшается количество норм. Кроме того, внедряются укрупненные нормативы. Они рассчитываются на выполнение отдельных технологических переходов в целом. В соответствии с этим операции расчленяются только до технологических переходов.

Задачей технического нормирования труда водителей является определение норм выработки водителей в тонно-километрах и тоннах; пассажиро-километрах и пассажирах; автомобиле-часах; платных километрах в зависимости от эксплуатационных условий. На автомобильном транспорте для водителей грузовых автомобилей применяется сдельная система оплаты труда на основе единых государственных норм выработки, наличие которых не исключает необходимости нормирования труда водителей. Для водителей грузовых автомобилей в принципе отпадает необходимость установления технических норм выработки, поэтому для них определяют сменные нормы выработки на основании единых норм времени на пробег автомобилей и норм времени на простой под погрузочно-разгрузочными работами.

Нормы времени на пробег автомобилей установлены для городских и загородных перевозок в зависимости от грузоподъемности автомобилей и группы дорог. При этом для загородных условий перевозок установлены три группы дорог; для городских - нормы времени не зависят от дорожного покрытия.

Нормы времени на простой автомобиля под погрузочно-разгрузочными операциями зависят от грузоподъемности подвижного состава, способа выполнения работ и рода груза.

На автомобильном транспорте технически обоснованные нормы времени и нормы выработки устанавливаются аналитическим (расчетным) методом технического нормирования.

В соответствии с классификацией затрат рабочего времени, принятой в практике технического нормирования, баланс рабочего времени водителя состоит из четырех частей:

- 1) подготовительно-заключительного времени;

- 2) оперативного времени;
- 3) времени обслуживания рабочего места (автомобиля);
- 4) времени на регламентированный отдых и личные надобности.

Подготовительно-заключительное время охватывает затраты времени водителя на прием автомобиля перед выездом из гаража и сдачу его по возвращении с линии; получение и сдачу путевого листа и другой транспортной документации.

Оперативное время включает в себя основное и вспомогательное время. В основное время входят затраты времени непосредственно на движение автомобиля (с грузом и без груза) и на выполнение погрузочно-разгрузочных работ.

Вспомогательное время включает в себя затраты времени на маневрирование автомобиля перед погрузкой и разгрузкой, открывание и закрывание бортов, прогрев двигателя, оформление документов на получение и сдачу груза.

Время обслуживания автомобиля (не перекрываемое) складывается из затрат времени на заправку топливом, маслом, водой, подкачку шин и дополнительные небольшие работы, связанные с проверкой и регулировкой отдельных агрегатов и механизмов.

Время на регламентированный отдых и личные надобности водителя включает в себя затраты времени, установленные законодательством о труде.

Затраты времени на подготовительно-заключительные операции по обслуживанию рабочего места (автомобиля) планируются в размере 18 мин. в смену (примерно 4,3% оперативного времени) в соответствии с утвержденными условиями оплаты труда водителей. Значительно изменяется в зависимости от конкретных условий перевозок и время на регламентированный отдых водителя и личные надобности.

Поэтому на автотранспортных предприятиях следует проводить регулярные хронометражные наблюдения и фотографии рабочего дня (для выявления потерь рабочего времени и уменьшения фактических затрат на подготовительно-заключительные работы и работы по обслуживанию автомобиля), а также времени, отводимого на отдых и личные надобности водителя.

При аналитическом методе нормирования для установления продолжительности каждого элемента рабочего времени следует: провести серию хронометражных наблюдений с учетом состава, последовательности выполнения операций и устойчивости хронометражных рядов и, опираясь на полученные результаты, определить норму оперативного времени; сделать серию фотографий рабочего дня при соответствующих условиях и характере выполняемой работы и на основании этого определить нормы подготовительно-заключительного времени, времени обслуживания рабочего места (автомобиля) и времени на отдых и личные надобности. Это позволит уточнить продолжительность всех элементов технической нормы времени и нормировать труд водителей в конкретных условиях перевозок.

Проведение такой работы связано с большими затратами труда специалистов-нормировщиков, но она может быть значительно упрощена, если часть аналитической работы заменить расчетной.

Приведенная формула позволяет с достаточной точностью, с учетом

эксплуатационных условий, определить основное время.

Вспомогательное время в данном случае представляет собой время, затраченное на маневрирование автомобиля, увязывание и развязывание груза, открывание и закрывание бортов и т. п.

Оно непосредственно связано с выполнением погрузочно-разгрузочных работ (в нормативах на погрузочно-разгрузочные работы оно объединено со временем, отводимым на их выполнение).

При расчете нормы времени на поездку по действующим единым нормативам технических скоростей движения и времени простоя под погрузочно-разгрузочными работами необходимо учитывать следующее: в норму времени на погрузочно-разгрузочные работы включено и вспомогательное время. Поэтому коэффициент $t = 1$; время обслуживания рабочего места и время на отдых и личные надобности также включены в единые нормы времени и поэтому, как правило, отдельно не нормируются.

Такая методика определения времени на поездку применяется широко несмотря на то, что при этом не учитываются фактические условия эксплуатации подвижного состава, т. е. расчеты являются неточными. Так, техническая скорость может иметь значительные колебания в зависимости от дорожных условий, интенсивности и организации движения и других факторов. Современные автомобили обладают достаточно большим запасом мощности и по своим динамическим качествам позволяют повышать технические скорости в немалых пределах (до 75—80% от нормативных). Следовательно, определение нормы штучного времени по нормативной скорости может дать ошибку на 10% и более. Так же обстоит дело со временем простоя автомобиля под погрузочно-разгрузочными операциями. Фактическое время простоя зависит от механизации работ, их организации, подготовки груза и площадки и других факторов. Поэтому расчет нормы штучного времени по нормативам простоя также может привести к значительным неточностям.

Заслуживает внимания корректировка нормативов технических скоростей и времени простоя под погрузочно-разгрузочными работами с учетом условий перевозок. Такая корректировка осуществляется в хорошо организованных АТП. Для ее выполнения периодически проводятся хронометражные наблюдения на отдельных маршрутах движения автомобилей и различных погрузочно-разгрузочных площадках. При этом заполняются специальные карты фотографий рабочего дня водителя.

Вопрос 2. Нормирование труда водителей

Основные методы установления нормативов для транспортных предприятий те же самые, что и для прочих отраслей:

- аналитический, он в свою очередь делится на:
 1. Аналитически - исследовательский - проводить всесторонний анализ всех условий труда, оказывающих влияние на трудовой процесс, проведение замеров времени и проведение расчетов.
 2. Аналитически-расчетный - применяется без анализа условий труда,

на основе адаптации типовых межотраслевых норм. К сожалению, сегодня разработкой подобных документов практически перестали заниматься и это большое упущение.

- суммарный - он существенно проще проводится в следующих формах:
 1. Опытный - "на глазок", на основе опыта нормировщика;
 2. Статистический (сам им иногда пользуюсь) - берутся статистические данные по видам работ и на их основе выводятся нормы.
 3. Метод сравнений - выводятся на основе сравнения с уже существующими нормами на схожие виды работ.

Первый метод считается наиболее точным, но очень дорогостоящим и требующим больших затрат, аналитически-расчетный метод дешевле, но как я уже писал современных сборников нормативов почти не осталось. Суммарные методы дешевле и имеют право на жизнь, но у них существенно меньшая точность, поскольку они учитывают усредненную производительность труда по предприятию, а не оптимальную для данного производства. Объясню по-другому - у вас сезонное производство и объемы работ меняются, если выставленные планы меньше реально достижимого оптимального результата, то работник будет трудиться не в полную силу и выполнять их. При этом, проведя исследование, вы получите средние данные при минимальной нагрузке и включите их в нормы, хотя реально имеется огромный резерв производительности.

Процесс создания норм:

- подготовка, анализ условий и организации труда;
- проектирование трудового процесса;
- проведение фотографии или хронометража;
- расчет норм на основе замеров;
- проверка полученных результатов на практике и корректировка.

Особенности нормирования для водителей автомобилей

На трудовой процесс водителя грузового автомобиля оказывает влияние множество факторов:

- Качество дорожного покрытия;
- Степень механизации и организации процесса погрузки и разгрузки;
- Климатические условия;
- Рельеф местности;
- Тип перевозимого груза;
- Соответствие типа подвижного состава решаемым задачам.

Часто водителям приходится самостоятельно устранять мелкие неисправности, что также занимает часть рабочего времени. Стоит учитывать и физиологические особенности труда водителей. Еще в советской литературе были приведены результаты исследований, согласно которым наибольшая работоспособность водителей утром. Ближе к обеду накапливается усталость, работоспособность снижается. После приема пищи и отдыха, только к вечеру она восстанавливается до определенного уровня, но уже ниже нежели утренняя.

До 90-х годов применялись единые нормы времени для грузового подвижного состава, к сожалению, в связи с ростом автоматизации складских процессов и совершенствованию техники они применимы лишь частично.

Классификация рабочего времени водителей была приведена в предыдущей статье. Основная формула для определения нормы времени на один тонно -километр пробега следующая:

$$T_{км} = (T_о + T_{пз}) / (C_t \times \Gamma_{п} \times K_{п}), \text{ где}$$

$T_о$ и $T_{пз}$ - основное и подготовительно-заключительное время;

C_t - техническая скорость движения;

$\Gamma_{п}$ - грузоподъемность;

$K_{п}$ - коэффициент использования пробега, принято использовать 0,5 (кроме самосвалов).

Основное время считают по формуле:

$$(\Pi_{г} + \Pi_{бг}) \times 60 / C_t,$$

где $\Pi_{г}$ и $\Pi_{бг}$ - пробег в километрах с грузом и без груза, подготовительно-заключительное время принимают равным 2,5 минутам на 1 час работы.

В некоторых источниках формула приводится в усовершенствованном виде: пробег с грузом / тех. скорость с грузом + пробег без груза / тех скорость без груза + время погрузки и разгрузки

Сложности могут возникнуть только с определением технической скорости движения в зависимости от типа дорожного покрытия, поскольку старые советские слишком низкие, ну сами посудите - движение по асфальту со скоростью 42 км / ч.

Общее оперативное время водителей можно выразить формулой:

$$T_{н} - (T_{пз} + T_о + T_{отд}), \text{ где}$$

$T_{н}$ - время смены;

$T_о$ и $T_{отд}$ - время обслуживания и время на отдых и личные надобности.

Норма времени на езду будет складываться из оперативного времени, вспомогательного времени и времени на отдых. Удачи всем - не бойтесь пробовать, к сожалению, сегодня практика нормирования практически исчезла и приходится все делать опираясь на старые методики, делая ошибки и экспериментируя.

Контрольные вопросы.

1. Что понимается под нормирование труда?
2. Как классифицируются трудовые нормативы?
3. Какие методы нормирования труда вы знаете? Назовите их, перечислите их преимущества и недостатки.

Тема 9. Оплата и мотивация труда

План лекции

1. Принципы и механизмы организации заработной платы.
2. Тарифная система оплаты труда и её особенности на автомобильном транспорте.
3. Формы и системы оплаты труда.

Вопрос 1. Принципы и механизмы организации заработной платы

Заработная плата до настоящего времени остается главным источником благосостояния наемного работника и определяется конечными результатами работы предприятия и личным трудовым вкладом работника.

Заработная плата или ставка заработной платы — это цена, выплачиваемая за использование труда. Через систему оплаты труда строятся экономические отношения предприятия-собственника с персоналом.

В условиях рыночных отношений труд является товаром, и заработная плата выражает цену этого товара.

Но в то же время с помощью заработной платы оплачивается процесс потребления трудовых ресурсов, внешне принимающих форму результатов труда, а не просто затрат труда, что лежит в основе принципа распределения по труду. И наконец, уровень заработной платы должен определяться количеством времени, необходимого для расширения воспроизводства рабочей силы, состоянием рынка потребительских товаров и услуг — иначе говоря, минимально необходимым потребительским бюджетом работников.

В соответствии с этим могут быть сформулированы следующие основные принципы оплаты труда :

- соответствие размеров оплаты труда стоимости рабочей силы на рынке труда - размеры оплаты труда определяются спросом и предложением на трудовые ресурсы;
- минимальный размер заработной платы должен быть не ниже размера минимального потребительского бюджета; он должен регулироваться федеральным законодательством;
- заработная плата должна быть индивидуализирована: ее размер должен соответствовать количеству, сложности и ответственности выполняемых работ и результатам их выполнения;
- освобождение заработной платы от несвойственных ей компенсационных функций - неблагоприятные условия труда при невозможности их устранения должны компенсироваться не заработной платой, а социальными средствами, позволяющими сохранить здоровье и работоспособность персонала;
- в условиях рыночных отношений предприятия любой формы собственности, действующие на коммерческой основе, в качестве заработной

платы могут выплатить только то, что они получают в виде дохода от реализации товаров и услуг;

- заработная плата может выполнять стимулирующую роль: побуждать работника к достижению высоких результатов в своей деятельности, к повышению уровня квалификации.

Вопрос 2. Тарифная система оплаты труда и её особенности на автомобильном транспорте

На автотранспортных предприятиях традиционно получила широкое распространение система оплаты труда на принципах Единой тарифной сетки, при которой тарифные ставки и должностные оклады работников автомобильного транспорта определяются исходя из тарифных коэффициентов Единой тарифной сетки по оплате труда работников бюджетной сферы и отраслевого минимального размера оплаты труда.

Единая тарифная сетка (ЕТС) по оплате труда работников бюджетной сферы утверждена Постановлением Правительства РФ от 14.10.92 г. № 785 и принята на автомобильном транспорте в качестве отраслевой

Тарифная система оплаты труда рабочих представляет совокупность нормативов, при помощи которых дифференцируется и регулируется уровень заработной платы различных групп категорий рабочих в зависимости от условий труда, квалификации а также особенностей и значения отрасли и территориального размещения предприятий. Тарифная система оплаты труда рабочих включает в себя тарифно-квалификационные справочники, тарифные ставки, тарифные сетки и районные коэффициенты к заработной плате

Тарифно-квалификационный справочник содержит перечень и характеристику всех работ, встречающихся на данном производстве и определяет их разряд в зависимости от степени сложности их выполнения. Используются два типа справочников:

- 1) Единый тарифно-квалификационный, в который включены сквозные, т. е. применяемые в различных отраслях, виды работ и профессий;
- 2) Отраслевые и ведомственные.

Справочники должны отвечать определенным требованиям:

- отражать достигнутый уровень техники, организации труда и производства, а также передовой производственный опыт,
- распространяться на рабочих всех имеющихся профессий и специальностей;
- определять основные характеристики различия в уровне квалификационной подготовки и ее четко очерченные признаки для рабочих смежных разрядов;
- содержать описания типовых, характерных для каждой профессии (специальности) и разряда видов работ;
- разрабатываться по единой научно-обоснованной методике.

Оплата труда по разряду

Разряды оплаты труда рабочих и специалистов для расчета окладов и тарифных ставок определяются следующим образом.

Профессии рабочих тарифицируются в соответствии с выпусками Единого тарифно-квалификационного справочника работ.

По тарифной сетке определяются различия в оплате труда рабочих в зависимости от их квалификации и категории выполняемых работ. Она включает перечень квалификационных разрядов для конкретной отрасли и соответствующие им тарифные коэффициенты. Каждому последующему разряду присваивается нарастающие тарифные коэффициенты, которые показывают, во сколько раз тарифная ставка рабочего определенного разряда превышает ставку, установленную для рабочего 1-го разряда.

Отношение тарифного коэффициента последнего (высшего) квалификационного разряда к коэффициенту первого разряда называется диапазоном тарифной сетки. Тарифные коэффициенты строятся таким образом, чтобы разрывы между смежными коэффициентами возрастали по мере движения к высшему разряду. Прогрессивное возрастание коэффициентов от низшего к высшему направлено на обеспечение роста производственно-технической квалификации рабочих.

Тарифная ставка представляет собой абсолютный размер оплаты труда за единицу рабочего времени (час, смену, месяц). Ее основа — тарифные ставки рабочих 1-го разряда, которые устанавливаются в результате государственного регулирования оплаты труда. Ставки для рабочих остальных рабочих разрядов определяют умножением тарифной ставки 1-го разряда на соответствующий тарифный коэффициент. Например, месячные тарифные ставки (оклады) работников по разрядам определяются умножением минимальной тарифной ставки 1-го разряда (минимума заработной платы) на соответствующий тарифный коэффициент по ЕТС.

Установленные таким образом ставки и оклады рекомендуется применять в качестве минимальных уровней оплаты труда по профессионально-квалификационным группам работников автомобильного транспорта при соблюдении установленной законодательством продолжительности рабочего времени и при выполнении работником трудовых обязанностей (норм труда).

Рекомендуемые ставки и оклады используются в качестве ориентиров при установлении конкретных окладов и тарифных ставок работникам и дифференциации оплаты по профессионально-квалификационным группам.

Построение тарифной системы для организации заработной платы отдельных категорий работников автомобильного транспорта имеет свои особенности. Профессиональным мастерством водителя является присвоенный водителю на предприятии класс квалификации.

Для водителей автомобилей утверждены три квалификационные характеристики: водитель автомобиля 3, 2 и 1 -го классов. Высшим классом является первый класс.

Основная расчетная тарифная ставка водителей грузовых и легковых автомобилей — ставка водителя 3-го класса. Водителям таких автомобилей, имеющим более высокий класс, установлена ежемесячная надбавка за класс-

ность в размере:

для водителей 2-го класса - 10 % ;

для водителей 1-го класса - 25 %.

Основной ставкой водителей, работающих на автобусах, автомобилях скорой медицинской помощи, пожарных, оперативных (читается ставка 2-го класса, поскольку водители 3-го класса к ра-йоте на автомобилях таких типов не допускаются. В соответствии с этим надбавка за классность предусмотрена для водителей 1-го класса. Размер надбавки составляет 15 %.

Тарифные ставки водителей дифференцированы в зависимости от вида перевозок. Тарифные ставки водителей грузовых, специализированных и специальных автомобилей дифференцируются по трем группам в зависимости от их типа, назначения и грузоподъемности.

В первую группу включены тарифные ставки водителей, работающих на бортовых автомобилях общетранспортного назначения.

Во вторую — тарифные ставки водителей, работающих на специализированных и специальных автомобилях (самосвалах, фургонах, цистернах, рефрижераторах, технической помощи, пожарных, снегоочистительных, поливочно-моечных, автокранах, автопогрузчиках, автомобилях-тягачах с прицепами и полуприцепами, а также газобаллонных автомобилях). Тарифные ставки водителей, занятых на автомобилях второй группы, повышаются по сравнению с первой на 10...20 %.

К третьей группе относятся ставки водителей, работающих на специальных, специализированных и бортовых автомобилях, на работах с вредными или особыми условиями труда. Размер тарифных ставок водителей, относящихся к этой группе, повышен на 20...50 % по сравнению с первой.

Тарифные ставки каждой группы дифференцированы в зависимости от грузоподъемности автомобилей, так как с ее повышением возрастает интенсивность труда водителя.

Для водителей грузовых автомобилей тарифные ставки повышаются на 15 % в случае, если они заняты в открытых горных и вскрышных работах, на добыче угля, сланца, руды, нерудных материалов, огнеупорного сырья, флюсов и закладочных материалов для основного производства угольной, сланцевой, металлургической и химической промышленности. Такие же условия оплаты предусмотрены и для водителей, занятых на вывозе угольного шлама, древесины, сажу, взрывчатых и радиоактивных веществ.

Критериями для дифференциации тарифных ставок водителей автобусов являются тип и назначение подвижного состава, определяемые его габаритной длиной. Тарифные ставки водителей легковых автомобилей и автомобилей-такси дифференцируются в зависимости от рабочего объема цилиндров двигателя (до 1,8; 1,8...3,5; свыше 3,5).

Тарифная система ремонтно-обслуживающих и вспомогательных рабочих автомобильного транспорта построена исходя из шестирядной тарифной сетки.

Часовые тарифные ставки ремонтных рабочих дифференцированы в зависимости от форм оплаты, тяжести и условий труда. В связи с более вы-

сокой интенсивностью труда тарифные ставки рабочих на сделных работах приблизительно на 15 % выше ставок рабочих, занятых на повременных работах. Для отдельных профессий рабочих-повременщиков (кладовщиков, раздатчиков инструмента и т. д.) вместо часовых тарифных ставок установлены месячные оклады.

Важным элементом в организации оплаты труда работников является выплата надбавок и доплат, носящих компенсационный характер.

Предприятия автомобильного транспорта осуществляют с учетом норм отраслевого тарифного соглашения:

- доплату за работу по графику с разделением смены на части в размере не менее 30 % тарифной ставки за отработанное в смене время;
- плату сверхурочных работ не менее чем в двойном размере;
- доплату за работу в ночное время всем работникам в размере 40 % тарифной ставки (оклада);
- компенсацию за работу в выходной день не менее чем в двойном размере;
- оплату работы в праздничные дни не менее чем в двойном размере;
- доплату за работу с тяжелыми и вредными условиями труда в размере не менее 12 % тарифной ставки и на работах с особо тяжелыми условиями труда не менее 24 % тарифной ставки.

В рекомендуемый и утвержденный ранее Минавтотрансом РФ перечень работ с тяжелыми и вредными условиями труда, на которых могут вводиться доплаты рабочим автомобильного транспорта за условия труда входят, например:

- правильные работы вручную при ремонте кузовов и других деталей автомобилей с применением абразивных кругов и газосварочного оборудования;
- ремонт автомобилей, используемых на перевозках нечистот, гниющего мусора и трупов;
- ремонт топливной аппаратуры, работающей на этилированном бензине
- очистка, обмывка подвижного состава, изделий, деталей и узлов от грязи, ржавчины, окалины, старой краски и тому подобного вручную, механизированным и химическим способами, а также с применением керосина, бензина, ацетона, каустической соды и других растворителей.

Доплаты за работу в тяжелых и вредных, а также особо тяжелых и особо вредных условиях труда устанавливаются предприятиями по результатам аттестации рабочих мест (в том числе водителя) и оценки условий труда на них, начисляются за время фактической занятости работников на таких местах. Предприятия осуществляют конкретные мероприятия по созданию здоровых и безопасных условий труда, устранению выявленных в результате аттестации рабочих мест недостатков с целью доведения условий труда до требования норм и правил по охране труда.

Предприятия самостоятельно вводят стимулы для поощрения за непрерывный стаж работы на данном предприятии, профессиональное мастерство,

более эффективный труд, многосменный режим работы, совмещение профессий, работу на устаревшем подвижном составе и другие.

Критерием оценки уровня профессионального мастерства рабочего, например, слесаря по ремонту автомобилей, могут служить: обеспечение высокого качества работ, строгое соблюдение технологической дисциплины, систематическое выполнение плановых (зданий), выполнение работ особой сложности, освоение новых профессий и смежных функций и т. п.

Рекомендованные ранее дифференцированные надбавки к тарифным ставкам за профессиональное мастерство: для рабочих III разряда в размере 12 %, IV разряда — 16 %, V разряда — 20 %, VI разряда — 24 % соответствующей тарифной ставки, продолжают успешно применяться на автотранспортных предприятиях.

К заработной плате всех категорий работников установлены районные коэффициенты, которые представляют собой показатели увеличения ее размера в зависимости от места расположения предприятия и являются средством межрайонного регулирования оплаты труда. Для большинства восточных и северных районов страны установлены коэффициенты в размере 1,1...1,3, а для районов Крайнего Севера — 1,5...2,0.

Повышенная оплата труда в таких районах обусловлена народнохозяйственным значением освоения районов Севера, Сибири, Дальнего Востока, тяжелыми природно-климатическими условиями.

Вопрос 3. Формы и системы оплаты труда

На ПАТ используют две формы оплаты труда сдельная и повременная. Величина заработной платы при этом соответственно зависит либо от количества единиц продукции, либо от затрат рабочего времени на производство продукции.

Переход от повременной оплаты труда к сдельной и наоборот осуществляется при помощи нормы времени.

Заработная плата состоит из элементов каждый из которых имеет специфическое значение для стимулирования эффективного труда. Роль каждого из элементов можно обеспечить долее повысить, профессионально решая вопросы организации заработной платы.

Общий фонд заработной платы рассчитывается по формуле:

$$\Phi_{\text{общ.зп.}} = \Phi_{\text{осн.зп.}} + \Phi_{\text{доп.зп.}}$$

$\Phi_{\text{осн.зп.}}$ — фонд основной заработной платы, руб.

$\Phi_{\text{доп.зп.}}$ — фонд дополнительной заработной платы за неотработанное, но оплаченное время, руб.

$$\Phi_{\text{доп.зп.}} = (\Phi_{\text{осн.зп.}} \cdot P_{\text{доп.зп.}}) : 100$$

где $P_{\text{доп.зп.}}$ — процент дополнительной заработной платы от основной

$$P_{\text{доп.зп}} = D_{\text{отп}} : (D_{\text{к}} - (D_{\text{отп}} + D_{\text{в}} + D_{\text{пр}}))$$

где $D_{\text{отп}}$ – количество дней отпуска;

$D_{\text{в}}, D_{\text{пр}}$ – количество выходных и праздничных дней соответственно.

ПРИМЕР: Определите общий фонд заработной платы по ПАТ по следующим данным: Количество дней отпуска составляет 24 +8 дня, количество дней в году 365, количество праздничных дней 8, количество выходных дней 52. Фонд основной заработной платы составляет 94138383,09руб,.

РАСЧЕТ:

1. Определяем процент дополнительной заработной платы от основной:

$$P_{\text{доп.зп.}} = (24+8) / (365 - (24+8+8+52)) : 100 = 11,7\%$$

2. Определяем фонд дополнительной заработной платы за неотработанное, но оплаченное время:

$$\Phi_{\text{доп.зп.}} = 94138383,09 \times 11,7 / 100 = 11014190,82 \text{руб.}$$

3. Определяем общий фонд заработной платы:

$$\Phi_{\text{общ.зп.}} = 94138383,09 + 11014190,82 = 105152573,90 \text{руб.}$$

Контрольные вопросы

1. «Заработная плата». Дайте её определение и назовите ее основные функции.
2. На каких принципах должна строиться оплата труда?
3. Какие основные формы оплаты труда вам известны? Охарактеризуйте их.
4. Какие основные системы оплаты труда вам известны? Охарактеризуйте их.

Тема 10. Стили и методы работы руководителя производственного участка

10.1. Методы управления

План лекции

1. Экономические методы управления.
2. Организационно-распорядительные методы управления.
3. Социально-психологические методы управления.

Вопрос 1. Экономические методы управления.

Методы управления -это система способов воздействия субъекта управления на объект для достижения определенного результата.

Экономические методы управления основаны на социально-экономических законах и закономерностях развития объективного мира-природы, общества и мышления. использование этих методов опирается на систему экономических интересов личности, коллектива и общества.

Система экономических методов управления опирается на все рычаги хозяйствования: планирование, экономический анализ, экономическое стимулирование и др.

Планирование призвано обеспечить научно обоснованную организацию управления: распределение должностных полномочий руководителей и специалистов, подготовку кадров управления и повышение их квалификации, разработку технологии управления, содержания управленческого труда.

Экономический анализ. Эффективное управление, правильное решение экономических и социальных проблем базируются на глубоком анализе фактического состояния дел. Основные его задачи: определение степени выполнения программ, заданий, в случае невыполнения причин этого; изучение передового опыта и возможностей его использования; определение путей повышения эффективности производства, улучшения социальных условий для членов коллектива.

Экономическое стимулирование включает применение в качестве стимулов развития производства таких экономических рычагов, как цена, себестоимость, кредит, прибыль, рентабельность и т.д.

Вопрос 2. Организационно-распорядительные методы управления

Организационно-распорядительные методы управления включают приемы и способы воздействия субъекта управления на объект на основе силы и авторитета власти-указов, законов, постановлений, приказов, распоряжений, инструкций и т.д.

Выделяют три группы организационно-распорядительных методов:

1. Распорядительные;
2. Организационно-стабилизирующие;
3. Дисциплинирующие.

Их используют комплексно, они тесно взаимосвязаны друг с другом.

Распорядительные (регламентирование):

- Общеорганизационные, определяющие принципы устройства предприятия и органов власти.

- Структурные, определяющие структуру органов власти, то есть набор звеньев и уровней управления;

- Должностные, определяющие должностной статус каждого лица, обладающего властью.

Функциональные, определяющие порядок функционирования тех или иных властных структур и общественных организаций.

Нормирование К нормирующим методам управления относятся нормативы; времени, численности, величины, выработки, соотносительности.

Инструктирование включает различные виды информирования:

- Предостережение;
- Разъяснение;
- Ознакомление;
- Советы.

Вопрос 3. Социально-психологические методы управления

В жизни общества и отдельной личности огромная роль принадлежит морально-этическим категориям, ценностям, представлениям о нормах этики, взаимоотношениях между людьми.

Социально-психологические методы управления классифицируют по уровням:

Общество;

Коллектив; группа; личность.

Среди методов управления промышленным производством важное место занимают социально-психологические методы. Их значение определяется той ролью, которую играет коллектив предприятия в удовлетворении социальных потребностей человека. Предприятие и его производственный коллектив выступают в роли основного канала удовлетворения не только материальных, но и социальных потребностей человека. Из этого не следует, что производственный коллектив в состоянии полностью удовлетворить социальные потребности человека.

На эффективность производства существенно влияет, например, текучесть кадров, которая часто вызывается неудовлетворительными социальными и психологическими условиями труда на ряде предприятий. Эффективность производства зависит не только от уровня развития техники, технологии, организации, степени удовлетворения материальных интересов личности и коллектива. На нее оказывают непосредственное влияние такие факторы, как дисциплинированность, добросовестность, психологический климат в коллективе и ряд других. Качественные и количественные характеристики коллектива, с одной стороны, оказывают существенное влияние на производ-

ство. Конечный продукт производства не только характеризует уровень развития материально-технической базы предприятия и степень его организации, но и свидетельствует о культуре участников производства, уровне развития коллектива, его социальной зрелости. С другой стороны, уровень развития производства, его эффективность оказывают большое влияние на производственный коллектив, создают условия для решения многих социальных вопросов. От уровня эффективной работы коллектива, рентабельности производства зависит объем отчислений в фонд социально-культурных мероприятий и, следовательно, возможность и степень удовлетворения потребностей коллектива и отдельной личности. От уровня механизации и энерговооруженности производства зависят структура рабочей силы и (в известной мере) характер труда на производстве, т. е. уровень творческого труда, в общем, его составе, численность и процент неквалифицированных и малоквалифицированных рабочих, занятых тяжелым трудом или работающих в условиях, вредно действующих на организм человека, и т. д., что в свою очередь определяет «социальную привлекательность» труда в коллективе. Практика показывает: чем прочнее и содержательнее связь между членами коллектива, тем больше коллектив проявляет заботы о его членах, тем успешнее он решает свои задачи, ибо каждый труженик глубже понимает свою действительную социальную ценность, свою роль и место в коллективе; чем ярче в коллективе проявляются индивидуальные особенности каждого члена, тем богаче и полнее жизнь коллектива, прочнее отношения коллективизма, товарищества и взаимопомощи. Следовательно, без решения социальных вопросов нельзя добиться эффективного развития производства, улучшения отношения к труду, а без роста производительности труда, без создания определенных материальных предпосылок нельзя обеспечить решение задач социального развития коллективов. Что же представляет собой производственный коллектив в социально-психологическом аспекте? Каково его строение? Что представляет собой социально-психологические методы управления? Производственный коллектив - это совокупность людей, объединенных общей целью, совместной деятельностью на пользу общества, единством интересов, единой организацией и взаимной ответственностью каждого, отношениями товарищеского сотрудничества и взаимопомощи.

Производственный коллектив - это не просто механическое объединение совместно работающих людей. Он представляет собой объединение на основе сложной системы постоянно действующих, развивающихся и изменяющихся экономических, производственно-технических, организационных, нравственных, культурных, бытовых взаимосвязей и взаимоотношений между отдельными работниками и их группами. Указанные взаимосвязи и взаимоотношения проявляются в формальной и неформальной структурах коллектива.

Формальная структура отражает связи и отношения людей, существующие в коллективе на основе формально определенных и закреплённых прав, обязанностей, полномочий и ответственности.

Неформальная структура отражает связи и отношения, формирующиеся на основе симпатий, антипатий, сходства характеров, общности инте-

ресов, взаимопонимания. Неформальные отношения могут возникать, например, на основе близкого проживания, совместных интересов на производстве, интересов вне производства и т. д. На основе неформальных отношений в коллективе формируются малые группы (численностью до 10 человек). Малые группы могут существовать длительное или короткое время, быть открытыми для других членов коллектива или закрытыми, пассивными или активными в привлечении других членов, нестойкими или стойкими к распаду, невлиятельными или влиятельными в коллективе. Обе структуры находятся в постоянном взаимодействии. Там, где они совпадают, коллектив формируется сплоченным, способным достигать высокой производительности и общественной активности. Там же, где эти структуры различны, целая неформальная группы иногда отличаются или противоречат целям коллектива. Это может снизить эффективность деятельности коллектива. Различные по своим интересам неформальные группы возникают очень часто в больших коллективах, где отношения между руководителями и членами коллектива перестают быть связями, основанными на личных, непосредственных контактах. Значительное влияние на деятельность коллектива оказывают такие его параметры, как возрастной и половой состав работников. В производственный коллектив входят люди разного возраста и индивидуальных черт характера, праздничной профессиональной подготовки и должностного положения, различных способностей и умения. Наличие в производственном коллективе людей, различных по возрасту, с разным стажем работы приводит к лучшей организации взаимопомощи и обмена опытом между членами коллектива. Разновозрастной коллектив обеспечивает для молодых работников возможность ускоренного овладения профессией и навыками коллективного труда и в то же время позволяет удовлетворить потребность высококвалифицированных работников в передаче их профессионального и жизненного опыта молодежи. Огромно также воспитательное влияние старших работников наставников на молодые кадры. При формировании коллектива необходимо учитывать психологические типы людей, стремиться к использованию в коллективе. Ее положительных качеств каждого темперамента: выдержки, хладнокровия и спокойствия флегматика; быстроты действий и энергии холерика; увлеченности и продуктивности работы сангвиника. Вместе с тем необходимо учитывать и отрицательные качества различных темпераментов. Например, флегматика необходимо заинтересовать, вовлечь в активную деятельность, несколько раз повторить задание и не переключать быстро с решения одной задачи на другую. Наличие в коллективе работников разного пола также обогащает коллектив, увеличивает его воспитательные возможности, снижает количество конфликтных ситуаций. Работа по изучению состава коллектива, интересов, склонностей и поступков людей позволяет выявить коренные причины многих явлений, мотивы поведения людей, дифференцировать воспитательную работу, поддерживать положительные тенденции и успешно бороться с отрицательными явлениями, обеспечивает предметный, индивидуальный подход, как к социальным группам, так и к отдельным работникам. Социально-психологические методы управления Социаль-

но-психологические методы управления представляют собой конкретные способы и приемы воздействия на процесс формирования и развития коллектива, на социальные процессы, протекающие внутри него. Целями социально-психологических методов являются обеспечение растущих социальных потребностей человека, его всестороннее гармоничное развитие и повышение на этой основе трудовой активности личности и эффективной деятельности коллективов. Методы управления, прежде всего, отличаются своей мотивационной характеристикой, определяющей направление воздействия. Эта характеристика показывает мотивы, которые определяют поведение людей и на которые ориентирована соответствующая группа методов. Социально-психологические методы используют возможность воздействия на духовные интересы. Социальная мотивация предусматривает ориентировку на политические, моральные, национальные, семейные и другие социальные интересы. Роль этого направления систематически возрастает. В условиях коммунистического общества социальная мотивация должна занять ведущее место по эффективности влияния на конечные результаты производства. Социализму присущ специфический морально-этический кодекс, обусловленный его преимуществами и особенностями.

Социальные мотивы с каждым годом приобретают все более и более важное значение. В нашей стране и других социалистических странах накоплен громадный опыт использования этого, направления, имеется широкий арсенал методов и средств — от пропаганды и агитации до методов индивидуального морального стимулирования. Методы воздействия на социальные интересы включают как поощрения, так и различные формы санкций. Использование социальной мотивации отличается особой сложностью, тонкостью и большой неопределенностью конечного эффекта.

Социально-психологические методы управления основаны на использовании социального механизма, действующего в коллективе, в состав которого входят неформальные группы, роль и статус личности, система взаимоотношений в коллективе, социальные потребности и другие социальные аспекты. Базой для выбора этих методов управления в конкретных производственных условиях служат результаты социального анализа производственных коллективов. Главным требованием при выборе методов этой группы является их соответствие моральному кодексу строителя коммунизма, политическим и социальным задачам. К социально-психологическим методам относятся группы социальных и группа психологических методов управления. Социальные методы управления Социальные методы управления включают широкий спектр методов социального нормирования, социально-политических методов, методов социального регулирования, методов социального почину и новаторства и методов морального стимулирования. Использование различных социальных методов управления осуществляется на основе данных социальных исследований, которые служат отправной точкой для социального прогнозирования и планирования. Перед каждым производственным коллективом стоит важнейшая социальная и политическая задача — воспитать всех своих членов так, чтобы они были передовыми членами

общества. Черты коммунистической морали воплощаются в моральном облике людей: коммунистическом отношении к труду, сознательном подчинении личных интересов интересам общества, в гуманности, честности и правдивости, коллективизме, критическом отношении к своим недостаткам и т. д. Эти нормы вырабатываются обществом, и каждый коллектив ставит своей целью воспитание членов коллектива в соответствии с этими нормами. Коллектив в процессе управления формируется и развивается под влиянием внешних и внутренних, объективных и субъективных условий, которые для каждого коллектива различны.

Методы морального стимулирования используются для поощрения коллективов, групп, отдельных работников, достигших наивысших показателей их деятельности. Различают коллективное и личное моральное стимулирование. Коллективное поощрение применяется для поощрения всего коллектива в целом за достижение или перевыполнение плановых показателей. К методам коллективного поощрения относятся: награждение производственных коллективов Почетными грамотами, присвоение почетных званий (бригада коммунистического труда, бригада отличного качества и др.), награждение почетными знаками, знаменами победителей социалистического соревнования, орденами и медалями. Личное поощрение применяется для поощрения отдельных работников за достижение личных высоких показателей. Оно включает: благодарности, грамоты, почетные звания, занесение на доску Почета, награждение вымпелами, знаками Почета, медалями, орденами, предоставление дополнительных социальных прав и привилегий (предоставление квартир, увеличение отпусков и т. д.). Психологические методы управления Психологические методы управления направлены на регулирование отношений между людьми путем создания оптимального психологического климата в коллективе. Человеческий труд осуществляется всегда на основе функционирования психики человека, т. е. мышления, воображения, внимания и других элементов. Поэтому естественно, что психическое состояние человека в тот или иной момент времени оказывает прямое и непосредственное воздействие не только на его личные результаты деятельности, но и на результаты деятельности всего коллектива. К психологическим методам управления относятся методы комплектования малых групп и коллективов, методы гуманизации труда, методы психологического побуждения (мотивации), методы профессионального отбора и обучения. Методы комплектования малых групп и коллективов позволяют определить оптимальные количественные и качественные соотношения между работниками в малых группах. С помощью специальных исследований можно установить возникающие симпатии и антипатии внутри группы, определить место каждого ее члена на основе психологической совместимости работников в группе.

К методам гуманизации труда относятся: использование психологического воздействия цвета, музыки, исключение монотонности труда, расширение творческих процессов и т. д. Большое значение в настоящее время приобретают методы психологического побуждения (мотивации) работников. От морального стимулирования методы побуждения отличаются тем,

что они направлены на привлечение работников к труду. Побуждение обеспечивается путем формирования мотивов труда и создания на предприятии условий, способствующих мотивации работников. Формирование мотивов труда (воспитание коммунистического отношения к труду, профессиональных интересов, творческое содержание труда) приводит к тому, что работник внутренне заинтересован в трудовой деятельности. Методы профессионального отбора и обучения направлены: на отбор людей, обладающих такими психологическими характеристиками, которые в наибольшей степени соответствуют выполняемой работе; на развитие необходимых психологических характеристик. Применение психологических методов управления должно осуществляться в комплексе с социальными, организационными и экономическими методами. Только в этом случае можно добиться оптимального решения сложных задач социального развития коллектива и общества, полнее использовать преимущества социалистической системы хозяйства.

Методы социальных исследований. Изучение коллективов осуществляется методами социальных исследований, которые позволяют собирать и использовать обширную социальную информацию. К ним относятся методы сбора и анализа социальной информации. Сбор социальной информации - важный этап в управлении коллективом.

Производственный коллектив предприятия и каждого его подразделения — сложный социальный организм, имеющий свои закономерности развития и принципы построения, свой морально-психологический климат. Управлять социальными процессами в коллективе можно только в том случае, когда имеется полная и достоверная информация об этих процессах. Социальная информация представляет собой совокупность сведений о составе, потребностях и интересах людей, характере взаимоотношений в группах, восприимчивости форм и методов стимулирования в коллективах и группах. Методы сбора социальной информации должны обеспечивать ее полноту, своевременность, объективность и достоверность. Сбор социальной информации о производственных коллективах может производиться с помощью интервьюирования, анкетирования, изучения документов, структурных карт, наблюдения и самонаблюдения, эксперимента. Интервьюирование как метод сбора социальной информации используется весьма широко при решении оперативных задач управления коллективом. Интервьюирование представляет собой устный сбор сведений и данных о характеристиках коллектива и его отдельных членов. Этот метод используется для получения сведений о бюджете свободного времени, о причинах текучести кадров, производственных конфликтах и т. д. Интервьюирование требует определенной подготовки для его проведения. Лицо, собирающее сведения, должно первоначально продумать цель собеседования, состав вопросов, их последовательность, манеру постановки вопроса и уточнения ответов. Следует учитывать, что достоверность сведений, полученных в результате интервьюирования, может в ряде случаев зависеть от симпатии или антипатии опрашиваемого и лица, собирающего данные. После беседы рекомендуется сразу проанализировать факты и данные, стараясь исключить возможные неправильные сведения. Интервью-

юирование применяется для сбора информации об отдельных лицах или небольших группах людей. В том случае, когда возникает необходимость сбора информации о более крупных коллективах, применяется анкетирование, представляющее собой сбор данных с помощью опросных листов (анкет). Использование анкетирования для сбора социальной информации позволяет получить подробные, развернутые данные при сравнительно незначительных затратах. Анкеты, используемые для сбора информации, должны включать не слишком много вопросов, так как в противном случае внимание анкетированного лица будет рассеиваться. Особое значение имеют четкое формулирование вопросов и их логическая последовательность. Ответы на вопросы могут даваться развернуто и подробно в соответствии с желанием опрашиваемого (так называемые открытые анкеты). В том случае, когда опрашиваемые лица выбирают из ряда возможных, упорядоченных и заранее определенных ответов на вопрос тот, который соответствует личной точке зрения, анкеты, называются закрытыми. Закрытые анкеты дают более конкретную и точную информацию, они легче поддаются обработке и анализу. Открытые анкеты представляют более подробные данные, обеспечивающие возможность широкой оценки событий и явлений. Более глубокую информацию можно получить путем анализа различной документации, имеющейся на предприятии. Сюда относятся: акты ревизии и обследований, решения общественных организаций, стенгазеты, многотиражная печать, автобиографии, характеристики, наградные листы и другие документы. Изучение документов позволяет глубже проникнуть в социально-психологическую структуру коллектива, шире представить взаимоотношения в коллективе, тенденции его развития и изменения. Структурные карты, применяемые для сбора социальной информации, дают возможность в наглядной, графической форме отобразить и проанализировать структуру различных общественных отношений, особенно межличностных отношений в малых группах: симпатий, антипатий, предпочтений, лидерства, руководства и подчинения. Важную роль в социологических исследованиях производственных коллективов играют методы наблюдения и самонаблюдения. Применяя метод наблюдения, исследователь регистрирует непосредственно происходящие факты, явления. Исследователь может лично участвовать в деятельности коллектива, фиксируя при этом анализируемые показатели и явления. В этом случае используется метод включенного наблюдателя. Можно также изучать явления и процессы в коллективе, не участвуя в его деятельности (метод стороннего наблюдения). Наблюдения могут быть долгосрочными, единовременными и периодическими. Долгосрочное наблюдение предполагает проведение сбора социальной информации о каком-либо объекте в течение продолжительного периода времени. Этот метод дает возможность получения информации о закономерностях развития или изменения объекта. Единовременное наблюдение позволяет получить информацию о состоянии объекта в какой-либо фиксированный момент времени. Периодические наблюдения обеспечивают получение информации через определенные промежутки времени или после проведения различных мероприятий в коллективах. Наблюдения могут охватывать весь кол-

лектив (сплошные наблюдения), отдельные группы или личности (выборочные наблюдения). Существенным дополнением методов наблюдения является самонаблюдение. При самонаблюдении регистрацию элементов деятельности, труда, чувств и мыслей осуществляет лицо, данные о котором подлежат сбору и анализу. Наиболее широко метод самонаблюдения применяется для определения структуры рабочего и свободного времени. Эксперимент как метод социальной информации предусматривает создание специальных условий деятельности коллектива, обеспечивающих возникновение ситуации, давшие о которой являются предметом исследования. Эксперимент обеспечивает получение данных о различных сторонах или совокупности социальных связей и отношений в коллективе. Различают лабораторный эксперимент, когда создаются специальные условия для наблюдения за коллективом, и естественный эксперимент, когда коллектив или группа работает в нормальных для них условиях. Например, можно из состава цеха выбрать одну бригаду, выделив ей специальное место работы, и наблюдать, каким образом данный коллектив будет воспринимать нового рабочего (в этом случае проводится лабораторный эксперимент). Если же в состав бригады ввести нового работника, то будет проводиться естественный эксперимент. После сбора социальной информации производится ее обработка и анализ. Обработка и анализ информации предусматривают разделение информации по различным признакам или группам для выявления степени влияния того или иного параметра на деятельность коллектива или его различных групп. При анализе информации широкое распространение получили различные методы квантификации, т. е. разделение и расчленение информации, а также методы социального диагностирования, когда определяется удельный вес влияния каждого фактора на изучаемый социальный показатель. Социальные исследования на промышленных предприятиях должны проводиться специально подготовленными, квалифицированными специалистами. Многие предприятия создают в этих целях специальные лаборатории социологических исследований. На основе результатов социологических исследований на предприятии разрабатываются и применяются все перечисленные социальные методы управления. Следовательно, методы социальных исследований не являются непосредственно социально-психологическими методами управления, а позволяют лишь определить направление и способы воздействия на коллектив. Социальное прогнозирование и планирование Производственный коллектив активно участвует в реализации планов социального развития. Решение социальных проблем трудовых коллективов приобретает особенно важное значение для реализации государственных планов социального развития общества. Планы социального развития открывают перед каждым работником конкретную перспективу улучшения условий труда, быта, духовного и физического развития. Социальное планирование в отличие от других видов планирования на предприятии требует учета тенденции изменения параметров коллектива за длительный период времени, так как изменение социальных параметров происходит под влиянием факторов, имеющих длительный характер действия, например исторические, национальные, семейные, традици-

онные и другие факторы. Это выдвигает особые требования к организации социального планирования на промышленных предприятиях, широкого привлечения трудящихся к составлению и реализации планов, требует использования при составлении планов данных социального прогнозирования. В силу специфичности социальных процессов используются специальные методы социального прогнозирования, к числу которых относятся: методы прогнозирования по предыстории, функционально-динамическое прогнозирование, методы хронологических спектров, сходства и аналогии, экспертных оценок и научно-художественного описания.

Метод прогнозирования по предыстории базируется на анализе социальной информации о предшествующем изменении социальных характеристик и выявлении на этой основе определенных закономерностей, действие которых ожидается в будущем. Считается наиболее вероятным сохранение вскрытой закономерности в будущем, в связи, с чем можно построить модель прогнозируемого феномена. Метод хорошо прогнозирует, например, тенденции календарных изменений трудоспособности, текучести кадров, спроса на социальное обслуживание и т. д. Метод функционально-динамического прогнозирования применяется тогда, когда отыскивается определенная функциональная математическая зависимость какого-либо социального параметра от различных факторов. Придавая различные значения выявленным факторам, которые ожидаются в перспективе, можно определить будущее значение социального параметра, которое выступает прогнозируемой величиной. Метод хронологических спектров используется для определения периодичности и совпадения разнородных социальных явлений и характеристик. В этом случае проводится анализ частоты исследуемых социальных событий, явлений и обнаруживается вероятность их совпадения. В том случае, если ожидается появление одного исследуемого явления в будущем, можно с известной степенью вероятности предсказать наступление другого события. Например, изменение квалификационного состава работников предприятия в связи с экономическими и культурными изменениями на данной территории. Метод сходства и аналогии используется для социального прогнозирования в том случае, когда наблюдается общность свойств и тенденция в развитии каких-либо двух социальных коллективов. В этом случае, анализируя развитие одного коллектива, который находится на более высоком уровне, можно предсказать появление соответствующих свойств и характеристик у другого коллектива, который только в перспективе достигнет уровня первого. Этот метод имеет особое значение при распространении прогрессивного опыта передовых коллективов.

Метод экспертных оценок позволяет строить модель будущего на основе оценок экспертов. Он применяется для прогноза сложных социальных процессов, таких, например, как социальные последствия автоматизации производства, изменение миграции населения в связи с созданием новых промышленных районов и т. д.

Методы социального планирования включают разнообразные способы определения и достижения плановых социальных показателей. К методам

социального планирования относятся: метод планирования по историко-логическому критерию, метод агрегирования показателей, метод дифференцированного планирования. Метод планирования по историко-логическому критерию предполагает использование в качестве плановых показателей тех, которые в наибольшей степени отрастают исторические тенденции развития коллектива. Метод агрегирования показателей позволяет на основе анализа социальной информации определять социальные потребности и интересы различных групп работников и путем объединения показателей определять необходимые способы и средства их удовлетворения, формируя, таким образом, социальный план. Метод дифференцированного планирования не предусматривает выявления общих социальных потребностей и интересов. План строится дифференцированно для каждой из групп коллектива, а объединение планируемых показателей и средств их достижения осуществляется в последующем при формировании общего плана социального развития. Как мы видим, социальное планирование не является непосредственно социально-психологическим методом управления. Оно служит лишь средством целеполагания, позволяющим устанавливать конкретные способы воздействия на коллектив.

Для того чтобы эффективно управлять общественными, коллективными и личными социальными отношениями, социально-психологические методы управления должны включать такой комплекс средств воздействия на коллективы и отдельных работников, который учитывал бы интересы государства (общества), коллектива и отдельного работника. Производственный коллектив осуществляет воспитание человека коммунистической морали, учитывает в своей деятельности особенности коллектива и соответственно этим особенностям использует специфические социально-политические методы воспитания в коллективе, методы социального нормирования, социального регулирования, методы социального почина, новаторства и преемственности. Интересы личности учитываются в социально-психологических методах управления путем использования методов морального стимулирования и психологических методов.

Контрольные вопросы

1. На чем основаны социально-экономические методы управления?
2. На какие рычаги хозяйствования опираются экономические методы управления?

10.2. Стили управления

План лекции

1. Понятие стиля управления.
2. Характеристика стилей управления.
3. Имидж руководителя.

Вопрос 1. Понятие стиля управления

Стиль управления – это совокупность методов, приемов и способов осуществления управленческой деятельности, форм взаимоотношений и личного поведения.

Стиль тесно связан с методами управления, но если методы устойчивы и идентичны в реализации различными руководителями, то стиль опосредуется индивидуальными особенностями личностями.

Существует и общий стиль который формируется государственной политикой и уровнем социально-экономического развития страны. В нем отражаются традиционные и новые требования к управленческой деятельности, обусловленные задачами данного этапа развития общества.

Стиль управления должен строиться на использовании достижений науки в области философии, экономики, управления, маркетинга, предпринимательства, коммерции, психологии и др.

Научный стиль руководства отличаются творческий характер, единство теории и практики, слова и дела, продуманность в создании общественных, экономических и организационных формирований.

Научный стиль управления имеет идейные, профессионально-организаторские и этико-психологические черты.

К идейным чертам стиля руководства относятся убежденность в правильности выбранной стратегии и тактики развития производства, непримиримость к недостаткам, гласность, демократичность, видение перспективы, умение критиковать, воспитывать членов коллектива, борьба с бюрократизмом. Руководитель обязан ставить интересы коллектива выше личных отношений и работниками.

К идейным чертам стиля управления относится и широкое привлечение работников к управлению производством. Задача руководителей и специалистов – развить у подчиненных чувство хозяина, собственника, бережливость, умение рационально расходовать имеющиеся ресурсы. А также социально-политическую потребность управлять.

Профессионально-организаторские черты стиля управления составляют деловые качества руководителей и специалистов, проявляемые ими в процессе управленческой деятельности. Важнейшими из них являются:

- Умение организовать работу аппарата управления;
- Научный подход к делу;
- Деловитость и предприимчивость;

Дисциплинированность;
Умение контролировать.

Вопрос 2. Характеристика стилей управления

Существует авторитарный, демократический и либеральный стили управления.

Авторитарный стиль управления сводится к тому, что руководитель, не доверяя подчиненным и не спрашивая их мнения и совета, единолично решает все вопросы и берет на себя ответственность за все, давая исполнителям лишь указания, что, как когда делать, а в качестве основной формы мотивации использует наказание.

Сотрудники относятся к навязанным руководителем решениям в основном безразлично или негативно, радуются его ошибке, находя в ней подтверждение своей правоты. В результате в организации формируется неблагоприятный морально-психологический климат, создается почва для развития производственных конфликтов.

Организации, в которых доминирует демократический стиль управления, характеризуются высокой степенью децентрализации полномочий, активным участием сотрудников в принятии решений, созданием таких условий, при которых выполнение служебных обязанностей оказывается для них привлекательным, а достижение успеха служит вознаграждением.

Либеральный стиль управления. Его суть состоит в том, что руководитель ставит перед исполнителями проблему, создает необходимые организационные условия для их работы, определяет ее правила, задает границы решения, а сам отходит на второй план, за собой он оставляет функции консультанта, арбитра, эксперта, оценивающего полученные результаты. При этом поощрение и наказание отступают на второй план по сравнению с внутренним удовлетворением, получаемым подчиненными от возможности реализовать свой потенциал и творческие способности.

Авторитарный, демократический и либеральный стили управления не имеют между собой какого-то непреодолимого барьера и на деле плавно переходят друг в друга, образуя непрерывную цепочку.

Вопрос 3. Имидж руководителя

Под имиджем понимают сложившееся представление (образ) о человеке (личности), товаре, технологии, организации.

Для менеджера важен имидж:

Продукции, которую производит организация;

Самой организации;

Руководителя, менеджера, работника.

Имидж-это правильный выбор модели поведения. Который приносит успех. Выбор модели поведения может быть различен, но необходимо учитывать следующее:

- соответствие поведения личности законодательству и правовым нормам;
- конкретную ситуацию, в которой личность действует;
- цели личности;
- нравственные критерии (честность, справедливость, разумная оценка собственных возможностей);
- психологические характеристики.

Искусство и техника создания образа заключаются в том, чтобы познать себя, понять, что является привлекательным для других, привести свой образ в соответствии этому критерию.

Три составляющие имиджа руководителя:

- *личное обаяние – способствует успеху профессиональной деятельности.
- *нравственные характеристики – коммуникабельность, эмпатичность (способность к сопереживанию), рефлексивность (способность понять другого), красноречие (способность воздействовать словом).
- *техника самопрезентации – умение подать с научной стороны свои знания, умения, опыт.

Контрольные вопросы

1. Дайте определение стиля руководства.
2. Перечислите основные составляющие имиджа руководителя?
3. Что вы понимаете под «имиджем руководителя»?

10.3. Управленческие решения

План лекции

1. Понятие управленческого решения.
2. Классификация управленческих решений.
3. Технология принятия управленческих решений.
4. Реализация решений.

Вопрос 1. Понятие управленческого решения

Управленческое решение-результат творческого целенаправленного анализа проблемной ситуации, выбора путей, методов и средств её разрешения в соответствии с целью системы менеджмента.

К управленческому решению предъявляют ряд общих требований.

1. Всесторонняя обоснованность означает необходимость принятия решения на базе максимально полной и достоверной информации. Решение должно охватывать весь спектр вопросов, всю полноту потребностей управляемой системы.

2. Своевременность предполагает. Что принятое решение не должно отставать или опережать потребности и задачи социально-экономической системы. Преждевременно принятое решение не находит почвы для реализации и может дать импульс к развитию негативных тенденций. Не менее вредны запоздалые решения. Они лишь усугубляют и без того болезненные процессы.

3. Полнота содержания подразумевает, что решение должно охватывать весь управляемый объект, все сферы его деятельности, все направления развития.

4. Полномочность-строгое соблюдение субъектом управления тех прав и полномочий, которые ему предоставлены высшим уровнем управления.

5. Согласованность с принятыми ранее решениями означает преемственность, непротиворечивость развития.

Вопрос 2. Классификация управленческих решений

Управленческие решения можно классифицировать по следующим признакам:

1. По субъекту управления выделяют решения государственных, хозяйственных, предпринимательских органов и общественных организаций. Например, государственные органы реализуют решения путем издания законодательных, организационных, распорядительных документов и проведения организационной работы.

2. По степени влияние на будущее организации решения делят на стратегические и тактические.

Стратегические определяют основные пути её развития; тактические – конкретные способы продвижения по ним.

3. По степени обязательности исполнения решения подразделяются на директивные, рекомендательные и ориентирующие.

Директивные решения разрабатываются высшими органами управления в стабильных условиях по наиболее важным текущим и перспективным проблемам организации и предназначены для обязательного исполнения на её низших уровнях.

Рекомендательные решения готовятся совещательными органами различного рода комитетами и комиссиями. Их исполнение желательно но не обязательно.

Ориентирующие решения, как и директивных, предназначены для низших уровней управления. Ориентирующие можно считать прогнозными решениями, являющимися как бы «маяками» для плановых.

4. По способу принятия можно выделить выборочные и систематические решения. Первые обычно касаются одного или нескольких близких аспектов рассматриваемой проблемы, а вторые охватывают её в целом, во всем многообразии и взаимосвязях.

5. По широте охвата выделяют общие и специальные решения. Общие касаются одинаковых проблем, относящихся к самым различным подразделениям организации, например начало и окончания рабочего дня, обеденных перерывов, сроков выплаты и т.д. специальные решения относятся к узким проблемам, присущи только одному подразделению или группе работающих в нем людей.

6. По сфере реализации решения могут быть связаны с производством, сбытом, научными исследованиями, кадрами и т.д.

7. По содержанию решения бывают техническими, экономическими, социальными.

Вопрос 3. Технология принятия решений

Под технологией принятия решений понимают состав и последовательность процедур, приводящих к решению проблем организации. В комплексе с методами разработки и оптимизации альтернатив.

Этапы процесса принятия решений

Первая стадия - подготовка решения – состоит из следующих операций: анализ проблемы и постановка (уяснение) стратегии действия; определение цели (целей; установление критериев оценки вариантов решения. Важно своевременно определить проблему, выяснить её сущность. Причины возникновения.

Вторая стадия - принятие решения - расчленяется на следующие операции: набор и исследование вариантов, определение методов оценки вариантов и выбор лучшего; принятие, формулирование и выдача решения.

Принятие, формулировка и выдача решений включает составление проекта решения, обсуждения его, оформление в виде документа или устного распоряжения и выдачу исполнителям.

При выработке решения сначала составляют его проект, если решение перспективное, общее, проект, как правило, обсуждают совместно с общественными организациями, а также на заседаниях различных коллегиальных органов. После этого решение принимаются. Решение оформляют в виде документа (приказа, распоряжения, постановления, инструкции, протокола) и в форме устного распоряжения. Одновременно должна быть определена программа действий по его выполнению. Она состоит из следующих частей: кто, когда. И как делает; кто, когда и как контролирует выполнение.

Принятое решение доводится до исполнителей в виде административных актов-документов организационного регламентирования. Нормирования и инструктирования. Решения предусматривают обязательное выполнение (например приказ) или имеют ограничения по предельным требованиям (распоряжение), выступают как методические рекомендации. Решение должно быть принято и сформулировано таким образом, чтобы оно создавало условия и побуждало подчинённых его быстрее выполнить.

Третья стадия-реализация решения - состоит четырех операций: организация реализации, контроля, оценки и определения эффективности решения.

Организация выполнения решений включает доведение их до сознания членов коллектива, расстановку исполнителей и согласование их действия, инструктаж, определение полномочий, стимулирование и регулирование деятельности работников.

Контроль выполнения решений включает установление объектов или предметов контроля; определение работников. Осуществляющих контроль; изыскание методов контроля, организацию контрольной службы, определение эффективности её работы.

Оценка выполнения решений состоит из следующих приемов: подведение экономических, социальных, нравственных и других итогов установление достижения цели; определение степени решения проблем, выявление передового опыта, вскрытие негативных явлений, материальное и моральное поощрение по итогам деятельности.

Вопрос 4. Реализация решений

Способы и методы реализации решений зависят от его содержания и объективных условий, в рамках которых оно претворяется в жизнь, но ни в коем случае не от желаний и умения соответствующих руководителей и сотрудников.

Успех в решении проблем обусловлен влиянием трех групп факторов: организационных, материальных и личных.

К организационным факторам относятся способность организации своевременно перестроится для решения проблемы в соответствии с изменившимися условиями, приспособиться к ним; своевременность обнаружения проблемы и наличие необходимого запаса времени для выхода из сложившейся ситуации.

К материальным факторам, оказывающим влияние на успешное реше-

ние проблем, относятся наличие необходимых ресурсов –естественных, технологических, технических, информационных и т.д.-и возможность свободного маневрирования ими.

Личными факторами, влияющими на реализацию решений, являются необходимый уровень квалификации, знаний и опыта работников, занимающихся решением проблем; ожидаемое вознаграждение в случае успеха, или наоборот. Боязнь возможного наказания при неудаче; общий морально-психологический климат в коллективе.

Крайне отрицательно на эффективность решения воздействуют и субъективизм. Ориентация исключительно на личный опыт, интуицию. Вдохновение, симпатии или антипатии к кому либо или чему либо, ориентация на собственную выгоду и т.д.

Контрольные вопросы

1. Сформулируйте понятие управленческого решения.
2. Перечислите этапы процесса принятия решений.
3. Технология принятия решений.
4. Какие требования предъявляются к управленческим решениям?
5. Как классифицируются управленческие решения?
6. Назовите этапы принятия решений.
7. Как реализуются решения.

10.4. Управление конфликтами и стрессами

План лекции

1. Виды конфликтов.
2. Конфликт как процесс.
3. Функции конфликтов.
4. Формы разрешения конфликта.

Вопрос 1. Виды конфликтов

Конфликт – столкновение противоположно направленных тенденций в психике человека, во взаимоотношениях людей, их формальных и неформальных объединениях, обусловленное различием взглядов, позиций и интересов.

Прежде в теории управления конфликты рассматривались исключительно негативно и все действия администрации сводились к их силовому подавлению, только загонявшему проблемы внутрь и ничуть не улучшавшему ситуацию. С современной точки зрения многие конфликты не только допустимы, но и желательны, ибо позволяют выявить «подводные камни», скрытые от глаз процессы, разнообразие точек зрения на те или иные события, получить дополнительную информацию, что в целом облегчает процесс управления и способствует повышению его эффективности.

По отношению к субъекту конфликты бывают:

1. внутренними (внутриличностные)

Возникновение внутриличностных конфликтов обусловлено противоречиями в самом человеке, которые могут сопровождаться такими обстоятельствами, как необходимость выбора между двумя взаимоисключающими вариантами действий, каждый из которых в одинаковой мере желателен; несовпадением внешних требований и внутренних позиций; неоднозначностью восприятия ситуации, целей и средств их достижения, потребностей и возможностей их удовлетворить; влечениями и обязанностями; различного рода интересами и т. д.

В общем же случае чаще всего речь идет о «выборе в условиях изобилия» (мотивационный конфликт) или «выборе наименьшего зла» (ролевой конфликт).

2. внешними (межличностные, между личностью и группой, межгрупповые).

Возникновение внутриличностных конфликтов обусловлено противоречиями в самом человеке, которые могут сопровождаться такими обстоятельствами, как необходимость выбора между двумя взаимоисключающими вариантами действий, каждый из которых в одинаковой мере желателен; несовпадением внешних требований и внутренних позиций; неоднозначностью восприятия ситуации, целей и средств их достижения, потребностей и возможностей их удовлетворить; влечениями и обязанностями; различного рода интересами и т. д.

В общем же случае чаще всего речь идет о «выборе в условиях изобилия» (мотивационный конфликт) или «выборе наименьшего зла» (ролевой конфликт).

Межличностные конфликты, как считается, на 75-80 % порождаются столкновением материальных интересов отдельных субъектов, хотя внешне это выглядит как несовпадение характеров, личных взглядов или моральных ценностей.

Конфликты между личностью и группой в основном обусловлены несовпадением индивидуальных и групповых норм поведения, а межгрупповые порождаются борьбой за ограниченные ресурсы или сферы влияния.

По сфере возникновения и развития конфликты можно разделить:

- деловые, связанные с официальной деятельностью человека, выполнением им должностных обязанностей,
- личные, затрагивающие неформальные отношения.

Если участники конфликта скрывают его от посторонних или конфликт еще не «созрел», что затрудняет процесс управления им или его разрешения, он является скрытым; в противном случае конфликт считается открытым. Поскольку открытый конфликт контролируется руководством, он менее опасен; скрытый же может незаметно подтачивать основы организации, хотя внешне будет казаться, что все идет нормально.

Скрытые конфликты часто развиваются в форме интриги, под которой в управлении понимают нечестное запутывание руководителей и коллег с целью вынудить их к определенным действиям, приносящим выгоду инициаторам, в ущерб тем, против кого направлена интрига. Орудием интриги является искаженная информация, распространяемая через «третьи руки», с помощью которой очерняются или обеляются люди и их поступки.

Открытые конфликты могут быть связаны с образованием клик, то есть групп сотрудников, активно противопоставляющих себя официальной или поддерживаемой большинством линии с целью захвата формальной или неформальной власти в организации либо упрочения своих позиций.

По своим последствиям конфликты бывают конструктивными и деструктивными. Конструктивные конфликты предполагают возможность рациональных преобразований, а следовательно, могут принести большую пользу, способствовать развитию организации. Если же конфликт не имеет под собой реальной почвы, то становится деструктивным, поскольку разрушает систему отношений между людьми.

Нужно иметь в виду, что любой конструктивный конфликт, если его своевременно не преодолеть, превращается в деструктивный. Люди начинают демонстрировать друг другу личную антипатию, придираются, унижать окружающих, навязывать им свою точку зрения, отказываться решать назревшие проблемы.

Во многом превращение конструктивного конфликта в деструктивный связано с особенностями личности его участников.

Выделяют шесть типов «конфликтных» личностей, которые вольно или невольно провоцируют столкновения с окружающими:

1. демонстративные, стремящиеся быть в центре внимания, являющиеся инициаторами споров, в которых проявляют излишние эмоции;
2. ригидные, обладающие завышенной самооценкой, не считающиеся с мнением других, некритически относящиеся к своим поступкам, болезненно обидчивые, склонные вымещать зло на окружающих;
3. неуправляемые, отличающиеся импульсивностью, агрессивностью, непредсказуемостью поведения, слабым самоконтролем;
4. сверхточные, характеризующиеся излишней требовательностью, мнительностью, подозрительностью, мелочностью;
5. целенаправленно конфликтные, рассматривающие конфликт как средство достижения собственных целей, склонные манипулировать окружающими в своих интересах;
6. бесконфликтные, которые своим стремлением всем угодить создают новые конфликты.

Вопрос 2. Конфликт как процесс

Конфликт можно рассматривать в узком и широком смыслах: в узком - это непосредственное столкновение сторон; в широком - развивающийся процесс, состоящий из нескольких этапов, в рамках которого само столкновение является лишь одним из них.

На первом этапе возникает конфликтная ситуация, то есть такое положение дел, при котором интересы сторон объективно вступают в противоречие друг с другом, но открытого столкновения еще нет. Она может возникнуть как по инициативе сторон, так и без их участия.

Внешними признаками конфликтной ситуации можно считать дискомфорт, то есть объективное ощущение того, что что-то не так, которое трудно выразить словами;

Со временем конфликтная ситуация может исчезнуть, если перестанет существовать сам объект, породивший ее; сохраниться в прежнем состоянии; трансформироваться в другую; обостриться под воздействием инцидента, то есть столкновения оппонентов.

Инцидент, представляющий собой второй этап конфликта, может возникнуть целенаправленно или произойти случайно в силу сложившихся обстоятельств и быть как объективным, так и субъективным, основывающимся на недоразумении, то есть существовать лишь в воображении сторон.

Третьим этапом развития конфликта являются кризис и разрыв отношений между оппонентами. Этот этап, в свою очередь, состоит из двух фаз - конструктивной и деструктивной. В рамках конструктивной фазы возможность совместной деятельности сохраняется, поэтому оппонентов еще можно примирить и посадить за стол переговоров. На деструктивном этапе сотрудничество уже невозможно; оппоненты теряют самоконтроль, их необходимо разъединять.

На четвертом этапе происходит завершение конфликта. Обычно преодоление конфликтов происходит также несколькими путями: разъединени-

ем участников, что может противоречить решению текущих производственных задач; их полной психологической перестройкой, которая, как считают специалисты, редко бывает успешной; изменением рангов оппонентов (конфликт вряд ли будет продолжаться, если один из его участников, прежде занимавших одинаковые должности, станет руководителем остальных); наконец, перемирием, в рамках которого стороны, оставаясь на своих позициях, прекращают «боевые действия», хотя сама конфликтная ситуация при этом не исчезает.

Вопрос 3. Функции конфликтов

Кроме негативных существуют и позитивные функции организационных конфликтов. Обобщенно их можно свести к трем основным функциям.

Информативная функция имеет две стороны:

1. сигнализирующую. Сигнализирующая сторона заключается в том, что администрация начинает обращать внимание на нетерпимые условия труда, произвол, различного рода злоупотребления. Стремясь не допустить эскалации конфликта, она принимает меры для смягчения создавшейся ситуации. 2. коммуникативная сторона состоит в том, что оппонентам необходимо располагать информацией, позволяющей сделать выводы о стратегии и тактике своего противника, ресурсах, которыми он располагает. Расширяя информационный потенциал, стороны невольно усиливают коммуникативный обмен друг с другом, получая гораздо больший объем информации о факторах и причинах конфликта, интересах и целях противника, позициях и программах выхода из конфликта.

Интегративная функция. Производственный конфликт способствует образованию групп, установлению и сохранению нормативных и физических границ между ними. Эта функция связана с процессами внутри конфликтующих сторон и взаимодействием между ними. В социальной психологии это явление получило название «эффект группового фаворитизма». Суть его заключается в тенденции каким-либо образом благоприятствовать членам собственной группы в противовес членам другой группы. Этот эффект может действовать в самых разных ситуациях, в результате чего устанавливаются границы между теми людьми, которые по каким-либо критериям считаются своими или чужими.

Инновационная функция. С помощью конфликта можно преодолеть препятствия на пути экономического, социального или духовного развития коллектива. Под влиянием противоборства или в результате его прекращения происходит известная трансформация межличностных отношений. Правильно урегулированный конфликт улучшает психологические характеристики коллектива и вызывает усиление социальной активности за счет изменения всех важнейших характеристик, сплоченности, авторитета, уровня идентификации с общими целями и удовлетворенности членством в организации, взаимного доверия и уважения.

К описанным выше функциям нельзя подходить с оценочными категориями. Их ценность зависит от ситуации. Все трансформации, происходящие во время конфликта, единовременны и взаимосвязаны. Только после анализа завершённого конфликта можно дать оценку его направленности.

Вопрос 4. Формы разрешения конфликта

Любой руководитель заинтересован в том, чтобы конфликт, возникший в организации или подразделении, был как можно быстрее преодолён, ибо его последствия могут принести немалый моральный или материальный ущерб. В качестве приоритетных рассматривают пять возможных средств воздействия на участников конфликта, которые могут привести к его разрешению.

1. Средства убеждения возможны, если противник готов действовать иначе, поскольку пришёл к убеждению, что это полезно для него самого, не принимая во внимание случайности, возникающие внутри группы или навязанные изменением внешней ситуации, а также не обращая внимания на то, что его заставляют брать на себя какие-то обязательства по изменению своих действий. Преимущества подобного способа в его гибкости и доверительном характере.

2. Навязывание норм соперникам извне, со ссылкой на общественные интересы. Это институциональный путь, опирающийся на обычаи и традиции. Его главное преимущество — в возможности предсказания поведения соперников; недостаток — отсутствие достаточной гибкости.

3. Материальное стимулирование используется в зависимости от ситуации. Обычно применяется в том случае, когда конфликт зашел слишком далеко. Соперники согласны на частичное достижение цели и хотят хоть как-то компенсировать свои потери. Посредством стимулирования можно выработать минимум доверия и на его основе найти более или менее приемлемое решение конфликта. Недостаток его — в слабой результативности и нормативности.

4. Использование власти часто сопровождается недозволенными силовыми приемами, запугиванием, шантажом и т. д. Поскольку, как правило, проигравшая сторона с поражением не смиряется, конфликт в любой момент может вспыхнуть с новой силой и неизвестно, чем впоследствии он закончится. Таким образом, при проигрыше одного оппонента явного выигрыша для другого, а следовательно, и организации в целом может и не быть.

5. Компромисс, то есть соглашение, в рамках которого выгоды и потери делятся примерно поровну. Поскольку при этом обе стороны оказываются не в проигрыше, такая стратегия широко используется на практике, но оптимального решения при этом принять, как правило, не удастся, так как сама проблема остается нерешенной. Иногда на компромисс идут оппоненты, находящиеся в разных рангах, но заинтересованные в решении проблемы, ибо это помогает сэкономить время и силы. Компромисс позволяет сохранить отношения и что-то приобрести вместо того, чтобы все потерять.

Существует ряд правил, следование которым ускоряет процесс разрешения конфликта:

- во время переговоров приоритет нужно отдавать обсуждению содержательных вопросов;

- стороны должны стремиться к снятию психологической и социальной напряженности;

- сторонам следует демонстрировать взаимное уважение друг к другу;

- участники переговоров должны стремиться превратить содержательную и скрытую часть конфликтной ситуации в открытую, гласно и доказательно раскрывая позиции друг друга и сознательно создавая атмосферу публичного, равноправного обмена мнениями;

- все участники переговоров должны проявлять склонность к компромиссу.

Большое значение имеет заключительная, послеконфликтная стадия. На этой стадии должны быть предприняты усилия по окончательному устранению противоречий интересов, целей, установок, ликвидирована социально-психологическая напряженность и прекращена любая борьба.

Контрольные вопросы

1. Средства воздействия на разрешения конфликта.
2. Перечислите основные функции конфликта.
3. Дайте определение конфликта.

10.5. Личность в системе менеджмента

План лекции

1. Психология личности.
2. Особенности индивидуальности человека.
3. Личность и коллектив.

Вопрос 1. Психология личности

Личность -это субъект активной сознательной деятельности, обладающей совокупностью социально значимых черт. Черты личности формируются, с одной стороны, под воздействием природных свойств человека, с другой – социальных моментов: роли, статуса, опыта, привычек и т.д.

Первым элементом, образующим личность, можно считать направленность. Выделяют три типа направленности личности: на взаимодействие, на задачу и на себя.

Направленность на взаимодействие или общение означает, что человек стремится сотрудничать с коллегами, поддерживать с ними хорошие отношения, совместно решать проблемы независимо от цели деятельности и собственной роли, то есть работать в коллективе.

Направленность на себя, или личная направленность, состоит в стремлении человека в первую очередь решать собственные проблемы, добиваться личного благополучия, повышать престиж.

Направленность личности на задачу, или деловая направленность, предполагает, что делается упор на достижение целей, например успешное решение проблемы, получение реальных результатов, овладение новыми знаниями и навыками.

Вторым элементом структуры личности являются способности, то есть задатки, склонности к какому-либо виду деятельности. Они бывают общими и специальными.

Общие способности отражают тип мышления человека, который может быть художественным, логическим или смешанным. Художественному мышлению свойственны образность, яркость, богатая фантазия, но одновременно импульсивность, непосредственность, прерывность. Логическое мышление характеризуется критичностью, ясностью, последовательностью, глубиной,

Вопрос 2. Особенности индивидуальности человека

1. Темперамент

Темпераментом называют индивидуально своеобразную, природно обусловленную совокупность динамических проявлений психики – интенсивности, скорости, темпа, ритма психических процессов и состояний.

Поведение зависит не только от социальных условий, но и от особенностей природной организации личности. Темперамент как раз и обусловлен биологической организацией индивида, а потому обнаруживается довольно рано и четко у детей в игре, занятиях, общении.

Рассмотрим характеристики четырех типов темперамента.

Холерик. Представители этого типа отличаются повышенной возбудимостью, а вследствие этого и неуравновешенностью поведения. Холерик вспыльчив, агрессивен, прямолинеен в отношениях, энергичен в деятельности. Для холериков характерна цикличность в работе. Они со всей страстью отдаваться делу, увлечены им. Но вот истощились силы, упала вера в свои возможности, наступило подавленное настроение, и они нечего не делают. Такая цикличность есть одно из следствий неуравновешенности их нервной деятельности.

Сангвиник. Человек с сильной, уравновешенной, подвижной нервной системой. Он обладает быстрой скоростью реакции, его поступки обдуман-ны. Сангвиник жизнерадостен, благодаря чему ему свойственна высокая сопротивляемость трудностям жизни. Он продуктивный деятель, но лишь тогда, когда много интересных ему дел. В противном случае он становится вялым, скучным, отвлекается.

Флегматик. Он солиден, не тратит понапрасну сил: рассчитав их, он доводит дело до конца. Он ровен в отношениях, в меру общителен, не любит попусту болтать. Недостатками флегматика являются его инертность, мало-подвижность. Ему нужно время для раскачки, для сосредоточения внимания, для переключения его на другой объект и т.п.

Меланхолик. Человек со слабой нервной системой, обладающий повышенной чувствительностью даже к слабым раздражителям. Он часто грустен, подавлен, не уверен в себе, тревожен; у него могут возникнуть невротические расстройства.

От темперамента зависят такие свойства, как впечатлительность, эмоциональность, импульсивность и тревожность.

2. Характер

Характер – это своеобразие склада психической деятельности, проявляющегося в особенностях социального поведения личности и в первую очередь в отношениях к людям, делу, к самой себе. Характер формируется, как правило, постепенно в процессе познания и практической деятельности.

Большинство исследователей выделяет в структуре сложившегося характера прежде всего две стороны: содержание и форму. Они неотделимы друг от друга и составляют органическое единство. Содержание характера составляет жизненную направленность личности, т.е. ее материальные и духовные потребности, интересы, идеалы и социальные установки. Содержание характера проявляется в виде определенных индивидуально-своеобразных отношений, которые говорят об избирательной активности человека. В разных же формах характера выражаются различные способы проявления отношений, темперамента, закрепившиеся эмоционально-волевые особенности поведения.

3. Способности

Когда говорят о способностях человека, то имеют в виду его возможности в той или иной деятельности. Эти возможности приводят как к значительным успехам в овладении деятельностью, так и к высоким показателям труда. В науке четко разделяют понятия “задатки” и “способности”.

Задатки – это врожденные анатомо-физиологические особенности мозга, нервной системы, органов чувств и движения, функциональные особенности организма человека, составляющие природную основу развития его способностей. Люди от природы наделены различными задатками, они лежат в основе развития способностей. Не развитые вовремя задатки исчезают.

Способности – это формирующиеся в деятельности на основе задатков индивидуально-психологические особенности, отличающие одного человека от другого, от которых зависит успешность деятельности.

Имеется такая структуризация способностей, как выделение общих и специальных. Общие способности – это те, которые одинаковым образом проявляют себя в различных видах человеческой деятельности. К ним можно отнести, например, уровень общего интеллектуального развития человека, его обучаемость, внимательность. Память, воображение, речь, ручные движения, работоспособность.

Специальные – это способности к определенным видам деятельности, таким, как музыкальные, лингвистические, математические.

4. Чувства и эмоции

Переживание человеком своего отношения к тому, что он делает или познает, к другим людям, к самому себе, называют чувствами и эмоциями.

Чувства и эмоции – взаимосвязанные, но различные явления эмоциональной сферы личности. Эмоциями считают более простое, непосредственное переживание в данный момент, связанное с удовлетворением или неудовлетворением потребностей. Проявляясь как реакции на предметы окружающей обстановки, эмоции связаны с первоначальными впечатлениями. Первое впечатление от чего-либо носит чисто эмоциональный характер, является непосредственной реакцией (страх, гнев, радость) на какие-то внешние особенности.

Чувство – это наиболее сложной, чем эмоции, постоянное, устоявшееся отношение личности к тому, что она познает и делает, к объекту своих потребностей. Чувство характеризуется устойчивостью и длительностью, измеряемой месяцами и годами жизни их субъекта.

Чувства обычно классифицируются по содержанию. Принято выделять следующие виды чувств: моральные, интеллектуальные и эстетические.

Моральные, или нравственные, чувства – это чувства, в которых проявляется отношение человека в поведению людей и своему собственному. Они переживаются людьми в связи с выполнением или нарушением принятых в данном обществе принципов морали, которые определяют, что нудно считать во взаимоотношениях людей хорошим и дурным, справедливым и несправедливым.

Интеллектуальные чувства возникают в процессе умственной деятель-

ности и связаны с познавательными процессами. Они отражают и выражают отношение человека к своим мыслям, к процессу познания, его успешности и неуспешности, к результатам интеллектуальной деятельности. К интеллектуальным чувствам относят любопытство, любознательность, удивление, уверенность, неуверенность, сомнение, недоумение, чувство нового.

Эстетические чувства переживаются в связи с восприятием предметов, явлений и отношений окружающего мира и отражают отношение субъекта к различным фактам жизни и их отображению в искусстве. В эстетических чувствах человеком переживаются красота и гармония (либо, наоборот, дисгармония) в природе, в произведениях искусства, в отношениях между людьми.

5. Воля

Воля – это сознательное регулирование человеком своих действий и поступков, требующих преодоления внутренних и внешних трудностей.

Воля – одно из человеческих качеств, которое потенциально заложено до рождения и которое вместе с тем можно развивать в течение жизни. Диапазон сильной воли столь же велик. Как и диапазон слабоволия. Желание укрепить свою волю, расширить спектр применения волевого действия чаще всего возникает у людей с интернальной локализацией контроля. Локализация контроля – это склонность человека приписывать ответственность за результаты действия внешним или внутренним силам. Интерналы чаще всего чувствуют личную ответственность за свои действия, объясняя их своими личностными особенностями, поэтому они стремятся работать над собой, самосовершенствоваться, в том числе и развивать свою волю. Экстерналы же все стараются объяснить внешними обстоятельствами, снимая с себя всяческую ответственность и тем самым снижая актуальность волевой активности и волевой тренировки.

Человек, желающий владеть собой и обстоятельствами, желающий победить деструктивные эмоции и качества, может путем тренировки усилить свою волю и увеличить спектр своих возможностей.

Вопрос 3. Личность и коллектив

Социальная сущность человека проявляется прежде всего в его деятельности, общении с другими людьми. Изолированный от других людей человек не может развиваться как личность. Лишь активная трудовая, общественная деятельность обеспечивает человеку средства к существованию и способствует выработке многих личностных качеств. Социальная среда, взаимоотношения в труде являются решающим фактором становления и развития психики, появления специфически человеческого свойства – сознания.

Исторические условия жизни привели к тому, что люди объединились в нации, государства, партии, другие общности. Человек в течение жизни непосредственно общается с другими людьми, реализуя свою социальную сущность. Это общение происходит в группах и коллективах, оказывающих большое влияние на позицию, направленность и самооценку личности и др. Эти общности неоднородны и могут быть классифицированы по нескольким

основаниям: близости и глубине складывающихся отношений, принципу образования, отношению личности к нормам группы и др. В зависимости от близости и глубины складывающихся отношений выделяют первичную группу.

Первичная группа – относительно устойчивое и немногочисленное по составу, связанное общими целями объединение людей, в котором осуществляется непосредственный контакт между его членами. Все, кто входит в нее, знают друг друга лично и общаются между собой в процессе решения стоящей перед ними задачи. Размер первичной группы не может быть менее двух, но не превышает 30-40 человек.

Такие объединения, как семья, производственная бригада, экипаж самолета, зимовщики полярной станции, школьный класс или студенческая группа, могут быть названы первичными группами. Человек одновременно может входить в несколько первичных групп. Контакты в первичных группах не дозированы. Каждый может общаться с каждым по мере желания и необходимости. Практически же члены группы отдадут предпочтение одним перед другими. Они общаются чаще, контакты носят близкий характер (на личной или деловой основе). Это так называемый круг общения, который оформляется в виде микрогруппы. Как правило, такая группа немногочисленна (2-7 человек). Человек остается членом первичной группы и не обрывает с ней контакты.

По принципу и способу образования различают реальные и условные, официальные и неофициальные группы.

Реальная и условная группы.

Реальная группа – фактически существующие объединения людей с реальными связями и взаимоотношениями их членов, с целями и задачами. Реальная группа может существовать кратковременно или длительно, быть малой или большой.

Общность людей, составленную номинально, называют условной группой. Например, спортивные журналисты решают образовать команду, состоящую из лучших футболистов мира. Они отбирают звезд первой величины и объединяют их в списке. Эти люди никогда не соберутся и не будут играть вместе. Но эта группа составлена и условно существует.

Официальная и неофициальная группы. Официальная (формальная) группа создается на основе штатного расписания, устава или других официальных документов. Отделы на производстве, штат сотрудников – это примеры официальных групп. Между членами такой группы устанавливаются деловые контакты, регламентированные документами. Они предполагают подчинение или равенство, большую или меньшую ответственность за выполнение задачи. Такая группа может перестраиваться, но опять-таки на основе приказа или постановления.

Взаимоотношения в официальной группе даже при одной и той же инструкции не могут быть идентичны, поскольку в контакт вступают группы с неповторимыми чертами характера, темперамента, способностей, стиля общения. Деловые отношения дополняются личными, не предусмотренными

инструкциями. Психологическая близость (симпатии, уважение, дружба) цементирует официальную группу, помогает установить благоприятный психологический климат, что в конечном итоге способствует успешной работе. В официальной группе могут складываться и другие отношения, не способствующие успеху дела (антипатия, неуважение, пренебрежение, вражда).

Неофициальные группы возникают на основе единой психологической мотивации-симпатии, близости взглядов и убеждений, признания авторитетности, компетентности. Такая группа не предусматривается штатным расписанием или уставом. Так складываются группы на основе общности интересов или увлечений. Симпатии и привязанности цементируют группу. Если они исчезают, группа распадается.

По признаку отношения личности к нормам группы выделяют референтную группу.

Референтная (эталонная) группа – это реально существующая или воображаемая группа, взгляды, нормы которой служат образцом для личности. Личность может входить в группу, нормы, ценности которой признает и поддерживает, считает самыми лучшими. Тогда личность не только придерживается этих норм, но и защищает их, а порой и пропагандирует. Иногда личность, являясь членом одной группы, считает идеалом ценности другой группы.

Итак, первичная группа может рассматриваться с разных точек зрения. Но в любом случае первичная группа оказывает сильное влияние на формирование различных сторон личности. В качестве первичной группы был назван коллектив.

Коллектив – это группа людей, объединенных едиными целями, подчиненными целям общества.

Четко и полно признаки коллектива выявил А.С. Макаренко, который определял его следующим образом: «Коллектив – это есть целеустремленный комплекс личностей, организованных, обладающих органами коллектива. А там, где есть организация коллектива, там есть органы коллектива, там есть организация уполномоченных лиц, доверенных коллектива, и вопрос отношения товарища к товарищу – это не вопрос дружбы и не вопрос любви, не вопрос соседства, а это вопрос ответственной зависимости». При этом он замечал, что коллектив объединяет наличие социально (общественно) значимых целей. Поэтому можно сказать, что всякий коллектив – это группа, но не каждая группа – коллектив.

Личность в коллективе связана с другими личностями и вместе с ними выражает направление общности. В ходе исторического взаимодействия с материальным миром и общения с людьми личность не только приобретает индивидуальный опыт, на основе которого формируются индивидуальные черты, свойства, но и присваивает общественный опыт, который становится важнейшей составляющей ее духовного богатства.

Взаимоотношения личности и коллектива многообразны. Можно выделить два аспекта: влияние коллектива на личность и влияние личности на коллектив. Влияние коллектива на личность осуществляется главным обра-

зом через так называемые малые группы, в которых человек имеет непосредственные контакты с другими людьми.

Влияние малых групп на личность рассматривается подробно особенно в последние годы, когда коллектив перестали рассматривать как некоторое однородное образование и начали признавать в нем наличие различных групп.

Как в обществе в целом, так и в отдельных организациях социально изолированный индивидуум встречается чрезвычайно редко. Когда человек устраивается на работу или приходит в учебное заведение, он сразу же начинает заводить знакомых и друзей обычно из числа тех, с кем он вместе работает большую часть времени, и вскоре оказывается вовлеченным в одну или несколько социальных групп. Поведение человека в таких группах под влиянием коллектива обычно претерпевает существенные изменения. Немногочисленная группа людей, которые каждодневно работают вместе, составляет настоящую социальную группу (коллектив). Члены ее обычно называют друг друга по имени. Они лучше узнают друг друга в результате тесных личных контактов. Они общаются между собой не как частные личности, т.е. не просто как сотрудники, а как полноценные личности со своими надеждами и опасениями, честолюбием и притязаниями, склонностями и неприятностями, социальными и семейными проблемами и т.д. Отдельные члены группы обычно отождествляют себя со своей группой, так что они исповедуют ценности, принятые в группе, как свои собственные. В группе складывается представление о том, что есть правильное поведение ее членов.

Контрольные вопросы

1. В чем состоят основные особенности человека?
2. Взаимоотношения личности и коллектива?
3. Дайте определение личности?

Тема 11. Контроль соблюдения технологических процессов

Вопросы

1. Понятие контроля, процесс контроля, эффективность контроля.
2. Задача и функция ОТК
3. Организация проведения технического контроля. Контроль качества.

11.1. Контроль – функция менеджмента

Вопрос 1. Понятие контроля, процесс контроля, эффективность контроля

Техническое содержание подвижного состава АТП непрерывно совершенствуется, однако до настоящего времени не решен ряд организационных и технических вопросов, влияющих на качество ремонта и обслуживания.

К числу таких вопросов относится и совершенствование технического контроля в АТП, которому долгое время не уделялось достаточного внимания в общей системе работ по повышению качества технического содержания подвижного состава АТП.

На эффективность технического контроля в основном влияют его организационная структура, применяемые методы и способы проверки, совершенство контрольно-измерительной оснастка и инструмента, квалификация сотрудников службы технического контроля.

Важным фактором, оказывающим большое влияние на улучшение использования подвижного состава и обеспечение высокой технической готовности, является повышение качества выполнения работ по ТО и ТР.

Отделы технического контроля (ОТК) АТП и объединений в своей производственной деятельности обязаны руководствоваться приказом Министра №14 от 11.05.73 и обеспечивать контроль за качеством в объёме выполняемых работ при производстве всех видов технического обслуживания и ремонта, выпуском на линию технически исправных автомобилей, техническим состоянием ремонтного фонда.

К настоящему моменту во всех АТП в основном завершена работа по организации службы технического контроля. Анализ работы ОТК в автотранспортных предприятиях показал, что созданные отделы способствуют повышению уровня технической готовности подвижного состава, однако, в организации и работе их имеются существенные недостатки:

1. Нет единства структуры ОТК;
2. Не полностью охвачены контролем основные объекты производства АТП;
3. Неравномерна загрузка работников ОТК;
4. Контрольно-технические пункты не полностью оснащены инструментом и приборами, необходимыми для объективного контроля технического состояния подвижного состава при приеме и выпуске его на линию;
5. Отсутствует единая форма учета;
6. Не проводится анализ причин возникновения неисправностей при работе подвижного состава;

7. Не проводится контроль за соблюдением технологии производства;
8. Недостаточный контроль за состоянием оборудования, приспособлений, контрольно-измерительных приборов и инструментов, применяемых при ТО и ремонте подвижного состава;
9. Не осуществляется контроль за качеством материалов, полуфабрикатов и запасных частей поступающих на склады и их хранением;
10. Недостаточный контроль за постановкой подвижного состава в ТО и ремонт;
11. Нет полного набора необходимой документации в отделе технического контроля.

Вопрос 2. Задача и функция ОТК

Отдел технического контроля АТП является самостоятельным структурным подразделением, перед которым поставлены конкретные задачи, охватывающие целый комплекс постоянных по времени и разнообразных по характеру видов работ. Создается и функционирует ОТК на основании "Положения об отделе технического контроля" разработанного на основе типового в соответствии с особенностями и условиями работы каждого АТП. Недопустима формальная разработка "Положения...", когда оно по существу ограничивается переписыванием "Типового положения...", а также не следует ограничиваться лишь отражением существующего порядка организации ОТК.

ОТК подчиняется непосредственно руководителю АТП и в своей деятельности руководствуется должностными инструкциями, которые разрабатывает начальник ОТК и утверждает руководитель АТП, а так же директивными материалами вышестоящих организаций. Начальник ОТК периодически докладывает главному инженеру АТП о техническом состоянии подвижного состава и о состоянии технологической дисциплины ТО и ремонта, а также свои предложения по улучшению технического состояния парка.

Главная задача ОТК заключается в предупреждении появления брака т.е. служба технического контроля должна постоянно воздействовать на технологический процесс всех видов технического обслуживания и ремонта подвижного состава.

Воздействие ОТК на технологический процесс заключается в следующем:

1. Контроль за соблюдением месячных планов-графиков, постановки автомобилей в ТО, исключающий перепробег превышающий среднесуточный пробег и невыполнение суточной программы ТО;
2. Постоянный контроль за соблюдением технологии в процессе производства работ по ТО и ремонту подвижного состава, что влечет за собой предупреждение брака и повышение технологической дисциплины;
3. Контроль за качеством продукции комплексов ТО, ТР, производственных участков, осуществляемый с помощью диагностического оборудования комплекса диагностики, подчиненного начальнику ОТК и контрольно-испытательных стендов и приборов находящихся в производственных цехах;
4. Контролировать качество поступающих в АТП материалов, полуфабрикатов и ЗПЧ;

5. Участвовать в списании и предъявлять рекламации заводам и поставщикам на поставляемые материалы, агрегаты и автомобили.

На отдел технического контроля АТП, кроме функций осмотра и контроля за техническим состоянием подвижного состава, возлагаются функции проведения анализа причин возникновения неисправностей и ходимости подвижного состава, агрегатов и узлов. Ежедневно служба ОТК производит учет заявочных ремонтов. Один раз в неделю начальник ОТК производит анализ заявочных ремонтов. При выявлении характерной повторяемости заявочных ремонтов начальник ОТК (совместно с начальником производства) обязан установить причину и наметить мероприятия позволяющие устранить характерные недостатки.

Ежедневно начальник ОТК производит анализ причин преждевременного возврата состава с линии и результаты докладывает главному инженеру АТП для принятия необходимых мер.

Анализ ходимости подвижного состава и агрегатов служба ОТК проводит с ПТО по "Лицевым карточкам автомобиля". На оперативных совещаниях технической службы АТП начальник ОТК докладывает результаты произведенного анализа и намеченные мероприятия по устранению выявленных недостатков.

Все выше перечисленные функции являются основой при переходе техслужбы АТП на комплексную систему управления качеством продукции (КСУКП).

Структура и штаты ОТК.

Структура ОТК должна охватывать техническим контролем основные объекты производства АТП в соответствии с задачами, наложенными в Положении об ОТК. Режим работы ОТК определяется директором АТП, с учетом требований трудового законодательства и должен обеспечивать своевременное и качественное выполнение задач возложенных на ОТК. Ниже приводится структурная схема ОТК. (Рис.1).

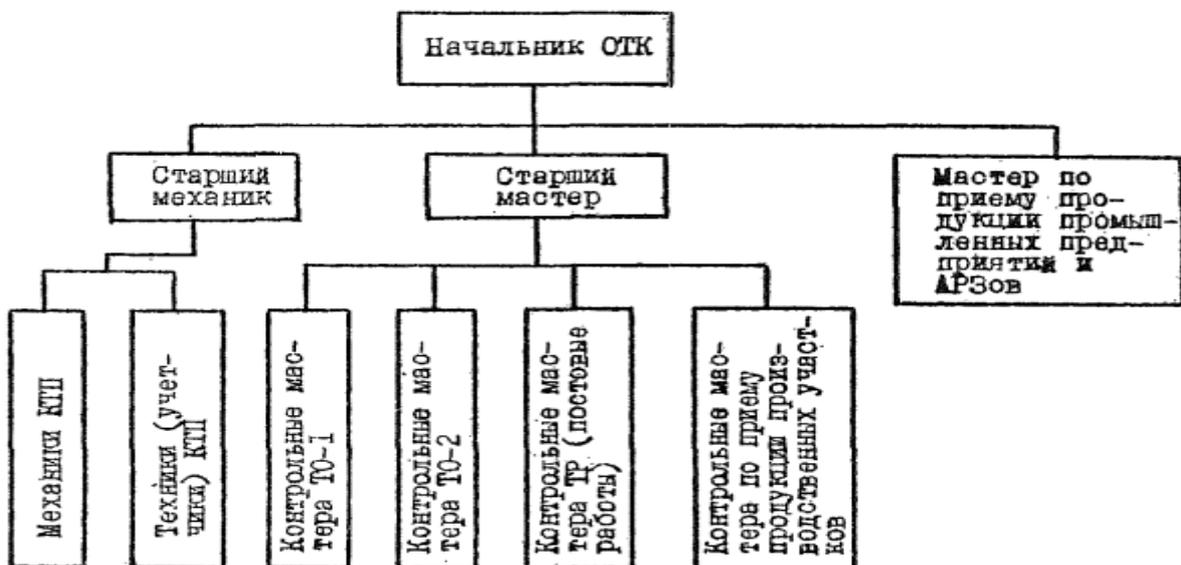


Рис. 1

На АТП малой мощности вместо ОТК создается группа технического контроля, возглавляемой старшим мастером (Рис. 2)

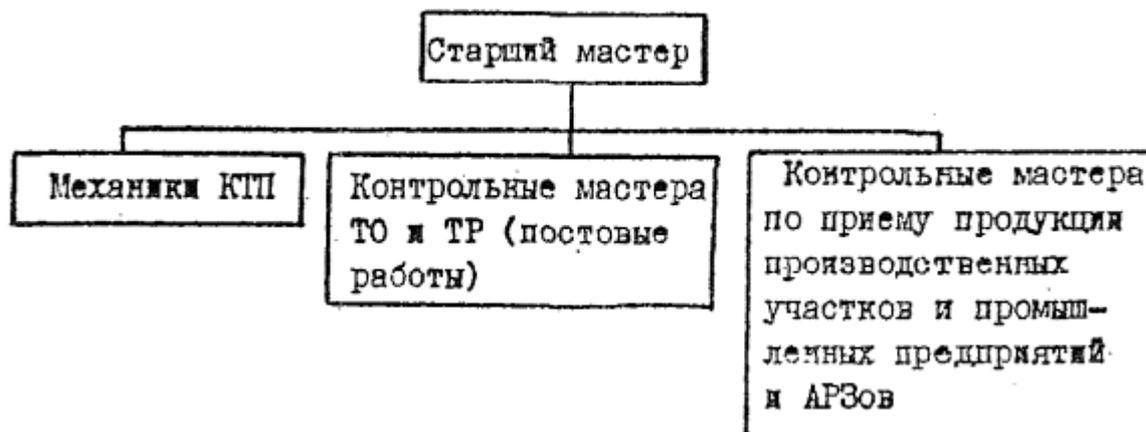


Рис. 2

Численность инженерно-технических работников ОТК утверждается руководителем АТП, исходя из установленных предельных ассигнований на содержание управленческого аппарата предприятия.

Обязанности мастера ОТК по приему продукции производственных цехов могут быть возложены на контролеров-приемщиков. Численность контролеров-приемщиков, предусмотренных структурной схемой ОТК, устанавливается руководителем предприятия, исходя из объема и специфики работы АТП, в пределах планового фонда заработной платы рабочих.

Для совершенствования организации работы службы технического контроля, численность инженерно-технических работников ОТК рекомендуется принимать в процентном выражении к количеству работников "Технической службы" определяется по "Типовым структурам аппарата управления и нормативам численности ИТР и служащих АТП".

В своей производственной деятельности ОТК взаимодействует с другими отделами и подразделениями АТП.

- С ПТО: в разработке мероприятий по повышению качества ТО и ТР подвижного состава и предупреждению причин вызывающих неисправности; в контроле за обеспечением производственных участков нормативно-технической документацией; участие в комиссии по списанию подвижного состава.

- С начальником производства: в контроле за качеством ТО и ТР подвижного состава; в анализе причин брака и устранении причин вызывающих брак.

- С отделом эксплуатации: участие в технической приемке нового и капитально отремонтированного подвижного состава.

- С ОГМ: проверка оборудования и приспособлений; списание устаревшего и негодного оборудования.

- С отделом снабжения: контроль качества поступающей на склад продукции; предъявление рекламаций на поставку недоброкачественной про-

дукции; контроль за качеством хранения запасных частей и материалов.

- С инструментальным складом: контроль за техническим состоянием и исправностью приспособлений, контрольно-измерительных приборов и инструмента.

11.2. Организация контроля

Вопрос 3. Организация проведения технического контроля. Контроль качества

Технический контроль подразделяется на следующие виды:

1. По месту проведения контроля:

1.1 На специально оборудованном посту или участке

1.2 На рабочем месте производителя работ

1.3 На контрольно-регулируемом оборудовании, используемом при ТО и Р подвижного состава.

2. По степени охвата:

2.1 Выборочный контроль готовой продукции

2.2 Выборочный контроль соблюдения технологии ТО и Р по отдельным операциям

2.3 Обязательный контроль всей готовой продукция

2.4 Обязательный контроль соблюдения всего технологического процесса определенного вида ТО и Р подвижного состава

В своей деятельности ОТК должен руководствоваться следующей документацией, которая должна постоянно находиться в отделе:

1. Положение об отделе технического контроля;

2. Положение о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта;

3. Должностные инструкции каждому работнику ОТК;

4. Инструкция ОТК по оформлению автомобиля в ТО;

5. Инструкция ОТК по оформлению автомобиля в ремонт;

6. Инструкция ОТК по контролю качества продукции мастерских и других производственных подразделений АТП и качества капитального ремонта произведенного авторемонтными предприятиями;

7. Инструкции по технической эксплуатации автомобилей;

8. Правила дорожного движения;

9. Инструкция и схемы опломбирования спидометров и таксометров автомобилей;

10. Ежедневная выписка из плана (графика) технического обслуживания;

11. Журнал регистрации листков учёта ТО и ремонта;

12. Журнал учёта брака по продукции мастерских;

13. Журнал учёта качества автомобилей и агрегатов получаемых АТП с авторемонтных предприятий;

14. Журнал осмотров спидометров и регистрации актов на неисправные

спидометры;

15. Запас бланков "Листок учёта ТО и ремонта автомобилей";
16. Запас бланков "Акт на аварию, поломку автомобиля";
17. Запас бланков "Акт о технической неисправности, спидометра";
18. Запас бланков "Акт о технической неисправности тахометров";
19. Запас бланков "Акт рекламации на автомобиль";
20. Технические условия на ремонт автомобилей;
21. Регулировочные данные по маркам автомобилей;
22. Наглядная техническая документация (плакаты, схема по контролируемым узлам и механизмам);
23. Нормативно-техническая документация на техническое обслуживание и ремонт автомобилей.

В настоящее время в АТП имеет наибольшее распространение выборочный контроль готовой продукции на контрольно-регулирующем оборудовании используемом при ТО и Р подвижного состава. Данная форма организация работы ОТК не позволяет проконтролировать полностью продукцию производственных подразделений АТП, соблюдение технологии ТО и Р подвижного состава, влияние на качество продукции и выявление нарушений и "узких мест" в технологическом процессе ТО и Р подвижного состава ведущих или способствующих возникновению брака в работе.

Наиболее прогрессивной формой организации службы ОТК является обязательный контроль всей готовой продукции на специально оборудованном посту или участке с контролем соблюдения технологического процесса всех видов ТО и Р подвижного состава. Такой вид контроля позволяет своевременно выявить нарушения технологического процесса ведущие к браку, предупредить его появление и активно воздействовать на качество продукции.

Основным методом контроля соблюдения технологического процесса является контроль с помощью контрольно-измерительных приборов и инструментов и визуальный. Такой контроль должен осуществляться мастером (бригадиром) производственного участка, являющегося внештатным сотрудником ОТК.

Контроль готовой продукции мастерских и профилакториев осуществляется мастерами ОТК на специализированных постах или рабочих местах оснащенных необходимым оборудованием, приборами и инструментом.

Тема 12. Основы управленческого учета

12.1. Основы учета внутрихозяйственной деятельности предприятия

Вопросы

1. Статистический учет
2. Предмет и метод бухгалтерского учета.
3. Основы организации бухгалтерского учета
4. Учет основных фондов, средств и материальных ценностей.

Вопрос 1. Статистический учет

При формировании отчетности хозяйствующий субъект самостоятельно определяет по ОКВЭД коды, характеризующие его деятельность. Виды деятельности подразделяются на основные, второстепенные и вспомогательные.

Основной вид деятельности тот, посредством которого создается наибольшая часть валовой добавленной стоимости.

Второстепенной является любая другая деятельность по производству товаров и услуг (на продажу).

К вспомогательной относится деятельность внутри организации с целью обеспечения или облегчения производства товаров и услуг – от деятельности администрации до уборки территории.

Сведения по вспомогательной деятельности включаются в данные статистики по основному виду деятельности.

С переходом на ОКВЭД изменились и формы статистической отчетности. Так, показатели формы П-1 в большей степени приближены к первичному учету.

Руководители предприятий с юридическим адресом в других субъектах РФ, которые имеют обособленные подразделения, ведущие экономическую деятельность, обязаны сдавать статистическую информацию в районные (городские) органы статистики по месту фактической деятельности. Если обособленное подразделение не может подготовить отчет самостоятельно, то головная организация должна сделать это за него.

Объектом статистического наблюдения на автомобильном транспорте являются перевозки грузов и пассажиров, подвижной состав, его использование, финансовые результаты транспортной работы, дорожно-транспортные происшествия, несохранность перевозимых грузов.

Единицей статистического наблюдения являются предприятия, эксплуатирующие автотранспортные средства, индивидуальные владельцы автотранспортных средств и предприниматели (физические лица), занимающиеся коммерческими грузовыми автоперевозками.

По характеру производственной деятельности предприятия, эксплуатирующие автотранспортные средства, делятся на предприятия автомобильного транспорта, для которых основным видом деятельности являются грузопас-

сажирские перевозки на коммерческой основе (т. е. автотранспортные предприятия подотрасли «Автомобильный транспорт»), и предприятия других отраслей экономики, осуществляющие, как правило, перевозки грузов, связанные с технологическим процессом производства.

Статистические наблюдения имеют две формы выражения:

1. отчетность (отчетный способ);
2. выборочные обследования.

Статистическое наблюдение за перевозочной деятельностью крупных и средних автопредприятий подотрасли «Автомобильный транспорт» осуществляется по формам:

1. Ежемесячной отчетности - об объемах грузовых и пассажирских перевозок, о выполнении расписания движения автобусов на городских и пригородных маршрутах;

2. Квартальной отчетности - об объемах грузовых и пассажирских перевозок по видам сообщения (городское, пригородное, междугородное, международное между Россией и государствами - участниками СНГ и между Россией и странами дальнего зарубежья, в том числе экспорт, импорт, транзитные перевозки, перевозки на территории иностранных государств); о доходах и расходах по грузовым и пассажирским перевозкам по видам сообщения; о расходах по автобусным перевозкам по статьям затрат;

3. Годовой отчетности - о наличии и использовании эксплуатационного парка автомобилей; о выполнении расписания движения автобусов на междугородных и международных маршрутах; о несохранных перевозках грузов; о контейнерных перевозках автомобильным транспортом и технических средствах, выделенных на эти цели.

Статистическое наблюдение за автотранспортом, принадлежащим предприятиям и организациям различных отраслей экономики, осуществляется на основании годовой формы федерального статистического наблюдения, содержащей показатели о наличии и использовании автотранспортных средств; перевозках грузов, в том числе выполненных на коммерческой основе, и пассажиров; финансовых результатах работы автотранспорта.

О наличии автотранспортных средств отчитываются все предприятия независимо от числа автомобилей, находящихся на их балансе. При этом статистическое наблюдение за перевозочной деятельностью осуществляется методом основного массива, т. е. сплошному учету подвергаются только те предприятия, которые имеют на своем балансе 10 и более грузовых автомобилей, на чью долю приходится более 90% грузовых перевозок. Перевозочная деятельность предприятий, имеющих менее 10 собственных грузовых автомобилей, обследуется выборочным методом.

В течение года подлежат обследованию 20% хозяйств всех отраслей экономики, имеющих менее 10 грузовых автомобилей, а также предприниматели. Объем выборочной совокупности для обследования предприятий автомобильного транспорта определяется в зависимости от количества хозяйств в регионе: там, где их число менее 50, в течение года обследованию подлежат все-АТП, если же их количество более 50, то за год обследуется 40%.

Каждый из указанных грузоперевозчиков подлежит обследованию только за одну неделю года.

Объекты статистического наблюдения на автомобильном транспорте характеризуются следующими основными показателями:

1. Наличие автомобилей - учет ведется по типам (грузовые, легковые, пикапы и легковые фургоны, автобусы, специального назначения); виду используемого топлива (бензиновые, дизельные, на сжиженном нефтяном газе, сжатом природном газе и газодизельные); по конструкции кузова (с бортовой платформой, самосвалы, грузовые фургоны, рефрижераторы, цистерны, лесовозы и пр.); грузоподъемности грузовых автомобилей; по времени пребывания в эксплуатации.

2. Грузовой автомобиль - дорожное механическое транспортное средство на жесткой раме, предназначенное исключительно или преимущественно для перевозки грузов.

К грузовым автомобилям относятся грузовые автомобили общего назначения (имеющие в качестве грузонесущей емкости открытые бортовые/безбортовые платформы) и специализированные.

К специализированным грузовым автомобилям относятся автомобили, у которых конструкция грузонесущих емкостей предназначена для перевозки грузов определенных видов:

1. Самосвалы для перевозки сыпучих строительных и сельскохозяйственных грузов;

2. Фургоны для перевозки продовольственных, промышленных товаров, хлебобулочных изделий, мебели и других грузов;

3. Фургоны с изотермическими кузовами и рефрижераторы для перевозки скоропортящихся продуктов в охлажденном или замороженном состоянии;

4. Цистерны для перевозки нефтепродуктов, химически активных жидкостей, технической и питьевой воды, молока и других жидких грузов, автобетоносмесители, авторастворовозы, цементовозы и пр;

5. Автомобили для перевозки строительных конструкций (панелей, ферм, блоков и др.); лесовозы, трубовозы, плетевозы, контейнеровозы и др.

6. Грузоподъемность подвижного состава - количество тонн груза, которое может быть загружено в транспортное средство согласно его конструкции или по плану эксплуатации. На автомобильном транспорте грузоподъемность является заводской характеристикой автомобиля, прицепа.

Общая грузоподъемность автомобилей определяется путем суммирования произведений, полученных от умножения списочного числа грузовых автомобилей каждой марки на их грузоподъемность по паспорту завода-изготовителя.

7. Общая пассажироместительность автобусов определяется посредством суммирования произведений, полученных от умножения списочного числа автобусов каждой марки на их вместительность по числу мест для сидения.

8. Коэффициент использования парка автомобилей определяется как

отношение автомобиле-дней пребывания подвижного состава в работе к автомобиле-дням пребывания его в хозяйстве.

9. Среднесуточная продолжительность работы автомобиля (в часах) Рассчитывается как отношение времени пребывания в наряде в автомобиле-часах к автомобиле-дням пребывания в работе.

10. Коэффициент использования пробега грузовых автомобилей и автобусов определяется путем деления, соответственно, пробега с грузом, с пассажирами на общий пробег.

11. Средняя скорость движения исчисляется:

а) для грузовых автомобилей - делением общего пробега автомобилей на их время пребывания в наряде;

б) для автобусов - делением общего пробега автобусов на их время пребывания в наряде.

Производительность грузового автомобиля измеряется в тоннах перевезенного груза и в тонно-километрах грузооборота на 1 т грузоподъемности; для автобусов — в пассажиро-километрах пассажирооборота на 1 место пассажировместимости; для автомобилей-такси — в рублях выручки на 1 автомобиль за 1 день в работе.

Регулярность движения автобусов устанавливается в виде отношения количества рейсов, выполненных без нарушения расписания, к количеству рейсов, предусмотренных расписанием.

Доходы от перевозок грузов определяются на основе документов о количестве перевезенных грузов по действующим тарифам или в соответствии с заключенными договорами.

Средняя доходная ставка от перевозок — средний размер дохода от перевозки пассажиров или грузов на единицу транспортной работы (10 тонно-км, 10 пассажиро-км).

Средняя себестоимость перевозок — величина расходов по перевозкам, приходящаяся на единицу транспортной работы (10 тонно-км, 10 пассажиро-км).

Несохранные перевозки грузов — к ним относятся случаи хищения грузов или их утраты; недостачи мест, массы грузов (кроме хищений); порчи и повреждения грузов; утраты, порчи и повреждения грузов от аварий и пожаров. Их учет осуществляется по удовлетворенным претензиям и искам в денежном выражении.

Состояние безопасности движения характеризуется показателями количества дорожно-транспортных происшествий, числа погибших и раненых в них человек.

Объектами статистического наблюдения на транспортно-экспедиционном предприятии являются переработка грузов с выполнением транспортно-экспедиционных операций и услуг; наличие складов и контейнерных площадок, наличие погрузочно-разгрузочных механизмов, контейнеров в распоряжении предприятия (собственных и арендованных).

Единица статистического наблюдения - транспортно-экспедиционное предприятие, основным видом деятельности которого является оказание услуг по договору транспортной экспедиции (без работ и услуг, выполняе-

мых по заказам населения), получившее лицензию (разрешение) на право занятия этой деятельностью при осуществлении транспортного процесса на автомобильном транспорте.

Формами статистического наблюдения являются:

1) ежеквартальная отчетность о работе транспортно-экспедиционного предприятия по переработке грузов (с выполнением транспортно-экспедиционных операций и услуг) и о доходах, полученных за транспортно-экспедиционные услуги;

2) ежегодная отчетность о наличии складов и контейнерных площадок, о наличии погрузочно-разгрузочных механизмов, контейнеров в распоряжении предприятия (собственных и арендованных).

Сводка данных производится в целом по России, в региональном разрезе, а также по формам собственности.

Вопрос 2. Предмет и метод бухгалтерского учета

Целью бухгалтерского учета является формирование сведений для внешних и внутренних пользователей.

Применительно к внешним пользователям цель бухгалтерского учета - накопление информации о финансовом положении организации (о ее финансовых результатах и изменениях в ее финансовом положении), полезной широкому кругу заинтересованных пользователей при принятии решений.

Заинтересованными пользователями информации считаются юридические и физические лица, имеющие потребность в точных сведениях об организации и обладающие достаточными познаниями и навыками для понимания, оценки и использования данной информации: реальные и потенциальные инвесторы, работники организации, работодатели, поставщики и подрядчики, покупатели и заказчики, органы власти и общественность в целом.

Ниже перечисленные пользователи заинтересованы в получении следующей информации, формируемой в бухгалтерском учете:

1. Инвесторы и их представители - о рискованности и доходности предполагаемых или уже вложенных инвестиций и о способности организации выплачивать дивиденды;

2. Работники организации и их представители (профсоюзы и др.) - о стабильности и прибыльности работодателей, способности организации гарантировать оплату труда и сохранение рабочих мест;

3. Работодатели - о способности организации погасить предоставленные ей займы и выплачивать соответствующие проценты;

4. Поставщики и подрядчики - о способности организации выплатить в срок причитающиеся им суммы;

5. Покупатели и заказчики - о продолжении деятельности организации;

6. Органы власти - нуждаются в сведениях, необходимых для осуществления ими своих функций (по распределению ресурсов, регулированию народного хозяйства, разработке и реализации общегосударственной полити-

ки, ведению статистического наблюдения);

7.Общественность в целом - о роли и вкладе организации в повышение благосостояния общества на местном, региональном и федеральном уровнях.

Наряду со специфической внешней пользователям нужна и общая для всех них информация, например о способности организации воспроизводить денежные средства и аналогичные активы; о времени и последовательности их поступления.

Применительно к внутренним пользователям целью бухгалтерского учета является накопление информации, необходимой руководству организации для принятия управленческих решений, планирования, анализа и контроля над производственной и финансовой деятельностью.

Информацию для внутренних пользователей, в которой характеризуются финансовое положение организации, финансовые результаты ее деятельности и изменения в ее финансовом положении, целесообразно использовать при формировании информации и для внешних пользователей.

Вопрос 3. Основы организации бухгалтерского учета

Для достижения указанных целей бухгалтерского учета предполагается, что при его осуществлении будет допускаться имущественная обособленность; непрерывность деятельности организации; последовательность применения учетной политики; временная определенность фактов хозяйственной деятельности.

При формировании бухгалтерской информации налоговая система рассматривается как один из пользователей этой информации. Для этого пользователя должны быть подготовлены данные о деятельности организации, на основе которых и из которых возможно сформировать показатели, необходимые для осуществления налогообложения.

Создание необходимого объема информации, которая удовлетворяет потребности заинтересованных пользователей, обеспечивает руководство организации. Оно отвечает за эту информацию и представление ее заинтересованным пользователям.

Содержание информации, формируемой в бухгалтерском учете

Информация о финансовых результатах деятельности организации необходима для оценки потенциальных изменений в ресурсах при прогнозировании способности создавать денежные потоки на основе имеющихся ресурсов. Данная информация формируется в основном в отчете о прибылях и убытках.

Сведения об изменениях в финансовом положении организации дают возможность оценить ее инвестиционную, финансовую и текущую (операционную) деятельность в отчетном периоде. Данная информация обеспечивается главным образом отчетом о движении денежных средств.

Содержание, порядок формирования и способы представления информации для внутренних пользователей определяются руководством организации.

Информация, формируемая в бухгалтерском учете, должна быть полезной для пользователей, т. е. быть уместной, надежной и сравнимой.

Информация уместна в том случае, если ее наличие или отсутствие оказывает или способно оказывать влияние на решения пользователей, т. е. если она позволяет им оценить прошлые, настоящие или будущие события, подтвердить или изменить ранее сделанные оценки. На уместность информации влияют ее содержание и существенность. Существенной признается информация, отсутствие или неточность которой может повлиять на мнения заинтересованных пользователей.

Информация надежна, если она не содержит существенных ошибок. Чтобы быть надежной, информация должна объективно отражать факты хозяйственной деятельности, а сами факты должны отражаться в бухгалтерском учете исходя не только из их правовой формы, но и из экономического содержания и условий хозяйствования.

Информация (кроме объектов специального назначения) должна быть нейтральной, т. е. не должна быть односторонней.

Бухгалтерский баланс

Основной формой бухгалтерской отчетности является бухгалтерский баланс. Его составляют на основе данных об остатках по дебету и кредиту синтетических счетов и субсчетов на начало и конец периода, взятых из главной книги.

Правила оценки статей баланса установлены «Положением по ведению бухгалтерского учета и бухгалтерской отчетности» и инструкциями (указаниями) по составлению бухгалтерской отчетности.

Товары в организациях, занятых торговой деятельностью, отражаются в балансе по стоимости их приобретения.

Незавершенное производство в массовом и серийном производстве может учитываться в балансе по нормативной (плановой) производственной себестоимости или по прямым статьям расходов, а также по стоимости сырья, материалов и полуфабрикатов.

Бухгалтерский баланс должен характеризовать имущественное и финансовое положение организации по состоянию на отчетную дату, представляя данные о хозяйственных средствах (активы) и их источниках (пассивы).

Бухгалтерский баланс должен содержать числовые показатели:

В собственный капитал включаются: уставной капитал; добавочный капитал; резервный капитал; нераспределенная прибыль; целевое финансирование.

В настоящее время для характеристики той части собственности, используют понятия «уставный капитал», «складочный капитал» и «уставный фонд», «паевой фонд».

Единицей учета основных средств является отдельный инвентарный объект, под которым понимают законченное устройство, предмет или комплекс предметов со всеми приспособлениями и принадлежностями, выполняющими вместе одну функцию.

Каждому инвентарному объекту присваивают определенный инвентар-

ный номер, который сохраняется за данным объектом на все время его нахождения в эксплуатации, в запасе или на консервации. Инвентарный номер прикрепляется или обозначается на учитываемом предмете и обязательно указывается в документах, связанных с движением основных средств.

Когда производится постановка на хозяйственный учет сложных инвентарных объектов (включающих те или иные приспособления, обособленные элементы, которые составляют вместе с объектом одно целое), то, как правило, на каждом элементе обозначают тот же номер, что и на основном объединяющем их объекте.

Инвентарные номера выбывших объектов могут присваиваться другим, вновь поступившим основным средствам не ранее чем через пять лет после выбытия.

Арендуемые основные средства могут учитываться у арендатора под инвентарными номерами, присвоенными им арендодателем.

Учет наличия и движения основных средств. Документальное оформление движения основных средств

Движение основных средств связано с осуществлением хозяйственных операций по поступлению, внутреннему перемещению и выбытию основных средств. Указанные операции учитываются в типовых формах первичной учетной документации. Операции по поступлению основных средств предполагают ввод их в действие в результате осуществления капитальных вложений; безвозмездное поступление основных средств; аренду; лизинг; оприходование неучтенных ранее основных средств, выявленных при инвентаризации; внутреннее перемещение.

Поступающие основные средства принимает комиссия, назначаемая руководителем организации. Для оформления приемки комиссия составляет в одном экземпляре акт (накладную) приемки-передачи основных средств на каждый объект в отдельности. Общий акт на несколько объектов можно составлять лишь в том случае, если объекты однотипны, имеют одинаковую стоимость и приняты одновременно под ответственность одного и того же лица.

В акте указываются наименование объекта; год постройки или выпуска предприятием; краткая характеристика объекта; первоначальная стоимость; присвоенный объекту инвентарный номер; место использования объекта; другие сведения, необходимые для аналитического учета основных средств.

После оформления акт приемки-передачи основных средств передают в бухгалтерию организации. К акту прилагается техническая документация, относящаяся к данному объекту (паспорт, чертежи и т. п.).

На основании этих документов бухгалтерия производит соответствующие записи в инвентарные карточки основных средств, после чего техническую документацию передают в технический или другой отделы предприятия.

Акт утверждает руководитель организации. При передаче основных средств другой организации акт составляют в двух экземплярах (для организации, сдающей, и организации, принимающей основные средства).

Поступившее на склад оборудование для установки оформляется в виде акта о приемке оборудования. В акте перечисляются наименование оборудования, тип, марка, количество единиц, стоимость, обнаруженные дефекты. Акт составляется в двух экземплярах и подписывается всеми членами приемной комиссии. Если нет возможности произвести качественную приемку оборудования при его поступлении на склад, то акт о приемке оборудования является предварительным, составленным по результатам наружного осмотра. Приемка законченных работ по ремонту, реконструкции и модернизации объекта оформляется в виде акта приемки-сдачи отремонтированных, реконструированных и модернизированных объектов. В акте указываются изменения в технической характеристике и первоначальной стоимости объекта, вызванные его реконструкцией и модернизацией (в том числе стоимость выполненных работ - по договору и фактическая). Акт подписывают работник цеха (отдела), уполномоченный на приемку основных средств, и представитель цеха (предприятия), производящего реконструкцию и модернизацию, после чего документ сдается в бухгалтерию организации, где вносятся соответствующие записи в инвентарную карточку по учету основных средств.

Учет труда и его оплаты, затрат и доходов

По статье баланса «Заработная плата производственных рабочих» планируют и учитывают основную и дополнительную заработную плату производственных рабочих и инженерно-технических работников, непосредственно участвующих в выработке продукции.

Основная заработная плата производственных рабочих включается в себестоимость отдельных видов продукции или однородных ее видов прямым путем. Ту часть заработной платы, которую невозможно прямым путем отнести на себестоимость отдельных изделий, распределяют косвенно - пропорционально сметной ставке этих расходов на единицу продукции.

Дополнительная заработная плата производственных рабочих и отчисления на социальные нужды с их заработной платы распределяются между видами продукции пропорционально основной заработной плате производственных рабочих.

Контрольные вопросы

1. Что такое «Статистический учет»?
2. Как вы понимаете предмет и метод бухгалтерского учета?
3. Что выявляет бухгалтерский баланс?
4. Для каких целей ведется учет основных фондов, средств и материальных ценностей?
5. Кем и с какой целью проводится учет наличия и движения основных средств?
6. Как осуществляется документальное оформление движения основных средств?
7. Каким образом производится учет труда и его оплаты?

12.2. Механизм учета затрат, документальное оформление

Вопросы

1. Учет основных фондов, средств и материальных ценностей.
2. Учет наличия и движения основных средств. Документальное оформление движения основных средств.
3. Учет труда и его оплаты, затрат и доходов.
4. Учет денежных средств.

Вопрос 1 Учет основных фондов, средств и материальных ценностей. Учет уставного (складочного) капитала (фонда)

Ранее отмечалось, что источниками формирования имущества являются собственные средства (собственный капитал) и заемные средства (заемный капитал).

В собственный капитал включаются: уставной капитал; добавочный капитал; резервный капитал; нераспределенная прибыль; целевое финансирование.

Единицей учета основных средств является отдельный инвентарный объект, под которым понимают законченное устройство, предмет или комплекс предметов со всеми приспособлениями и принадлежностями, выполняющими вместе одну функцию.

Каждому инвентарному объекту присваивают определенный инвентарный номер, который сохраняется за данным объектом на все время его нахождения в эксплуатации, в запасе или на консервации. Инвентарный номер прикрепляется или обозначается на учитываемом предмете и обязательно указывается в документах, связанных с движением основных средств.

Когда производится постановка на хозяйственный учет сложных инвентарных объектов (включающих те или иные приспособления, обособленные элементы, которые составляют вместе с объектом одно целое), то, как правило, на каждом элементе обозначают тот же номер, что и на основном объединяющем их объекте.

Инвентарные номера выбывших объектов могут присваиваться другим, вновь поступившим основным средствам не ранее чем через пять лет после выбытия.

Арендуемые основные средства могут учитываться у арендатора под инвентарными номерами, присвоенными им арендодателем.

Вопрос 2. Учет наличия и движения основных средств. Документальное оформление движения основных средств

Движение основных средств связано с осуществлением хозяйственных операций по поступлению, внутреннему перемещению и выбытию основных средств. Указанные операции учитываются в типовых формах первичной учетной документации.

Операции по поступлению основных средств предполагают ввод их в действие в результате осуществления капитальных вложений; безвозмездное поступление основных средств; аренду; лизинг; оприходование неучтенных ранее основных средств, выявленных при инвентаризации; внутреннее перемещение.

Поступающие основные средства принимает комиссия, назначаемая руководителем организации. Для оформления приемки комиссия составляет в одном экземпляре акт (накладную) приемки-передачи основных средств на каждый объект в отдельности. Общий акт на несколько объектов можно составлять лишь в том случае, если объекты однотипны, имеют одинаковую стоимость и приняты одновременно под ответственность одного и того же лица.

В акте указываются наименование объекта; год постройки или выпуска предприятием; краткая характеристика объекта; первоначальная стоимость; присвоенный объекту инвентарный номер; место использования объекта; другие сведения, необходимые для аналитического учета основных средств.

После оформления акт приемки-передачи основных средств передают в бухгалтерию организации. К акту прилагается техническая документация, относящаяся к данному объекту (паспорт, чертежи и т. п.).

На основании этих документов бухгалтерия производит соответствующие записи в инвентарные карточки основных средств, после чего техническую документацию передают в технический или другой отделы предприятия.

Акт утверждает руководитель организации. При передаче основных средств другой организации акт составляют в двух экземплярах (для организации, сдающей, и организации, принимающей основные средства).

Поступившее на склад оборудование для установки оформляется в виде акта о приемке оборудования. В акте перечисляются наименование оборудования, тип, марка, количество единиц, стоимость, обнаруженные дефекты. Акт составляется в двух экземплярах и подписывается всеми членами приемной комиссии. Если нет возможности произвести качественную приемку оборудования при его поступлении на склад, то акт о приемке оборудования является предварительным, составленным по результатам наружного осмотра.

Приемка законченных работ по ремонту, реконструкции и модернизации объекта оформляется в виде акта приемки-сдачи отремонтированных, реконструированных и модернизированных объектов. В акте указываются изменения в технической характеристике и первоначальной стоимости объекта, вызванные его реконструкцией и модернизацией (в том числе стоимость выполненных работ — по договору и фактическая). Акт подписывают работник цеха (отдела), уполномоченный на приемку основных средств, и представитель цеха (предприятия), производящего реконструкцию и модернизацию, после чего документ сдается в бухгалтерию организации, где вносятся соответствующие записи в инвентарную карточку по учету основных средств.

Вопрос 3. Учет труда и его оплаты, затрат и доходов

По статье баланса «Заработная плата производственных рабочих» планируют и учитывают основную и дополнительную заработную плату произ-

водственных рабочих и инженерно-технических работников, непосредственно участвующих в выработке продукции. В состав основной заработной платы производственных рабочих включаются: оплата операций и работ по сдельным нормам и расценкам, а также повременная оплата труда; доплата по сдельно- и повременно-премиальным системам оплаты труда, районным коэффициентам и др.; доплата к основным сдельным расценкам в связи с отступлением от нормальных условий производства.

В соответствии с действующими положениями вся сумма начисленной заработной платы производственных рабочих разделяется на две части: заработная плата по нормам, отклонения от норм. Отклонения от норм выявляются, как правило, методом документирования. Его сущность заключается в том, что заработная плата в пределах норм начисляется рабочим по принятым документам. Начисление заработной платы сверх норм осуществляется по специально выписанным документам — листкам на доплату; нарядам на выполнение работ, не предусмотренных технологией; листкам учета простоев; нарядам на исправление брака. Отклонения по заработной плате рабочих, оплачиваемых повременно, выявляются при распределении начисленных сумм пропорционально нормативным ставкам путем сопоставления фактически начисленной заработной платы с нормативной суммой.

Вопрос 4. Учет денежных средств

Денежные средства организаций размещаются в кассе в виде наличных денег; денежных документов на счетах в банках; в выставленных аккредитивах; на открытых особых счетах, чековых книжках и т. д.

Основные задачи бухгалтерского учета денежных средств: точный, полный и своевременный учет этих средств и операций по их движению; контроль над наличием денежных средств и денежных документов, их сохранностью и целевым использованием; контроль над соблюдением кассовой и расчетно-платежной дисциплины; выявление возможностей более рационального использования денежных средств.

Порядок хранения и расходования денежных средств в кассе установлен Инструкцией Центрального банка Российской Федерации.

В соответствии с этим документом организации, независимо от организационно-правовых форм и сферы деятельности, обязаны хранить свободные денежные средства в учреждениях банков.

Организации производят расчеты по своим обязательствам с другими организациями, как правило, в безналичном порядке через банки или применяют другие формы безналичных расчетов, устанавливаемые Банком России в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Для осуществления расчетов наличными деньгами каждая организация должна иметь кассу и вести кассовую книгу по установленной форме.

Прием наличных денег организациями при осуществлении расчетов с населением производится с обязательным применением контрольно-кассовых машин.

Поступление денег в кассу и выдача их из кассы оформляется в виде приходных и расходных кассовых ордеров. Суммы операций записываются в ордерах не только цифрами, но и прописью. Приходные ордера подписывает главный бухгалтер или лицо, им уполномоченное, а расходные — руководитель организации и главный бухгалтер или лица, ими уполномоченные. Приходные кассовые ордера и квитанции к ним, расходные кассовые ордера и заменяющие их документы должны быть заполнены четко и ясно чернилами и шариковыми ручками или выписаны на пишущей машинке (распечатаны на электронно-вычислительном устройстве). Подчистки, помарки и исправления, хотя и оговоренные, в этих документах не допускаются. Прием и выдача денег по кассовым ордерам могут производиться только в день их составления.

Для учета денег, выданных из кассы доверенным лицам (раздатчикам), по выплате заработной платы и возврата остатка наличных денег и оплаченных документов кассир ведет книгу учета принятых и выданных кассиром денег. Выдача и возврат денег и оплаченных документов оформляются подписями.

Тема 13. Основы анализа внутрихозяйственной деятельности предприятия

Вопросы

1. Методы и основные приемы анализа.
2. Содержание и исходные данные для анализа, их подготовка.
3. Анализ выполнения плана технического обслуживания и ремонта подвижного состава.
4. Анализ расхода материалов и запасных частей.
5. Анализ обеспечения предприятия ремонтными рабочими.
6. Анализ исполнения оборудования и производственных площадей участка, мастерской.

Вопрос 1. Метод и основные приемы анализа

Исходными материалами для анализа являются данные оперативного, бухгалтерского и статистического учетов, которые рассматриваются в зависимости от конкретных условий эксплуатации, уровня технической оснащенности и сложившейся организационной структуры АТП.

Объектами анализа являются результирующие технико-экономические показатели: выполнение плана перевозок, степень использования парка автомобилей, производительность труда, заработная плата, себестоимость перевозок, доходы, рентабельность, финансовое состояние автотранспортного предприятия.

Аналізу подвергается как основная деятельность предприятия, так и вспомогательная.

Вопрос 2. Содержание и исходные данные для анализа, их подготовка

Основная деятельность складывается из выполнения транспортной работы, технического обслуживания, ремонта, хранения и технического обеспечения подвижного состава.

К вспомогательным процессам относятся транспортно-экспедиционные и складские операции, капитальный ремонт и строительство хозяйственным способом, эксплуатация жилищно-коммунального хозяйства и др.

Основные задачи анализа - определение степени выполнения плана по производственным, эксплуатационным и финансовым показателям работы АТП в целом и каждого производственного подразделения в отдельности; выявление причин и факторов, обуславливающих перевыполнение или невыполнение установленных плановых заданий и плановых показателей работы; выявление резервов производства и получение данных для разработки мероприятий по устранению причин невыполнения плановых заданий и ликвидации потерь в производстве; определение эффективности внедрения разработанных мероприятий.

Производственные и финансовые показатели деятельности каждого предприятия зависят от множества различных факторов эксплуатационного, организационного и технического характера. Задачей анализа является также глубокое изучение простейших явлений и раскрытие на этой основе сущности сложных явлений, происходящих в производстве.

При анализе применяется метод научной абстракции, предусматривающий разложение анализируемого процесса на составные элементы, доскональное их изучение и рассмотрение на этой основе процесса в целом как результата взаимодействия первичных показателей.

Так, если исследуется транспортный процесс, то результирующие показатели, характеризующие его, раскладываются на первичные:

1. коэффициент выпуска подвижного состава на линию;
2. время работы автомобиля на линии, техническая скорость;
3. расстояние перевозок, время простоя под погрузочно-разгрузочными работами, среднее расстояние перевозки груза;
4. коэффициенты использования грузоподъемности и пробега.

Показатели изучают, анализируют, а затем определяют степень влияния каждого из них на результирующие показатели работы автомобильного парка — выполнение плана перевозок в тоннах и тонно-километрах.

При анализе все производственные и финансовые показатели должны рассматриваться во взаимосвязи и взаимообусловленности. Ввиду сложной связи между показателями и их влияния на результирующие показатели часто не удается выразить общие показатели в форме функциональных зависимостей.

Успешное выполнение плана автомобильных перевозок в значительной степени зависит от технической подготовки подвижного состава к осуществлению перевозок, которая характеризуется коэффициентом технической готовности.

Исходными данными для анализа выполнения плана ТО и ТР служат:

1. показатели производственной программы по эксплуатации автомобилей;
2. принятые системы и методы технического обслуживания и текущего ремонта подвижного состава;
3. установленные нормы периодичности и нормативы трудоемкости.

Основным документом, на основании которого проводятся расчеты производственной программы по ТО и ТР, является Положение о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта.

В производственной программе определяются:

1. количество капитальных ремонтов, ТО-1, ТО-2, сезонных и ежедневных обслуживании;
2. трудоемкость технических воздействий;
3. обеспеченность производственными площадями и оборудованием для выполнения ТО и ТР;
4. затраты на заработную плату ремонтным рабочим, ремонтные материалы и запасные части.

Число технических воздействий при планировании и анализе его вы-

полнения определяется по известной методике цикловым расчетом.

Расчеты производятся по каждой модели, различным группам автомобилей по сроку их службы и условиям перевозок.

Вопрос 3. Анализ выполнения плана технического обслуживания и текущего ремонта подвижного состава

Успешное выполнение плана автомобильных перевозок в значительной степени зависит от технической подготовки подвижного состава к осуществлению перевозок и технического состояния автомобильного парка, которое характеризуется коэффициентом технической готовности. Общая оценка качества работы технической службы может быть дана в результате сравнения планового и фактического значений коэффициента технической готовности. Для более подробного анализа необходимо определить плановое число технических обслуживаний, объем работ по текущему ремонту и количество капитальных ремонтов и сравнить их с фактическим количеством и объемом воздействий, выполненных за отчетный период.

Число технических воздействий при планировании выявляется по известной методике цикловым расчетом.

Расчеты производятся по каждой модели, различным группам автомобилей по сроку их службы и условиям перевозок; осуществляется также анализ выполнения плана по техническому обслуживанию автомобилей по количеству и периодичности. Одновременно проводится анализ выполнения норм пробега до ТО-1 и ТО-2 .

В практике деятельности АТП часто получается, что фактический пробег автомобилей за отчетный период значительно отличается от планового. В этом случае необходимо пересчитать плановые задания по количеству и объему технических воздействий на фактический пробег автомобилей. Эту корректировку можно выполнить путем умножения планового числа воздействий (или по текущим ремонтам — планового объема работ) на коэффициент, который определяется как отношение фактического пробега к запланированному.

После выполнения необходимых корректировочных расчетов для анализа представляются:

1. плановое задание по техническому обслуживанию и текущему ремонту автомобилей по плановому пробегу;
2. скорректированное по фактическому пробегу плановое задание по ТО и ТР автомобилей;
3. отчет по числу выполненных технических обслуживаний, объему текущих ремонтов и количеству капитальных ремонтов;
4. плановые и фактические затраты по каждому виду технического обслуживания и текущего ремонта автомобилей.

В результате анализа технического обслуживания и текущего ремонта подвижного состава должна быть выявлена организация работ на всех участках технической службы предприятия и дана оценка их деятельности.

Для оценки используют плановые и фактические удельные результирующие показатели работы технической службы:

1. межремонтные пробеги автомобилей;
2. трудоемкость технических обслуживания и текущих ремонтов на 1000 км пробега;
3. простой автомобилей в ТО-2 и капитальном ремонте в днях;
4. простой автомобилей в текущих ремонтах в днях на 1000 км пробега;
5. количество возвратов автомобилей с линии по техническим неисправностям; затраты на технические обслуживания и текущие ремонты на 1000 км пробега;
6. производительность труда ремонтно-обслуживающих рабочих; коэффициент технической готовности автомобильного парка.

Анализ выполнения плана технических обслуживания и текущих ремонтов проводят по каждому виду ТО и ТР. При этом должны быть установлены:

1. степень реализации запланированной периодичности выполнения технических обслуживания и текущих ремонтов;
2. степень выполнения запланированного объема работ по каждому виду ТО и ТР и оценка качества их осуществления;
3. производительность труда ремонтно-обслуживающих рабочих и уровень механизации работ;
4. простой автомобилей в ТО-2, текущих и капитальных ремонтах; межремонтные пробеги автомобилей.

На каждом АТП должна проводиться систематическая работа по повышению технической готовности автомобильного парка и снижению затрат на ремонты. Это возможно осуществить благодаря своевременному качественному выполнению технических обслуживания, повышению культуры вождения водителей, а также вследствие повышения качества технических воздействий.

Вопрос 4. Анализ расхода материалов и запасных частей

Выполнение производственной программы по перевозкам, техническому обслуживанию и текущему ремонту подвижного состава зависит от своевременного и полного обеспечения предприятия необходимыми материальными ресурсами: топливом, смазочными материалами, запасными частями.

Анализ состояния материально-технического снабжения на автотранспортном предприятии начинается с проверки заявок на материальные ресурсы. Устанавливается их соответствие потребностям предприятия по количеству и срокам поставки, проверяются наряды на централизованное снабжение; прямые договоры с поставщиками; своевременность поступления запасных частей и материалов; их качество. Несвоевременное или неполное снабжение запасными частями, материалами отрицательно сказывается на выполнении производственной программы автотранспортного предприятия.

Анализ обеспеченности АТП запасными частями и материалами и их расхода проводится по данным оперативно-технического и бухгалтерского

учета на основе сведений о поступлении и расходе материалов, топлива, запасных частей в натуральных единицах (в том числе для нужд своего предприятия и на сторону), об использовании материальных ресурсов.

Показателем, характеризующим объем и равномерность снабжения, является наличие или отсутствие простоев подвижного состава по причине недостатка или неравномерности поступления топлива, запасных частей и материалов.

Анализ расхода топлива и материалов на эксплуатацию подвижного состава рекомендуется проводить в такой последовательности. Сначала сопоставляется плановая потребность в материалах с полученным их количеством. Сравнение проводится как в натуральных, так и в денежных единицах, а по группе однородных материалов (например, смазочных) — только в денежных единицах. Анализировать выполнение плана поступления по каждому наименованию и виду материальных ценностей очень трудно ввиду их широкой номенклатуры, поэтому детальный анализ за год, по кварталам и месяцам рекомендуется проводить лишь по основным материальным ценностям, определяющим ход производства.

Далее изучается использование имеющихся на АТП топлива, смазочных и других материалов. Исходными данными для анализа являются плановые и отчетные материальные балансы по отдельным видам материальных ценностей (в натуральных или в денежных единицах — в зависимости от целей анализа). В результате обнаруживаются отклонения отчетных данных от плановых.

Наиболее важным при анализе является показатель степени соблюдения норм расхода материальных ценностей, который рассчитывается путем сопоставления фактического расхода определенного вида материалов с расходом по плановым нормам на фактический объем работ (в натуральном или денежном выражении). Таким образом устанавливается абсолютная экономия или перерасход материальных ценностей.

Расчеты по эксплуатационным материалам (топливо, смазочные материалы), расходуемых на выполнение транспортной работы и технические нужды, осуществляются отдельно. Отдельно проводится анализ расхода материалов на текущий ремонт автомобилей. Для этого определяется, какое количество деталей можно было бы изготовить или отремонтировать из фактически поступивших материалов при расходовании их по действующим нормам. Полученное число сравнивается с количеством фактически изготовленных или отремонтированных деталей.

В результате сопоставления фактического расхода материалов с запланированным определяется абсолютная экономия (перерасход) материалов. Сравнение фактического расхода с аналитической потребностью дает относительную экономию (перерасход), которая позволяет более точно оценить соблюдение норм расхода материальных ресурсов.

Для определения относительной экономии или перерасхода материалов плановую норму расхода умножают на количество фактически изготовленных или отремонтированных деталей и полученный результат сравнивают с

фактическим расходом.

Наличие относительной экономии материалов свидетельствует о снижении удельного расхода их на единицу продукции, а следовательно, об уменьшении себестоимости перевозок.

При анализе расходования эксплуатационных материалов должна быть дана оценка выполнения плана организационно-технических мероприятий по их экономии. При этом особое внимание заслуживают следующие мероприятия:

1. контроль над расходованием топлива (осуществляется во время проведения оперативного анализа);
2. технические мероприятия по улучшению технического состояния подвижного состава;
3. повышение квалификации водителей и рабочих по техническому обслуживанию и текущему ремонту подвижного состава;
4. мероприятия, направленные на организацию системы входного контроля качества топлива и материалов.

Вопрос 5. Анализ обеспеченности предприятия ремонтными рабочими

Для проверки обеспеченности предприятия рабочей силой в соответствии с потребностью изучают плановые и отчетные данные:

1. о численности персонала предприятия по группам работников, профессиям, разрядам, квалификации, стажу работы; об использовании рабочего времени отдельными категориями работников (на основании учета отработанных дней и часов за отчетный период);
2. о потерях рабочего времени по различным причинам; о производительности труда по группам рабочих: среднечасовой, дневной, месячной и годовой.

Обеспеченность автотранспортного предприятия кадрами определяется путем сравнения наличного количества работников с потребностью в них у АТП. При этом следует обратить внимание на обеспеченность предприятия кадрами необходимой квалификации, так как отсутствие необходимого количества работников нужной квалификации сказывается на производственных показателях АТП. В случае недостатка квалифицированных рабочих анализируется план подготовки и переподготовки кадров, на основании чего делается заключение о проводимой на предприятии работе по укомплектованию кадрами нужной квалификации.

При анализе следует заострить внимание на изучении изменений численности работников, т. е. учесть количество принятых и выбывших работников за отчетный период и распределить их по группам в зависимости от причин ухода. Отношение количества принятых (уволенных) рабочих к среднесписочному называется коэффициентом оборота по приему (увольнению). Для характеристики сменяемости рабочих обычно принимается меньший из двух перечисленных коэффициентов, который называется коэффициентом сменяемости. Высокий процент сменяемости рабочих на автотранспортом предприятии свидетельствует о недостатках в работе АТП и

СТОА и, в частности, слабом внимании руководства предприятия к вопросам улучшения условий труда.

Причины сменяемости могут быть уважительные (обоснованные) и неуважительные. К обоснованным причинам увольнения относятся: уход на пенсию, на учебу; перевод на другую работу; увольнения в связи с сокращением производственной программы и в связи с выездом по договорам в другие районы. При определении текучести следует принимать во внимание только увольнения по собственному желанию и за нарушение трудовой дисциплины и т. п. Отношение количества таких увольнений к среднесписочному числу работников называется коэффициентом текучести.

Большое значение для выполнения плана предприятия имеет использование рабочего времени, которое может оцениваться как отношение фактически отработанного времени к плановому фонду рабочего времени. После изучения причин невыхода работников на работу должны подготавливаться мероприятия по укреплению трудовой дисциплины и улучшению техники безопасности и охраны труда.

Вопрос 6. Анализ использования оборудования и производственных площадей участка, мастерской

При выполнении технического обслуживания и текущего ремонта подвижного состава большое значение имеет рациональная организация труда ремонтных рабочих. Рабочим местом рабочего или бригады рабочих называется участок производственной площадки, оснащенный необходимым оборудованием, приспособлениями и инструментом для выполнения определенного комплекса работ по техническому обслуживанию и текущему ремонту автомобилей. Рабочие места ремонтных рабочих располагаются на постах ЕО, ТО-1 и ТО-2, в зонах текущего ремонта и в цехах авторемонтной мастерской. В зависимости от уровня механизации они подразделяются на следующие виды: ручной работы, механизированные, автоматизированные.

Рациональная организация обслуживания рабочего места рабочей зоны подразумевает выполнение следующих задач; совершенствование технического обслуживания автомобилей; обеспечение необходимыми инструментами, приспособлениями, вспомогательным оборудованием и эксплуатационными материалами; обеспечение пуска двигателей в зимних условиях.

На местах ручной и механизированной работы ремонтные рабочие выполняют намеченный объем работ, применяя, соответственно, различные ручные орудия труда и механизированный рабочий инструмент или машины.

В заключение следует проанализировать и определить повышение производительности труда в целом по автотранспортному предприятию и по категориям работников и провести анализ себестоимости технических воздействий при ТО и ТР автомобилей, сравнив их с предыдущими периодами.

На основании проведенного анализа составляется план организационно-технических мероприятий. Составление плана организационно-технических мероприятий по результатам анализа

План содержит мероприятия по обновлению и повышению технического уровня производства ТО и ТР, организационного уровня оказания транспортных услуг. Основой для его разработки служит концепция технического развития предприятия и повышения производительности автомобиля при осуществлении перевозок.

План организационно-технических мероприятий разрабатывается по следующим направлениям:

1. Устранение недостатков, выявленных в процессе анализа.
2. Создание и освоение новой техники.
3. Разработка и внедрение прогрессивных технологических процессов.
4. Комплексная автоматизация и механизация производства.
5. Повышение эффективности использования материальных и топливно-энергетических ресурсов.
6. Обновление и модернизация основных фондов.
7. Совершенствование управления, организации труда и производства.
8. Научно-исследовательские и опытно-конструкторские разработки.
9. Повышение технического уровня производства.

Главная задача плана организационно-технических мероприятий, совершенствования организации и управления производством — разработка мероприятий, направленных на повышение эффективности эксплуатации подвижного состава АТП.

Сюда же можно отнести формирование новых направлений оказания транспортных услуг и услуг по ремонту автомобилей сторонним организациям. Однако планирование высокого технического уровня и качества зачастую связано с повышением трудоемкости и, как следствие, с увеличением себестоимости транспортной услуги. Поэтому, прежде чем включить в план создание новой услуги или модернизацию оборудования для ремонта, необходимо рассчитать возможный годовой прирост прибыли (АП) от реализации этого направления с учетом изменения себестоимости и цены:

$$\Delta\Pi = \sum(C_{HY} - S_{HY})N_{HY} - \sum(C_{BY} - S_{BY})N_{BY},$$

где C_{HY} , C_{BY} - цена единицы новой и базовой услуги, руб.; S_{HY} , S_{BY} - себестоимость единицы новой и базовой услуги, руб.; N_{HY} , N_{BY} — объем новой и базовой услуги (продукции).

Если в план включаются мероприятия по разработке и внедрению прогрессивной техники, технологии, механизации, автоматизации производства, то устанавливаются показатели по снижению трудоемкости выпускаемой продукции, сокращению численности рабочих, занятых в ее производстве, снижению материалоемкости и себестоимости продукции. Эффективными можно считать только те мероприятия, внедрение которых позволяет обеспечить уменьшение количества занятых рабочих, сократить материалоемкость

и материальные затраты на выпускаемую продукцию, снизить ее себестоимость.

Контрольные вопросы

1. Что является основой для планирования?
2. Какие основные методы и приемы анализа работы предприятия вам известны?
3. Что включается в содержание и исходные данные для анализа?
4. Как проводится анализ выполнения плана технического обслуживания и ремонта подвижного состава?
5. Как осуществляется анализ расхода материалов и запасных частей?
6. Как проводится анализ обеспеченности предприятия ремонтными рабочими?
7. Как выполняется анализ использования оборудования и производственных площадей участка, мастерской?

Учебное издание

Бондаренко Валентина Васильевна

Курс лекций

для обучающихся по специальности

23.02.03 Техническое обслуживание и ремонт автомобильного транспорта

**МДК.02.01. Управление коллективом исполнителей
профессионального модуля**

**ПМ.02. Организация деятельности коллектива
исполнителей**

МДК 02.01 Управление коллективом исполнителей
ПМ 02.Организация деятельности коллектива исполнителей

Часть 1

Редактор Павлютина И.П.

Подписано к печати 17.12.2020 г. Формат 60×84 $\frac{1}{16}$
Бумага печатная Усл. п. л. 9,12. Тираж 25. Изд. №6792.

243365 Брянская обл., Выгоничский р-н, с. Кокино

Издательство Брянского государственного аграрного университета