

**ЭЛЕКТРОННЫЙ УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКИЙ
КОМПЛЕКС**

ТЕОРЕТИЧЕСКИЙ РАЗДЕЛ

**ОРГАНИЗАЦИЯ И ПЛАНИРОВАНИЕ НА ПРЕДПРИЯТИИ
ЧАСТЬ 1.**

Составитель:

Лапковская П.И., к.э.н., доцент кафедры «Экономика и логистика» БНТУ

МИНСК 2022

ОГЛАВЛЕНИЕ

ЧАСТЬ 1. ОРГАНИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ПРЕДПРИЯТИИ	
1. ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ОРГАНИЗАЦИИ И ПЛАНИРОВАНИЯ НА ПРЕДПРИЯТИИ	4
1.1. Организация как функция системы «Управление»	4
1.1.1. ЭКОНОМИЧЕСКАЯ СУЩНОСТЬ ОРГАНИЗАЦИИ И ПЛАНИРОВАНИЯ НА ПРЕДПРИЯТИИ.	4
1.1.2. РЫНОЧНЫЕ УСЛОВИЯ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ И ЕЕ ОТРАЖЕНИЕ В СИСТЕМЕ ОТНОШЕНИЙ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ	6
1.2. Организационно-правовые формы хозяйствования	8
1.2.1. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВЫХ ФОРМ ХОЗЯЙСТВОВАНИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ	8
1.2.2. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ	19
2. ОРГАНИЗАЦИЯ ПРОИЗВОДСТВА НА ПРЕДПРИЯТИИ	49
2.1. Производственные процессы на предприятиях, их структура и классификация	49
2.1.1. ТИПЫ И ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ОРГАНИЗАЦИЙ	49
2.1.2. ФОРМЫ И МЕТОДЫ ОРГАНИЗАЦИИ ПРОИЗВОДСТВА НА ТРАНСПОРТЕ И В ЛОГИСТИКЕ. ПРОИЗВОДСТВЕННО-ТЕХНИЧЕСКАЯ БАЗА ПРЕДПРИЯТИЯ.	56
2.1.3. ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ СТРУКТУРЫ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ	77
2.1.4. ОРГАНИЗАЦИЯ ЭНЕРГЕТИЧЕСКОГО ХОЗЯЙСТВА.	83
2.1.5. ОРГАНИЗАЦИЯ ИНСТРУМЕНТАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА.	85
2.1.6. ВНУТРИПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ	88
2.1.7. ОРГАНИЗАЦИЯ И ПЛАНИРОВАНИЕ МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ОРГАНИЗАЦИЙ	89
2.1.8. ОРГАНИЗАЦИЯ СКЛАДСКОГО ХОЗЯЙСТВА	91
2.2 Организация управления технической службой на автотранспортных предприятиях	92
2.2.1. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ТЕХНИЧЕСКОЙ СЛУЖБЫ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПРЕДПРИЯТИЯ	92
2.2.2. ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ МАШИН И МЕХАНИЗМОВ, ПРИМЕНЯЕМЫХ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ.	96
2.3 Организация перевозок грузов	102
2.3.1. ОРГАНИЗАЦИЯ УПРАВЛЕНИЯ ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ СЛУЖБОЙ ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ	102
2.3.2 АВТОМАТИЗИРОВАННЫЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ПЕРЕВОЗКАМИ ГРУЗОВ	103

2.4. Организация перевозок пассажиров	105
2.5. Организация международных перевозок грузов и пассажиров	108
2.6. Организация транспортно-экспедиционного обслуживания	117
2.6.1. СОДЕРЖАНИЕ ТРАНСПОРТНОГО, ЭКСПЕДИЦИОННОГО И ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ.	117
2.6.2. ЭКСПЕДИТОР И ЕГО РОЛЬ В УПРАВЛЕНИИ ТРАНСПОРТНЫМ ПРОЦЕССОМ	120
2.6.3. ДОГОВОР ТРАНСПОРТНОЙ ЭКСПЕДИЦИИ, ДОГОВОР ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ, ДОГОВОР ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ.	121
2.7. Организация финансовой и коммерческой работы на транспортных предприятиях	123
2.7.1. ЗАДАЧИ И ФУНКЦИИ ФИНАНСОВОЙ СЛУЖБЫ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ.	123
2.7.2. ЗАДАЧИ И ФУНКЦИИ КОММЕРЧЕСКОЙ СЛУЖБЫ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ.	123
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ	127

Раздел 1. Организационно-правовые основы организации производства на предприятии

Тема 1.1. Организация как функция системы «Управление»

1.1.1. Экономическая сущность организации и планирования на предприятии

Под *управлением* следует понимать сознательное, целенаправленное воздействие со стороны органов управления на какой-либо объект для достижения намеченной цели [1].

Процесс управления, как специфический вид деятельности, включает в себя такие стадии:

- определение целей управления в форме прогнозирования, текущего планирования, выработки основных направлений развития производства;
- выработка и принятие управленческих решений;
- оценка результатов управления [2].

Управление основывается на разработанных принципах, представляющих собой обязательные руководящие правила, основные положения и нормы поведения, которыми руководствуются органы всех ступеней управления

К основным принципам управления могут быть отнесены [3]:

- 1) научность;
- 2) системность и комплексность;
- 3) единоначалие и коллегиальность;
- 4) демократический централизм;
- 5) сочетание отраслевого и территориального подхода в управлении.

Функции управления классифицируются с позиции объекта и субъекта управления.

С позиций субъекта управления выделяются следующие функции: планирование; организация; нормирование; координация; мотивация; контроль; регулирование.

Функция планирования деятельности организации занимает центральное место среди всех функций, так как призвана строго регламентировать поведение объекта в процессе реализации поставленных перед ней целей, задач. Функция планирования предусматривает определение конкретных задач каждому подразделению на различные плановые периоды и разработку производственных программ.

Организация как функция управления находит свое проявление через организационные структуры, организационные процессы (функционирования, развития), организационные законы, организационную культуру. Организация как функция управления — это совокупность приемов, методов, рационального сочетания методов и звеньев управленческой системы и ее взаимосвязь с управлением объектов и другими управляющими системами во времени и в пространстве [4]. В этом значении организация управления обеспечивает создание наиболее благоприятных условий для

достижения целей (решение конкретных задач, установленных в период времени при минимальных затратах производственных ресурсов).

Функцию нормирования следует рассматривать, как процесс разработки научно обоснованных расчетных величин, устанавливающих количество и качество оценки развитых элементов, используемых в процессе производства и управления. Эта функция оказывает воздействие на поведение объекта четкими и строгими нормами, дисциплинирует разработку и реализацию производственных заданий, обеспечивая равномерный и ритмичный ход производства, его высокую эффективность. Рассчитываемые по этой функции календарно-плановые нормативы (производственные циклы, размеры партий) служат основой планирования, определяют продолжительность, порядок движения планов в процессе производства.

Функция координации деятельности организации осуществляется в целях обеспечения согласованной и слаженной работы участвующих в процессе выполнения плановых заданий производственных и функциональных подразделений предприятия и цехов. Эта функция реализуется в форме воздействия на коллектив людей, отдельных работников, занятых в процессе производства, со стороны линейных руководителей и функциональных служб.

Функция мотивации оказывает влияние на коллектив в форме побудительных мотивов к эффективному труду общественного воздействия, коллективных и индивидуальных поощрительных мер.

Функция регулирования деятельности организации непосредственно сочетается с функциями контроля и координации. В результате воздействия внешней и внутренней среды на производственный процесс происходит отклонение от заданных параметров производственного процесса, выявленных в ходе контроля и оперативного учета, что в конечном счете требует регулирования процесса производства.

Функция контроля проявляется в форме воздействия на коллектив людей посредством выявления, обобщения, учета, анализа результатов производственной деятельности каждого структурного подразделения и доведения их до руководителей, подразделений и служб управления с целью подготовки управленческих решений. Эта функция реализуется на основе данных оперативного, статистического, бухгалтерского учета, выявления отклонений от установленных показателей работы и анализа причин отклонений.

Кроме того, функции управления делятся на основные (общие), отражающие содержание процесса управления и специфические.

К специфической функции управления относится маркетинг. Под маркетингом понимается такая система внутрифирменного управления, которая направлена на изучение и учет спроса и требований рынка для более обоснованной ориентации деятельности предприятий на выпуск конкурентоспособных видов продукции в заранее установленных объемах и отвечающих определенным технико-экономическим характеристикам.

1.1.2. Рыночные условия развития экономики и ее отражение в системе отношений при осуществлении транспортно-логистической деятельности

Основные принципы рыночной экономики следующие:

- свобода выбора видов и форм деятельности, мобильность рынка;
- равноправие субъектов с разными формами деятельности;
- саморегулирование деятельности;
- принцип договорных отношений;
- свобода ценообразования;
- децентрализация управления и самостоятельность;
- экономическая ответственность;
- государственное регулирование;
- конкуренция и механизм социальной защиты [5].

Одним из принципов рыночной экономики является самофинансирование. АТП это хозяйственная единица (т. е. самостоятельный экономический субъект, представляющий собой юридическое лицо и имеющий собственный счет в банке) и следовательно, 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 устанавливаемого центром государственного плана, подлежащего обязательному выполнению. Он заменяется индикативным, рекомендательным, советующим планом-прогнозом (бизнес-планом).

При рыночной экономике действует принцип экономической ответственности, предусматривающий экономичные способы, меры и средства возбуждения ответственности, возмещение ущерба лицами и организациями, которые в нем повинны.

Стратегической целью развития транспорта в современных условиях является наиболее полное удовлетворение потребностей субъектов хозяйствования и населения в качественных видах услуг с учетом обеспечения безопасности и повышения эффективности его функционирования, конкурентоспособности на внутреннем и внешних рынках, внедрения ресурсосберегающих и экологически чистых технологий транспортно-логистических процессов.

Стратегическая цель представляет собой органическую связь цепи первого (обеспечения безопасности: национальный, экономический, социальный, технологический и экологический) и второго порядка (повышение эффективности функционирования и развития транспорта, совершенствование политики транспорта исходя из опыта стран СНГ и дальнего зарубежья, координация деятельности отдельных видов транспорта) которые предусматривают [5]:

1. Обеспечение эффективной роли транспорта в усиленном осуществлении экономических преобразований, стабилизации и подъеме всех отраслей экономики, повышение жизненного уровня населения.

2. Существенное снижение негативного воздействия транспорта на окружающую среду.

3. Сохранение и укрепление транспортной независимости Беларуси.

4. Использование транспорта как важного средства интеграции.

Транспортная политика включает также цель: радикально уменьшенная ресурсоемкость перевозок при обеспечении количества обслуживания клиентуры на мировом уровне.

Исходя из указанных целей в государственной транспортной политике определены задачи, приоритеты, направления и средства структурных преобразований. В отличие от прежней ориентации на наращивание груза и пассажирооборота, приоритетом транспортной политики является стабилизация работы всех видов транспорта, поддержание устойчивого финансирования транспорта и повышение его безопасности.

Для достижения основной цели и решения задач в новых условиях хозяйствования в работе определены основные направления реформирования деятельности транспорта:

1. Интеграция транспорта республики в европейскую и мировую транспортные системы.

2. Диверсификация (расширение деятельности) сферы деятельности предприятий транспорта.

3. Разгосударствление, приватизация и реструктуризация предприятий.

4. Создание перспективного транспортно-экспедиционного обслуживания на основе детерминальной системы с учетом различных видов транспорта и применение современной информационной техники.

5. Создание хозяйственного механизма, обеспечивающего конкуренцию стимулирования предпринимательства и деловой активности на основе равенства условий игры на рынке услуг транспорта независимо от форм собственности.

6. Снижение объемов вредных выбросов в окружающую среду.

7. Разработка и формирование законодательно – нормативной базы, отвечающей рыночным отношениям и согласно с юридической системой и стандартами мирового сообщества [6].

Реализация перечисленных и других направлений реформирования транспорта должна базироваться на обновленной системе принципов народно-хозяйственной эффективности работы и предприятий транспорта, на экологическом равенстве субъектов транспортной деятельности независимых от форм собственности и подчиненности.

Тема 1.2. Организационно-правовые формы хозяйствования

1.2.1. Общая характеристика организационно-правовых форм хозяйствования предприятий

Предприятие — самостоятельный хозяйствующий субъект, производящий продукцию, выполняющий работы и оказывающий услуги другим субъектам в целях удовлетворения общественных потребностей и получения прибыли. Предприятие отвечает определенным признакам, установленным законодательством страны. К числу этих признаков относятся: наличие своего имущества, право найма и увольнения работников, наличие законченной системы отчетности с подготовкой бухгалтерского баланса, право от своего имени быть истцом и ответчиком в суде и арбитраже, самостоятельный расчетный и иные счета в банке.

Самостоятельность предприятия определяется понятием «юридическое лицо». Дословно это положение трактуется в ст. 44 Гражданского Кодекса Республики Беларусь (ГК РБ) в следующей редакции: «Юридическим лицом признается организация, которая имеет в собственности, хозяйственном ведении или оперативном управлении обособленное имущество, несет самостоятельную ответственность по своим обязательствам, может от своего имени приобретать и осуществлять имущественные и личные неимущественные права, исполнять обязанности, быть истцом и ответчиком в суде. Юридическое лицо должно иметь самостоятельный баланс или смету» [7].

Предприятие является коммерческой организацией, т. е. организацией, нацеленной на получение прибыли через удовлетворение общественных потребностей. Этим предприятие существенным образом отличается от некоммерческих организаций, цель деятельности которых — удовлетворение социальных, духовных, материальных потребностей своих членов.

Некоммерческие организации преследуют иные цели: политические, социальные, благотворительные и т. д. Они могут создаваться в форме потребительских кооперативов, общественных и религиозных организаций, финансируемых собственником учреждений, благотворительных и иных фондов, а также в других формах, предусмотренных законодательством. Некоммерческие организации не имеют права распределять образующуюся прибыль между участниками. Они могут осуществлять предпринимательскую деятельность лишь постольку, поскольку она необходима для их уставных целей, ради которых они созданы.

Согласно законодательству Республики Беларусь коммерческие организации могут создаваться в форме полных и коммандитных товариществ, обществ с ограниченной ответственностью, обществ с дополнительной ответственностью, закрытых и открытых акционерных обществ, производственных кооперативов, унитарных предприятий и крестьянских (фермерских) хозяйств.

Хозяйственные товарищества

Одной из распространённых форм предприятий выступают хозяйственные товарищества, которые могут создаваться в виде полного товарищества и товарищества на вере (коммандитного товарищества). Товарищества, как правило, представляют собой объединения лиц.

Важным признаком является то, что **полное товарищество** наделяется правами юридического лица и, следовательно, имеет право открывать счета в банках, иметь печать, нести гражданские обязанности, необходимые для осуществления любых видов деятельности, не запрещённых законом.

Полным признаётся товарищество, объединяющее двух и более предпринимателей (предприятий). В этом товариществе участники (полные товарищи) в соответствии с заключённым между ними договором занимаются предпринимательской деятельностью и несут ответственность по его обязательствам, принадлежащим им имуществом (действует неограниченная ответственность). Эта форма юридического лица создаётся и действует на основании учредительного договора, который подписывается всеми его участниками.

Участники полного товарищества несут субсидиарную ответственность своим имуществом по обязательствам своего предприятия. Субсидиарная ответственность – предусмотренная законодательством или договором обязанность третьего лица исполнить нарушенное обязательство за должника перед кредитором.

Вкладом в имущество товарищества могут быть деньги, ценные бумаги, другие вещи или имущественные права либо иные права, имеющие денежную оценку.

Механизм действия ответственности участников полного товарищества по его обязательствам снижает привлекательность этой организационно-правовой формы хозяйствования и поэтому она не получила широкого распространения на практике.

Для отдельных участников (коммандитистов) более привлекательным с позиций ответственности является участие в создании товарищества на вере, или *коммандитного товарищества*. Оно представляет собой объединение нескольких граждан и (или) юридических лиц на основании договора между ними в целях ведения хозяйственной деятельности.

Это хозяйственное товарищество, в котором наряду с участниками, осуществляющими от имени товарищества предпринимательскую деятельность и отвечающими по обязательствам товарищества своим имуществом (полными товарищами), имеется один или несколько участников – вкладчиков (коммандитистов), которые несут риск убытков, связанных с деятельностью товарищества, в пределах сумм внесённых ими вкладов и не принимают участия в осуществлении товариществом предпринимательской деятельности.

Товарищество на вере создаётся и действует на основании учредительного договора. Учредительный договор подписывается всеми полными

товарищами. Управление деятельностью товарищества на вере осуществляется полными товарищами. Вкладчик товарищества на вере обязан внести вклад в складочный капитал.

На участников-полных товарищей в товариществе на вере, распространяется неограниченная ответственность по долгам товарищества, а на вкладчиков - ограниченная, в пределах их вкладов. Полные товарищи, рискующие всем своим имуществом, имеют соответственно и большие права. Только они имеют право принимать решения, связанные с использованием общего имущества, только они управляют хозяйственной деятельностью товарищества. Вкладчики же права голоса не имеют, они могут рассчитывать только на установленный в договоре процент от прибыли. Оставшуюся прибыль делят между собой полные товарищи.

Хозяйственные общества

Для переходного периода белорусской экономики весьма удобными являются хозяйственные общества, которые могут создаваться в форме обществ с ограниченной ответственностью, обществ с дополнительной ответственностью и акционерных обществ.

Хозяйственными обществами признаются коммерческие организации с разделённым на доли (вклады) учредителей (участников) уставным (складочным) капиталом [8]. Участниками хозяйственных товариществ и обществ могут быть индивидуальные предприниматели и юридические лица (коммерческие предприятия). Имущество, созданное за счёт вкладов учредителей (участников), а также произведённое и приобретённое хозяйственным обществом в процессе его деятельности, принадлежит ему на праве собственности.

Хозяйственное общество может быть создано одним лицом, которое становится его единственным участником. Участниками хозяйственных обществ могут быть граждане и юридические лица.

Вкладом в имущество хозяйственного общества могут быть деньги, ценные бумаги, другие вещи или имущественные права либо иные права, имеющие денежную оценку. Денежная оценка вклада участника хозяйственного общества производится по соглашению между учредителями (участниками) общества и в отдельных случаях, предусмотренных законом, подлежит независимой экспертной проверке.

Общество с ограниченной ответственностью (ООО) представляет собой такую форму, которая учреждается одним или несколькими лицами, уставный капитал которого разделён на доли, определённые учредительными документами (устав и учредительный договор – при наличии участников и уставов, если один участник). Учредители этого общества не отвечают по его обязательствам и несут риск убытков, связанных с деятельностью общества в пределах стоимости внесённых ими вкладов.

В ГК РБ сформулировано требование о предоставлении на момент государственной регистрации документа, подтверждающего оплату не менее

50% уставного капитала (10% для производственных кооперативов). Число участников ООО не должно быть более пятидесяти.

На момент государственной регистрации общества его уставный капитал должен быть оплачен учредителями не менее чем на половину. Общество вправе ежеквартально, раз в полгода или раз в год принимать решение о распределении своей чистой прибыли между участниками общества. Решение об определении чистой прибыли общества, распределяемой между участниками общества, принимается общим собранием участников общества.

Часть прибыли общества, предназначенная для распределения между его участниками, распределяется пропорционально их долям в уставном капитале общества.

Высшим органом общества является общее собрание участников общества. Компетенция общего собрания участников общества определяется уставом общества. Уставом общества может быть предусмотрено образование Совета директоров (наблюдательного совета) общества. Руководство текущей деятельностью общества осуществляется единоличным исполнительным органом общества или единоличным исполнительным органом общества и коллегиальным исполнительным органом общества. Данная правовая форма наиболее распространена среди мелких и средних предприятий.

В Беларуси могут создаваться **общества с дополнительной ответственностью**, которыми признаются учреждённые одним или несколькими лицами общества, уставный капитал которого также разделён на доли определённых учредительными документами размеров. Особенностью данной формы является иная ответственность учредителей – они отвечают солидарно на субсидиарных началах в кратном размере к стоимости их вкладов. Основным должником остаётся само общество. Но если его активов окажется недостаточно для расчётов с кредиторами, остаток долга принимают на себя учредители в размерах, кратных уставному взносу. Кратность при этом определяется учредительным договором.

В белорусской экономике значительный удельный вес по численности персонала и по объёму выпускаемой продукции занимают акционерные общества, особенно созданные в результате приватизации предприятий государственной и муниципальной собственности. Создаются открытые и закрытые акционерные общества.

Акционерным обществом признаётся коммерческая организация, уставный капитал которой разделён на определённое число акций, удостоверяющих обязательственные права участников общества (акционеров) по отношению к обществу. Участники акционерного общества (акционеры) не отвечают по его обязательствам, но несут риск убытков, связанный с деятельностью общества, в пределах стоимости принадлежащих им акций. Общество несёт ответственность по своим обязательствам всем принадлежащим ему имуществом. Правовая форма акционерного общества предпочтительна для крупных предприятий, где существует большая потребность в финансовых ресурсах.

Акционерное общество, участники которого могут отчуждать принадлежащие им акции без согласия других акционеров, признаётся открытым акционерным обществом (распространяют свои акции посредством открытой продажи). Такое акционерное общество вправе проводить открытую подписку на выпускаемые ими акции и их свободную продажу на условиях, устанавливаемых законами и иными правовыми актами. Число акционеров открытого общества не ограничено. Открытое акционерное общество обязано ежегодно публиковать для всеобщего сведения годовой отчёт, бухгалтерский баланс, счёт прибылей и убытков.

Акционерное общество, акции которого распределяются только среди учредителей или иного заранее определённого круга лиц, признаётся **закрытым акционерным обществом**. Такое общество не вправе проводить открытую подписку на выпускаемые им акции либо иным образом предлагать их для приобретения.

Уставный капитал акционерного общества составляет номинальную стоимость акций общества, приобретённых акционерами. Его величина определяет минимальный размер имущества общества, гарантирующего интересы его кредиторов. Он не может быть менее размера, предусмотренного Законом об акционерных обществах (минимальный размер имущества для открытых АО должен составлять не менее тысячекратной суммы минимального размера оплаты труда и для ЗАО – не менее стократной суммы минимального размера оплаты труда, установленного законодательством, действующим на дату регистрации предприятия).

Открытое акционерное общество (ОАО) отличается от ЗАО тем, что в ОАО число акционеров не ограничено, а в ЗАО - число участников не должно быть более 50. Если число акционеров закрытого акционерного общества превысит 50 человек, то в течение года АО должно преобразоваться в открытое акционерное общество. Другое отличие - порядок выпуска и размещения акций - в ОАО он носит публичный характер, а в ЗАО - ограниченный конкретными физическими и юридическими лицами.

Акционерное общество - одна из наиболее сложных организационно-правовых форм предприятий. Поэтому в нём должно быть несколько органов управления, внутреннего и внешнего контроля, органов общего собрания, распределение между ними компетенций, установление порядка принятия этими органами решений, определённые действия их от имени общества, определение ответственности за причинённые убытки. Такие органы определены законом "Об акционерных обществах". Ими являются:

- 1) общее собрание акционеров
- 2) совет директоров (наблюдательный совет)
- 3) единоличный исполнительный орган (генеральный директор)
- 4) коллегиальный исполнительный орган (правление, исполнительная дирекция, исполнительный директор)
- 5) ревизионная комиссия (орган внутреннего контроля за финансово-хозяйственной и правовой деятельностью общества)

б) счётная комиссия (постоянно действующий орган общего собрания).

Собрание акционеров является высшим органом управления обществом. Именно через участие в нём владельцы голосующих акций реализуют право на участие в управлении делами общества. Однако собрание акционеров может рассматривать и принимать решения только по тем вопросам, которые отнесены Федеральным законом к его компетенции, причём перечень вопросов не может быть расширен по усмотрению самих акционеров.

Общее собрание акционеров избирает совет директоров и его председателя. Совет директоров назначает единоличный, а при необходимости – и коллегиальный исполнительный орган. Рассмотрим особенности акционерных обществ как одной из организационных и финансово-экономических форм хозяйствования.

Эти особенности состоят в следующем:

- ✓ Общества используют эффективный способ мобилизации финансовых ресурсов через выпуск акций для того, чтобы начать дело;
- ✓ Ограниченная ответственность. Акционер в случае банкротства акционерного общества рискует потерять деньги, которые он потратил на приобретение акций;
- ✓ Участие акционеров в управлении обществом (выше дана характеристика их возможностей в управлении акционерным обществом);
- ✓ Право акционеров на получение ежегодного дохода в виде дивиденда;
- ✓ Использование возможностей стимулирования персонала (предоставление преимущественного права управляющим и работникам на приобретение акций, их продажу в рассрочку, со скидкой).

Во всём мире эта организационно-правовая форма представляет собой более совершенный механизм организации экономической деятельности. Положительными чертами акционерных обществ являются: разделение акционерного капитала на равномерные, свободно обращающиеся доли – акции; ограниченная ответственность акционеров по обязательствам общества в размере стоимости акции; уставная основа объединения, которая позволяет легко менять число участников и размеры акционерного капитала; разделение функции общего руководства (собрание акционеров) от управления хозяйственной деятельностью (дирекция общества).

Унитарные предприятия

К унитарным предприятиям относятся коммерческие организации (предприятия), не наделённые правом собственности на закреплённое за ними имущество. Унитарными эти предприятия называются потому, что их имущество является неделимым и не может быть распределено по вкладам (долям, паям), в том числе между работниками предприятия [8].

Устав унитарного предприятия должен содержать помимо общепринятых сведений, информацию о предмете и целях деятельности предприятия, а также о размере уставного фонда предприятия, порядке и источниках его формирования.

В форме унитарных предприятий могут быть созданы государственные (республиканские или коммунальные) унитарные предприятия либо частные унитарные предприятия.

Имущество унитарного предприятия находится в государственной либо частной собственности физического или юридического лица. Имущество республиканского унитарного предприятия находится в собственности Республики Беларусь и принадлежит такому предприятию на праве хозяйственного ведения или оперативного управления.

В данном случае различие состоит в том, что первые более самостоятельны (автономны). Эти предприятия не отвечают по долгам собственника, а собственник не отвечает по долгам предприятия. Унитарные предприятия второго типа образуются только на государственном уровне, их устав утверждается Правительством РБ.

Имущество коммунального унитарного предприятия находится в собственности административно-территориальной единицы и принадлежит такому предприятию на праве хозяйственного ведения.

Имущество частного унитарного предприятия находится в частной собственности физического лица (совместной собственности супругов) либо юридического лица и принадлежит такому предприятию на праве хозяйственного ведения.

Имущество дочернего унитарного предприятия находится в собственности собственника имущества предприятия-учредителя и принадлежит дочернему предприятию на праве хозяйственного ведения.

Особенности унитарного предприятия по сравнению с другими коммерческими организациями:

- в форму хозяйствования унитарного предприятия заложен принцип унитарности, т. е. соответствующая коммерческая организация не наделяется правом собственности на закрепленное за ней имущество. Собственником этого имущества остается учредитель такой организации, т. е. государство;
- имущество унитарного предприятия неделимо, и ни при каких условиях не может быть распределено по вкладам, долям и паям, в том числе между работниками унитарного предприятия.
- право ответственности сохраняется за учредителем, и имущество закрепляется за унитарным предприятием лишь на ограниченном вещном праве (хозяйственного ведения или оперативного управления);
- во главе стоит единоличный руководитель, назначаемый собственником либо уполномоченным им органом и им подотчетен.

Унитарное предприятие, основанное на праве хозяйственного ведения – это предприятие, создаваемое по решению государственного органа или органа местного самоуправления.

Учредительный документ унитарного предприятия - его устав, утверждаемый собственником предприятия. Имущество, переданное унитарному предприятию, зачисляется на его баланс, и собственник не имеет в отношении этого имущества прав владения и пользования.

Собственник-учредитель должен:

- а) назначить директора;
- б) утвердить устав унитарного предприятия;
- в) реорганизовать или ликвидировать унитарное предприятие в случае его убыточной деятельности;
- г) осуществлять контроль за использованием и сохранностью имущества;
- д) получать часть прибыли от использования переданного унитарному предприятию имущества.

Некоторые особенности, не согласовываемые учредителем унитарного предприятия. Без согласия собственника-учредителя унитарное предприятие не вправе: продавать недвижимое имущество; сдавать его в аренду; вносить недвижимое имущество в качестве вклада в уставный капитал других обществ и товариществ. В то же время, движимое имущество (оборудование, готовая продукция) находится в полном распоряжении унитарного предприятия.

Унитарное предприятие на праве оперативного управления - государственное казенное предприятие, создаваемое по решению Правительства РБ на базе имущества, находящегося в государственной собственности. Учредительный документ - устав, утверждаемый Правительством РБ.

Собственник-учредитель вправе изъять излишнее имущество; неиспользуемое имущество; используемое не по назначению имущество.

Казенные предприятия не вправе распоряжаться движимым и недвижимым имуществом без специального на то разрешения со стороны собственника. Фирменное наименование унитарного предприятия на праве оперативного управления должно содержать указание, что предприятие казенное.

Республика Беларусь несет субсидиарную ответственность по обязательствам казенного предприятия при недостаточности его имущества. Казенное предприятие может быть реорганизовано или ликвидировано по решению Правительства Республики Беларусь.

Некоторые отличия прав хозяйственного ведения и оперативного управления состоят в содержании и объеме правомочий, получаемых ими от собственника на закрепленное за ними имущество.

Право хозяйственного ведения шире права оперативного управления, т. е. предприятие, функционирующее на основе права хозяйственного ведения, имеет большую самостоятельность в управлении, чем предприятие, основанное на праве оперативного управления. Учредители унитарных предприятий, основанных на праве хозяйственного ведения, не отвечают по обязательствам предприятия, за исключением случаев, когда в банкротстве предприятия виноват сам учредитель.

Таблица 1.1 – Достоинства и недостатки организационно-правовых форм

Наименование	Достоинства	Недостатки
Индивидуальное предприятие	<ol style="list-style-type: none"> 1. Легко создать. 2. Легко контролировать. 3. Свобода действий 4. Меньше регулирования со стороны государства 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Трудно найти средства для расширения фирмы. 2. Меньшая стабильность. 3. Владелец должен вести работу по управлению предприятием.
Товарищество	<ol style="list-style-type: none"> 1. Легко создать. 2. Можно разделить работу по управлению. 3. Легче собирать более крупные суммы денег для развития, чем в индивидуальной фирме. 4. Регулирование со стороны государства не особенно жесткое. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Возможны конфликты между партнерами. 2. Выход одного из партнеров требует переоформления документов предприятия. 3. Полные товарищи несут ответственность имуществом. 4. Для крупных проектов собрать средства крайне трудно.
Акционерное общество	<ol style="list-style-type: none"> 1. Можно собрать огромный капитал путем продажи акций. 2. Ответственность акционеров ограничена. 3. Максимальная стабильность предприятия при смене ее совладельцев. 4. Возможность найма менеджеров. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Государственное регулирование обычно достаточно жесткое. 2. Высоки организационные и управленческие расходы. 3. Владельцы фирмы подлежат двойному обложению налогом (на прибыль фирмы и на личные доходы, сформированные из прибыли, оставшиеся после уплаты налога на прибыль).

Гражданин вправе заниматься предпринимательской деятельностью без образования юридического лица с момента государственной регистрации в качестве индивидуального предпринимателя (ИП). Для занятия предпринимательской деятельностью в качестве индивидуального предпринимателя гражданин вправе:

— привлекать не более трех физических лиц по трудовым и (или) гражданско-правовым договорам, в том числе заключаемым с юридическими лицами;

– использовать для производства и (или) реализации товаров, а также выполнения работ, оказания услуг одновременно в совокупности не более четырех торговых объектов (торговых мест на торговых объектах, являющихся самостоятельными торговыми объектами), торговых мест на рынках, объектов, в которых индивидуальные предприниматели оказывают услуги (выполняют работы) потребителям, включая транспортные средства, применяемые для перевозок пассажиров и грузов на основании специального разрешения (лицензии), иных объектов, используемых для осуществления предпринимательской деятельности (для хранения товаров, их переработки и др.).

Иностранным предприятием (ИП) считается такое предприятие, в уставном фонде которого иностранный капитал составляет 100 % (ст. 80 Инвестиционного Кодекса Республики Беларусь (ИК РБ)). Оно может создаваться путем его учреждения иностранным инвестором на базе зарубежных инвестиций, полностью ввезенных из другого государства, либо на базе имущества, приобретенного у собственников в республике за конвертируемую валюту или валюту, используемую на территории, если эта валюта получена в республике в виде прибыли от иностранных инвестиций, разрешенной коммерческой деятельности или путем обмена конвертируемой валюты в банках республики.

По участию иностранного капитала предприятия подразделяются на совместные, зарубежные и иностранные. *Совместное предприятие* расположено на территории данной страны и имеет в уставном капитале долю, принадлежащую иностранным инвесторам. *Зарубежное предприятие* представлено национальным капиталом, вывезенным из государства в качестве вклада в уставный капитал предприятия, зарегистрированного в другой стране. Уставный капитал иностранного предприятия полностью принадлежит юридическим или физическим лицам других государств.

Организация и деятельность ИП в стране местонахождения определяются законодательством страны, которое устанавливает порядок регистрации компаний, их правовое положение, размер налогообложения, порядок перевода прибылей, подчинение трудовому законодательству данной страны и др.

ИП образуются либо путем создания акционерного общества, либо путем скупки контрольных пакетов акций местных фирм, ведущей к возникновению иностранного контроля. Иностранное предприятие не обозначает отдельной организационно-правовой формы, а лишь указывает на формирование капитала. При частичном использовании иностранного капитала предприятие является совместным (СП). Оно создается в форме взносов капитала двумя или более независимыми друг от друга учредителями, которые, совместно владея предприятием, пользуются результатами его деятельности. Учредителями СП могут быть как юридические, так и физические лица.

СП могут быть образованы или путем учреждения, или в результате приобретения иностранным инвестором доли акций, вклада в ранее учрежденном юридическом лице без иностранных инвестиций. В соответствии

с ИК РБ совместным предприятием признается организация, в уставном фонде которой иностранный капитал превышает 20 тыс. долларов США.

Государственную регистрацию иностранных и совместных предприятий осуществляет Министерство иностранных дел Республики Беларусь.

В процессе своей деятельности данные субъекты хозяйствования пользуются льготами, установленными законодательством, в соответствии с ИК РБ, в частности, СП с долей иностранного инвестора в уставном фонде более 30 % , во-первых, освобождаются от уплаты налога на прибыль в течение 3 лет с момента объявления ими прибыли; во-вторых, вправе без лицензии и дополнительных разрешений экспортировать продукцию (работу, услуги) собственного производства.

Целями создания иностранных и совместных предприятий являются: привлечение инвестиций; трансферт высоких технологий, новейшей техники; совершенствование системы управления, организационной структуры; интеграция в мировую экономику.

Малое и среднее предпринимательство

Сектор **малого предпринимательства** является неотъемлемым, объективно необходимым элементом любой развитой хозяйственной системы, без которой экономика и общество в целом не могут нормально существовать и развиваться.

В Республике Беларусь принят Закон от 10 июля 2012 г. № 426-З «О поддержке малого и среднего предпринимательства». Закон определяет правовые и организационные основы поддержки малого и среднего предпринимательства, создание благоприятных условий для его развития [9].

Поддержка малого и среднего предпринимательства – реализация государственными органами и иными организациями правовых, экономических, социальных, информационных, консультационных, образовательных, организационных и иных мер по созданию благоприятных условий для развития субъектов малого и среднего предпринимательства и субъектов инфраструктуры поддержки малого и среднего предпринимательства.

Малое предпринимательство в РБ в соответствии с законодательством существует в двух формах: юридические лица и индивидуальные предприниматели.

К субъектам малого предпринимательства относятся:

- индивидуальные предприниматели, зарегистрированные в Республике Беларусь;
- микроорганизации – зарегистрированные в Республике Беларусь коммерческие организации со средней численностью работников за календарный год до 15 человек включительно;
- малые организации – зарегистрированные в Республике Беларусь коммерческие организации со средней численностью работников за календарный год от 16 до 100 человек включительно. Малые предприятия

могут принимать различные организационно-правовые формы: ООО, ОДО, и др.

К субъектам среднего предпринимательства относятся зарегистрированные в Республике Беларусь коммерческие организации со средней численностью работников за календарный год от 101 до 250 человек включительно.

Средняя численность работников определяется в целом по юридическому лицу, включая филиалы, представительства и иные его обособленные подразделения.

Специальной регистрации индивидуальных предпринимателей и юридических лиц в качестве субъектов малого и среднего предпринимательства или иного подтверждения указанного статуса со стороны государственных органов не требуется.

Назначение малого бизнеса в экономической системе государства состоит в том, что он помогает строить связи крупного бизнеса с потребителями. Кроме того, малые предприятия являются поставщиками крупных корпораций, для которых экономически не выгодны производство различных деталей и полуфабрикатов, предоставление услуг, обслуживание и ремонт ит. д.

По видам объединений предприятия входят в производственные, региональные, национальные или транснациональные компании. Их разновидности – концерн, консорциум, холдинг, финансово-промышленная группа. В концерн входят предприятия, принадлежащие к одной (или нескольким) отраслям. В консорциум кроме предприятий включаются банковские, финансовые, страховые структуры. Холдинг создается собственниками для управления контрольным пакетом акций подведомственных предприятий. В финансово-промышленной группе объединяется промышленный и банковский капитал.

По подчиненности выделяются дочерние предприятия, филиалы и другие структуры с расчетным счетом и обособленным балансом (или без), с правом (или без) юридического лица.

1.2.2. Государственное регулирование деятельности на транспорте предприятий разных организационно-правовых форм

Субъекты автотранспортной деятельности (предприятия и индивидуальные предприниматели) в современных условиях имеют большую юридическую и экономическую самостоятельность, осуществляют свою деятельность на основе принципа самокупаемости как независимые юридические лица. Однако в своей деятельности они руководствуются законами и другими нормативными актами, которые разрабатываются государственными органами управления Республики Беларусь. Таким образом, государство осуществляет регулирование автотранспортной деятельности в стране.

Под системой государственного регулирования понимается совокупность средств и методов влияния государства на производственную деятельность и

социально-экономические отношения в области транспорта с целью защиты интересов потребителей и производителей материальных благ, реализации государственной политики, обеспечивающей устойчивый экономический рост и укрепление обороноспособности страны.

Государственное регулирование и управление в области автомобильного транспорта и автомобильных перевозок осуществляются Президентом Республики Беларусь, Советом Министров Республики Беларусь, Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, другими республиканскими органами государственного управления, местными Советами депутатов, местными исполнительными и распорядительными органами в пределах их компетенции.

Основным органом государственного управления автотранспортной деятельностью в нашей стране является Министерство транспорта и коммуникаций РБ.

Согласно главе 2 «Государственное регулирование и управление в области автомобильного транспорта и автомобильных перевозок» Закона Республики Беларусь от 14 августа 2007 г. № 278-З «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» государственное регулирование и управление в области автомобильного транспорта и автомобильных перевозок включает:

- формирование и проведение государственной политики;
- создание условий для удовлетворения потребностей юридических и физических лиц в автомобильных перевозках, а также в работах (услугах), связанных с такими перевозками;
- создание условий для развития международных автомобильных перевозок;
- регулирование доступа автомобильных перевозчиков на внутренний и международный рынки автомобильных перевозок;
- защиту внутреннего рынка автомобильных перевозок;
- формирование тарифной политики при выполнении автомобильных перевозок;
- создание условий для безопасного выполнения автомобильных перевозок, а также выполнения (оказания) работ (услуг), связанных с такими перевозками;
- охрану окружающей среды при выполнении автомобильных перевозок;
- иные формы и методы в соответствии с законодательством [\[13\]](#).

Согласно статье 8 «Полномочия Президента Республики Беларусь в области автомобильного транспорта и автомобильных перевозок» Президент Республики Беларусь в области автомобильного транспорта и автомобильных перевозок определяет государственную политику и осуществляет иные полномочия в соответствии с Конституцией Республики Беларусь, настоящим Законом и иными законодательными актами.

В законе также определены полномочия Совета Министров Республики Беларусь в области автомобильного транспорта и автомобильных перевозок (статья 9 Закона), полномочия Министерства транспорта и коммуникаций

Республики Беларусь в области автомобильного транспорта и автомобильных перевозок (статья 10 Закона), полномочия местных Советов депутатов в области автомобильного транспорта и автомобильных перевозок (статья 11 Закона), полномочия местных исполнительных и распорядительных органов в области автомобильного транспорта и автомобильных перевозок (статья 12 Закона), а так же взаимодействие государственных органов в области автомобильного транспорта и автомобильных перевозок.

Совет Министров Республики Беларусь в области автомобильного транспорта и автомобильных перевозок в пределах своей компетенции:

- обеспечивает реализацию государственной политики;
- утверждает Правила автомобильных перевозок пассажиров;
- утверждает Правила автомобильных перевозок грузов;
- устанавливает порядок принятия местными исполнительными и распорядительными органами совместных решений, касающихся организации и выполнения пригородных автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении по территориям двух и более административно-территориальных единиц;
- устанавливает порядок осуществления контроля за выполнением международных автомобильных перевозок по территории Республики Беларусь;
- определяет порядок выдачи разрешений на проезд транспортных средств, зарегистрированных в Республике Беларусь, по территории иностранных государств при выполнении международных автомобильных перевозок;
- осуществляет иные полномочия, возложенные на него Конституцией Республики Беларусь, настоящим Законом, иными законами и актами Президента Республики Беларусь и др. [13].

Министерство транспорта и коммуникаций РБ в области автомобильного транспорта и автомобильных перевозок в пределах своей компетенции:

- реализует государственную политику;
- разрабатывает и реализует программы развития автомобильного транспорта;
- анализирует состояние внутреннего и международного рынков автомобильных перевозок, а также работ (услуг), связанных с такими перевозками, и определяет перспективные направления развития автомобильного транспорта;
- осуществляет международное сотрудничество;
- устанавливает порядок использования тахографов на транспортных средствах;
- устанавливает порядок распределения и использования разрешений на проезд транспортных средств, зарегистрированных в Республике Беларусь, по территории иностранных государств при выполнении международных автомобильных перевозок;

- принимает меры по снижению вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду;
- осуществляет иные полномочия в соответствии с настоящим Законом и иными актами законодательства и др. [13].

Местные Советы депутатов в области автомобильного транспорта и автомобильных перевозок в пределах своей компетенции:

- утверждают программы развития автомобильного транспорта на территории административно-территориальной единицы;
- осуществляют иные полномочия в соответствии с настоящим Законом и иными актами законодательства.

Местные исполнительные и распорядительные органы в области автомобильного транспорта и автомобильных перевозок в пределах своей компетенции:

- обеспечивают организацию автомобильных перевозок пассажиров по территории административно-территориальной единицы;
- осуществляют контроль за организацией и выполнением автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении, а также в нерегулярном сообщении автомобилями-такси по территории административно-территориальной единицы;
- обеспечивают реализацию нормативов государственных социальных стандартов по обслуживанию населения республики в области транспорта;
- разрабатывают и реализуют программы развития автомобильного транспорта на территории административно-территориальной единицы и др. [13].

Особенностью отношений между предприятиями и предпринимателями, осуществляющими автотранспортную деятельность, с одной стороны, и Министерством – с другой, является то, что они не носят административный характер.

Основные задачи государственного регулирования на транспорте:

- создание нормативно-правовой базы;
- регулирование тарифов;
- налоговое регулирование;
- финансовое регулирование [14].

1. Нормативно-правовая база создаёт условия для:

- регулирования отношений перевозчиков с клиентами и пассажирами в сфере транспортных услуг;
- предоставления дотаций убыточным предприятиям транспорта, выполняющим социально ориентированные перевозки;
- решения споров, возникающих в процессе выполнения перевозок в органах государственного арбитража;

- обеспечения безопасности перевозки пассажиров, движения транспортных средств и защиты окружающей среды от вредных воздействий транспорта.

2. Регулирование тарифов предусматривает:

- разработку и обоснование системы тарифов в различных секторах транспортного рынка и уровня тарифных ставок;
- установление рекомендуемого или обязательного уровня рентабельности на отдельные виды услуг;
- введение единой для всех видов транспорта системы индексирования тарифов;
- контроль за соблюдением государственной тарифной политики.

3. Налоговое регулирование предусматривает:

- установление эффективной системы налогообложения;
- введение налоговых льгот для различных видов транспортной деятельности.

4. Финансовое регулирование:

- устанавливает определённые правила инвестирования в транспортную отрасль,
- реализует дотирование убыточных социально значимых транспортных предприятий.

Для выполнения своих функций в сфере регулирования автотранспортной деятельности государство использует нормативно-правовые, экономические и комплексные методы.

Нормативно-правовые методы направлены на:

- обеспечение безопасности:
 - правила дорожного движения,
 - правила перевозки опасных грузов и др.;
- регулирование рынка транспортных услуг:
 - лицензирование,
 - сертификация,
 - государственная регистрация предприятий и индивидуальных предпринимателей.

Государственная регистрация предприятий и индивидуальных предпринимателей осуществляется в соответствии с законодательством. Одновременно с регистрацией предприятия и индивидуальные предприниматели обязаны встать на налоговый и статистический учёт в соответствующих органах власти.

Лицензирование деятельности на транспорте

Транспортная деятельность в Республике Беларусь относится к лицензируемым видам деятельности и для ее осуществления хозяйствующим субъектам необходимо получать специальное разрешение (лицензию) в

Министерстве транспорта и коммуникаций Республики Беларусь.

Указом Президента Республики Беларусь от 1 сентября 2010 г. № 450 «О лицензировании отдельных видов деятельности» Министерство транспорта и коммуникаций осуществляет выдачу специальных разрешений (лицензий) па деятельность в области автомобильного транспорта.

Лицензируемая деятельность в области автомобильного транспорта и соответствии, с главой 12 Положения о лицензировании данного вида деятельности, утвержденного Указом Президента Республики Беларусь от 1 сентября 2010 г. № 450, включает следующие услуги:

- городские и пригородные автомобильные перевозки пассажиров в регулярном сообщении;
- междугородные автомобильные перевозки пассажиров;
- перевозки пассажиров автомобилями-такси;
- международные автомобильные перевозки пассажиров;
- международные автомобильные перевозки грузов.

Не требуется получения лицензии для выполнения:

- транспортно-экспедиционной деятельности;
- внутриреспубликанских автомобильных перевозок грузов;
- внутриреспубликанских автомобильных перевозок пассажиров для собственных нужд;
- внутриреспубликанских автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении;
- перевозки пассажиров автомобилями-такси;
- выполнения международных автомобильных перевозок грузов с использованием автомобиля, предназначенного для перевозки грузов, разрешенной максимальный вес которого, включая вес прицепа (полуприцепа), не превышает 3,5 тонн;
- деятельности в области авиации;
- деятельности по перевозке пассажиров и грузов внутренним водным и морским транспортом.

Виды автомобильных перевозок подразделяются на внутриреспубликанские и международные автомобильные перевозки и содержатся в статье 4 Закона Республики Беларусь от 14 августа 2007 г. № 278-3 «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» (Закон вступил в силу с 1 июля 2008 года). В соответствии с указанным Законом к внутриреспубликанским **автомобильным перевозкам относятся:**

- городские автомобильные перевозки;
- пригородные автомобильные перевозки;
- междугородные внутриобластные автомобильные перевозки;
- междугородные межобластные автомобильные перевозки.

К городским автомобильным перевозкам относятся автомобильные перевозки, выполняемые в пределах города (населенного пункта) и за его пределы до пунктов, установленных решением местных исполнительных и распорядительных органов.

К пригородным автомобильным перевозкам относятся автомобильные перевозки, которые не могут быть отнесены к городским автомобильным перевозкам и выполняются в пределах административных границ района или за его пределы с протяженностью маршрута не более 50 километров, измеряемого от границ города (населенного пункта), являющегося начальным пунктом маршрута.

Междугородные внутриобластные автомобильные перевозки — это автомобильные перевозки, которые не могут быть отнесены к городским или пригородным автомобильным перевозкам и выполняются в пределах административных границ области Республики Беларусь.

Междугородные межобластные автомобильные перевозки — автомобильные перевозки, которые не могут быть отнесены к городским или пригородным автомобильным перевозкам и выполняются по территориям двух и более областей Республики Беларусь.

В Положении о лицензировании употребляются следующие основные термины и определения:

лицензиат — юридическое лицо Республики Беларусь, индивидуальный предприниматель, зарегистрированный в Республике Беларусь, иностранное юридическое лицо, иностранная организация, адвокат, частный нотариус, физическое лицо, осуществляющее деятельность, связанную с коллекционированием и экспонированием оружия и боеприпасов, которые имеют специальные разрешения (лицензии) (далее — лицензии);

лицензионные требования и условия — совокупность установленных настоящим Положением требований и условий, предъявляемых к соискателю лицензии при ее выдаче и к лицензиату при осуществлении им деятельности, на которую требуется лицензия;

лицензирование — комплекс реализуемых государством мер, связанных с выдачей лицензий, их дубликатов, внесением в лицензии изменений и (или) дополнений, приостановлением, возобновлением, продлением срока действия лицензий, прекращением их действия, аннулированием лицензий, контролем за соблюдением лицензиатами при осуществлении лицензируемых видов деятельности соответствующих лицензионных требований и условий;

лицензирующие органы — республиканские органы государственного управления и иные государственные организации, подчиненные Правительству Республики Беларусь, местные исполнительные и распорядительные органы, другие государственные органы, уполномоченные в соответствии с настоящим Положением осуществлять лицензирование;

лицензия — специальное разрешение на осуществление вида деятельности при обязательном соблюдении лицензионных требований и условий, выданное лицензирующим органом соискателю лицензии;

особые лицензионные требования и условия — лицензионные требования и условия, сведения о которых указываются в лицензии;

реестр лицензий — совокупность формируемых лицензирующим органом данных о выданных лицензиях, их дубликатах, внесении в лицензии

изменений и (или) дополнений, приостановлении, возобновлении, продлении срока действия лицензий, прекращении их действия, аннулировании лицензий и иных сведений в соответствии с настоящим Положением;

соискатель лицензии — юридическое лицо Республики Беларусь, индивидуальный предприниматель, зарегистрированный в Республике Беларусь, иностранное юридическое лицо и иностранная организация, обратившиеся в лицензирующий орган с заявлением с приложением необходимых документов для получения лицензии, или физическое лицо, ходатайствующее о предоставлении ему права занятия адвокатской, частной нотариальной деятельностью либо деятельностью, связанной с коллекционированием и экспонированием оружия и боеприпасов.

Далее рассмотрим основные вопросы, касающиеся лицензирования деятельности международного перевозчика в соответствии с Положением о лицензировании (далее – Положение).

Является незаконным и запрещается осуществление:

- лицензируемых видов деятельности — без лицензий;
- вида деятельности, работ и (или) услуг, составляющих вид деятельности, на которые выдана лицензия, обособленным подразделением, в том числе филиалом, лицензиата - юридического лица, если в лицензии не содержится сведений об этом обособленном подразделении, в том числе филиале, либо выполняемые им работы и (или) услуги, составляющие лицензируемый вид деятельности, для такого обособленного подразделения, в том числе филиала, в лицензии не указаны;
- вида деятельности, работ и (или) услуг, составляющих вид деятельности, на которые выдана лицензия, на иной, помимо определенной в ней территории, если настоящим Положением предусмотрено, что лицензия на соответствующий вид деятельности действует на указанной в ней части территории Республики Беларусь.

Право на получение лицензии, если иное не предусмотрено настоящим Положением, имеют:

- юридические лица Республики Беларусь;
- индивидуальные предприниматели, зарегистрированные в Республике Беларусь, если законодательными актами не установлено, что право на осуществление лицензируемых видов деятельности, а также отдельных работ и (или) услуг, составляющих соответствующий вид деятельности, имеют только юридические лица;
- иностранные юридические лица и иностранные организации, созданные в соответствии с законодательством иностранных государств, при наличии открытого в установленном порядке представительства на территории Республики Беларусь (далее — иностранные организации), если законодательными актами не установлено, что право на осуществление лицензируемых видов деятельности, а также отдельных работ и (или) услуг, составляющих соответствующий вид деятельности, имеют только юридические лица Республики Беларусь и (или) индивидуальные

предприниматели, зарегистрированные в Республике Беларусь;

- физические лица, ходатайствующие о предоставлении им права занятия адвокатской, частной нотариальной деятельностью либо деятельностью, связанной с коллекционированием и экспонированием оружия и боеприпасов.

За выдачу лицензии, внесение в нее изменений и (или) дополнений (за исключением случаев внесения их в связи с изменением законодательства), продление срока действия лицензии (за исключением случаев продления его при возобновлении действия лицензии в связи с признанием судом вынесенного лицензирующим органом решения о приостановлении, прекращении действия либо аннулировании лицензии неправомерным), выдачу дубликата лицензии взимается государственная пошлина в порядке и размерах, установленных законодательными актами.

Возмещение лицензирующим органам расходов, связанных с лицензированием, осуществляется за счет средств республиканского бюджета и соответствующих местных бюджетов, предусмотренных на финансирование этих органов, а также иных источников, определенных законодательными актами.

В случаях, предусмотренных настоящим Положением, отдельные полномочия лицензирующего органа могут быть возложены на его структурные подразделения, территориальные органы, подчиненные организации.

Решения о выдаче (отказе в выдаче) лицензии, внесении в нее изменений и (или) дополнений, приостановлении, возобновлении, продлении срока действия лицензии, прекращении ее действия, аннулировании лицензии (далее — решения по вопросам лицензирования) принимаются коллегиальным органом лицензирующего органа и оформляются приказами (решениями) лицензирующего органа.

Принятое лицензирующим органом решение по вопросам лицензирования Может быть обжаловано соискателем лицензии (лицензиатом) в судебном порядке И Месячным срок со дня его принятия, а в случае, когда настоящим Положением Предусмотрена обязанность лицензирующего органа о письменном уведомлении соискателя лицензии (лицензиата) о принятом решении, — в месячный срок со дня получения соискателем лицензии (лицензиатом) соответствующего уведомления.

Документы (их копии), представленные соискателем лицензии (лицензиатом) или получения лицензии, продления срока ее действия, внесения в нее изменений И (или) дополнений, а также другие документы, относящиеся к лицензированию Деятельности, хранятся в лицензирующем органе, выдавшем лицензию, либо уполномоченных в установленном порядке этим лицензирующим органом его структурных подразделениях, территориальных органах, подчиненных организациях.

Лицензия выдается на конкретный вид деятельности с указанием работ и (или) услуг, составляющих этот вид деятельности.

Для получения лицензии ее соискатель либо его уполномоченный

представитель представляет в соответствующий лицензирующий орган:

1) заявление о выдаче лицензии с указанием:

- для юридического лица Республики Беларусь — наименования и местонахождения этого юридического лица, а также его обособленных подразделений, в том числе филиалов, в которых соискатель лицензии намерен осуществлять лицензируемый вид деятельности (далее — обособленные подразделения, в том числе филиалы), работ и (или) услуг, составляющих соответствующий лицензируемый вид деятельности, если они определены настоящим Положением, для каждого обособленного подразделения, в том числе филиала;

- для физического лица, ходатайствующего о предоставлении ему права занятия адвокатской, частной нотариальной деятельностью либо деятельностью, связанной с коллекционированием и экспонированием оружия и боеприпасов, индивидуального предпринимателя, зарегистрированного в Республике Беларусь, — фамилии, собственного имени, отчества, данных паспорта гражданина Республики Беларусь или вида на жительство в Республике Беларусь (серия, номер, дата выдачи, наименование государственного органа, выдавшего паспорт или вид на жительство, регистрация по месту жительства);

- для иностранной организации — наименования и местонахождения этой организации, а также ее представительства, открытого в установленном порядке на территории Республики Беларусь;

- лицензируемого вида деятельности, а также работ и (или) услуг, составляющих соответствующий лицензируемый вид деятельности, если они определены Положением, которые соискатель лицензии намерен осуществлять;

- территории, на которой соискатель лицензии намерен осуществлять лицензируемый вид деятельности, если настоящим Положением предусмотрено, что лицензия на соответствующий вид деятельности действует на указанной в ней части территории Республики Беларусь;

- наименования и адреса налогового органа по месту постановки соискателя лицензии на учет, учетного номера плательщика соискателя лицензии (при его наличии);

- иных сведений, предусмотренных настоящим Положением для конкретного лицензируемого вида деятельности либо определенных Президентом Республики Беларусь.

В заявлении о выдаче лицензии также указывается, что сведения, изложенные в этом заявлении и прилагаемых к нему документах, достоверны;

2) копии учредительных документов юридического лица, документа, свидетельствующего о проведении государственной регистрации юридического лица, индивидуального предпринимателя;

3) легализованную выписку из торгового реестра страны, в которой иностранная организация учреждена, или иное эквивалентное

доказательство юридического статуса иностранной организации в соответствии с законодательством страны ее учреждения;

- 4) документ об уплате государственной пошлины за выдачу лицензии;
- 5) другие документы, предусмотренные настоящим Положением для конкретного лицензируемого вида деятельности либо определенные Президентом Республики Беларусь.

Заявление о выдаче лицензии и прилагаемые к нему в соответствии с настоящим Положением документы представляются соискателем лицензии либо его уполномоченным представителем с одновременным предъявлением:

- документа, удостоверяющего личность, и документа, подтверждающего полномочия руководителя юридического лица (приказ о назначении на должность руководителя, или выписка из решения общего собрания, правления либо иного органа управления юридического лица, или трудовой договор (контракт), или гражданско-правовой договор), — руководителем юридического лица;

- документа, удостоверяющего личность, и доверенности, выданной иностранной организацией, — руководителем представительства иностранной организации;

- документа, удостоверяющего личность, — физическим лицом, ходатайствующим о предоставлении ему права занятия адвокатской, частной нотариальной деятельностью либо деятельностью, связанной с коллекционированием и экспонированием оружия и боеприпасов, индивидуальным предпринимателем;

- документа, удостоверяющего личность, и доверенности — уполномоченным представителем соискателя лицензии.

Запрещается требовать от соискателя лицензии представления документов или сведений, не предусмотренных настоящим Положением, а также документов, которые могут быть истребованы лицензирующим органом у иных государственных органов и других организаций самостоятельно, если иное не установлено Президентом Республики Беларусь.

При необходимости получения в соответствии с настоящим Положением и с учетом требований пункта 17 Положения документов (сведений) лицензирующий орган запрашивает такие документы (сведения) у иного государственного органа и другой организации в соответствии с их компетенцией не позднее рабочего дня, следующего за днем поступления в лицензирующий орган документов, определенных в пункте 15 настоящего Положения.

Истребуемые лицензирующим органом документы должны быть представлены иными государственными органами и другими организациями в течение 5 рабочих дней со дня получения соответствующего запроса.

При подаче заявления о выдаче лицензии ее соискатель вправе представить указанные в пункте 17 настоящего Положения документы самостоятельно.

Заявление о выдаче лицензии должно быть рассмотрено лицензирующим органом в течение 15 рабочих дней со дня приема документов определенных

в пункте

Указанный в части первой настоящего пункта срок может быть продлен на период проведения оценки и (или) экспертизы соответствия возможностей соискателя лицензии лицензионным требованиям и условиям, но не более чем на 10 рабочих дней, если иное не предусмотрено настоящим Положением или другими законодательными актами.

Лицензирующий орган по результатам рассмотрения заявления о выдаче лицензии и прилагаемых к нему документов, а также материалов по результатам оценки и (или) экспертизы соответствия возможностей соискателя лицензии лицензионным требованиям и условиям принимает одно из следующих решений:

- ▶ о выдаче лицензии ее соискателю;
- ▶ об отказе в выдаче лицензии ее соискателю;
- ▶ об отказе в выдаче лицензии ее соискателю по одному или нескольким обособленным подразделениям, в том числе филиалам, в отношении одной или нескольких составляющих соответствующий лицензируемый вид деятельности работ и (или) услуг и выдаче лицензии ее соискателю по иным обособленным подразделениям, в том числе филиалам, в отношении иных составляющих соответствующий лицензируемый вид деятельности работ и (или) услуг, указанных соискателем лицензии в заявлении о ее выдаче.

Если иное не предусмотрено Положением, лицензирующий орган принимает решение, указанное в абзацах третьем и четвертом пункта 23 Положения, при:

- наличии в представленном заявлении о выдаче лицензии и прилагаемых к нему документах недостоверных сведений;
- несоответствии представленных документов требованиям Положения;
- наличии заключения о несоответствии возможностей соискателя лицензии лицензионным требованиям и условиям по результатам проведенных согласно настоящему Положению оценки и (или) экспертизы соответствия возможностей соискателя лицензии лицензионным требованиям и условиям;
- отказе соискателя лицензии от проведения оценки и (или) экспертизы соответствия возможностей соискателя лицензии лицензионным требованиям и условиям согласно Положению;
- обращении за получением лицензии до истечения одного года со дня:
 - принятия лицензирующим органом решения об отказе в выдаче лицензии по основанию, предусмотренному в части второй пункта 34 Положения;
 - прекращения действия или аннулирования лицензии (за исключением случаев прекращения действия лицензии по основаниям, предусмотренным в абзацах втором и третьем пункта 83, абзацах втором и пятом пункта 84 Положения, аннулирования лицензии в связи с выдачей ее с нарушением установленного Положением порядка);

- истечения срока действия лицензии, если лицензирующим органом было принято решение об отказе в продлении срока действия лицензии в соответствии с пунктом 61 настоящего Положения.

Отказ в выдаче лицензии по мотивам нецелесобразности осуществления соискателем лицензии лицензируемого вида деятельности не допускается.

О принятом в соответствии с пунктом 23 настоящего Положения решении лицензирующий орган письменно уведомляет соискателя лицензии в течение 3 рабочих дней со дня принятия этого решения.

Лицензия выдается ее соискателю либо его уполномоченному представителю при предъявлении документов, указанных в пункте 16 Положения.

При выдаче лицензии ее соискатель либо его уполномоченный представитель должен быть ознакомлен с законодательством, определяющим лицензионные требования и условия осуществления вида деятельности, о чем делается соответствующая отметка в лицензии.

В обособленных подразделениях, в том числе филиалах, юридического лица, Ий торговых и иных объектах (в местах), где осуществляется лицензируемый вид деятельности, должны находиться копии лицензии, скрепленные подписью руководителя юридического лица или индивидуального предпринимателя и печатью юридического лица, а также информация о месте ознакомления с подлинником лицензии.

В случае утраты лицензии лицензиату может быть выдан ее дубликат.

Для получения дубликата лицензии лицензиат либо его уполномоченный представитель обязан представить в соответствующий лицензирующий орган:

- заявление о получении дубликата лицензии;
- документ, подтверждающий уплату государственной пошлины за выдачу дубликата лицензии.

Дубликат лицензии выдается в течение 3 рабочих дней со дня представления указанных в части второй настоящего пункта документов.

До выдачи дубликата лицензии действие лицензии не приостанавливается.

Оценка и экспертиза соответствия возможностей соискателя лицензии (лицензиата) лицензионным требованиям и условиям

В предусмотренных Положением случаях лицензирующий орган либо уполномоченные этим лицензирующим органом его структурные подразделения, территориальные органы, подчиненные организации вправе провести оценку соответствия возможностей соискателя лицензии (лицензиата) лицензионным требованиям и условиям, установленным для лицензируемого вида деятельности, а также для работ и (или) услуг, составляющих соответствующий лицензируемый вид деятельности, указанных соискателем лицензии в заявлении о выдаче лицензии (осуществляемых лицензиатом) (далее для целей настоящей главы — оценка).

Порядок проведения оценки определяется Положением, нормативными правовыми актами Совета Министров Республики Беларусь, а также

лицензирующих органов.

По результатам оценки проводившим ее лицензирующим органом либо уполномоченным этим лицензирующим органом на проведение оценки его структурным подразделением, территориальным органом, подчиненной организацией составляется заключение о соответствии или несоответствии возможностей соискателя лицензии (лицензиата) лицензионным требованиям и условиям, которое подписывается уполномоченным в установленном порядке должностным лицом данного органа (структурного подразделения, организации).

В случае, если для оценки соответствия возможностей соискателя лицензии (лицензиата) лицензионным требованиям и условиям требуются специальные знания в области науки, техники и иных сферах деятельности, а также в иных случаях, предусмотренных Положением, лицензирующим органом назначается экспертиза соответствия возможностей соискателя лицензии (лицензиата) лицензионным требованиям и условиям, установленным для лицензируемого вида деятельности, а также для работ и (или) услуг, составляющих соответствующий лицензируемый вид деятельности, указанных соискателем лицензии в заявлении о выдаче лицензии (осуществляемых лицензиатом) (далее для целей настоящей главы — экспертиза).

Экспертиза проводится лицензирующим органом или юридическим лицом независимо от организационно-правовой формы, имеющими в своем составе специалистов соответствующей квалификации, либо физическим лицом соответствующей специальности и квалификации, подтверждаемых дипломом, аттестатом, свидетельством, удостоверяющими получение надлежащего образования, и документами, удостоверяющими стаж работы по определенной специальности, которым в соответствии с законодательством предоставлено право на проведение определенного вида экспертизы.

Не имеют права осуществлять экспертизу юридические и физические лица, находящиеся в гражданско-правовых и (или) трудовых отношениях с соискателем лицензии (лицензиатом). При обнаружении таких фактов экспертиза признается недействительной, что является основанием для принятия лицензирующим органом решения об отказе в выдаче лицензии, а в случае, когда лицензия была выдана, — решения о ее аннулировании.

Порядок проведения экспертизы определяется Положением, нормативными правовыми актами Совета Министров Республики Беларусь, а также лицензирующих органов.

Для проведения экспертизы между лицом, указанным в части первой пункта 34 настоящего Положения, которым будет проводиться соответствующая экспертиза, и соискателем лицензии (лицензиатом) заключается договор о проведении экспертизы.

Договор о проведении экспертизы должен содержать сведения об объекте экспертизы, сроки ее проведения, смету расходов на проведение экспертизы, порядок оплаты экспертизы, ответственность сторон и другие условия по

соглашению сторон.

В ходе проведения экспертизы соискатель лицензии (лицензиат) имеет право:

- присутствовать при проведении экспертизы и давать необходимые для эксперта пояснения;
- представлять дополнительные документы;
- знакомиться с результатами экспертизы.

Результаты экспертизы должны свидетельствовать о соответствии или несоответствии возможностей соискателя лицензии (лицензиата) лицензионным требованиям и условиям.

Расходы, связанные с проведением экспертизы, возмещаются соискателем лицензии (лицензиатом) в порядке, установленном договором о проведении экспертизы.

Срок проведения оценки и (или) экспертизы не должен превышать 10 рабочих дней, если иное не предусмотрено Положением или другими законодательными актами.

Форма лицензии

Лицензия содержит:

- наименование органа, выдавшего лицензию; номер лицензии;
- наименование лицензируемого вида деятельности;
- сведения о лицензиате (наименование и местонахождение юридического лица, иностранной организации, фамилия, собственное имя, отчество, регистрация по месту жительства физического лица, в том числе индивидуального предпринимателя, учетный номер плательщика);
- номер и дату принятия решения о выдаче лицензии, продлении срока ее действия, внесении в лицензию изменений и (или) дополнений;
- срок действия лицензии;
- регистрационный номер лицензии в реестре лицензий;
- сведения о составляющих лицензируемый вид деятельности работах и (или) услугах, на осуществление которых выдана лицензия, об особых лицензионных требованиях и условиях, если они определены Положением;
- сведения о представительстве иностранной организации, об обособленных подразделениях, в том числе филиалах (наименование и местонахождение), с указанием составляющих лицензируемый вид деятельности работ и (или) услуг, если они определены Положением, для каждого обособленного подразделения, в том числе филиала;
- сведения о территории действия лицензии, что лицензия на соответствующий вид деятельности действует на указанной в ней части территории Республики Беларусь;
- отметку о дне получения лицензии ее соискателем либо его уполномоченным представителем, а также ознакомлении этих лиц с законодательством, определяющим лицензионные требования и условия осуществления вида деятельности. В случае выдачи лицензии, оформленной

на новом бланке, в данную отметку вносится день получения лицензии ее соискателем или его уполномоченным представителем, указанный при проставлении соответствующей отметки в лицензии, оформленной при ее первоначальной выдаче.

Бланки лицензий изготавливаются Министерством финансов. Бланк лицензии заполняется лицензирующим органом компьютерным и (или) ручным способами.

Оформленная на бланке лицензия выдается лицензиату.

В лицензирующем органе хранится копия указанной в части второй настоящего пункта лицензии, заверенная подписью уполномоченного в установленном порядке должностного лица и печатью этого органа.

В бланке лицензии на лицевой стороне:

- слева сверху рамка не заполняется;
- справа сверху в рамку при необходимости вписывается слово «дубликат»;
- ниже под Государственным гербом Республики Беларусь указывается наименование лицензирующего органа, в овальной рамке (под словом «ЛИЦЕНЗИЯ») — номер лицензии, состоящий из пятизначного цифрового кода органа, выдавшего лицензию, и регистрационного номера лицензии в реестре лицензий. Код органа, выдавшего лицензию, определяется для республиканских органов государственного управления и иных государственных организаций, подчиненных Правительству Республики Беларусь, других государственных организаций на основании классификатора «Органы государственной власти и управления», а для местных исполнительных и распорядительных органов на основании классификатора «Система обозначений объектов административно-территориального деления и населенных пунктов»;
- слева внизу указывается семизначный цифровой номер бланка лицензии, наносимый при изготовлении этого бланка;
- справа внизу располагается защитный элемент, без которого этот бланк недействителен.

Бланк лицензии подписывается руководителем лицензирующего органа или уполномоченным им в установленном порядке должностным лицом и заверяется гербовой печатью лицензирующего органа.

Бланки лицензий являются бланками строгой отчетности, их регистрация и хранение осуществляются в порядке, установленном законодательством.

При прекращении действия, аннулировании лицензии, оформлении лицензии на новом бланке лицензиат обязан в соответствии с Положением сдать лицензирующий орган ранее выданную ему лицензию (ее дубликат).

Обеспечение лицензирующих органов бланками лицензий производится Министерством финансов по заявкам этих органов.

Изготовление бланков лицензий осуществляется за счет средств республиканского бюджета и соответствующих местных бюджетов, предусмотренных на финансирование лицензирующих органов.

Действие лицензии

Лицензия действует на всей территории Республики Беларусь или ее части, определенной в лицензии, если Положением предусмотрено, что лицензия ни соответствующий вид деятельности действует на указанной в ней части территории Республики Беларусь.

Вид деятельности, а также работы и (или) услуги, составляющие соответствующий вид деятельности, на которые выдана лицензия, могут выполняться только лицензиатом без передачи права на их осуществление другому юридическому или физическому лицу.

Обособленные подразделения, в том числе филиалы, осуществляют лицензируемый вид деятельности, а также работы и (или) услуги, составляющие соответствующий лицензируемый вид деятельности, на основании лицензии, выданной юридическому лицу.

Осуществление вида деятельности, а также работ и (или) услуг, составляющих вид деятельности, на которые выдана лицензия, обособленным подразделением, в том числе филиалом, ранее их не выполнявшим, а также расширение лицензиатом перечня указанных в лицензии работ и (или) услуг, составляющих лицензируемый вид деятельности, либо территории действия лицензии, если настоящим Предусмотрено, что лицензия на соответствующий вид деятельности действует на указанной в ней части территории Республики Беларусь, возможно после внесения в лицензию соответствующих изменений и (или) дополнений в установленном порядке.

При осуществлении вида деятельности на основании лицензии по договору простого товарищества право на осуществление этого вида деятельности принадлежит его участнику (юридическому лицу или индивидуальному предпринимателю, который является участником данного товарищества), имеющему соответствующую лицензию.

Лицензиат вправе в установленном порядке осуществлять лицензируемый ВИД деятельности, а также работы и (или) услуги, составляющие соответствующий лицензируемый вид деятельности, со дня получения лицензии в течение указанного и пси срока.

Лицензия выдается на срок не менее 5 и не более 10 лет.

Срок действия лицензии исчисляется со дня принятия лицензирующим органом решения о ее выдаче. Указанный срок может быть продлен по заявлению лицензиата неоднократно.

Для продления срока действия лицензии лицензиат либо его уполномоченный представитель обязан не позднее чем за один месяц и не ранее чем за 3 месяца до истечения этого срока подать в соответствующий лицензирующий орган заявление о продлении срока действия лицензии с приложением документа об уплате государственной пошлины за его продление.

Лицензирующий орган на основании представленного лицензиатом заявления в течение 10 рабочих дней принимает решение о продлении срока действия лицензии на новый срок, который исчисляется со дня, следующего

за днем окончания предыдущего срока действия лицензии.

В случае выявления в представленном лицензиатом заявлении недостоверных сведений, необходимых (имеющих значение) для принятия решения о продлении срока действия лицензии, лицензирующий орган принимает решение об отказе в продлении срока действия лицензии. При этом повторное обращение лицензиата в лицензирующий орган с заявлением о продлении срока действия лицензии не допускается.

К сведениям, необходимым (имеющим значение) для принятия решения о продлении срока действия лицензии, относятся сведения о соответствии лицензиата и его деятельности установленным лицензионным требованиям и условиям.

При продлении срока действия лицензии лицензиату выдается лицензия, оформленная на новом бланке. При получении лицензии, оформленной на новом бланке, лицензиат обязан сдать в лицензирующий орган оригинал ранее выданной лицензии (ее дубликат).

При возобновлении действия лицензии в связи с признанием судом вынесенного лицензирующим органом решения о приостановлении, прекращении действия либо аннулировании лицензии неправомерным:

- лицензия, действие которой было приостановлено, продлевается на срок, в течение которого она была приостановлена;
- лицензия, действие которой было прекращено, продлевается на срок, истекший со дня прекращения действия лицензии до дня возобновления ее действия;
- срок действия лицензии, которая была аннулирована, продлевается на срок, истекший со дня принятия лицензирующим органом решения об аннулировании лицензии до дня возобновления ее действия.
-
- Внесение в лицензию изменений и (или) дополнений
- Лицензиат обязан в месячный срок обратиться в соответствующий лицензирующий орган для внесения в лицензию изменений и (или) дополнений в случае:
 - изменения наименования, местонахождения лицензиата-юридического лица, иностранной организации или фамилии, собственного имени, отчества, регистрации по месту жительства лицензиата-физического лица, в том числе ИП;
 - вступления в силу решения лицензирующего органа либо вступления в законную силу решения суда о прекращении действия лицензии по одному или нескольким обособленным подразделениям, в том числе филиалам, в отношении одной или нескольких работ и (или) услуг, составляющих соответствующий лицензируемый вид деятельности, или на определенной территории, если настоящим Положением предусмотрено, что лицензия на соответствующий вид деятельности действует на указанной в ней части территории Республики Беларусь, при условии сохранения действия лицензии в непрекращенной части;

- изменения законодательства, влекущего необходимость внесения изменений и (или) дополнений в лицензию, если иной срок не предусмотрен соответствующим нормативным правовым актом;

- изменения иных сведений, указанных в лицензии.

Месячный срок для обращения с заявлением о внесении в лицензию изменений

и (или) дополнений исчисляется со дня:

- направления в регистрирующий орган уведомления об изменении местонахождения лицензиата-юридического лица;

- государственной регистрации изменений и (или) дополнений, вносимых в учредительные документы лицензиата-юридического лица, в свидетельство о государственной регистрации лицензиата-индивидуального предпринимателя;

- выдачи документа об изменении фамилии, собственного имени, отчества, изменения в документе, удостоверяющем личность, отметки о регистрации по месту жительства лицензиата-физического лица;

- вступления в силу нормативного правового акта, влекущего необходимость внесения изменений и (или) дополнений в лицензию;

- вступления в силу решения лицензирующего органа или вступления в законную силу решения суда о прекращении действия лицензии по одному или нескольким обособленным подразделениям, в том числе филиалам, в отношении одной или нескольких работ и (или) услуг, составляющих соответствующий лицензируемый вид деятельности, или на определенной территории, если Положением предусмотрено, что лицензия на соответствующий вид деятельности действует на указанной в ней части территории Республики Беларусь, при условии сохранения действия лицензии в непрекращенной части;

- изменения иных сведений, указанных в лицензии.

В случае изменения местонахождения (регистрации по месту жительства лицензиата, влекущего за собой изменение лицензирующего органа, внесение в лицензию изменений и (или) дополнений осуществляется лицензирующим органом по] новому местонахождению (регистрации по месту жительства) лицензиата.

Лицензирующий орган по новому местонахождению (регистрации по месту жительства) лицензиата не позднее рабочего дня, следующего за днем поступления в данный лицензирующий орган документов, определенных в пункте 68 Положения, запрашивает у лицензирующего органа по прежнему местонахождению] (регистрации по месту жительства) лицензиата относящиеся к лицензированию] деятельности документы, указанные в пункте 9 Положения.

Истребуемые в соответствии с частью второй настоящего пункта документы! должны быть представлены лицензирующим органом по прежнему местонахождению] (регистрации по месту жительства) лицензиата в течение 5 рабочих дней со дня по--] получения соответствующего запроса. При

этом в лицензирующем органе по прежнему] местонахождению (регистрации по месту жительства) лицензиата должны храниться' копии переданных документов, заверенные подписью уполномоченного должностного] лица и печатью лицензирующего органа.

Для внесения в лицензию изменений и (или) дополнений лицензиат либо его уполномоченный представитель представляет в соответствующий лицензирующий орган:

- заявление с приложением (за исключением внесения в лицензию изменений, и (или) дополнений в случаях, предусмотренных в абзацах третьем и четвертом части первой пункта 66 настоящего Положения) документов (их копий), подтверждающих необходимость внесения в лицензию изменений и (или) дополнений. При внесении в лицензию изменений и (или) дополнений в случае изменения местонахождения лицензиата—юридического лица заявление должно содержать сведения о дате направления в регистрирующий орган уведомления об изменении местонахождения лицензиата--юридического лица либо в лицензирующий орган должен быть представлен документ, свидетельствующий о государственной регистрации соответствующих изменений и (или) дополнений, внесенных в учредительные документы этого лицензиата-юридического лица;

- документ об уплате государственной пошлины за внесение в лицензию изменений и (или) дополнений, за исключением случаев внесения таких изменений и (или) дополнений в связи с изменением законодательства;

- другие документы, предусмотренные Положением для конкретного лицензируемого вида деятельности либо определенные Президентом Республики Беларусь (при внесении в лицензию изменений и (или) дополнений в части включения в нее сведений об обособленных подразделениях, в том числе филиалах, расширения перечня работ и (или) услуг, составляющих лицензируемый вид деятельности, либо территории действия лицензии, если Положением предусмотрено, что лицензия на соответствующий вид деятельности действует на указанной в ней части территории Республики Беларусь).

В случае реорганизации лицензиата-юридического лица в форме преобразования, слияния, выделения или разделения вновь созданное юридическое лицо и намерении осуществлять лицензируемый вид деятельности реорганизованного Юридического лица в месячный срок со дня своей государственной регистрации надо обратиться за выдачей новой лицензии.

При реорганизации лицензиата-юридического лица в форме выделения другого юридического лица, если сведения, указанные в лицензии реорганизованного Юридического лица, не изменились, то реорганизованное юридическое лицо вправе осуществлять деятельность на основании ранее выданной лицензии. В случае, если данные сведения изменились, реорганизованное юридическое лицо обязано внести В Лицензию изменения и (или) дополнения в порядке, предусмотренном в пунктах 68 Положения.

В случае присоединения лицензиата-юридического лица к другому юридическому лицу, которое имеет лицензию на аналогичный вид деятельности, последнее из них вправе продолжить осуществление соответствующей лицензируемой деятельности на Основании ранее выданной лицензии, если указанные в ней сведения не изменились. В случае, если данные сведения изменились, реорганизованное юридическое лицо И месячный срок со дня внесения в Единый государственный регистр юридических лиц И индивидуальных предпринимателей записи об исключении из него присоединенного Юридического лица обязано внести в лицензию изменения и (или) дополнения в порядке, предусмотренном в пунктах 66 - 68 Положения.

В случае присоединения лицензиата-юридического лица к другому юридическому лицу, которое аналогичной лицензии не имеет, последнее из них при намерении осуществлять лицензируемый вид деятельности присоединенного юридического лица и месячный срок со дня внесения в Единый государственный регистр юридических ЛИЦ и индивидуальных предпринимателей записи об исключении из него присоединенного юридического лица обязано обратиться за выдачей новой лицензии в порядке, установленном Положением.

Лицензирующий орган принимает документы, представленные для внесения И лицензию изменений и (или) дополнений, рассматривает их и выносит соответствующее решение в порядке, установленном Положением для выдачи лицензии.

Внесение в лицензию изменений и (или) дополнений в части включения в нее сведений об обособленных подразделениях, в том числе филиалах, расширения перечня Составляющих лицензируемый вид деятельности работ и (или) услуг либо территории действия лицензии до истечения одного года со дня прекращения действия лицензии по тем же обособленным подразделениям, в том числе филиалам, в отношении тех же составляющих лицензируемый вид деятельности работ и (или) услуг либо на той же территории не допускается, за исключением случаев, когда действие лицензии прекращено по основаниям, предусмотренным в абзацах втором и третьем пункта 83, абзацах втором и пятом пункта 84 настоящего Положения.

В случае внесения в лицензию изменений и (или) дополнений лицензиату выдается лицензия, оформленная на новом бланке.

Приостановление, прекращение, возобновление действия, аннулирование лицензии

При выявлении лицензирующим или другим государственным органом (его структурным подразделением, территориальным органом, подчиненной организацией), иной организацией, которые в пределах своей компетенции осуществляют контроль (надзор) за осуществлением лицензиатами лицензируемых видов деятельности (далее - контролирующий (надзорный) орган), нарушений лицензиатом (его работником, обособленным подразделением, в том числе филиалом) законодательства о лицензировании,

лицензионных требований и условий такой лицензирующий или другой контролирующий (надзорный) орган выносит лицензиату в установленном порядке требование (предписание) об устранении выявленных нарушений и устанавливает срок их устранения. Этот срок не может превышать 6 месяцев.

В случае выдачи лицензиату требования (предписания) об устранении выявленных нарушений контролирующим (надзорным) органом данный орган должен в течение 3 рабочих дней сообщить в лицензирующий орган о вынесенном требовании (предписании).

Если в установленный срок лицензиатом не устранены нарушения, указанные в требовании (предписании) об устранении выявленных нарушений, либо в лицензирующий или другой контролирующий (надзорный) орган не представлено письменное уведомление об устранении таких нарушений, либо лицензирующим или другим контролирующим (надзорным) органом выявлено нарушение лицензиатом (его работником, обособленным подразделением, в том числе филиалом) особых лицензионных требований и условий, лицензирующий орган по своей инициативе или по представлению другого контролирующего (надзорного) органа принимает решение о приостановлении действия лицензии на срок до 6 месяцев. Действие лицензии считается приостановленным со дня, указанного в таком решении. При этом, данный день не может быть установлен позднее, чем по истечении 10 рабочих дней со дня принятия решения о приостановлении действия лицензии.

Лицензирующий орган по основаниям, предусмотренным в части первой настоящего пункта, может принять решение о приостановлении действия лицензии либо о приостановлении действия лицензии по указанным в ней одному или нескольким обособленным подразделениям, в том числе филиалам, в отношении одной или нескольких работ и (или) услуг, составляющих соответствующий лицензируемый вид деятельности, или на определенной территории, если Положением предусмотрено, что лицензия на соответствующий вид деятельности действует на указанной в ней части территории Республики Беларусь. При этом действие лицензии сохраняется в неприостановленной части.

Действие лицензии прекращается:

- по истечении срока, на который она выдана;
- в случае нарушения лицензиатом срока обращения в лицензирующий орган для внесения в лицензию изменений и (или) дополнений;
- по решению лицензирующего органа либо суда о прекращении действия лицензии.

По решению лицензирующего органа *действие лицензии прекращается в случаях*, указанных в пунктах 77, 78 и 82 Положения, а также:

- при реорганизации лицензиата-юридического лица (за исключением случаев, предусмотренных в части первой пункта 70 Положения);
- в случае ликвидации (прекращения деятельности) лицензиата-юридического лица, индивидуального предпринимателя;
- в случае смерти, признания недееспособным, ограничения в

дееспособности, признания безвестно отсутствующим, объявления умершим лицензиата-физического лица;

- на основании письменного уведомления лицензиатом лицензирующего органа о принятии решения о прекращении осуществления лицензируемого вида деятельности;

- при внесении в лицензию изменений и (или) дополнений, продлении срока ее действия на основании представленных лицензиатом недостоверных сведений, необходимых (имеющих значение) для принятия решения о внесении в лицензию изменений и (или) дополнений, продлении срока ее действия;

- если лицензиат не обращался за получением лицензии в течение 6 месяцев со дня принятия решения о внесении в лицензию изменений и (или) дополнений, продлении срока ее действия.

Не допускается прекращение действия лицензии по основанию, предусмотренному в абзаце пятом части первой настоящего пункта, если уведомление о принятии решения о прекращении осуществления лицензируемого вида деятельности направлено лицензиатом позднее дня (в день):

- вынесения в отношении этого лицензиата в установленном в части первой пункта 71) настоящего Положения порядке требования (предписания) об устранении выявленных нарушений;

- принятия лицензирующим органом решения о приостановлении действия соответствующей лицензии;

- наступления иного события, являющегося основанием для прекращения действия или аннулирования лицензии в соответствии с Положением.

По решению суда действие лицензии может быть прекращено:

- если лицензирующим органом принято незаконное решение о внесении в лицензию изменений и (или) дополнений, продлении срока ее действия;

- если нарушение лицензиатом лицензионных требований и условий повлекло за собой причинение ущерба национальной безопасности, общественному порядку, нравственности, правам и свободам, жизни и здоровью граждан, окружающей среде;

- в случае препятствования лицензиатом деятельности лицензирующего или другого Контролирующего (надзорного) органа в проведении мероприятий по контролю за соблюдением лицензиатом законодательства о лицензировании, лицензионных требований и условий, в том числе невыполнения лицензиатом законных распоряжений или требований должностных лиц таких органов при исполнении ими служебных полномочий, предоставления этим должностным лицам недостоверных документов и иных сведений, относящихся к осуществлению лицензируемого вида деятельности.

Действие лицензии прекращается со дня принятия лицензирующим органом, вступления в законную силу принятого судом решения о прекращении действия

Лицензии, если Положением не предусмотрено иное, в том числе:

в случае реорганизации лицензиата-юридического лица в форме:

- преобразования, слияния или разделения — со дня внесения в Единый государственный регистр юридических лиц и индивидуальных предпринимателей записи о государственной регистрации вновь созданных юридических лиц, а при соблюдении условий, предусмотренных в пункте 69 настоящего Положения, — со дня получения всеми вновь созданными юридическими лицами, продолжившими осуществление лицензируемого вида деятельности реорганизованного юридического лица, новой лицензии на данный вид деятельности;

- присоединения к другому юридическому лицу — со дня внесения в Единый государственный регистр юридических лиц и индивидуальных предпринимателей записи о прекращении деятельности присоединенного лицензиата-юридического лица, а при соблюдении условий, предусмотренных в части второй пункта 70 Положения, — со дня получения юридическим лицом, реорганизованным в форме присоединения к нему лицензиата-юридического лица и продолжившим осуществление лицензируемого вида деятельности такого лицензиата-юридического лица, новой лицензии на данный вид деятельности;

в случаях, предусмотренных:

- в абзаце третьем части первой пункта 84 Положения, — со дня внесения в Единый государственный регистр юридических лиц и индивидуальных предпринимателей записи об исключении из него лицензиата-юридического] лица, индивидуального предпринимателя;

- в абзаце четвертом части первой пункта 84 Положения, — со дня смерти физического лица, вступления в силу решения суда о признании, недееспособным, ограничении в дееспособности, признании безвестно отсутствующим, объявлении умершим физического лица;

- в абзаце пятом части первой пункта 84 Положения, — со дня представления лицензиатом в лицензирующий орган письменного уведомления о принятии решения о прекращении осуществления лицензируемого вида деятельности, если иное не предусмотрено Положением;

- в абзацах шестом и седьмом части первой пункта 84 и абзаце втором пункта 85 Положения, — со дня принятия лицензирующим органом соответствующего решения о внесении в лицензию изменений и (или) дополнений либо продлении срока ее действия.

В случаях, предусмотренных в пунктах 77, 78, 82 и абзаце пятом пункта 84 Положения случаях внесения в лицензию изменений и (или) дополнений на основании представленных лицензиатом недостоверных сведений, необходимых (имеющих значение) для принятия соответствующего решения, принятия лицензирующим органом незаконного решения о внесении в лицензию изменений и (или) дополнений, а также если лицензиат не обращался за получением лицензии в течение 6 месяцев со дня принятия решения о внесении в нее изменений и (или) дополнений, лицензирующий орган или суд может принять решение о прекращении действия лицензии либо о

прекращении действия лицензии по указанным в ней одному или несколькими обособленным подразделениям, в том числе филиалам, в отношении одной или нескольких работ и (или) услуг, составляющих соответствующий лицензируемый вид деятельности, или на определенной территории, если Положением предусмотрено, что лицензия на соответствующий вид деятельности действует на указанной в ней части территории Республики Беларусь. При этом действие лицензии сохраняется в непрекращенной части.

В случае принятия лицензирующим органом или судом решения о прекращении действия лицензии по одному или несколькими обособленным подразделениям, в том числе филиалам, торговым объектам, объектам общественного питания, не являющимся обособленными подразделениями, в том числе филиалами, в отношении одной или нескольких работ и (или) услуг, составляющих соответствующий лицензируемый вид деятельности, или на определенной территории, если Положением предусмотрено, что лицензия на соответствующий вид деятельности действует на указанной в ней части территории Республики Беларусь, при условии сохранения действия лицензии в непрекращенной части лицензиат обязан внести в лицензию соответствующие изменения и (или) дополнения.

Лицензия аннулируется по решению лицензирующего органа, если:

- лицензия выдана на основании представленных ее соискателем недостоверных сведений, необходимых (имеющих значение) для принятия решения о выдаче лицензии;
- лицензиат не обращался за получением лицензии в течение 6 месяцев со дня принятия решения о ее выдаче;
- лицензия выдана на основании заключения экспертизы, признанной в соответствии с частью второй пункта 34 Положения недействительной;
- лицензиатом, в отношении которого применен упрощенный порядок лицензирования, предусмотренный в пункте 155 Положения, в установленные сроки не обеспечено выполнение (не представлено письменное уведомление об обеспечении выполнения) лицензионных требований и условий, указанных в пункте 151 Положения, либо им получено отрицательное экспертное заключение по результатам проведения экспертизы соответствия возможностей лицензиата лицензионным требованиям и условиям, а также в случае отказа лицензиата от проведения такой экспертизы; суда — в случае принятия незаконного (в том числе с нарушением установленного Положением порядка) решения о выдаче лицензии.

Лицензия считается аннулированной со дня принятия лицензирующим органом решения о ее выдаче, если иное не предусмотрено Положением.

Деятельность в области автомобильного транспорта

Лицензирование деятельности в области автомобильного транспорта (далее для целей настоящей главы — лицензируемая деятельность) осуществляется Министерством транспорта и коммуникаций.

Не требуется получения лицензии для выполнения:

- внутриреспубликанских автомобильных перевозок пассажиров для

собственных нужд;

- международных автомобильных перевозок грузов с использованием автомобиля, предназначенного для перевозки грузов, разрешенный максимальный вес которого, включая вес прицепа (полуприцепа), не превышает 3,5 тонны.

Лицензионными требованиями и условиями, предъявляемыми к соискателю лицензии, являются:

общие лицензионные требования и условия — наличие на праве собственности, хозяйственного ведения, оперативного управления или ином законном основании не менее одного механического транспортного средства соответствующей категории (в зависимости от работ и (или) услуг, составляющих лицензируемую деятельность, которые намерен выполнять (оказывать) соискатель лицензии), отвечающего требованиям нормативных правовых актов, в том числе технических нормативных правовых актов, и международных договоров Республики Беларусь в области автомобильного транспорта;

- для юридического лица, иностранной организации — наличие в штате юридического лица, представительства иностранной организации назначенного в установленном порядке лица, ответственного за организацию и выполнение автомобильных перевозок, уровень профессиональной подготовки которого соответствует требованиям, установленным законодательством;

- для индивидуального предпринимателя — соответствие уровня его профессиональной подготовки требованиям, установленным законодательством, либо наличие у индивидуального предпринимателя привлеченного им и назначенного в установленном порядке лица, ответственного за организацию и выполнение автомобильных перевозок, уровень профессиональной подготовки которого соответствует требованиям, установленным законодательством;

Лицензионными требованиями и условиями, предъявляемыми к лицензиату, являются:

- соблюдение лицензионных требований и условий, указанных в пункте 121 Положения;
- соблюдение требований нормативных правовых актов, в том числе технических нормативных правовых актов, международных договоров Республики Беларусь в области автомобильного транспорта;
- выполнение автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении транспортными средствами, находящимися у лицензиата на праве собственности, хозяйственного ведения, оперативного управления или ином законном основании (кроме аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации);
- привлечение к осуществлению лицензируемой деятельности водителей механических транспортных средств, уровень подготовки которых соответствует требованиям, установленным законодательством;

- обеспечение проведения предрейсового контроля технического состояния автомобильных транспортных средств, предрейсовых и иных медицинских осмотров водителей механических транспортных средств.

Для получения лицензии ее соискатель дополнительно представляет:

- копии документов, подтверждающих назначение лица, ответственного за организацию и выполнение автомобильных перевозок (кроме индивидуального предпринимателя, уровень профессиональной подготовки которого соответствует требованиям, установленным законодательством);
- копии документов, подтверждающих соответствие уровня профессиональной подготовки лица, ответственного за организацию и выполнение автомобильных перевозок, либо индивидуального предпринимателя требованиям, установленным законодательством;
- список транспортных средств, заявляемых для осуществления лицензируемой деятельности (с указанием категории, марок, регистрационных знаков), соответствующих требованиям нормативных правовых актов, в том числе технических нормативных правовых актов, и международных договоров Республики Беларусь в области автомобильного транспорта.

Грубыми нарушениями законодательства о лицензировании, лицензионных требований и условий являются:

- выполнение перевозок пассажиров водителями механических транспортных средств, не прошедшими предрейсовые и иные медицинские осмотры;
- привлечение к осуществлению лицензируемой деятельности водителей механических транспортных средств, уровень подготовки которых не соответствует требованиям, установленным законодательством;
- отсутствие в течение более одного месяца назначенного в установленном порядке лица, ответственного за организацию и выполнение автомобильных перевозок, уровень профессиональной подготовки которого соответствует требованиям, установленным законодательством;
- выпуск на линию транспортного средства с неисправностями, при наличии которых запрещается эксплуатация транспортного средства, либо без оформленного в установленном порядке путевого листа и (или) других транспортных документов, предусмотренных законодательством;
- использование транспортных средств, не прошедших государственный технический осмотр либо переоборудованных с нарушением требований законодательства;
- выполнение автомобильных перевозок без заключения в случаях, предусмотренных законодательством, договоров обязательного страхования;
- выполнение автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении без заключения договора об организации перевозок пассажиров в регулярном сообщении;
- выполнение автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении без оформленного в установленном порядке заказа-наряда на

фрахтование транспортного средства;

- использование транспортного средства, оформленного в соответствии с установленными требованиями к оформлению автомобилей-такси, в том числе с отдельными элементами оформления, для нужд, не связанных с осуществлением лицензируемой деятельности, без оформленного в установленном порядке путевого листа.

Важно отметить, что в соответствии с Положением о лицензировании отдельных видов деятельности специальное разрешение (лицензия) на деятельность в области автомобильного транспорта с 2011 года выдается сроком на 10 лет. Осуществление транспортной деятельности должно осуществляться лицензиатами в соответствии с действующим законодательством с соблюдением установленных лицензионных требований и условий.

Стандартизация и сертификация на транспорте и в логистике

В целях содействия созданию современной логистической инфраструктуры в Беларуси введены в действие пять государственных стандартов в области логистики [10]:

СТБ 2047–2010 «Логистическая деятельность. Термины и определения» — устанавливает основные понятия в области логистической деятельности.

СТБ 2046–2010 «Транспортно-логистический центр. Требования к техническому оснащению и транспортно-экспедиционному обслуживанию» — распространяется на проектируемые объекты, а также существующие грузовые терминалы, на базе которых создаются транспортно-логистические центры, устанавливает порядок балльной оценки транспортно-логистического центра.

СТБ 2133–2010 «Классификация складской инфраструктуры» — устанавливает основные требования к классификации складской инфраструктуры транспортно-логистических центров (ТЛЦ) Республики Беларусь.

СТБ 2306–2013 «Услуги логистические. Общие требования и процедура сертификации» — устанавливает виды логистических услуг, категории исполнителей, общие требования. В стране с 2013 г. введена добровольная сертификация услуг, оказываемых логистическими центрами, транспортно-экспедиционными и торговыми организациями.

СТБ 2345 «Логистическая деятельность. Требования к профессиональной компетентности персонала исполнителей логистических услуг и процедура сертификации» — устанавливает три уровня/ступени профессиональной компетентности для сертификации персонала логистического оператора (в том числе, персонала логистического центра и иного субъекта хозяйствования): ElogSO — операционная ступень; ElogSE — высшая ступень; ElogST — стратегическая ступень.

28 декабря 2017 года Совет Министров РБ принял постановление № 1024, которым утвердил Концепцию развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2030 года [11].

Документ подготовлен для конкретизации и детализации Национальной стратегии устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь на период до 2030 года в части осуществления приоритетных целей, задач комплексного развития экономики и эффективного продвижения товаров на международном и национальном рынках в период до 2030 года [12].

Концепцией определены целевые ориентиры развития логистической системы Республики Беларусь к 2030 году. К ним относятся:

- рост позиции Республики Беларусь в мировом рейтинге по индексу эффективности логистики LPI до уровня не ниже 50;
- рост по отношению к 2016 году объема логистических и транспортно-экспедиционных услуг в 2 раза;
- увеличение доходов от транзита по отношению к 2016 году в 2 раза.

Ожидается, что Концепция поможет решить такие задачи как:

- формирование перспективных направлений совершенствования логистической системы Республики Беларусь;
- определение нормативно-правовых и экономических требований, необходимых для вовлечения бизнеса страны в логистические схемы движения товаров;
- разграничение полномочий и ответственности за развитие логистической системы, ее инфраструктурных объектов, схем продвижения товаров и иных составных частей и др [11].

Документом обозначены основные проекты, направленные на создание перспективной логистической системы страны. Среди них:

- генерирование схем товародвижения на международном и национальном рынках экономической деятельности на основе интегрирования в товаропроводящие сети;
- развитие трансграничного потенциала логистической системы путем интеграции с рынками ЕС; развитие функций логистического интегратора между ЕС и ЕАЭС;
- повышение транзитного потенциала с помощью вовлечения логистических операторов и инфраструктуры логистической системы страны в международные проекты рынка товародвижения;
- корпоративное объединение при создании региональных логистических схем товародвижения на основе взаимного использования складских помещений, иной инфраструктуры и транспортных средств.

Концепция будет реализована на основе государственного регулирования экономической политики в области логистической деятельности и создания выгодных условий для привлечения инвестиций.

Сертификация – это действие третьей стороны, доказывающее, что должным образом идентифицированные продукция, процесс или услуга соответствуют заданным требованиям. Система сертификации на

автомобильном транспорте представляет собой комплекс взаимосвязанных систем сертификации однородной продукции (автотранспортные средства, гаражное оборудование, эксплуатационные материалы) и услуг по различным направлениям деятельности (по перевозке пассажиров, грузов, ТО и ремонт) [17].

Сертификация может быть обязательной и добровольной. Участники сертификации – Госстандарт РБ, республиканские органы исполнительной власти, испытательные лаборатории, изготовители продукции (услуг), продавцы, исполнители услуг.

Раздел 2. Организация производства на предприятии

Тема 2.1 Производственные процессы на транспортных предприятиях, их структура и классификация

2.1.1. Типы и технико-экономические особенности транспортно-логистических организаций

В основе науки об организации производства лежит теория систем. Термин «система» (от греч. systema – целое, составленное из частей соединение) многогранно. Это и форма, способ устройства, организация чего-либо. Это и множество закономерно связанных друг с другом элементов – предметов, явлений, взглядов, значений и т.п., представляющих собой определенное целостное образование (единство).

Признаки любой системы – целостность и сложность соответствующего объекта, возможность деления его на составные части (подсистемы, элементы). Система может входить составной частью (как подсистема) в систему более высокого порядка. Так, предприятие как система включает две подсистемы – управляющую (аппарат управления предприятием, цехом, участком) и управляемую (цехи, участки).

В свою очередь, каждая из них состоит из технических, технологических, организационных, экономических и других элементов (или систем). Предприятие – составная часть отрасли, т.е. входит в систему более высокого порядка. На предприятиях совокупностью элементов системы являются филиалы, отделения, производства, а внутри их – цехи, участки и даже рабочие места.

Систему особого класса представляет собой производственная система, включающая кадры, средства производства и другие элементы, необходимые для ее функционирования.

Считается, что любая производственная система состоит, как минимум, из трех основных блоков, компонентов, частей (рис. 1):

- 1) поступление исходных ресурсов;
- 2) сам производственный процесс, позволяющий преобразовывать ресурсы в новое качество (с новыми свойствами);
- 3) результат функционирования системы – готовый продукт.

Каждая система имеет входное воздействие, складывающееся из воздействий на нее внешней и внутренней среды, систему производства продукта (обработки, переработки предметов труда), конечные результаты функционирования системы и обратную связь.

Производственная система (предприятие), используя в процессе производства имеющиеся ресурсы, такие как производственные здания и сооружения, машины и оборудование, сырье и материалы, кадры и др., получает в результате готовый продукт с новыми свойствами, которыми каждый используемый ресурс не обладает. Это свидетельствует о целостности

системы, ибо нельзя получить продукт труда, отвечающий всем требованиям, не располагая всеми видами ресурсов, например, возможностями техники, технологии, работников и т.д. И наоборот, каждый вид отдельного ресурса не может дать желаемого результата.

Функционирование системы считается нормальным лишь в случаях органического и гармонического взаимодействия всех ее элементов (составных частей), действующих во времени и в пространстве как единое целое и работающих ради общей цели, стоящей перед системой. Целостность системы означает, что ее функционирование (деятельность) зависит от взаимодействия внутренних элементов, т.е. конечные результаты деятельности предприятия зависят от результатов работы его производственных подразделений. Вместе с тем нельзя по результатам работы подразделений судить о работе предприятия в целом, поскольку отдельные из них могут работать хорошо, а предприятие – неудовлетворительно.

Организация производственного процесса, управление коммерческой и технической эксплуатацией подвижного состава определяются типом предприятия автотранспорта. В настоящее время классификация предприятий автотранспорта весьма неопределенная из-за разнообразия возможных организационных форм на рынке автотранспортных услуг и изменчивости экономических условий хозяйствования. Признаки, определяющие тип предприятий автотранспорта, могут быть разными, могут меняться со временем, как меняются их функции, структура и формы взаимодействия между собой и с потребителями автотранспортных услуг. Наиболее очевидным и распространенным является деление предприятий на автотранспортные (АТП), автообслуживающие (АОП) и авторемонтные (АРП) [18]. В основе этого деления — доминирующая функциональность относительно самого АТС. В частности, для АТП главным является организация коммерческого использования АТС, т. е. организация и реализация перевозочного процесса в соответствии со спросом на перевозки. Для АОП — это обеспечение работоспособности АТС путем организации его ТО, а также хранения и материально-технического снабжения (запасные части и эксплуатационные материалы), а для АРП — восстановление работоспособности АТС, его узлов и агрегатов путем ремонта.

Другая распространенная типизация связана с уровнем интеграции бизнес-процессов. По этому признаку различают предприятия *комплексного* типа, *кооперированные* (интегрированные) и *специализированные*. Для предприятий комплексного типа характерно самостоятельное обеспечение выполнения всех базовых бизнес-процессов, связанных с коммерческой и технической эксплуатацией АТС, включая его ТО, ТР и хранение. Это могут быть как юридически самостоятельные АТП, так и автохозяйства крупных промышленных компаний. По размерам, определяемым числом единиц подвижного состава, они делятся на **малые, средние и крупные**.

Кооперированные (интегрированные) предприятия в отличие от обычных комплексных основываются на принципах внутривозвратной

специализации и централизации управления как коммерческой, так и технической эксплуатацией АТС. Это крупные автотранспортные объединения (АТО) со структурой филиалов, в состав которых помимо комплексных и чисто транспортных АТП могут входить предприятия обслуживающего типа — станции технического обслуживания (СТО), авторемонтные заводы (АРЗ) и мастерские (АРМ). По сути, это вариант финансово-технологической интеграции на рынке автотранспортных услуг. Появление кооперированных форм обусловлено развитием рынка. Централизация спроса на автотранспортные услуги ведет к необходимости централизации управления автопредприятиями. Интеграционные процессы особенно выражены в области общественного транспорта. Несмотря на то, что автотранспортную деятельность продолжают относить к сфере малого и среднего предпринимательства, отмечается рост числа крупных, как правило, интегрированных АТП со списочным составом АТС, превышающим 100 единиц. В области грузовых автоперевозок крупное предпринимательство развивается в форме интегрированных компаний транспортно-экспедиторского (ТЭК) и транспортно-логистического (ТЛК) типа, владеющих до 1000 и более единицами подвижного состава.

Специализация АТП возможна по разным направлениям. Например, коммерческие АТП, занимающиеся только перевозками, или предприятия автосервиса, занимающиеся обслуживанием и ремонтом АТС. Коммерческие транспортные предприятия используют свой либо арендованный подвижной состав, обслуживание и ремонт которого осуществляется на СТО или в специализированных автоцентрах (САЦ) на контрактной основе [5].

Автотранспортные предприятия, занимающиеся только коммерческой эксплуатацией АТС (АТП), в большинстве своем являются универсальными в смысле возможности выполнения перевозок. Для этого они обладают разнотипным подвижным составом разной грузоподъемности. Но сегодня активно развивается специализация по типу перевозок и грузов, требующая соответствующего подвижного состава и организации его обслуживания и ремонта (таблица 1.2).

Таблица 1.2 – Специализация АТП

Специализация (характер) перевозок и грузов	Вид перевозок
Расстояние и интенсивность	Городские (пригородные); междугородные; международные
Объект транспортирования	Грузовые; пассажирские (автобусные, такси)
Тип груза	Опасный; насыпной; наливной; бестарный; отходы; тяжеловесный, крупногабаритный
Качество доставки	Точно во время; точно в заданной последовательности; от двери до двери

Технология доставки	Мелкопартионные перевозки; развозка по городу; движение по расписанию (муниципальный транспорт)
---------------------	---

Автообслуживающие предприятия (рис. 3.1), составляющие основу автосервиса, также специализируются по бизнес-процессам или оказывают комплексные услуги: обслуживание и ремонт АТС, узлов и агрегатов; продажа АТС и запасных частей; заправка; мойка и др. Все предприятия автосервиса объединяет один признак — обслуживающий характер работ по отношению к подвижному составу. Этот признак определяет их главное назначение — обеспечивать работоспособность АТС путем своевременного обслуживания, восстановительного ремонта, хранения и обеспечения ГСМ и запасными частями.

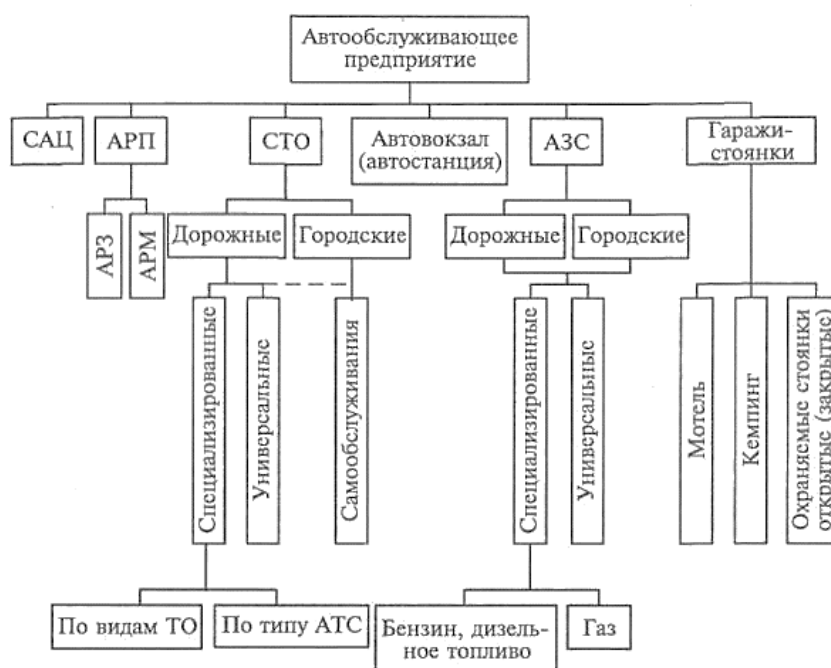


Рис. 1.1. Типы автообслуживающих предприятий:

САЦ — специализированный автомобильный центр; АРП — авторемонтное предприятие; СТО — станция технического обслуживания; АЗС — автозаправочная станция; АРЗ — авторемонтный завод; АРМ — авторемонтная мастерская; ТО — техническое обслуживание; АТС — автотранспортное средство

Авторемонтные предприятия (АРП) и предприятия автосервиса относятся к категории специализированных. Причем специализация может быть достаточно глубокой.

Наиболее распространенными из них являются СТО для автомобилей, принадлежащих населению. По мощности, определяемой числом рабочих постов, СТО делятся на малые (3—5 постов), средние и крупные (на 30 постов и более). Кроме операций по техническому обслуживанию и текущему ремонту на СТО обычно осуществляется продажа запасных частей и

эксплуатационных материалов. Дорожные СТО отличаются от городских мощностью (1—5 постов). Такие СТО обычно располагаются при гостиницах, мотелях или на автомагистралях вблизи населенных пунктов и являются универсальными. Специализированные автоцентры (САЦ) — это либо крупные СТО с магазинами по продаже легковых автомобилей, либо фирменные сервис-центры крупных автозаводов. САЦ предоставляют широкий спектр услуг по фирменному обслуживанию и ремонту АТС (табл.1.3), а также выполняют представительскую функцию, занимаясь рекламациями, анализом надежности техники и спроса на нее, формируют обменный фонд агрегатов и организуют обучение правильным приемам эксплуатации АТС.

Таблица 1.3 – Услуги специализированных автоцентров

Вид услуги	Доля.
Предпродажная подготовка	2
Техническое обслуживание	25
Диагностирование	2
Текущий ремонт	61
автомобилей	30
двигателей	18
прочих узлов и агрегатов	13
Капитальный ремонт	10

В системах фирменного автосервиса техническую политику определяет головная СТО (САЦ), которой подчиняются СТО средней мощности и малые СТО дилеров, работающих по контрактам. Эта форма организации обслуживания и ремонта АТС является наиболее перспективной, однако в настоящее время на рынке преобладают СТО, независимые от производителя.

Автозаправочные станции (АЗС) предназначены для обеспечения АТС топливом. На АЗС также могут продавать различные сопутствующие товары, мелкие запасные части, эксплуатационные материалы (масла, смазки, антифризы, охлаждающие и тормозные жидкости и др.), а также оказывать другие услуги. Автогазонаполнительные станции, предназначенные для заправки газобаллонных АТС, располагаются на окраинах населенных пунктов. В настоящее время развиваются сети фирменных АЗС, принадлежащих нефтяным компаниям.

В состав АТП комплексного типа входят следующие зоны, участки и помещения:

- производственные зоны вместе с ремонтными участками;
- складские (склады), технические, и вспомогательные помещения;
- зона хранения подвижного состава (стоянки).



Рис. 3.2. Состав зон и помещений комплексного АТП:
ЕО — ежедневное обслуживание; ТО — техническое обслуживание; ТР — текущий ремонт; ГСМ — горюче-смазочные материалы; ЛКМ — лакокрасочные материалы

Рис. 1.2 – Структура автотранспортного предприятия

На АТО и в кооперированных (интегрированных) на контрактной основе автотранспортных структурах возможны следующие комбинированные схемы организации производственного процесса:

- 1) крупный текущий ремонт и большой объем ТО выполняются на головном АТП. Мелкий ремонт и первое обслуживание (ТО-1) производят на местах базирования АТС в филиалах. Причем место выполнения обслуживания ТО-1 и ТО-2 определяется в зависимости от расстояния между головным АТП и филиалом, а также с учетом имеющегося в филиале оборудования. В целом при такой форме централизации управления технической эксплуатацией АТС на головное АТП переносится до 75 % объема работ по ТО и ремонту;
- 2) филиалы или входящие в АТО АТП специализируются на определенном виде ТО и ТР и обслуживают весь парк АТС, которым располагает АТО;
- 3) в состав АТО входит специализированное предприятие по обслуживанию и ремонту подвижного состава (СТО, АРП), выполняющее ТО и ТР всего парка АТС АТО;
- 4) одно из АТП комплексного типа, располагающее избыточными производственными мощностями, оказывает на договорной основе услуги по ТО и ТР подвижного состава других АТП;
- 5) крупные специализированные СТО или САД обслуживают на договорной основе АТС закрепленных за ними АТП. Этот вариант характерен для сетей фирменного автосервиса.

Степень централизации управления и форма организации ТО и ТР определяют задачи технической службы и общее планировочное решение АТП.

Проектирование автотранспортного предприятия. Для АТП комплексного типа свойственны следующие основные задачи: осуществление финансово-хозяйственной деятельности; учет и отчетность; организация ТО и ремонта подвижного состава; организация хранения подвижного состава и обеспечения его необходимыми запасными частями и эксплуатационными материалами; корректирование режимов обслуживания и ремонта АТС в зависимости от их состояния и условий эксплуатации. Для решения этих задач АТП должно располагать не только АТС, но и территорией, квалифицированными кадрами и достаточно развитой производственно-технической базой, мощность которой определяется технологическими расчетами, т.е. форма организации и объемы работ по ТО и ремонту АТС необходимы не только для планирования текущей хозяйственной деятельности АТП, но и для разработки перспективных проектов *реконструкции, расширения, реструктуризации, технического перевооружения или строительства нового предприятия.* К разрабатываемым проектам предъявляются требования, характерные для объектов капитального строительства. Причем возможно как индивидуальное, так и типовое проектирование. Типовое проектирование ориентировано на применение типовых, стандартных компоновочных и технологических решений с использованием серийно выпускаемого оборудования и изделий строительного производства. Основное достоинство типового проектирования состоит в его относительно низкой стоимости и более коротком, по сравнению с индивидуальным, сроке разработки и реализации проекта. Индивидуальное проектирование применяется в случаях, когда типовой проект невозможен либо нежелателен, например:

- при сложном, нестандартном рельефе местности, отведенной под строительство АТП;
- наличии специальных требований (территориальных, экологических, ландшафтных, архитектурных и т.п.), ограничивающих применение типовых проектов;
- проектировании специальных АТП с нестандартным подвижным составом;
- разработке проектов реконструкции и расширения АТП.

При разработке индивидуальных проектов с целью снижения их стоимости и затрат на реализацию широко используются типовые решения отдельных элементов — зданий, помещений, зон, участков, технологических процессов и т. п.

Для поддержания подвижного состава (ПС) АТ в технически исправном состоянии, обеспечения его хранения в межсменное время, организации и управления его работой на линии и выполнения других функций требуется соответствующая производственная база АТ, основу которой составляют предприятия автомобильного транспорта (ПАТ). Таким образом, в зависимости от выполняемых функций ПАТ подразделяются (рис.1.3) на 3 группы: автотранспортные (АТП), автообслуживающие (АОП) и авторемонтные (АРП).

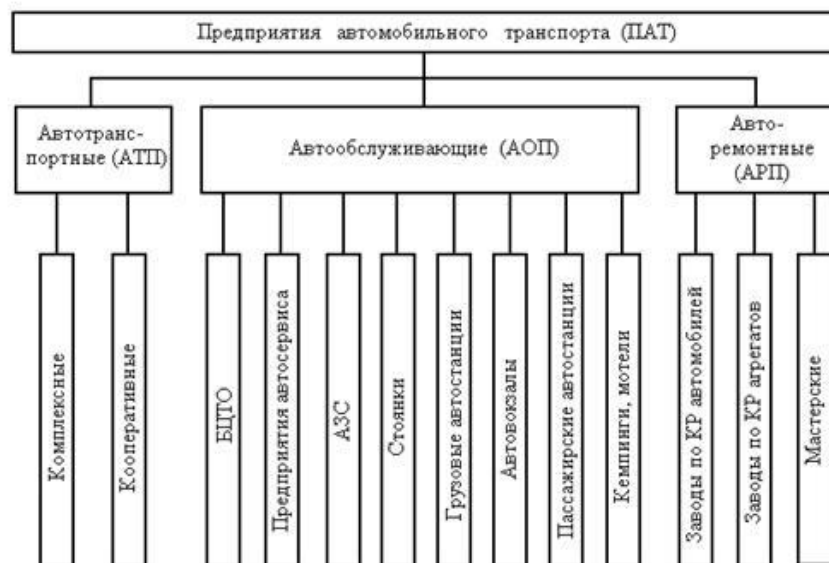


Рисунок 1.3. Схема классификации предприятий

2.1.2. Формы и методы организации производства на транспорте и в логистике. Производственно-техническая база предприятия.

Формы организации на транспорте

Одним из факторов усиления эффективности производства является развитие его форм: концентрации, специализации, кооперирования и комбинирования.

1. Концентрация.

- концентрация капитала – степень централизации масштабов владения, распоряжения и использования материально-финансовых ресурсов как в масштабе отдельных субъектов хозяйствования, так и отраслей экономики, а также стран мира;

- концентрация производства – степень централизации объемов производства продукции как в масштабе отдельных субъектов хозяйствования, так и отраслей экономики, а также стран мира;

- концентрация рынка – степень централизации объемов продаж продукции в масштабе отдельных субъектов хозяйствования.

Концентрация производства - процесс сосредоточения производства на более крупных АТП. Из определения концентрации производства следует ее экономическая сущность, которая представляет двусторонний процесс:

1. Рост доли крупных предприятий в общем объеме производства отрасли.

2. Рост размеров самих крупных предприятий.

Следовательно, не правы будут те, кто толкует концентрацию производства как односторонний процесс: либо увеличение доли крупных предприятий в производстве продукции, либо рост размеров предприятий. Это

- и то, и другое относительно конкретной отрасли промышленности или производства в целом.

Она обеспечивает необходимые предпосылки для эффективного использования подвижного состава, совершенствования управления перевозками.

Концентрация производства – это процесс сосредоточения изготовления продукции на крупных предприятиях как в рамках каждой отрасли, так и в более широких границах, включая производственные процессы разных отраслей. Основными показателями уровня концентрации являются следующие:

- размер предприятия (малое, среднее, крупное);
- годовой объем производства (выпуска продукции);
- среднесписочная численность работающих;
- среднегодовая стоимость основных фондов;
- годовой расход электроэнергии предприятием (отраслью);
- удельный вес крупных предприятий в доле выпуска продукции всей отрасли;
- средний размер предприятий в отрасли.

Экономическими предпосылками концентрации (укрупнения) производства является так называемый **«эффект от масштаба производства»**, заключающийся в том, что изготовление одноименной продукции на крупных предприятиях оказывается экономически более выгодным, чем на мелких, вследствие того, что на крупных предприятиях постоянные издержки производства раскладываются на больший объем производимой продукции, что приводит к ее меньшей себестоимости. Кроме того, в ряде отраслей имеет место так называемый «технический эффект от масштаба производства», связанный с тем, что показатель технической эффективности оборудования (коэффициент полезного действия КПД и коэффициент полезного использования КПИ) существенно возрастает с увеличением его мощности. В итоге укрупнение техники приводит к повышению рациональности использования энергоресурсов. Так, например, КПД электродвигателя мощностью 0,25 кВт лежит в пределах 75-80%, а КПД электродвигателя мощностью 25 кВт составляет уже 94-96%. В ряде отраслей (например, в электроэнергетике), наблюдается «географический эффект от масштаба». Наличие значительного «эффекта от масштаба» является диагностическим признаком естественной монополии и представляет собой непреодолимое препятствие при осуществлении процессов демополизации и реструктуризации (см. п. 6) отрасли. С точки зрения теории неинституционализма причиной возникновения эффекта от масштаба является возникающих на крупных предприятиях экономия за счет снижения транзакционных издержек.

Концентрация производства может осуществляться **в нескольких формах:**

– агрегатная форма – увеличение производительности отдельных машин и агрегатов;

– производственная форма (технологическая) – либо увеличение производительности отдельных участков и цехов, либо увеличение количества оборудования или замена малопроизводительного оборудования на высокопроизводительное;

– заводская форма – создание новых крупных предприятий или реконструкция действующих; реконструкция может иметь цели: обновление или освоение новых видов продукции, внедрение нового оборудования, совершенствование организации рабочих мест и т.д.;

– территориальная форма – предприятия определенной отрасли концентрируются на определенной территории.

Внедрение концентрации производства позволяет более эффективно использовать производственные мощности предприятия, в т.ч. рабочую силу, оборудование. Концентрация производства позволяет снижать себестоимость отдельных видов продукции и в конечном счете – цену продукции, что особенно важно для сегмента рынка потребителей с низким уровнем покупательной способности.

В связи с процессом концентрации производства актуален вопрос об оптимальном размере предприятия. **Под оптимальным размером предприятия понимают такую величину объема производства, которая обеспечивает наименьшие удельные издержки производства единицы продукции.** На практике концентрация производства имеет объективные границы. С одной стороны, наличие «эффекта от масштаба» побуждает к увеличению размеров предприятия. С другой стороны, по мере укрупнения организации возникает «эффект потерь от масштаба», главным источником которой являются убывающая отдача факторов производства и возрастающие издержки на содержание аппарата управления (бюрократические издержки).

Оптимальный размер предприятия – это тот размер предприятия, тот масштаб производства, при котором достигаются наименьшие суммарные затраты.

Минимальный размер производства, а значит и предприятия определяется по порогу безубыточности, то есть когда производство осуществляется без убытков. Максимальный размер также должен быть безубыточным. На линии кривой суммарных затрат минимальный и максимальный размеры находятся на одном уровне затрат. Предприятие может функционировать только в границах минимального и максимального размера. Это и называется границей оптимальности, а оптимальный размер предприятия, разумеется, находится между минимальным и максимальным. При этом любое отклонение, как к минимальному, так и к максимальному размеру – это потеря для предприятия, отрасли и национальной экономики в целом.

Оптимальные, минимальные, максимальные размеры, границы оптимальности будут разными в разных отраслях перерабатывающей

промышленности. Для промышленных предприятий важное значение имеет и характер сырьевой зоны и района потребления с точки зрения плотности заготовки и плотности потребления.

Имеет также существенное значение и время производства -сезонное или нет, пик завоза сырья или сбыта продукции (потребления). Это еще раз подтверждает непреложную истину, что условия концентрации производства меняются во времени, пространстве и от отрасли к отрасли.

Концентрация производства осуществляется в двух формах: отраслевой и межотраслевой. При отраслевой концентрации производства рост размеров предприятий и их доли в общем объеме производства осуществляется за счет наращивания продукции данной отрасли. Межотраслевая концентрация - это сосредоточение производства во все более крупных предприятиях за счет продукции разных отраслей. Рост размеров предприятий происходит за счет увеличения продукции других отраслей. Соответственно доля этих предприятий в общем объеме производства растет. Это - не что иное, как вариант диверсификации производства в условиях жестких требований рынка. Ведь в рынке значимость концентрации производства существенно возрастает. В жестокой конкурентной борьбе при прочих равных условиях, в том числе технических, более масштабное производство удешевляет производимый продукт, а значит это крупное предприятие будет более конкурентоспособным. Вот почему в развитом рынке превалять будут крупные предприятия, а остальные так или иначе приспособляться к ним, обслуживая их, занимая свои ниши, но будучи зависимыми от крупных. Закон есть закон. А концентрация производства - закон развития общественного (товарного) производства. Концентрация производства осуществляется в каждой отрасли промышленности в своеобразных условиях, обусловленных спецификой самой отрасли. Процесс концентрации производства действительно меняется во времени, пространстве и от отрасли к отрасли.

Стремление производства сосредоточиться на крупных предприятиях обусловлено экономическими преимуществами крупных предприятий. Экономические преимущества крупных предприятий следующие.

1. На крупных предприятиях создаются лучшие предпосылки для масштабного внедрения достижений научно-технического прогресса со всеми вытекающими из этого преимуществами.

2. Крупное предприятие располагает более мощным, концентрированным и централизованным капиталом. Следовательно, многие производственные и финансовые вопросы решаются оперативнее и эффективнее.

3. Удельные капитальные вложения, фондоемкость на крупных предприятиях ниже. По закону агрегатной концентрации с удвоением мощности оборудования, аппаратов, машин цена увеличивается лишь в полтора раза. Всегда 20-этажное здание дешевле 20 одноэтажных зданий.

4. С укрупнением предприятий, производства производительность труда возрастает за счет условно-постоянной части численности персонала. Исследования показывают, а практика подтверждает, что с удвоением масштабов производства производительность труда возрастает в полтора раза.

5. С увеличением масштабов производства снижается и себестоимость единицы продукции за счет условно-постоянных (постоянных) расходов. Ведь снижение фондоемкости приводит также к снижению амортизационных расходов, затрат на ремонт и обслуживание основных фондов в расчете на единицу продукции. Снижается также зарплата на единицу изделия с ростом производительности труда. Вот почему снижается себестоимость единицы продукции с укрупнением масштабов производства и самого предприятия.

6. В силу вышеизложенного на крупных предприятиях выше прибыль, рентабельность производства, фондоотдача, производительность труда, ниже себестоимость единицы производимой продукции, стоимость обработки и лучше другие основные экономические показатели эффективности производства.

7. Крупные предприятия также имеют лучшие возможности для социального развития, а вместе с более благоприятными экономическими возможностями они конкурентоспособнее в рынке. В рынке, по большому счету, при прочих равных условиях верх берет то, у кого более масштабное производство.

Однако экономические преимущества крупных предприятий не безграничны. С ростом размеров предприятий, с увеличением масштабов производства прогрессирующе возрастают и транспортные затраты. Экономия, достигнутая на текущих и других расходах, поглощается возрастающими транспортными затратами по доставке сырья и сбыту продукции, а затем с определенного объема ее и вовсе недостаточна. Таким образом, дальнейшее укрупнение предприятия, увеличение масштаба производства становится невыгодным или вовсе убыточным.

Уровень концентрации производства характеризуется двумя группами показателей: первая устанавливает уровень концентрации в зависимости от среднего размера предприятия, вторая 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.

Для анализа уровня концентрации применяются как абсолютные, так и относительные показатели, поэтому различают абсолютную и относительную концентрацию.

В настоящее время существует несколько подходов к решению этого вопроса. Так, показатели, которые используются учеными для оценки концентрации производства и капитала, можно разделить на две большие группы: относительные и абсолютные.

Концентрация производства, как процесс, имеет определенный уровень и динамику. Уровень и динамика концентрации производства полно и всесторонне характеризуется системой показателей.

Основным показателем уровня концентрации производства является удельный вес крупных предприятий в общем объеме производства отрасли:

$$УК = ОК / ОО * 100\%,$$

где УК - уровень концентрации, %

ОК - объем производства крупных предприятий

ОО - общий объем производства.

В зависимости от отрасли и производимой на ее предприятиях продукции объем производства может исчисляться в натуральном, условно-натуральном и денежном измерении. Для промышленности в целом применяется денежная оценка продукции.

Этот основной показатель дополняется показателем доли крупных предприятий в элементах производства - средствах труда (основных фондах), предметах труда (оборотных фондах), численности персонала, в суммарной мощности отрасли и др. Процесс концентрации производства в динамике достаточно точно характеризует показатель роста средних размеров предприятий.

Для оценки характера распределения рыночных долей между конкурентами обычно пользуются показателем, отражающим степень концентрации производства в отрасли. Он позволяет оценить степень монополизации рынка и является величиной, обратной интенсивности конкуренции. В соответствии с принятой практикой расчета используется так называемый **четырёхдольный показатель концентрации (CR4)**:

$$CR4 = \frac{OP_1 + OP_2 + OP_3 + OP_4}{OP},$$

где OP_i — объем реализации продукции i -го предприятия, тыс. руб.;

ОР — общий объем реализации продукции заданного ассортимента, тыс. руб.;

$OP_1 = \text{MAX} \{OP_i\}$, для всех $i = 1 + n$;

$OP_2 = \text{MAX} \{OP_i / OP_1\}$, для всех $i = 1 - (n - 1)$;

$OP_3 = \text{MAX} \{OP_i / OP_1, OP_2\}$, для всех $i = 1 - (n - 2)$;

$OP_4 = \text{MAX} \{OP_i / OP_1, OP_2, OP_3\}$, для всех $i = 1 - (n - 3)$;

n — общее количество предприятий, реализующих данную продукцию.

Иначе говоря, CR4 представляет собой общую долю четырех первых предприятий рынка, реализующих максимальные объемы продукции в общем объеме реализации продукции на рассматриваемом рынке. В случае, если CR4

превышает 0,75 (75%), можно вводить ограничения на слияния (поглощения) предприятий, так как данный рынок рассматривается как объект монопольной практики.

Существенным недостатком показателя концентрации следует считать "нечувствительность" к различным вариантам распределения долей между конкурентами. Например, CR4 будет одинаковым и равным 0,8 в двух различных рыночных ситуациях:

а) одна организация контролирует 77% рынка, а остальные 23 организации - по 1%;

б) 5 равномоощных организаций владеют 20%-ными долями рынка.

Частично устранить данный недостаток позволяет **индекс Херфиндаля-Хиршмана (ННІ)**, который рассчитывается путем возведения в квадрат процентной доли рынка каждой из корпораций и суммированием полученных результатов :

$$\text{ННІ} = p_1^2 + p_2^2 + \dots + p_k^2, \quad k = 1, 2, \dots, n,$$

где p_k – доля рынка k -й корпорации, выраженная в процентах.

С увеличением концентрации капитала индекс ННІ увеличивается и наоборот.

Могут быть приняты следующие нормативы ННІ:

- 1) $\text{ННІ} < 1000$ слабоконцентрированный рынок;
- 2) $1001 < \text{ННІ} < 1800$ – среднеконцентрированный рынок;
- 3) свыше 1800 – высококонцентрированный рынок.

Еще одним известным подходом является оценка распределения рыночных долей с помощью суммы квадратов рыночных долей конкурентов – **индекса Херфиндала**:

$$I_H = \sum D_i^2, \quad \text{или} \quad I_H = 10000 \sum D_i^2$$

при $D_i = \text{ОР}_i / \text{ОР}$, $i = 1, \dots, n$,

где I_H — индекс Херфиндала увеличивается по мере роста концентрации в отрасли и достигает при чистой монополии 1. В отрасли (на рынке), где действуют 100 равномоощных предприятий с равными долями, $I_H = 0,01$.

Как видно из формулы, I_H не учитывает ранги предприятий. Этого недостатка лишен **индекс Розенблюта (I_r)**, который рассчитывается с учетом порядкового номера предприятия, полученного на основе ранжирования долей от максимума к минимуму (i):

$$J_r = \frac{1}{2 \sum (i \times D_i) - 1}$$

при $i = 1, \dots, n$.

Критерий – 0,18. Если выше, то отрасль (рынок) высококонцентрированная и монополизированная.

В настоящее время долевые показатели рассчитываются и отслеживаются национальной статистикой многих стран мира. Так, в США и Франции для этих целей используются показатели – CR4, CR8, CR20, CR50, CR100, в Германии, Великобритании и Канаде – CR3, CR6 и CR10, а в России – CR3, CR4, CR6, CR8.

2. Специализация производства.

Экономической предпосылкой специализации является разделение труда, обусловленное возможностью достижения более высокого профессионализма при выполнении ограниченного перечня работ.

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

Специализация - это ориентация производства на выполнение определенного вида ограниченной номенклатуры работ по ТО и ремонту подвижного состава, агрегатов, систем, позволяющая эффективно использовать прогрессивные технологические процессы, производительное оборудование, привлекать квалифицированный персонал.

В системе поддержания работоспособности подвижного состава автомобильного транспорта общего пользования различают следующие виды специализации: **межотраслевая**, **отраслевая**, **региональная**, **внутрихозяйственная**, **внутрицеховая** (внутриучастковая или внутрипостовая).

- ❖ **Межотраслевая** - это специализация, проявляющаяся, например, в сотрудничестве объединения по производству большегрузных автомобилей МАЗ с предприятием по ремонту агрегатов, входящим в состав другого ведомства,
- ❖ **Отраслевая** - это специализация внутри автотранспортной отрасли, например, специализация ремонтных предприятий по видам агрегатов и систем; **региональная** — это специализация внутри региона (территориального объединения автомобильного транспорта),
- ❖ **Региональная** - это специализация внутри региона (территориального объединения автомобильного транспорта). Специализированные цехи по ремонту электрооборудования, топливной аппаратуры, восстановлению деталей, механической обработке, проведению ТО-2, окраски, противокоррозийной защиты, замены агрегатов и т. д.,
- ❖ **Внутрихозяйственная** - это специализация участков или постов на автотранспортном предприятии или объединении по конкретным видам

работ, например моторный участок, зона ТО-2, пост по замене силового агрегата, пост диагностирования,

- ❖ **Внутрицеховая** (внутриучастковая или внутрипостовая) - это специализация одного или группы рабочих с соответствующим технологическим оборудованием по выполнению определенных операций или стадий технологического процесса внутри участка или поста. Например, специализация по разборке, комплектовке, сборке и обкатке силового агрегата на моторном участке.

Различают следующие формы специализации:

предметная - это специализация подразделений ИТС на проведении работ ТО и ремонта определенных видов подвижного состава; при этом на одном предприятии или в подразделении сосредотачивается различное технологическое оборудование для выполнения комплекса операций по обеспечению работоспособности, например производственно-технические комбинаты по централизованному обслуживанию автомобилей семейства КамАЗ;

агрегатно-узловая - специализация подразделений на ТО и ремонте агрегатов, узлов, систем, например централизованные мастерские по КР двигателей, установке и ремонту газобаллонного оборудования, компьютерных систем;

подетальная - специализация на восстановлении или изготовлении деталей всех видов подвижного состава, например мастерские по восстановлению коленчатых валов;

технологическая - специализация подразделений на выполнении однородных технологических процессов, операций или группы операций, основанная на общности основного технологического оборудования, например мастерские, СТО, централизованные участки по окраске автомобилей, шиномонтажным работам и т.д.;

регламентно-технологическая - специализация по видам ТО (ЕО, ТО-1, ТО-2);

функциональная - специализация вспомогательных производств, обеспечивающих основной производственный процесс предметами и средствами труда, а также создание необходимых условий труда и быта.

Уровень специализации АТП или СТОА (станция технического обслуживания автомобилей) оценивается рядом показателей, к которым относятся:

- число самостоятельных предприятий отрасли;
- доля специализированного подвижного состава в общем выпуске автомобилей на линию;
- 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 учитывать, 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.

Процесс специализации имеет определенный уровень. Уровень специализации производства характеризуется для различных ее форм и разнообразных сочетаний следующими показателями.

1. Удельный вес произведенной продукции специализированными предприятиями в общем объеме производства продукции отрасли:

2. Удельный вес специализированных предприятий в общем числе предприятий отрасли:

$$Y_c = \frac{O_c}{O_o} \times 100, \%;$$

3. Количество производимых видов продукции на предприятии отрасли.

4. Количество и доля технологически однородных групп продукции в общем объеме производства.

5. Удельный вес специализированного оборудования в общем парке машин.

Экономическая эффективность при специализации производства достигается использованием высокопроизводительного и экономичного специализированного оборудования, существенным снижением потерь рабочего времени из-за отсутствия или минимума переналадок, формированием высококвалифицированных специализированных кадров, обеспечивающим высокую производительность труда на специализированных операциях. Так, на специализированных инструментальных предприятиях стоимость инструментов, метизов в несколько раз дешевле, а производительность труда в десятки раз выше, чем их производство на каждом машиностроительном или другом универсальном предприятии. То же самое можно сказать о расфасовочных предприятиях пищевой промышленности.

Преимущества специализации:

- повышает производительность труда;
- сокращает длительность производственного цикла изготовления деталей, их качество;
- ускоряет оборачиваемость оборотных средств предприятия, снижает себестоимость продукции;
- повышает рентабельность производства.

Принцип специализации эффективен на предприятиях всех типов (индивидуального, серийного и массового производства), но находит он наибольшее применение в массовом производстве.

Показатели уровня специализации:

1. Количество разнородных видов продукции, изготавливаемых на одном предприятии (снижение номенклатурных позиций плана выпуска продукции повышает уровень специализации).

2. Удельный вес профильной продукции в общем объеме производства. К профильной продукции относится продукция, на изготовлении которой специализировано предприятие, оборудование, технологический процесс и специализация кадров.

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

Прямым и неизбежным следствием специализации является кооперирование.

Кооперирование – производственные связи предприятий по совместному производству конечной продукции. Необходимо отметить различие между кооперированием и материально-техническим обеспечением (МТО). Кооперирование охватывает связи по промежуточным узлам, деталям, полуфабрикатам между конкретными предприятиями на основе долгосрочного сотрудничества, в то время как материально-техническое обеспечение предусматривает поставку сырья, топлива, готового оборудования и прочей продукции любому потребителю. В промышленности различают *кооперирование по отраслевому* и *территориальному признаку*. Кооперирование по отраслевому признаку возникает между предприятиями одной отрасли, либо между предприятиями двух и более отраслей. Кооперирование по территориальному признаку бывает *внутрирайонное* и *межрайонное*. Уровень кооперирования определяется следующими основными показателями:

а) удельный вес в себестоимости выпускаемой предприятием продукции комплектующих изделий и полуфабрикатов, получаемых по кооперированию (коэффициент кооперирования);

б) удельный вес полуфабрикатов, изготавливаемых предприятием для поставок на сторону, в общем их выпуске и в выпуске всей продукции;

в) количество предприятий, кооперирующихся с данным предприятием.

Кооперирование может быть отраслевым, региональным или международным. Критериями выбора вида кооперирования служат качество и цена поставляемой продукции, имидж, надежность и миссия поставщика, качество сервиса, оказываемого поставщиком, затраты на эксплуатацию продукции поставщика.

Уровень кооперации производства характеризуют:

- коэффициент кооперирования, определяемый делением стоимости комплектующих и покупных изделий, полуфабрикатов, поступающих от заводов-поставщиков, кооперирующихся с данным предприятием, на себестоимость товарной продукции;

- количество предприятий, кооперирующихся с данным предприятием;

- число заказов, выполняемых в порядке кооперирования для других предприятий;

Кооперация считается оправданной, если она подтверждается технологической и экономической целесообразностью.

Виды кооперирования производства:

По характеру участия в процессе кооперирования:

- кооперация «со стороны»;
- кооперация «на сторону».

По территориальному признаку:

- внутрирайонное кооперирование (в одном экономическом районе);
- межрайонная.

По характеру использования производственной базы:

- кооперирование на базе специализации;
- кооперирование на базе свободных производственных мощностей.

Для оценки уровня кооперирования используют следующие показатели:

- удельный вес кооперированных поставок в себестоимости готовых изделий;
- количество предприятий, кооперирующихся с данным предприятием;
- удельный вес, в общем объёме кооперации, поставок по внутрирайонному и межрайонному кооперированию.

Экономическая эффективность кооперирования достигается улучшением показателей работы предприятий за счёт прекращения производства на них небольших партий деталей и узлов и передачи их изготовления на специализированные предприятия.

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

Комбинирование – это объединение в одном предприятии (комбинате) нескольких технологически связанных специализированных производств одной или нескольких отраслей. Характерными признаками и предпосылками комбинирования являются следующие явления:

- наличие тесных производственно-технических и экономических связей между производствами, включенными в состав комбината;
- пропорциональность по производительности и пропускной способности объединенных в рамках предприятия различных технологически связанных производств;
- непрерывность перехода от одного технологического процесса к другому;
- пространственное единство, т.е. расположение, как правило, на одной территории, всех частей комбината, связанных между собой общими коммуникациями;
- единство энергетической системы;
- общие вспомогательные производства и службы, обслуживающие основные производства;
- единое управление.

Производственные комбинаты необходимо отличать от административных комбинатов, созданных на чисто административной, директивной основе с целью совершенствования системы управления, централизации сбыта продукции и т.п. (например, комбинаты бытового обслуживания, объединяющие оказание таких услуг, как ремонт обуви, телеателье, ателье по пошиву одежды, салон красоты и т.д.). Комбинирование проявляется в трех основных формах:

1) комбинирование на основе комплексного использования сырья (выработки из одного вида сырья нескольких видов продукции). Так, например, коксохимический комбинат производит из кокса многие жидкие, твердые и газообразные продукты – смолу, бензол, аммиак, серу, водород, метан, этилен и т.д.;

2) комбинирование на основе последовательной переработки сырья на нескольких стадиях вплоть до получения готовой продукции. Примером является металлургический комбинат, реализующий последовательные стадии производства из железной руды чугуна, стали, проката.

3) комбинирование на основе использования отходов производства для выработки других видов продукции (утилизации отходов), реализуемое, например, на медеплавильном комбинате, когда при выплавке из пирита меди утилизируется выделяющийся как побочный продукт сернистый газ с целью получения из него серы и серной кислоты

В зависимости от характера связей между производствами комбинирование делят на следующие его виды:

вертикальное комбинирование, связанное с реализацией последовательных ступеней переработки сырья в полуфабрикаты и готовую продукцию;

горизонтальное комбинирование, обусловленное с получением нескольких видов продукции на той или иной стадии производственного процесса;

смешанное комбинирование, связанное с сочетанием двух предыдущих видов комбинирования.

Для оценки уровня комбинирования применяются следующие показатели:

удельный вес товарной продукции, получаемой на комбинатах, в общем ее выпуске всей промышленностью;

удельный вес комбинатов в объеме продукции, численности промышленно-производственного персонала, стоимости основных фондов отрасли;

количество стадий и отраслей производства, объединяемых в комбинате;
отношение стоимости продуктов, получаемых на основе комбинирования производства, к стоимости продуктов некомбинированных предприятий;

количество продуктов, получаемых из перерабатываемого на комбинатах сырья;

коэффициент комбинирования, как доля побочной продукции, полученной в результате межотраслевого и внутриотраслевого комбинирования в общем выпуске продукции комбинатом.

Интегрированному использованию орудий труда в комбинированных производствах способствуют:

- высокий уровень непрерывности производственных процессов;
- использование части оборудования на комбинатах для производства нескольких видов продуктов;
- рациональное использование предметов труда за счёт комплексного использования сырья, а также переработки отходов производства;
- рациональное использование живого труда (рост производительности труда);
- возможность сокращать удельные капитальные вложения в общекOMBинатские вспомогательные производства и обслуживающие хозяйства;
- снижение себестоимости продукции;
- ускорение оборачиваемости оборотных средств;
- более рациональное размещение предприятий промышленности;
- охрана окружающей среды.

Повышение уровня комбинирования имеет определённые границы.

Оптимальным является тот вариант комбинирования, при котором осуществлённые затраты в результате комбинирования минимальны.

Между концентрацией, специализацией, кооперированием и комбинированием существует взаимосвязь. 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. На базе высокого уровня общественного разделения и обобществления труда возникает комбинирование производства.

Изучая формы предприятий автомобильного транспорта по виду оказываемых услуг, необходимо выяснить, какие формы организации производства являются ведущими в отрасли. Затем нужно проанализировать показатели каждой из форм и установить их экономическую эффективность.

Методы организации производства на транспорте

Методы организации производства – это совокупность приемов и операций оказания услуг, выполняемых при определенном сочетании элементов производственного процесса.

На выбор методов организации производства влияют следующие факторы:

- номенклатура оказываемых услуг;
- масштабы оказываемых услуг;

- периодичность оказания услуг;
- трудоемкость услуг;
- характер услуг.

Различают следующие методы организации производства (труда) на АТП:

1. Поточный
2. Агрегатно-участковый
3. Агрегатно-зональный
4. Комплексный (операционно-постовой)
5. Метод специализированных бригад
6. Метод комплексных бригад
7. Комплексно-поточный
8. Единого ТО

1. Поточный метод применяется при проведении ТО-1 в крупных АТП. Он предусматривает выполнение работ на поточной линии, которая состоит из специализированных постов и рабочих мест, расположенных в технологической последовательности, для одновременного и непрерывного осуществления всего процесса ТО. Поточный метод в определённых условиях позволяет механизировать, а иногда и автоматизировать процессы ТО, более интенсивно использовать технологическое оборудование, производственные площади, улучшить условия и повысить производительность труда рабочих.

Поточный метод характеризуется тем, что рабочие места располагаются в строгой последовательности технологического процесса. Оборудование и рабочая сила специализируются и закрепляются за определенными операциями, а сами операции следуют одна за другой по ходу технологического процесса. Объект труда непрерывно и в одинаковом темпе проходит все операции поточной линии. Время пребывания автомобиля на каждом посту поточной линии должно быть одинаковым, что достигается синхронизацией, то есть выравнивание времени оборудования и рабочих по каждой операции или группе их, выполняемых на одном посту, и приведению его к единой величине. Однако обеспечить полную синхронизацию практически невозможно из-за различной трудоемкости. Это следует учитывать при организации технологического процесса и при определении необходимых условий перехода на поточные методы организации работы. Основными достоинствами поточного метода является возможность специализации постов и оборудования и, как следствие этого, специализация исполнителей, ритмичность производства и большая пропускная способность.

Важнейшими условиями внедрения поточных методов организации ТО автомобилей являются:

- достаточно программ обслуживания для полной загрузки поточной линии в течение смены или суток;

- строгое соблюдение графика равномерной подачи автомобилей на линию обслуживания по отдельным дням недели и своевременная подача автомобиля в день его обслуживания;
- четкое распределение операций по отдельным постам, исходя из характера и трудоемкости работ, максимальная их специализация, правильный расчет такта линий и строгое их соблюдение;
- механизация и автоматизация работ, включая передвижение автомобилей с поста на пост, хорошо налаженное снабжение поточной линии всеми необходимыми деталями, материалом и инструментами;
- возможность перехода рабочих с поста на пост для продолжения незаконченных операций или оказания помощи в работе соседнего поста, а также создание при необходимости дополнительного поста для завершения работы по какой-либо причине не выполненных на самой линии.

При организации поточных линий для выполнения ТО-2 имеются некоторые трудности, связанные с относительно небольшой программой этих работ на значительной части автотранспортных предприятий. Разномарочностью парка автомобилей и сложностью сохранения расчетного ритма на линии из-за необходимости одновременного выполнения наряду с ТО-2 ремонтных работ. Поэтому наибольшая эффективность поточных линий ТО-2 наблюдается прежде всего на крупных АТП. Имеющих однотипный подвижной состав и обеспечивающих полную загрузку линий при ее максимальной механизации.

Поточное производство применяется при большой суточной программе ТО. Различают линии периодического (в зонах ТО и диагностирования) и непрерывного действия (в зонах ЕО). На конвейерах (поточных линиях периодического действия) перемещение АТС происходит дискретно, через определенный промежуток времени с высокой скоростью (10-15 м/мин.). На линиях непрерывного действия АТС движется без остановок.

РАСЧЕТ ПОТОЧНОЙ ЛИНИИ ПЕРИОДИЧЕСКОГО ДЕЙСТВИЯ.

Ритм поточного производства R_{Π} – время, отводимое на выполнение программы одного обслуживания зоной ТО или устанавливаемый интервал времени, через который из зоны ТО выходит одно полностью обслуженное транспортное средство.

Такт поточной линии S_{Π} – время, необходимое для выполнения одного обслуживания (по трудоемкости операций).

Тогда требуемое число линий:

$$n_{\Pi} = S_{\Pi} / R_{\Pi}$$

При организации работы зоны ТО в одну смену или при равномерной загрузке смен ритм определяется:

$$R_{\Pi} = 60 \cdot t_{\text{ТО}} / N_{\text{ТО}(\text{с})}$$

Где $t_{\text{ТО}}$ - продолжительность работы зоны ТО, ч
 $N_{\text{ТО (с)}}$ – суточная программа обслуживания данного вида.

При неравномерной загрузке смен:

$$R_{\text{п}} = 60 * t_{\text{ТО (см)}} / N_{\text{ТО (см)}}$$

где $t_{\text{ТО(см)}}$ - продолжительность работы смены в зоне ТО, ч
 $N_{\text{ТО (с)}}$ – сменная программа обслуживания данного вида.

Такт определяется по формуле:

$$S_{\text{л}} = 60 * T_{\text{ТО(ср)}} / P_{\text{л}} + t_{\text{п}}$$

где $T_{\text{ТО(ср)}}$ - средняя трудоемкость работ по данному виду ТО, чел.-ч.,

$$T_{\text{ТО(ср)}} = T_{\text{ТО(г)}} / N_{\text{ТО (г)}}$$

$T_{\text{ТО(г)}}$ - годовая трудоемкость данного вида обслуживания,

$N_{\text{ТО (г)}}$ – годовая программа обслуживания данного вида.

$P_{\text{л}}$ – средняя численность рабочих, одновременно работающих на линии ТО. Для линии ТО-1 $P_{\text{л}} \geq 5-6$ чел., для линий ТО-2 $P_{\text{л}} \geq 6-7$ чел.

$t_{\text{п}}$ – время, затрачиваемое на перемещение АТС с поста на пост, мин.

$$t_{\text{п}} = (L_{\text{А}} + a) / v_{\text{к}}$$

$L_{\text{А}}$ – габаритная длина АТС, м,

a – расстояние между АТС на поточной линии, м. ($a \geq 1,2$ м)

$v_{\text{к}}$ – скорость конвейера периодического действия, м./мин.

РАСЧЕТ ЛИНИИ НЕПРЕРЫВНОГО ДЕЙСТВИЯ.

Отличие от расчета линии периодического действия состоит в способе определения такта линии. Возможны 2 способа.

1. Вариант полной механизации работ по линии ЕО.

При наличии нескольких установок на линии расчет следует вести по пропускной способности установки с максимальной производительностью:

$$S_{\text{л}} = 60 / W_{\text{уст}}$$

$W_{\text{уст}}$ – производительность установки, ед./ч.

Обычно на линиях ЕО максимальной производительностью обладает моечная установка. Расчетная скорость конвейера непрерывного действия для такой линии будет:

$$v_{\text{к}} = (L_{\text{А}} + a) / 60 * W_{\text{уст}}$$

2. Вариант с использованием ручного труда на линии.

Часто на линии механизмируются только моечные операции. В этом случае скорость конвейера задается исходя из возможности выполнения ручных операций без его остановки. $v_k = 1,5 \dots 3,0$ м/мин. Такт линии в этом случае равен:

$$S_{\text{л}} = (L_A + a) / v_k$$

Пропускная способность линии ед./ч будет определяться ее тактом:

$$W_{\text{EO}} = 60 / S_{\text{л}}.$$

Расчетное число линий $n_{\text{л}} = S_{\text{л}} / R_{\text{п}}$ округляется в большую сторону до целого. Причем при расчете следует добиваться значения, близкого к целому числу путем варьирования входящими в формулу параметрами в допустимых технологией ЕО пределах.

2. Сущность агрегатно-участкового метода состоит в том, что все работы по ТО и ремонту подвижного состава АТП распределяются между производственными участками, ответственными за выполнение всех работ ТО и ТР одного или нескольких агрегатов (узлов, механизмов и систем) по всем автомобилям. При этом часть постов специализирована на работах по обслуживанию и ремонту определенных агрегатов и закреплена за производственными участками (цехами). Производственным участком руководит мастер или бригадир, который распределяет рабочих своей группы по видам обслуживания и ремонта. Т.о. ответственность за ТО и ремонт закреплённых за участком агрегатов, узлов и систем при данном методе организации производства становится персональной.

Результаты работы производственного участка (цеха) оцениваются по объему текущих ремонтов соответствующих агрегатов на 1000 км пробега автомобилей и по времени простоев автомобилей из-за технических неисправностей. Внедрение метода позволяет повысить эффективность работы автомобильного парка в результате снижения простоев автомобилей в техническом обслуживании и ремонтах и затрат на них.

Главный недостаток агрегатно-участкового метода – децентрализация производства, затрудняющая оперативное управление работоспособностью автомобиля как субъекта транспортного процесса.

Примерный перечень участков работ:

Участок №1 – выполняет работу по техническому обслуживанию и ремонту двигателя.

Участок №2 – техническое обслуживание и ремонт сцепления, коробки передач, карданной передачи, редукторов ручного тормоза, самосвального механизма.

Участок №3 – техническое обслуживание и ремонт переднего моста, рулевого управления, заднего моста, тормозной системы, подвески.

Участок №4 – техническое обслуживание и ремонт системы электрооборудования и питания.

Участок №5 – техническое обслуживание и ремонт рамы, кузова, кабины, оперения, облицовки.

Участок №6 – техническое обслуживание и ремонт шин.

Участок №7 – слесарно-механические работы.

Участок №8 – моечно-уборочные работы.

На небольших автопредприятиях, где трудоемкость работ на некоторых участках недостаточна для загрузки одного рабочего, производят объединение участков. Например, первый и вторым, третий с шестым, пятый с седьмым при ликвидации восьмого участка как самостоятельного и доводят их число до 4-х. Четвертый остается.

Производственный участок в зависимости от объема выполняемых работ возглавляет мастер или бригадир, который непосредственно подчиняется начальнику производства, осуществляющему руководство всеми производственными участками. Количество рабочих для каждого производственного участка определяют на основании общей трудоемкости работ, выполняемых на этом участке. При этом должно быть обеспечено качественное выполнение всех работ по ТО и ремонту автомобиля и своевременной подготовки к выпуску на линию. Обслуживание и ремонт автомобилей при агрегатно-участковом методе могут осуществляться как на поточных линиях, так и на поставке пикового типа. В первом случае посты, линии специализируются по производственному участку и закрепляются за ними. Во втором процесс обслуживания подвижного состава осуществляется путем переходов на различные посты рабочих производственных участков.

3. Агрегатно-зональный метод.

Отличительной особенностью этого метода по сравнению с агрегатно-участковым является то, что на все виды технического обслуживания автомобилей разрабатывается единый график. При этом ТО-2 выполняется частями и обязательно совмещается по дням с ТО-1. Предусматривается необходимое время для выполнения текущих ремонтов в период выполнения ТО-2 по агрегатам автомобиля. Посты для ТО-2 и текущих ремонтов максимально специализируются и оснащаются необходимым оборудованием. Таким образом, используется основное преимущество поточного способа производства.

Также особенностью является наличие сменных технических руководителей и выделение ряда категорий рабочих во главе с мастером в отдельные бригады. Это относится к мойщикам, смазчикам, рабочим слесарно-механического участка, слесарям-инструментальщикам.

Экономическая эффективность данного метода выражается в лучшем использовании межсменного времени для проведения ТО-2 и ремонтов, повышении производительности труда за счет сокращения потребности в

дорогостоящем оборудовании. Этот метод не требует больших площадей, значительной программы ТО-2 и одномарочности автомобильного парка.

4.Комплексный

Объем работ по ТО-2 при этом методе распределяется на 2 части, выполняемые за 2 заезда автомобиля на обслуживание. В каждый из заездов обслуживание производится на поточной линии и включает в себя объем работ, аналогичный общепринятому ТО-1 и определенную часть операций ТО-2. Пробег автомобиля между очередными обслуживаниями принимается несколько выше обычного нормативного пробега до ТО-1 и ниже нормативного пробега до ТО-2.

Такой метод организации работ позволяет обычно производить обслуживание автомобиля в межсменное время. В первые 2 недели каждого месяца весь подвижной состав АТП проходит первое комплексное обслуживание (осуществляет 1 заезд), а во вторые две недели – второе комплексное обслуживание (второй заезд). При этом создаются возможности полнее реализовать преимущества поточного производства, особенно на тех предприятиях, где из-за недостаточной программы ТО-2 поток целесообразно применять только для ТО-1. Кроме этого, распределение всего комплекса операций ТО-2 на несколько приемов дает возможность более рационально использовать межсменное время для обслуживания подвижного состава. Но данный метод вызывает необходимость в более широкой специализации исполнителей и производственного оборудования.

5. Метод специализированных бригад предусматривает формирование производственных подразделений по признаку их технологической специализации по видам технических воздействий. Создаются бригады, на каждую из которых в зависимости от объемов работ планируется определенное количество рабочих необходимых специальностей. Специализация бригад по видам воздействий (ежедневное обслуживание (ЕО), ТО-1, ТО-2, диагностирование, ТР, ремонт агрегатов) способствует повышению производительности труда рабочих за счёт применения прогрессивных технологических процессов и механизации, повышению навыков и специализации исполнителей на выполнение закреплённой за ними ограниченной номенклатуры технологических операций.

Существенным недостатком данного метода организации производства является слабая персональная ответственность исполнителей за выполнение работы.

Данный метод является основным для крупных АТП с централизованным управлением ТО и ремонтом. При использовании данного метода без внедрения средств автоматизации учета возможны проблемы с контролем качества ТО и ремонта из-за обезличенности.

6. Метод комплексных бригад предусматривает формирование производственных подразделений по признаку их предметной специализации, т.е. закрепление за бригадой определённой группы автомобилей (например, автомобилей одной колонны, автомобилей одной модели, прицепов и полуприцепов), по которым бригада проводит ТО-1, ТО-2 и ТР. Централизованно, как правило, выполняются ЕО, диагностирование и ремонт агрегатов. Комплексные бригады укомплектовываются исполнителями различных специальностей (автослесарями, слесарями-регулировщиками, электриками, смазчиками) для выполнения закреплённых за бригадой работ.

Сложности управления при этом методе объясняются трудностями маневрирования производственными мощностями и материальными ресурсами и регулирования загрузки отдельных исполнителей по различным комплексным бригадам.

Однако существенным преимуществом этого метода является бригадная ответственность за качество проводимых работ по ТО и ТР. Бригадная ответственности позволяет повысить уровень контроля качества ТО и ремонта. Но при таком методе трудно организовать поточное производство и могут неэффективно использоваться ресурсы. В частности, в этом методе требуется большой оборотный фонд узлов, агрегатов транспортного средства, а также избыточное количество однотипного оборудования.

7. Комплексно-поточный метод.

Внедряется на крупных АТП с большим количеством автомобилей одной марки или на станциях централизованного ТО с постоянным одномарочным составом парка. Сущность метода заключается в создании нескольких поточных линий, первые посты каждой из которых специализируются на выполнении конкретных операций ТО-1, являющихся постоянными для данной линии. Последующий пост специализируется на выполнении операций ТО-1 и ТО-2 определённой группы агрегатов и систем автомобилей. При этом устанавливается, что на предыдущих постах эта группа или система не обслуживается.

Все работы при выполнении ТО-2 распределяются на ряд приемов-заездов (как и при агрегатно-зональном методе), осуществляемых с помощью нескольких поточных линий, специализирующихся на выполнении отдельных операций ТО-2 и используемых в определенной последовательности через установленные сроки. После окончания работ автомобиль направляется на пост смазочных работ или при необходимости в одну из зон ремонта, специализированную по агрегатам и системам автомобиля.

Данный метод позволяет повысить уровень использования имеющегося на АТП оборудования за счет улучшения ритмичности работы линий и исключения задержек в работе потока, т.к. в случае выявления при обслуживании узлов или систем серьезных неисправностей автомобиль может быть сразу отправлен в зону ремонта, вследствие чего расчетный такт линии не будет нарушен.

Выделение смазочных постов в отдельную группу позволяет проводить на них смазочные работы как в объеме ТО-1, ТО-2, так и после внеочередных ремонтных воздействий.

8. Метод единого ТО. Техническое обслуживание подвижного состава производится в один прием через определенный пробег на одной поточной линии. За один заезд автомобиля проводится обслуживание, включающее операции, предусмотренные ТО-1 и ТО-2, но объем их скорректирован. На поточной линии устанавливается несколько постов (обычно 5), на которых выполняется весь комплекс обслуживания.

Например, 1 пост – демонтаж топливной аппаратуры, кузовные, жестяницкие, сварочные работы.

2 пост – крепежные работы по двигателю, коробке передач, карданной передаче, заднему мосту, раме, кабине, оперению, подвеске, седельному устройству автомобилей-тягачей, подъемного механизма автомобилей-самосвалов, проверке давления и подкачке воздуха в шинах.

3 пост – крепежные работы по тормозной системе, проверке пневматической системы тормозов, регулировочные и ремонтные работы с заменой деталей тормозов, регулировочные работы по сцеплению, рулевому управлению, установке передних колес с заменой при необходимости отдельных деталей, установка снятой ранее топливной аппаратуры.

4 пост – смазочные, очистительные операции, замена смазки в агрегатах, промывка фильтров грубой очистки, замена элементов фильтров тонкой очистки масла и топливных фильтров.

5 пост – электро-технические и регулировочные работы.

Преимуществом метода единого ТО является четкая организация выполнения операций на потоке за счет определенной последовательности проведения работ. В то же время из-за отказа рациональной периодичности обслуживания применение данного метода требует тщательного проведения предварительного анализа конкретных условий эксплуатации подвижного состава, оснащения материально-технической базы предприятия, режима работы.

2.1.3. Организационные структуры управления транспортно-логистическими организациями

Под *организационной структурой предприятия* понимаются состав, соподчиненность, взаимодействие и распределение работ по подразделениям и органам управления, между которыми устанавливаются определенные отношения по поводу реализации властных полномочий, потоков команд и информации. Звено управления – это самостоятельное структурное подразделение (или должностное лицо), выполняющее определенную функцию или ее часть. Звенья в организационной структуре распределяются по ступеням управления, или иерархическим уровням. Таким образом,

система управления от дельным предприятием или их группой есть не что иное, как функционирующая организационная структура, т.е. упорядоченная совокупность элементов, находящихся в определенных отношениях.

Организационные структуры систем управления на транспорте существенно зависят от объема и структуры перевозок, характера производственных функций, принятого порядка работы, определяемого технологическим процессом. Однако существует ряд общих требований, которым должны отвечать организационные структуры на транспорте:

- гибкость и маневренность в звеньях при достаточной жесткости;
- иерархичность внутреннего строения системы с укрупнением функций и масштабов решаемых задач по мере перехода от низших уровней к высшим;
- рациональная соподчиненность звеньев и должностных лиц в системе управления;
- взаимозаменяемость звеньев при отсутствии дублирования в системе управления.

Построение правильной организационной структуры является главной задачей любого автотранспортного предприятия (АТП). Признаками оптимальной структуры управления являются:

- небольшое количество подразделений с высококвалифицированным персоналом;
- небольшое количество уровней управления;
- наличие в структуре управления групп специалистов;
- ориентация графика работ на заказчика;
- быстрота реакции на изменения;
- высокая производительность и низкие затраты.

Линейная структура. Для неё характерна вертикаль: высший руководитель – линейный руководитель (подразделения) – исполнители. Имеются только вертикальные связи. В простых организациях отдельные подразделения отсутствуют. Эта структура строится без выделения функций.

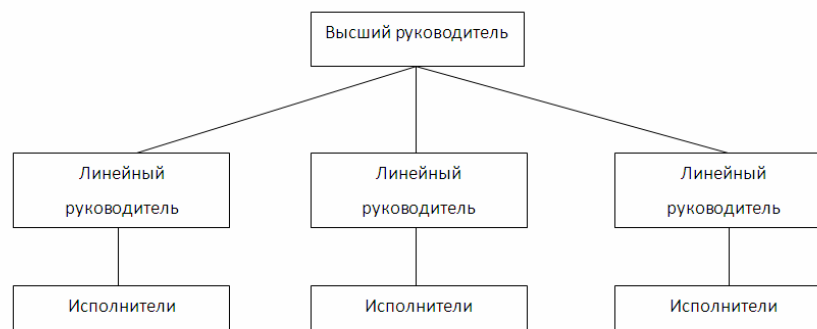


Рис. 1.4. Линейная структура управления

Преимущества линейной структуры: простота, конкретность заданий и исполнителей [19].

Недостатки: высокие требования к квалификации руководителей и высокая загрузка руководителя. Линейная структура применяется и эффективна на

небольших предприятиях с несложной технологией и минимальной специализацией.

Линейно-штабная организационная структура. По мере роста предприятия, как правило, линейная структура преобразуется в линейно-штабную. Она аналогична предыдущей, но управление сосредоточено в штабах. Появляется группа работников, которые непосредственно не дают распоряжений исполнителям, но выполняют консультационные работы и готовят управленческие решения.

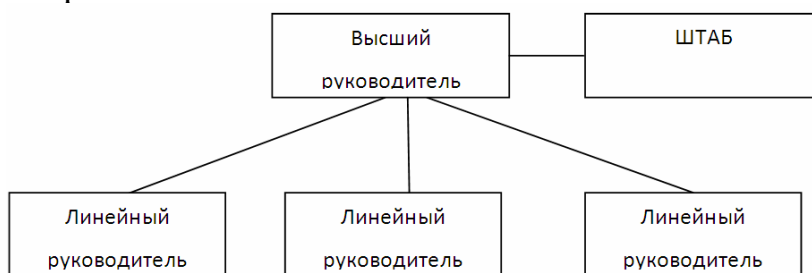


Рис. 1.5. Линейно-штабная структура управления

Функциональная организационная структура. При дальнейшем усложнении производства возникает необходимость специализации работников, участков, отделов, цехов и т.д., формируется функциональная структура управления. При функциональной структуре происходит деление организации на элементы, каждый из которых имеет определенные функции, задачи. Здесь имеет место вертикаль: руководитель – функциональные руководители (производство, маркетинг, финансы) – исполнители. Присутствуют вертикальные и межуровневые связи.

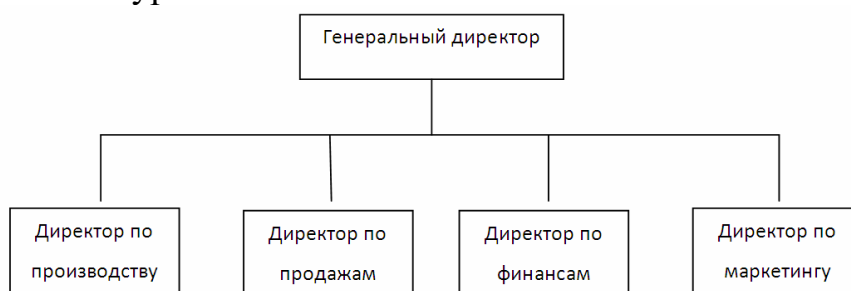


Рис. 1.6. Функциональная структура управления

Преимущества: углубление специализации; повышение качества управленческих решений; возможность управлять многоцелевой и многопрофильной деятельностью.

Недостатки: функции руководителя размыты; недостаточная гибкость; плохая координация действий функциональных подразделений; низкая скорость принятия управленческих решений; отсутствие ответственности функциональных руководителей за конечный результат работы предприятия.

Линейно-функциональная организационная структура.

При линейно-функциональной структуре управления основные связи линейные, дополняющие – функциональные.

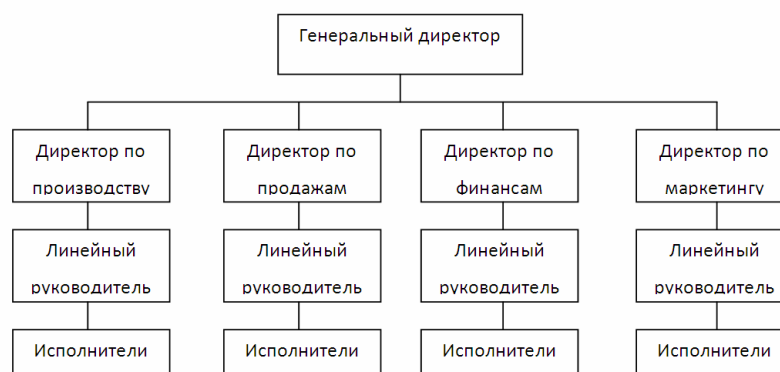


Рис. 1.7. Линейно-функциональная структура управления

Дивизиональная организационная структура. В крупных фирмах для устранения недостатков функциональных структур управления используется так называемая дивизиональная структура управления. Распределение обязанностей происходит не по функциям, а по выпускаемой продукции или по регионам. В свою очередь, в дивизиональных отделениях создаются свои подразделения по снабжению, производству, сбыту и т.д. При этом возникают предпосылки для разгрузки вышестоящих руководителей путем освобождения их от решения текущих задач. Децентрализованная система управления обеспечивает высокую эффективность в рамках отдельных подразделений.

Недостатки: рост расходов на управленческий персонал; сложность информационных связей.

Дивизиональная структура управления строится на основании выделения подразделений, или дивизионов.

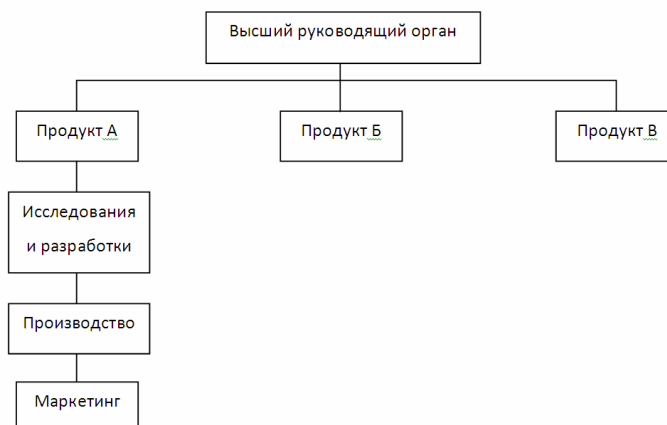


Рис. 1.8. Дивизиональная структура управления

Дивизионы могут выделяться по нескольким признакам, в результате образуются одноименные структуры, а именно:

– продуктовая. Отделы создаются по видам продукции. Полномочия по производству и сбыту данного продукта передаются одному руководителю. Недостаток – дублирование функций. Такая структура эффективна для

разработки новых видов продукции. Имеются вертикальные и горизонтальные связи;

- региональная структура. Отделы создаются по месту расположения подразделений. Эффективна для географического расширения рыночных зон;

- организационная структура, ориентированная на потребителя. Подразделения формируются вокруг определенных групп потребителей.

Матричная организационная структура. В связи с необходимостью ускорения темпов обновления продукции возникли программно-целевые структуры управления, получившие название «матричные». Суть матричных структур состоит в том, что в действующих структурах создаются временные рабочие группы, при этом руководителю группы в двойное подчинение передаются ресурсы и работники других подразделений.

При матричной структуре управления формируются проектные группы (временные), реализующие целевые проекты и программы. Этим достигаются гибкость в распределении кадров, эффективная реализация проектов.



Рис. 1.9. Матричная структура управления

Преимущества: гибкость, ускорение внедрения инноваций, персональная ответственность руководителя проекта за результаты работы. Недостатки: наличие двойного подчинения, конфликты из-за двойного подчинения, сложность информационных связей.

Производственная структура предприятия

Особенности производственного процесса предприятия определяются его производственной структурой, которая представляет собой комплекс входящих в предприятие производственных единиц (цехов, служб, участков, зон и т. п.), их соотношение и взаимосвязь.

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. Производственная структура АТП строится на основе сочетания технологической и предметной специализации. При технологической специализации цех или участок специализируется на выполнении определенного технологического процесса. На предприятиях автомобильного транспорта к таким можно отнести основные цеха и зоны, например, зону технического обслуживания, разборочно-сборочный цех и др. При предметной специализации цеха и производственные участки, обычно имеющие замкнутый цикл ремонта определенного агрегата или узла автомобиля, специализируются на однородной продукции. На предприятиях авто-мобильного транспорта ввиду сравнительно небольшого объема производства распространена и бесцеховая структура.

Основные правила формирования производственной структуры предприятия:

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

2. 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.

3. Ввиду сравнительно невысокой мощности производственных цехов, а потому и небольшого объема работ, но обслуживанию производства часто вспомогательные службы включаются в состав основных производственных цехов и участков.

Основу структуры составляет три подсистемы производства: основное, вспомогательное, обслуживающее.

Основное производство включает зоны ЕО, ТО-1, ТО-2, ТР и диагностирования, вспомогательное производство включает подразделения (цеха), выполняющие механические, тепловые, малярные, обойные, электротехнические и другие работы, обслуживающее производство включает склады, транспортную группу, подразделения по самообслуживанию предприятия и др (рис.2.1.).



Рис.2.1 Организационная структура технической службы АТП

2.1.4. Организация энергетического хозяйства

На энергохозяйство возлагаются функции бесперебойного обеспечения производства всеми видами энергии и поддержание его объектов и оборудования в рабочем состоянии.

В число объектов энергетического хозяйства обычно включаются:

- понижающая подстанция,
- электрическая и тепловая станции (котельная) (в случае, когда АТП имеет автономные источники электро- и теплоснабжения),
- цех или участок по обеспечению работы слаботочных и аккумуляторных установок,
- электрическая, тепловая, газовая и телефонно-сигнализационная сети.

Основными энергоносителями здесь являются: электричество, горячая вода, пар, сжатый воздух, газ, различные виды жидкого и твердого топлива.

С технологической позиции энергетическое хозяйство подразделяется на 3 части:

Генерирующая часть – электростанции, котельни, газогенераторные станции, компрессорные и насосные установки;

Распределительная (передающая) часть – сети, распределительные устройства, трансформаторные подстанции;

Потребляющая часть – энергоприемники основного и вспомогательного производства, а также непромышленной сферы.

На практике применяются следующие варианты снабжения энергией:

1. Внутреннее энергоснабжение, когда АТП снабжается энергией от своих собственных установок;
2. Комбинированное энергоснабжение, которое является основным для предприятия. При этом электроэнергию АТП получает от районной

энергосистемы, а тепло от собственной котельной или от теплоэнергостанции. Недостаток энергии восполняется собственными установками;

3. Внешнее энергоснабжение, которое используется мелкими автопредприятиями, когда все виды энергии поставляются со стороны.

Энергоснабжение предприятия имеет специфические особенности, которые заключаются в одновременности производства и потребления. Определение потребности в энергии осуществляется на основе энергетических (таблица 2.1) и топливных балансов.

Таблица 2.1 – Пример энергетического баланса предприятия

Вид энергии	Потребность в год	Источники получения	
		Собственное производство	Сторонние источники
Электроэнергия	100 млн. кВт·ч.	-	100 млн. кВт·ч
Тепловая энергия	32 Гкал	12 Гкал	20 Гкал
Вода питьевая	100 000 м ³	80 000 м ³	20 000 м ³

При разработке энергобалансов в их основу должны закладываться прогрессивные нормы расхода различных энергоносителей, которые определяются расчетно-аналитическим путем. В зависимости от вида энергоносителей нормы их расхода устанавливаются на единицу времени работы оборудования или установки, площади или объема производственного помещения и т. д., что позволяет определить объективные потребности АТП в различных видах энергии и спланировать затраты на ее использование.

Энергетические балансы классифицируются:

1. По назначению:
 - а. Перспективные, т.е. на длительный срок при проектировании или реконструкции предприятия;
 - б. Текущие, которые составляются на год с поквартальной разбивкой;
 - с. Отчетные, которые составляются для контроля над использованной энергией.
2. По видам энергоносителя:
 - а. По отдельным видам (уголь, газ, вода, пар и т.д.);
 - б. Общие. Составляются по всей сумме топлива.
3. По характеру целевого использования: для силового, технического, производственно-хозяйственного назначения.

Энергетический баланс разрабатывается в следующей *последовательности*:

- 1) *составляется расходная часть*, т.е. план потребления энергии предприятия, рассчитывается потребность для основного, вспомогательного и обслуживающего производства;

2) *составляется приходная часть*, где указываются источники покрытия потребностей за счет поступления энергии со стороны и собственного производства.

Исходными материалами для планирования затрат энергии служат удельные нормы расхода каждого вида энергии. Эти нормы представляют собой сумму затрат энергии по отдельным элементам производственного процесса на единицу времени работы, площади или кубатуры здания, на операцию и т.д.

Кроме потребности в силовой электроэнергии устанавливается потребность в электроэнергии на освещение и вентиляцию. Потребность в электроэнергии для освещения рассчитывается исходя из освещаемой площади, норм освещения и числа часов освещения (в зимнее время тратится времени больше, чем в летнее). Расход электроэнергии на вентиляцию вычисляется в зависимости от мощности вентиляционных установок и ходовой продолжительности их работы. Планируется также потребность в электроэнергии для ведения строительных и монтажных работ и на другие нужды.

К числу основных технико-экономических показателей, характеризующих работу энергетического хозяйства, относятся:

- 1) себестоимость единицы энергоресурсов;
- 2) доля затрат на энергию себестоимости продукции;
- 3) расход энергии на единицу продукции;
- 4) размер вторичного использования энергоресурсов;
- 5) энерговооруженность труда, представляющая собой количество энергии, приходящейся на одного рабочего в год;
- 6) коэффициент спроса, коэффициент мощности, которые характеризуют степень использования и качество эксплуатации энергооборудования.

Основными путями *экономии энергии и топлива* для хозяйственных и производственных нужд являются:

- Сокращение потерь электроэнергии в сети, в осветительных установках, при использовании оборудования и на рабочих местах;
- Организация контрольно-измерительного хозяйства и первичного учета энергии;
- Внедрение передового опыта по экономии энергии и топлива.

2.1.5. Организация инструментального хозяйства

Для эффективного выполнения всего комплекса ТО и Р подвижного состава производственные подразделения технической службы должны располагать соответствующим инструментом, под которым понимаются все виды технологической оснастки, включая режущий, крепежно-зажимный и измерительный инструмент, штампы, приспособления и т.д. Перечень задач, стоящих перед инструментальным хозяйством, включает:

- своевременное и бесперебойное обеспечение производственных зон, участков, комплексов и отдельных рабочих мест высококачественным инструментом,
- технический надзор за его эксплуатацией,
- определение потребности в нем,
- организации его учета и хранения,
- планирования его приобретения и изготовления с наименьшими затратами.

Рациональная организация инструментального хозяйства опирается на классификацию и индексацию инструмента в рамках единой системы его наименований и обозначений, что заметно упрощает учет, планирование потребности, хранение и выдачу инструмента на рабочие места.

Широкое распространение получили классификация и индексация инструмента по характеру использования и назначению.

По характеру использования инструмент делится на:

- стандартный — универсальный, широкого применения, предусмотренный государственными стандартами (ключи, сверла, пассатижи, отвертки, резцы, фрезы, метчики, плашки и т. д.);
- нормализованный, предназначенный для выполнения идентичных операций по узкому ряду узлов или деталей;
- специальный, предназначенный для выполнения особенных работ, как правило, на одном предприятии (съемки, фасонные резцы и фрезы, другие приспособления).

По назначению инструмент делится на отдельные классы: режущий, измерительный, штампы и т. д.

Классификация и индексация упрощают и облегчают работу инструментального хозяйства. Позволяют быстрее ориентироваться в номенклатуре применяемого инструмента.

Существует 3 системы индексации: цифровая; буквенная; смешанная.

В цифровой системе каждая последующая ступень классификации инструментов обозначается цифрами. В буквенной — буквами. А в смешанной системе классы и подклассы обозначаются буквами, а последующие подразделения — цифрами. На практике наибольшее распространение получила цифровая система индексации, т.к. она способствует организации механизированного учета.

Бесперебойное и своевременное обеспечение основного производства инструментом предполагает получение информации о потребности. Перед непосредственным расчетом потребности устанавливается номенклатура используемого инструмента и его расход в расчете на годовой объем выполняемого на АТП комплекса ремонтно-профилактических работ.

Номенклатура потребляемого инструмента выявляется на основании карт технологических процессов при выполнении ремонтно-профилактических работ, а также спецификации инструмента.

Заключительным этапом является расчет величины необходимых запасов инструмента, называемых оборотным фондом Фоб.

Оборотный фонд инструмента АТП состоит из:

- эксплуатационного фонда $\Phi_{\text{э}}$, (на рабочих местах $\Phi_{\text{р}}$ и находящегося в ремонте, заточке и проверке $\Phi_{\text{з}}$);
- запасов инструментально-раздаточной кладовой $\Phi_{\text{зап}}$, которые, в свою очередь, состоят из текущего (переходящего) $\Phi_{\text{пер}}$ и страхового (резервного) $\Phi_{\text{стр}}$ запасов (рис.2.3).

Текущий (переходящий) запас $\Phi_{\text{пер}}$ создается с целью обеспечения производственных зон, участков и комплексов инструментом в период между очередными его поставками. Поэтому величина запаса меняется от максимальной (точка A_{max}) до минимальной (точка A_{min}). С тем чтобы уровень запаса не стал ниже этой точки (так как система поставок является инерционной), с учетом конкретных условий устанавливается уровень запаса, при котором делается заказ (точка "Заказ") на возобновление первоначального уровня.

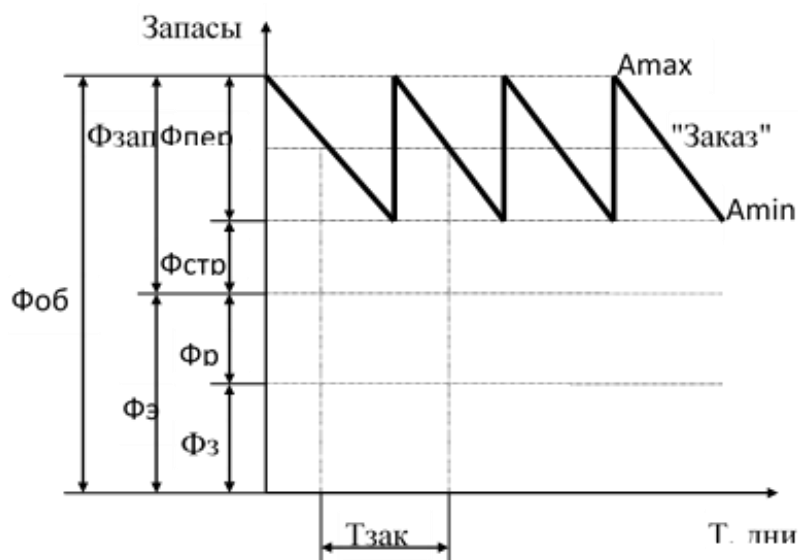


Рис. 2.3. Определение запасов инструмента методом трех точек

Страховой (резервный) запас $\Phi_{\text{стр}}$ создается на случай возможных сбоев в поставке инструмента или же на случай непредвиденного увеличения его расхода.

В практике организации и планирования инструментального хозяйства одним из основных методов поддержания запасов на необходимом уровне является метод "трех точек" (или по системе «максимум-минимум»). Данный метод нашел широкое применение в случаях значительного расхода тех или иных инструментов. При незначительном же расходе инструментов процедура планирования может быть сведена к системе "на заказ", когда потребность удовлетворяется в соответствии с разовым заказом на изготовление и поставку заранее рассчитанной партии такого инструмента.

Каждый вид инструментов имеет три нормы запаса:

- максимальный A_{max} ;
- минимальный A_{min} ;

- запас в "точке заказа" $A_{т.з.}$

Эти нормы запаса рассчитываются по формулам:

$$A_{\max} = R_{\text{дн}} T_{\text{пз}} + A_{\min};$$

$$A_{\min} = R_{\text{дн}} T_{\text{с.изг}};$$

$$A_{т.з.} = R_{\text{дн}} T_{\text{н.изг}},$$

где $R_{\text{дн}}$ - среднедневная потребность цехов в данном инструменте (шт); $T_{\text{пз}}$ - периодичность пополнения запаса (дн.); $T_{\text{с.изг}}$ и $T_{\text{н.изг}}$ - время срочного и нормального изготовления партии инструментов или приобретения партии покупных инструментов (дн).

Запас точки заказа ($A_{т.з.}$) отражает такую величину запаса, при которой должен выдаваться заказ на изготовление или приобретение инструментов. Объем партии заказа ($A_{\text{парт}}$) равен $A_{\text{парт}} = A_{\max} - A_{\min}$.

На крупных АТП и в их ассоциациях в условиях высокой концентрации и углубленной специализации производства создаются объективные предпосылки повышения эффективности функционирования инструментального хозяйства за счет унификации инструмента, применения универсальных сборно-разборочных и наладочных приспособлений и стандов.

Технико-экономические показатели, характеризующие работу инструментального хозяйства:

- Объемы инструмента, выпускаемые собственными силами и инструмента, приобретаемого со стороны;
- Численность работников инструментального участка и их заработная плата;
- Затраты на изготовление и приобретение инструментов;
- Соблюдение сроков приобретения, изготовления и подачи инструментов на рабочие места;
- Выполнение мероприятий по снижению себестоимости и мероприятий по повышению качеств инструмента.

2.1.6. Внутрипроизводственный транспорт

Основной задачей внутрипроизводственного транспорта является погрузка, разгрузка и перемещение различных узлов, агрегатов, деталей, инструмента, материалов, оснастки и оборудования по территории АТП, внутри производственных зон и участков, а также между входящими в состав АТП подразделениями.

Организация работы внутрипроизводственного транспорта опирается на результаты анализа грузопотоков, обусловленных технологическим процессом выполнения комплекса ремонтно-профилактических работ, что позволяет разработать систему рациональных маршрутов перевозок, выбрать наиболее эффективные транспортные средства и создать рациональную систему планирования и управления работой этого транспорта.

В зависимости от характера выполняемых работ по перемещению грузов используются различные по конструкции и принципу действия транспортные средства. Например, для периодически поступающих грузов используются

автомобили, электрокары, механические тележки, тельферы и т. д. Для грузов, поступающих непрерывно, целесообразно использовать различные конвейеры.

При выборе тех или иных транспортных средств в каждом конкретном случае необходимо руководствоваться не только знанием грузопотоков и их характеристик, но и соответствием транспорта организационным и технологическим условиям основного производства, особенностями перевозимого груза (включая его массу и габариты) и рельефа местности, обуславливающими скорость передвижения, и др.

Доля затрат на содержание внутрипроизводственного транспорта в себестоимости автомобильных перевозок весьма незначительна. Однако эффективная его работа сказывается на величине коэффициента использования парка подвижного состава, количестве автомобиле-часов простоя по техническим неисправностям и в ожидании замены каких-либо деталей, узлов, агрегатов и т. п., надежности работы автомобилей на линии. Все это непосредственно отражается на конечных результатах работы АТП в целом. Поэтому представляется целесообразным совершенствовать работу внутрипроизводственного транспорта по следующим направлениям:

- использование опыта передовых предприятий в этой области;
- механизация внутритранспортных процессов и сокращение доли ручного труда при их выполнении;
- использование аппарата экономико-математического моделирования при решении ряда задач организации внутрипроизводственных перевозок.

2.1.7. Организация и планирование материально-технического обеспечения организаций

Успешное функционирование предприятия в значительной степени определяется уровнем организации обеспечения его материально-техническими ресурсами. Основной задачей службы материально-технического снабжения является своевременное и бесперебойное обеспечение предприятия сырьем и материалами, комплектующими и сопутствующими изделиями, разнообразными средствами производства при использовании эффективной и рациональной схемы их закупки.

Функции материально-технического обеспечения (МТО) классифицируются на основные и вспомогательные, которые в свою очередь делятся на коммерческие и технологические. К основным коммерческим функциям относятся непосредственная покупка и аренда материальных ресурсов предприятиями, сопровождаемая изменением формы стоимости. Вспомогательные коммерческие функции — это маркетинговые и юридические. Маркетинговые функции включают вопросы определения и выбора конкретных поставщиков материальных ресурсов. В ряде случаев в качестве поставщиков могут выступать посреднические структуры. Юридические функции связаны с правовым обеспечением и защитой прав

собственности, подготовкой и ведением деловых переговоров, юридическим оформлением сделок и контролем за их исполнением. Технологические функции включают вопросы доставки и хранения материальных ресурсов. Им предшествует ряд вспомогательных функций по распаковке, расконсервации, заготовке и предварительной обработке.

В зависимости от системы обеспечения и особенностей движения материальных ресурсов от поставщиков к потребителям различают транзитную и складскую формы материально-технического обеспечения.

МТО предприятий направлено на обеспечение сокращения издержек производства и создание условий для бесперебойного процесса производства. Оно предполагает решение следующих задач:

- обеспечение доставки материалов на каждое рабочее место;
- поддержание запасов на предприятии на оптимальном уровне. Решение этих задач требует применения логистических подходов.

Организация МТО — это организация системы обеспечения производственного предприятия материально-техническими ресурсами.

Каждая организационная структура материально-технического обеспечения предприятия имеет в составе инфраструктуру снабжения и организационную структуру управления МТО. Рассмотрим каждую из этих составляющих.

МТО предприятия материальными ресурсами включает выполнение следующих функций: заготовку и доставку материалов; складирование и обеспечение их сохранности; обработку и подготовку материалов к производственному потреблению; управление МТО.

В основу определения организационной структуры управления МТО должны быть положены принципы, которые обеспечивают весь спектр функций управления совокупностью подразделений. Это малозвенность в управлении, гибкость, эффективная система связи, принцип единоначалия и четкое разграничение функций.

Существуют три формы организации управления МТО: централизованная, децентрализованная и смешанная. Централизованная система управления предусматривает сосредоточение функций в пределах единой службы МТО, которая обусловлена территориальной целостностью предприятия, производственным единством предприятия и относительно узкой номенклатурой потребляемых материалов. Децентрализованная система управления предусматривает рассредоточение функций, что обусловлено территориальной разобщенностью предприятия, производственной самостоятельностью подразделений и относительно широкой номенклатурой материалов. Смешанная система МТО объединяет обе приведенные выше структуры.

Инфраструктура МТО включает подразделения складского, транспортного и заготовительного хозяйства. На отдельных предприятиях могут быть также подразделения по переработке отходов производства и тарного хозяйства. Складское хозяйство — это основное структурное подразделение службы МТО предприятия.

2.1.8. Организация складского хозяйства

Для обеспечения бесперебойной и ритмичной работы АТП подразделения материально-технического снабжения создают определенные запасы сырья и материалов, величина которых обусловлена масштабами производства, уровнем его специализации и кооперирования, нормами расхода материальных ресурсов и периодичностью их поставок.

Для размещения и хранения материальных ресурсов до момента их использования на предприятиях автомобильного транспорта создаются склады, которые подразделяются в зависимости от:

- назначения — на материальные, производственные и сбытовые;
- масштабов обслуживания – на общепроизводственные и цеховые (производственных участков, комплексов);
- уровня специализации – на универсальные и специализированные.

Как правило, на АТП создается не менее двух складов:

- основной общепроизводственный универсальный склад для хранения материальных запасов;
- специализированный общепроизводственный склад для хранения топливно-смазочных материалов.

В составе основного склада имеются специализированные секции для хранения автомобильных шин, лакокрасочных материалов, кислот и других материалов, требующих особых условий содержания.

Помимо названных складов на АТП имеются

- промежуточные цеховые склады и инструментально-раздаточные кладовые, располагаемые непосредственно в производственных зонах или комплексах по выполнению ТО и ремонтов подвижного состава,
- общепроизводственные сбытовые склады, предназначенные для сбора отходов, утиля и металлолома,
- различные хозяйственные склады и кладовые, в которых хранятся спецодежда, хозяйственный инвентарь и материалы, различная тара.

Решение указанного комплекса взаимосвязанных задач должно осуществляться с использованием аппарата экономико-математического моделирования.

В этой связи большое внимание уделяется конструкции и оборудованию подразделений складского хозяйства. В зависимости от конструкции различают открытые, полуоткрытые, закрытые и специальные склады.

Использование той или иной конструкции склада в каждом конкретном случае обусловлено геометрическими параметрами, физико-химическими свойствами каждой единицы хранящихся материальных запасов и их влиянием на окружающую среду.

Комплексная механизация складских работ предусматривает широкое использование различного подъемно-транспортного оборудования, например,

автопогрузчиков, тельферов, штабелеров, конвейеров, стакеров, ручных и механических тележек, лифтов и т. д.

Размещение складов зависит от функционального назначения хранящихся материалов и их свойств, поэтому склады запасных частей, инструмента, отремонтированных узлов, агрегатов и деталей с целью ускорения доставки материалов и снижения затрат на нее располагают в непосредственной близости от производственных подразделений, а склады топливно-смазочных материалов — на безопасном от них расстоянии.

По мере компьютеризации процессов управления на АТП выполнение функций учета и контроля за движением запасов материальных ценностей с высокой степенью их дифференциации, а также регулирования запасов постепенно будет автоматизироваться.

Тема 2.2 Организация управления технической службой на транспортных предприятиях

2.2.1. Общая характеристика технической службы транспортно-логистического предприятия

В организационную структуру технической службы, кроме рассмотренных выше подсистем, входят:

- производственно-технический отдел (ПТО),
- отдел главного механика (ОГМ),
- отдел материально-технического снабжения (ОМТС),
- отдел технического контроля (ОТК).

ПТО разрабатывает планы и мероприятия по НОТ, внедрению новой техники и технологии производственных процессов, организует и контролирует их выполнение, разрабатывает и проводит мероприятия по охране труда, изучает причины производственного травматизма и принимает меры по их устранению, проводит техническую учебу по подготовке кадров и повышению квалификации рабочих и ИТР, организует изобретательскую и рационализаторскую работу на АТП и внедрение рационализаторских предложений, составляет технические нормативы, инструкции, конструирует нестандартное оборудование, приспособления, оснастку.

ОГМ обеспечивает содержание в технически исправном состоянии технологического оборудования, зданий, сооружений, энергосилового и санитарно-технического хозяйства, осуществляет монтаж, обслуживание и ремонт производственного оборудования, инструмента и контроль за правильным их использованием, а также изготовлением нестандартного оборудования.

ОМТС обеспечивает бесперебойное материально-техническое снабжение АТП (запасные части, агрегаты, горюче-смазочные материалы и др.),

составляет заявки по материально-техническому снабжению и обеспечивает правильную организацию работы складского хозяйства.

ОТК осуществляет контроль за качеством работ, выполняемых всеми производственными подразделениями, контролирует выборочно и периодически техническое состояние подвижного состава, в том числе при его приеме и выпуске на линию, анализирует причины возникновения неисправностей подвижного состава.

Между подсистемами и отделами существуют многосторонние связи, организованные по схеме (рис.2.4). Линиями показан основной путь следования автомобилей. Поскольку прибытие автомобилей осуществляется в течение короткого периода времени, а пропускная способность зоны ЕО ограничена и не все автомобили нуждаются в уборочно-моечных работах ЕО, то основная часть автомобилей направляется в зону хранения, а затем, при необходимости, в зону ЕО. Автомобили, требующие ТО и ТР, направляются в зону ожидания и далее, пройдя диагностирование, в соответствующие производственные зоны. После обслуживания и ремонта автомобили поступают в зону хранения, а с нее — на выпуск через КТП. При необходимости автомобили могут быть направлены на ЕО или в зону ожидания.

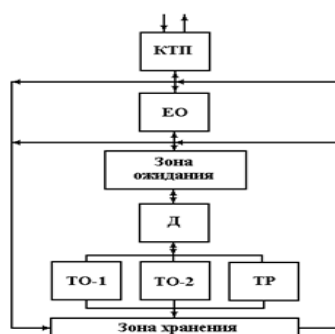


Рис.2.4.Схема организации производства АТП

Техническая служба автотранспортного предприятия комплексного типа организует работу по поддержанию транспортных средств в технически исправном состоянии, развивая для этого производственную базу и осуществляя материально-техническое снабжение. Функции технической службы:

- организация технической подготовки подвижного состава;
- оперативное планирование, организация и контроль технического обслуживания (ТО) и технического ремонта (ТР) подвижного состава, автошин;
- проведение технического учёта и отчётности по подвижному составу, шинам и другим производственным фондам;
- организация материально-технического снабжения, хранения, выдачи и учёта, запчастей;
- разработка и реализация топлива организационно-технических мероприятий.

Руководителем технической службы на автотранспортном предприятии является главный инженер. В состав технической службы в зависимости от организационно-производственной структуры могут входить: отдел главного механика, ремонтные мастерские, отдел снабжения и др. Основные обязанности технической службы следующие:

1. Определять техническую политику и направления технического развития предприятия в условиях рыночной экономики.
2. Обеспечивать необходимый уровень технической подготовки подвижного состава, производств, повышение эффективности производства и производительности труда, сокращение издержек.
3. Организовать разработку планов (графиков) осмотров, испытаний и профилактических ремонтов оборудования, подвижного состава.
4. Организовать разработку и реализацию планов внедрения новой техники и технологии.
5. Обеспечивать своевременную и качественную подготовку производства, техническую эксплуатацию, ремонт и модернизацию оборудования, подвижного состава.
6. Осуществляет контроль за соблюдением проектной, конструкторской и технологической дисциплины, правил и норм по охране труда.
7. Обеспечивать своевременную подготовку технической документации.
8. Принимать меры по совершенствованию организации производства.
9. Организовать проведение научных исследований и экспериментов, испытаний новой техники, подвижного состава и технологии.

Совокупность организационных, технических, материальных, технологических, экономических и др. мероприятий, направленных на поддержание подвижного состава в технически исправном состоянии, представляет производственно-техническую базу (ПТБ) АТП.

Основными элементами ПТБ комплексного АТП являются: основные средства (90-95%) и оборотные средства (5-10%). Основные средства включают подвижной состав — около 60%, здания и сооружения — около 30%, оборудование — около 5%

ПТБ — материальная основа реализации комплекса мероприятий технической эксплуатации. Основным элементом ПТБ АТП является производственный корпус, в котором выполняются работы ТО и ТР подвижного состава и который имеет соответствующие производственные площади и оборудование. На состояние ПТБ влияют ряд факторов: размеры и оснащенность производственных помещений, уровень технологии ТО и ТР, форма организации и управления производством и др. Размеры и оснащенность производственных помещений характеризуют: фондооснащенность, обеспеченность производственными площадями для ТО и ТР, приспособленность помещений для соответствующих работ и др. Уровень технологии определяют: фондовооруженность ремонтных рабочих, время использования оборудования, уровень механизации производственных процессов и др. Форму организации и управления характеризуют:

концентрация объема работ ТО и ТР, кооперирование подразделений, специализация по видам ТО и ТР, производительность труда ремонтных рабочих и др.

В качестве показателей оценки ПТБ могут использоваться:

- число производственных рабочих и постов на один автомобиль;
- площади производственных, складских и административно-бытовых помещений на один автомобиль;
- площади стоянки и территории на один автомобиль и др., значения которых рассчитываются и сравниваются с нормативными.

Развитие и совершенствование ПТБ осуществляется в форме:

- строительства новых предприятий,
- реконструкции;
- расширении действующих предприятий;
- технического перевооружения.

Новое строительство предусматривает возведение комплекса новых зданий и сооружений основного производства, административно-бытового и технического назначения (компрессорная, котельная и т. д.).

Расширение предусматривает строительство (дополнительно к имеющимся) новых зданий и сооружений, а также увеличение площади существующих зданий и сооружений за счет пристройки или надстройки на имеющейся территории.

Реконструкция предусматривает переустройство существующих зданий и сооружений, связанное с совершенствованием технологических процессов, внедрением нового оборудования, улучшением условий труда и охраны окружающей среды, повышением эффективности ПТБ.

Техническое перевооружение предусматривает выполнение комплекса мероприятий по повышению уровня ПТБ без увеличения мощности предприятия:

- внедрение средств НОТ;
- переустройство инженерных сетей;
- модернизация природоохранных объектов;
- замена устаревшего и изношенного оборудования и др.

Этапы формирования производственной структуры АТП.

На первом этапе создаются небольшие стоянки подвижного состава, маломощные производственные мастерские, выполняющие минимальный объем ремонтно-профилактических работ (микроструктура). Этот этап характеризуется отсутствием на АТП специализированной технической службы, функции которой в простейших случаях возложены на водительский состав, либо воспроизводятся в централизованных автообслуживающих предприятиях.

На втором этапе по мере роста объема перевозок и увеличения численности парка подвижного состава развитие производственной структуры осуществляется главным образом экстенсивным путем за счет расширения площадей стоянок подвижного состава, строительства дополнительных

мощностей по проведению ремонтно-профилактических работ, закупки машин и оборудования, приборов, инструментов, а также привлечения дополнительных трудовых ресурсов. Однако такой путь развития имеет свои границы, так как со временем многие источники различных ресурсов иссякают.

Для третьего этапа развития производственной структуры АТП характерны изменения в соотношении экстенсивных и интенсивных путей экономического роста. На первое место здесь выходят интенсивные методы развития, обеспечивающие более эффективное использование материальных, трудовых, финансовых, энергетических ресурсов, отведенных территорий, а также более высокую реализацию накопленного потенциала в уже созданных производственных мощностях (укрупнение АТП или создание их хозяйственных ассоциаций).

2.2.2. Техническое обслуживание и ремонт машин и механизмов, применяемых при осуществлении транспортно-логистической деятельности.

Развитие производственно-технической базы и форм организации производства технического обслуживания и ремонта подвижного состава в регионе осуществляется в направлении - концентрации, специализации и кооперирования производства путем создания на базе группы автотранспортных предприятий объединений автомобильного транспорта. Объединения могут иметь в своем составе специализированные производства и предприятия для централизованного технического обслуживания и ремонта подвижного состава, восстановления оборотного фонда агрегатов, узлов и деталей.

Производственно-техническая база объединения должна развиваться комплексно по всем ее элементам (зданиям, сооружениям, оборудованию) в соответствии с принятыми в территориальном объединении автотранспорта формами организации технического обслуживания и ремонта.

Производственные структуры технической службы объединения автотранспорта выбираются в зависимости от экономически обоснованных уровней концентрации и специализации производства.

Состав предприятий и специализированных производств объединения автотранспорта определяется перечнем основных и вспомогательных работ, выполняемых в процессе технического обслуживания и ремонта, с учетом кооперативных связей по выполнению этих работ (капитальный ремонт автомобилей, агрегатов, узлов, восстановление деталей, производство и ремонт оборудования и т. п.).

Первоочередной централизации подлежат:

- работы, по техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава, программа по которым на каждом отдельном предприятии мала для

применения рациональных технологических процессов, средств механизации и автоматизации;

- наиболее трудоемкие, сложные или часто повторяющиеся работы ТО и ремонта, требующие специализированного оборудования, привлечения высококвалифицированных рабочих кадров, централизация которых обеспечит повышение производительности труда и снижение стоимости этих работ:

- восстановление деталей, работы по техническому обслуживанию и ремонту технологического оборудования;

- обменный фонд агрегатов, узлов и деталей, а также доставка его на автотранспортные и авторемонтные предприятия, работы по оказанию технической помощи подвижному составу на линии.

При централизации работ производится централизация рабочей силы и оборотного фонда агрегатов, узлов и запасных частей.

Объем ремонтных работ, выполняемых централизованно, может составлять до 70-75% от общей трудоемкости и включать: замену и ремонт агрегатов и узлов, окрасочные, обойные и шиноремонтные работы; ремонт аккумуляторных батарей, приборов электрооборудования и топливной аппаратуры; слесарно-механические, арматурно-кузовные, кузнечно-рессорные и другие работы.

На автотранспортных предприятиях преимущественно применяются технологические принципы формирования производственных подразделений, специализированных на выполнении определенных работ технического обслуживания или ремонта.

При определении размеров подразделений должны обеспечиваться их управляемость, равномерная загрузка исполнителей и возможность эффективного применения прогрессивных методов организации производства, средств механизации.

На автотранспортных предприятиях, где производятся техническое обслуживание и текущий ремонт 200 и более автомобилей, подразделения (участки, бригады, исполнители), выполняющие однородные технологические воздействия для удобства управления, объединяются в производственные комплексные участки (комплексы), производящие:

- техническое обслуживание подвижного состава, контроль (диагностирование) его технического состояния;
- работы по текущему ремонту непосредственно на автомобилях;
- текущий ремонт агрегатов, узлов и деталей, снятых с автомобилей.

Все работы по подготовке производства, в том числе комплектование, мойка, дефектация, транспортировка, хранение ремонтного фонда и отремонтированных деталей, хранение, выдача и ремонт инструмента осуществляются централизованно. Для этого организуется специализированное подразделение подготовки производства (участок или комплекс).

На автотранспортных предприятиях осуществляется централизованное управление производством, обеспечивающее на основе информации о работе подразделений тесное их взаимодействие, более эффективное использование рабочего времени, производственных площадей и оборудования.

Для обеспечения контроля за техническим состоянием подвижного состава и соблюдением Правил технической эксплуатации, качеством и объемами выполненных работ технического обслуживания и ремонта, применением эксплуатационных материалов, техническим состоянием ремонтного фонда на автотранспортных предприятиях организуются подразделения технического контроля.

В зависимости от программы работ техническое обслуживание (диагностирование) выполняется на поточных линиях или тупиковых постах, а текущий ремонт - на универсальных и специализированных постах. Техническое обслуживание проводится на поточных линиях при сменной программе не менее: для ТО-1 – 12–15, для ТО-2 – 5–6 обслуживаний технологически совместимых автомобилей (при наличии диагностических комплексов соответственно 12–16 и 7–8) [20].

В зависимости от фактической периодичности и трудоемкости часть операции текущего ремонта может быть регламентирована (предупредительный ремонт). Такие операции могут выполняться отдельно от технического обслуживания и совместно с ним (сопутствующий текущий ремонт). Совместно с техническим обслуживанием выполняются технологически связанные с ним, часто повторяющиеся операции сопутствующего текущего ремонта малой трудоемкости (при ТО-1 до 5 —7 чел-мин, при ТО-2 до 20—30 чел-мин).

С целью обеспечения высокого качества выполнения профилактических работ в установленном объеме, равномерной загрузки исполнителей и повышения производительности труда, объем сопутствующих ремонтных работ, проводимых при техническом обслуживании, ограничивается. Суммарная трудоемкость операций сопутствующего текущего ремонта не должна превышать 20% от трудоемкости соответствующего вида технического обслуживания.

Для соблюдения периодичностей технического обслуживания, установленных нормативами, планирование ТО-1 осуществляется преимущественно с учетом фактического пробега, а решение о направлении на обслуживание принимается за два-три дня (смены) до предполагаемой даты обслуживания.

Календарное планирование ТО-1 допустимо при постоянных условиях работы, незначительном изменении сменного пробега и обязательном учете возможных целодневных простоев.

Планирование ТО-2 осуществляется по фактическому пробегу или календарно с обязательным учетом в последнем случае целодневных простоев. Решение о направлении на ТО-2 принимается за четыре-шесть дней до предполагаемой даты обслуживания. В течение этого времени проводится

углубленное диагностирование, выполняется при необходимости текущий ремонт и уточняется дата постановки подвижного состава на ТО-2 [21].

Для повышения объективности оценки технического состояния подвижного состава, проходящего техническое обслуживание и ремонт, а также для информационного обеспечения подготовки производства, на автотранспортных предприятиях проводится диагностирование Д-1 и Д-2.

При диагностировании Д-1, выполняемом, как правило, перед и при ТО-1, определяется техническое состояние агрегатов и узлов, обеспечивающих безопасность движения и пригодность автомобиля к эксплуатации.

При диагностировании Д-2, выполняемом, как правило, перед ТО-2, определяется техническое состояние агрегатов, узлов, систем автомобиля, уточняются объемы технического обслуживания и потребность в ремонте. Контрольное (диагностическое) оборудование используется также при выполнении текущего ремонта и оценке качества работ.

Технологические процессы технического обслуживания и ремонта разрабатываются с учетом производственных программ, применяемого технологического оборудования и места выполнения работ (на автотранспортном предприятии, централизованном специализированном производстве и др.).

Газобаллонные автомобили после прохождения контрольно-технического пункта направляются на пост, расположенный на открытой площадке, для проверки герметичности газовой аппаратуры. Проверке на герметичность подвергаются все соединения трубопроводов высокого давления, горловины газовых баллонов, расходные и магистральные вентили.

При ежедневном техническом обслуживании (ЕО), выполняемом, как правило, на механизированных поточных линиях, производится осмотром контроль технического состояния подвижного состава; проверка уровня масла и охлаждающей жидкости, давления воздуха в шинах (с доведением их до нормы); уборка кабины и платформы (кузова), мойка и сушка (обтирка). Мойка подвижного состава производится по потребности в зависимости от климатических и сезонных условий с целью обеспечения санитарных требований и надлежащего внешнего вида. Моечные работы с последующей сушкой являются обязательными перед постановкой автомобилей на техническое обслуживание или ремонт. Кузова специализированных автомобилей для перевозки пищевых продуктов подвергаются санитарной обработке на постах ЕО, а кузова автомобилей, перевозящих химические удобрения, ядохимикаты и радиоактивные вещества - обезвреживанию в соответствии с требованиями и инструкциями, определяющими порядок перевозки таких грузов. После ежедневного технического обслуживания подвижной состав в соответствии с планом направляется в зоны стоянки, ТО к ремонту или ожидания технического обслуживания и ремонта. Газобаллонные автомобили после проверки герметичности газовой аппаратуры и мойки могут быть направлены в изолированное помещение для

выполнения технического обслуживания или текущего ремонта газовой системы питания. При необходимости должен быть удален газ из баллонов.

При работе подвижного состава и отрыве от автотранспортных предприятий техническое обслуживание и текущий ремонт производятся на местных автотранспортных предприятиях или с использованием передвижных ремонтных средств.

В целях сокращения простоев в техническом обслуживании и ремонте допускается расчленение по месту и времени выполнения видов технического обслуживания на отдельные группы работ (смазочные, крепежные и др.). При этом соблюдаются установленные периодичности и перечни работ технического обслуживания.

На предприятиях автомобильного транспорта осуществляется производственно-технический учет, который обеспечивает:

- своевременное получение информации об условиях работы, пробеге и техническом состоянии каждой единицы подвижного состава (годна к выпуску на линию, требует технического обслуживания или ремонта, находится в обслуживании или ремонте и т. п.) и парка в целом, необходимое для повышения эффективности использования подвижного состава;
- регистрацию работ по техническому обслуживанию и ремонту каждой единицы подвижного состава, выполненных за весь срок службы, количества израсходованных агрегатов, узлов, деталей и материалов;
- проведение текущего анализа результатов деятельности подразделений предприятий автомобильного транспорта;
- выявление работников, персонально ответственных за некачественное выполнение технического обслуживания и ремонта подвижного состава;
- возможность ручной и механизированной обработки информации, основанной на использовании единых форм учета.

На основании данных учета производятся планирование работ по техническому обслуживанию и ремонту, оперативное управление производством с целью эффективного использования рабочей силы, оборудования и производственных помещений и сокращения простоев подвижного состава.

В крупных и средних автотранспортных предприятиях рекомендуется использовать централизованную систему управления техобслуживанием и ремонта подвижного состава – ЦУП.

При организации ЦУП необходимо базироваться на новейших достижениях в области надежности и долговечности автомобилей, диагностики, технологии производства, на научной организации труда, экономико-математических методах управления. Только в этом случае возможен положительный эффект и достижение высокой производительности труда.

Создание централизованной системы является первым этапом перехода к автоматизированной системе управления (АСУ).

ЦУП представляет собой выполнение комплекса мероприятий – организационных, технологических, технических, экономических и социальных. Эти мероприятия обеспечивают взаимопомощь и взаимную ответственность персонала при осуществлении всех этапов ТО и ремонта подвижного состава.

ЦУП осуществляет:

1. Технологическую и информационную подготовку производства ТО и ремонта.
2. Организацию ТО и ремонта на основе современных технологий и широком использовании средств механизации и автоматизации.
3. Оперативное управление подготовкой и производством ТО и ремонта.
4. Учет и анализ деятельности технической службы.
5. Экономическое стимулирование сотрудников [22].

ЦУП возглавляется начальником, и основная оперативная работа по управлению выполняется диспетчером производства и его помощником техником-оператором. Численность персонала ЦУП определяется общим объемом выполняемых им работ (числом автомобилей в автотранспортном предприятии, числом смен работы, наличием технических средств управления и др.)

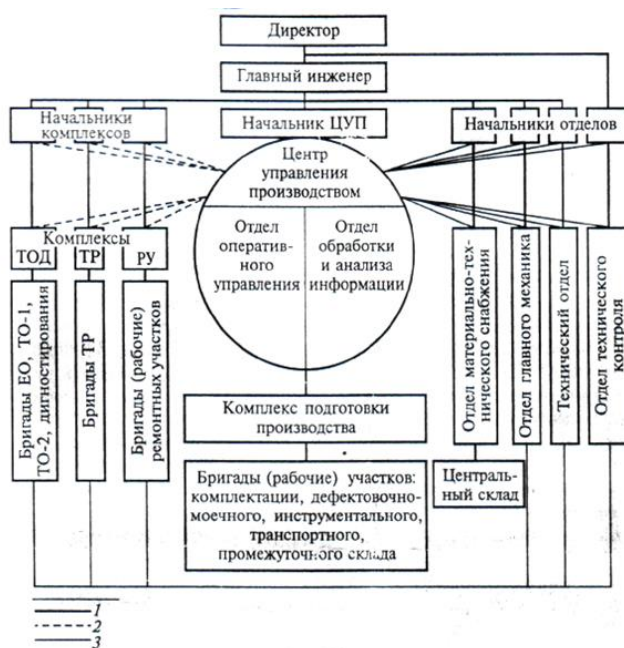
Оперативное руководство всеми работами по техническому обслуживанию и ремонту автомобилей осуществляется отделом оперативного управления.

Процесс доставки и выдачи деталей, узлов и агрегатов осуществляется участком комплектации в следующей последовательности:

- 1) на основании информации, содержащейся в ремонтном листке ЦУП определяет потребности в деталях, узлах, агрегатах, необходимых для выполнения ремонтных работ;
- 2) диспетчер ЦУП отдает распоряжения технику- оператору комплекса подготовки производства обеспечить доставку на пост нужной запчасти;
- 3) техник оператор комплекса подготовки производством проверяет наличие необходимой запчасти на промежуточном и основном складах.

На основании информации о наличии запасов на промежуточном и основном складах, об ожидаемом пополнении запасов и об имеющемся ремонтном фонде начальник ЦУП совместно с начальником комплекса подготовки производства и комплекса ремонтных участков планирует задание на ремонт (изготовление) агрегатов, узлов и деталей различным участкам комплекса ремонтных участков.

Схема управления производством с применением ЦУП [23].:



1 – административное; 2 – оперативное подчинение; 3 – деловая связь
Рис. 2.2. Схема управления производством с применением ЦУП

Тема 2.3 Организация перевозок грузов

2.3.1. Организация управления эксплуатационной службой грузового транспортного предприятия

Научная организация транспортного процесса и эффективное использование транспортных средств зависят, прежде всего, от совершенства работы эксплуатационной службы, степени подготовленности ее кадров и оснащенности необходимыми вычислительными и другими техническими средствами.

Эксплуатационная служба АТП состоит из подразделений, непосредственно организующих и обеспечивающих перевозки. Непосредственное руководство водительским составом осуществляют начальники автоколонн, а в небольших АТП – бригадиры. В их подчинении находятся техники, осуществляющие выпуск автомобилей на линию при условии их соответствия требованиям по безопасности движения и экологической безопасности. Они же контролируют состояние автомобилей, возвращающихся с линии, выполнение норм расхода топлива, организуют эвакуацию автомобилей, отказавших на линии.

Оперативный учет перевозок и качества работы водительского состава осуществляет диспетчерская служба.

В структуре руководства АТП в форме отдельного подразделения может создаваться отдел эксплуатации (отдел логистики), призванный оптимизировать перевозочные процессы.

Эксплуатационная служба:

- организует свою работу на основе плана перевозок по видам грузов и грузоотправителям, а также плана пассажирских перевозок;
- изыскивает возможности для наиболее рационального осуществления этих перевозок с наименьшими затратами;
- главное внимание уделяет маркетинговым исследованиям перевозок в городах и районах, а также в междугородном и межрайонном сообщении как важнейшему условию полного и своевременного обслуживания предприятий и организаций, наиболее эффективного использования транспортных средств.

2.3.2. Автоматизированные системы управления перевозками грузов.

Организационная структура АТП зависит от ряда факторов: характера и структуры перевозок, количества и типажа подвижного состава, форм организации технического обслуживания и ремонта подвижного состава, технической оснащенности предприятия и т.д.

Диспетчерская группа занимается оперативным планированием перевозок, выпуском подвижного состава на линию и приемом его при возвращении, составлении отчета сменно суточного о выпуске на линию и суточного отчета о работе подвижного состава. Диспетчерская группа состоит из двух подгрупп:

- центральной (находится непосредственно на АТП);
- линейной – персонала, находящегося непосредственно в местах загрузки-разгрузки подвижного состава.

Эффективное использование подвижного состава на линии (в наряде) возможно при четком соблюдении графика работы автомобильного транспорта и своевременном устранении сбоев в выполнении плана перевозок. Такое управление работой подвижного состава осуществляет диспетчерская служба, которая предусматривает:

- оперативное руководство перевозками;
- составление сменного суточного плана перевозок;
- распределение подвижного состава по обслуживаемым объектам;
- составление графика работы автомобилей на линии;
- контроль работы подвижного состава на линии;
- выявление и устранение причин нарушения графиков движения;
- оформление путевых листов и товарно-транспортных документов.

Различают системы:

- децентрализованного диспетчерского руководства, когда отдел эксплуатации каждого автотранспортного предприятия направляет и руководит работой автомобилей на линии;
- централизованного диспетчерского руководства, которому подчинены несколько автотранспортных предприятий одного ведомства (объединения). В этом случае отдел эксплуатации автотранспортного предприятия только обеспечивает подготовку подвижного состава к работе и выпуск его на линию по разнарядкам централизованной диспетчерской службы (ЦДС), которая

руководит работой автомобилей всех подчиненных ей предприятий. Диспетчеры АТП контролируют на пунктах работу подвижного состава (ПС) своего предприятия и поддерживают связь с ЦДС.

Централизованная диспетчерская служба должна:

- обеспечить более рациональные маршруты перевозок;
- исключить встречные потоки грузов;
- добиться равномерного распределения объёмов транспортной работы между подчиненными АТП.

В течение всего времени нахождения автомобиля в наряде (на линии) водители непосредственно подчинены диспетчеру. Связь поддерживается по телефону или радио с линейными диспетчерами, находящимися на стационарных или передвижных контрольно-диспетчерских пунктах (КДП).

Диспетчер при необходимости перебрасывает ПС с одного объекта на другой, изменяет маршруты движения, возвращает в парк или вызывает на объекты резервный ПС. Этим обеспечивается четкое и полное выполнение суточного плана (задания) перевозок.

В случае вынужденной остановки из-за неисправности автомобиля водитель через диспетчера вызывает машину технической помощи с бригадой слесарей по ремонту автомобилей. Если устранить неисправность на месте не удаётся, диспетчер организывает доставку груза по назначению и возвращение неисправного автомобиля в парк.

Принципиально новый шаг в использовании информационных технологий на водном транспорте был совершен, когда от решения отдельных задач управления перевозками перешли к комплексной автоматизации управления производственными технологическими процессами на эксплуатационных предприятиях. Одним из первых примеров подобного системного применения ИТ технологий на транспорте были так называемые административные системы обработки данных. Решающее значение для эффективности систем подобного рода имеет то обстоятельство, что они опираются на автоматизированные информационные базы данных. При решении очередной задачи система нуждается во вводе только небольшой порции дополнительной информации, остальное берется из информационной базы. Каждая порция вновь вводимой информации изменяет информационную базу системы. Таким образом, эта база (информационная, или база данных) находится в состоянии непрерывного обновления, отражая все изменения, происходящие в реальном объекте, с которым имеет дело система.

Сокращение объемов перевозок грузов и, как следствие, высвобождение перевозочных ресурсов, потребовали от транспортных предприятий пересмотра своих взаимоотношений с клиентами. В первую очередь потребовала корректировки система планирования, например, перевозок местных грузов для того, чтобы в максимальной степени учесть как реальные потребности грузоотправителей в перевозках, так и технические и технологические возможности транспорта. Например, для оформления перевозки на каждого клиента железной дороги заводится так называемый

«паспорт клиента». Переход к непрерывному обслуживанию заявок на местных перевозках грузов в оперативных условиях возможен на основе использования информационных технологий.

Для оперативного управления на местных перевозках грузов рекомендуется активно применять автоматизированные рабочие места специалистов управления – АРМ. Автоматизированные рабочие места являются одной из форм реализации новейших информационных и компьютерных технологий. Главная отличительная особенность АРМ заключается в адаптировании математических оптимизационных моделей к фактическим складывающимся условиям работы при выработке управляющих решений.

Тема 2.4 Организация перевозок пассажиров

При обслуживании населения перевозками необходимо организовать регулярность и точность движения автобусов. Регулярность и точность движения автобусов обеспечивается:

- организацией диспетчерского управления и систематического контроля за движением каждого автобуса по маршруту;
- введением контроля и учёта за движением автобусов по каждому рейсу, как на конечных так и на промежуточных контрольных пунктах маршрута;
- использованием для контроля за движением автобуса технических средств связи;
- введением расписания движения для каждого автобуса, в котором водителю указывается не только прибытие и отправление с конечных пунктов, но и время проследования промежуточных пунктов;
- установлением для водителей строго допустимых отклонений от заданного времени по расписанию (для пригородного ± 3 мин.).

Диспетчерское руководство представляет собой управление движением, непрерывный контроль за соблюдением расписания и оперативное регулирование для обеспечения бесперебойного и регулярного движения автобусов по маршрутам, а также координацию в технологическом процессе пассажирских перевозок всеми видами транспорта.

Диспетчерское руководство осуществляется диспетчерскими службами. Диспетчерская служба на автобусном транспорте призвана подготавливать и организовывать выпуск автобусов на линию руководить их движением на маршрутах осуществлять контроль за своевременным возвращением их в предприятие. Диспетчерское руководство на автобусном транспорте подразделяется на внутрипарковое и линейное. Основными задачами внутрипарковой диспетчеризации являются:

- контроль за подготовкой автобусов к выпуску на линию;
- подготовка путевой и диспетчерской документации;
- организация своевременного выпуска на линию и контроль за временем выезда;

- контроль и регистрация времени возвращения с линии по окончании рабочего дня;
- регистрация всех случаев преждевременного возвращения автобусов с линии по техническим и др. причинам и принятия мер по внеочередной подготовки этих автобусов к повторному выезду или замене их другими автобусами.

Задачи линейной диспетчеризации:

- контроль за соответствием фактического времени движения каждого автобуса времени установленному в утверждённых маршрутных расписаниях;
- регулирование движения, если фактическое движение автобусов отклоняется от времени установленного в расписаниях, изменились условия движения автобусов (туман, гололёд и др.), изменились условия перевозок и распределения пассажиропотоков на каких либо направлениях или маршрутах в отдельные периоды суток;
- восстановление нарушенного движения при задержках на линии или выбытие автобуса по техническим или другим причинам;
- подготовка суточной отчётности по исполненному движению.

Помещение диспетчерского пункта автовокзалов, автостанций должно быть изолировано от операционного (кассового) зала, иметь служебный выход на пункты посадки и высадки пассажиров.

Рабочее место диспетчера должно быть расположено так, чтобы можно было наблюдать за посадочными площадками, прибытием и отправлением автобусов, и оборудовано специальным пультом управления информационными указателями и установкой громкоговорящей связи, а также внутренней технологической связью с администрацией автовокзала, автостанции, билетными кассами, справочным бюро и с центральным пунктом диспетчерской службы.

Основными методами диспетчерского регулирования движения автобусами в пригородном сообщении являются:

- нагон, опоздание в очередном рейсе;
- выдержка автобуса на конечной остановке;
- увеличение интервала отправления автобусов с конечной станции;
- использования резервных автобусов и др.

Диспетчер автостанции при управлении движением автобусами руководствуется маршрутным расписанием и добивается выполнением предусмотренных расписанием рейсов.

Технологический процесс управления состоит из 3-х последовательно выполняемых этапов: информации; контроля; регулирования.

Информация включает данные о выпуске, времени выезда автобусов из АТП или начальных пунктов, времени рейса. Система контроля предусматривает за полным и своевременным выпуском, своевременным выполнением рейсов предусмотренных в маршрутных расписаниях, за регулярностью движения автобусов по каждому рейсу и др. Полученная

информация заносится в контрольную ведомость учёта и анализа расписания и регулярности движения по маршруту.

Необходимую информацию диспетчера автостанции получают от диспетчера АТП и от водительского состава. Диспетчера автостанции обязаны систематически поддерживать связь между собой и АТП в целях взаимной информации по всем вопросам автобусного движения. Диспетчер автостанции передаёт смежной автостанции сведения о времени отправления автобусов, изменения графика движения и др.

На автобусных и таксомоторных предприятиях структура и функции службы эксплуатации имеют свои особенности, связанные со спецификой производственной деятельности этих предприятий. Основными задачами их эксплуатационной службы являются разработка и обоснование рационального плана организации обслуживания населения, включая составление расписаний движения автобусов по маршрутам и графикам выпуска такси по часам суток и дням недели.

Организация движения автобусов включает проведение следующих подготовительных работ: составление совместно с заинтересованными организациями транспортных схем комплексного развития городского пассажирского транспорта; разработка перспективных планов развития автобусного транспорта и координация его работы с другими видами транспорта; изучение и анализ распределения пассажиропотоков на действующих автобусных маршрутах и распределение автобусов по маршрутам; разработка расписания движения автобусов с учетом нормируемых скоростей движения автобусов и рациональных режимов труда водителей.

Тема 2.5 Организация международных перевозок грузов и пассажиров

Основными источниками правового регулирования международных перевозок являются нормы международного права, национальное законодательство отдельных стран, законодательство интеграционных союзов стран.

Международные транспортные соглашения и конвенции разработаны для каждого вида транспорта, хотя в последние годы используются унифицированные нормативные акты, которые используются для смешанных перевозок.

Нормы международных транспортных соглашений (между двумя странами), конвенции обязательны для стран в них участвующих; для отдельных субъектов, хозяйствующих в них в том случае, если национальное законодательство предусматривает приоритет международного права. Международный закон становится нормой национального права, когда страна либо ратифицирует его, либо издает соответствующий административный правовой акт. Ратификация – официальное присоединение к конвенции.

Правила поведения характерно для международных перевозок регулируются нормами публичного, частного и административного права.

Нормы *публичного права* определяют отношения между государствами, частного права – между участниками транспортного процесса, административного права – между государственными органами и участниками транспортного процесса.

Формально транспортное законодательство не выделяют в самостоятельную отрасль права, однако международные договоры в области транспорта признаются в качестве самостоятельной группы международных экономических соглашений.

Условия выполнения международных перевозок определяют следующие группы нормативно-правовых актов:

1. Законодательство Республики Беларусь.
2. Двусторонние правительственные соглашения и протоколы к ним (порядок пересечения границы, статус перевозчика, порядок налогообложения и др.).
3. Многосторонние соглашения:
 - 3.1. В рамках СНГ заключаются для стран-участников (протокол по автомобильным дорогам, Конвенция о договоре о международной перевозке пассажиров, Соглашение о единой форме грузовой таможенной декларации).
 - 3.2. Разработанные комитетом по внутреннему транспорту ЕЭК ООН.
 - 3.3. Резолюции ЕКМТ (Европейская конференция министров транспорта), СЕМТ (франц.), ЕСМТ (англ.). Они касаются требований конструкции ТС, порядка выполнения международных перевозок, развития комбинированных перевозок, устанавливают требования к осевым маршрутам и т. д.

4. Законодательство ЕАЭС.

5. Законодательство ЕС.

6. Международные стандарты и правила.

В соответствии с рекомендациями международного союза автомобильного транспорта (МСАТ, IRU) все нормативные документы по автомобильному транспорту объединены в 6 групп:

1. Документы, которые определяют особые условия перевозок некоторых специфических категорий грузов.

2. Документы, которые определяют налоговые процедуры, правила.

3. Документы по организации дорожного движения.

4. Документы, определяющие режим труда и отдыха водителей международных.

5. Документы, определяющие правовые аспекты договора перевозки груза.

6. Документы, определяющие таможенные процедуры.

Документы, которые определяют особые условия перевозок некоторых специфических категорий грузов:

Вопросы перевозки опасных грузов урегулированы Европейским соглашением о международной дорожной перевозке опасных грузов, разработано в 1957г., вступило в силу в 1959г. Создано с целью унификации правил перевозки и состоит из двух частей:

1 часть-классификация опасных грузов и полный перечень опасных веществ и предметов с присвоенными уникальными номерами, там же содержатся предписания относительно обращения с этими веществами, требования к их упаковке и затариванию, правила погрузки-выгрузки, маркировке и особенностям оформления перевозки.

2 часть - требования к транспортным средствам, которые используются для перевозки опасных грузов, транспортное средство должно иметь маркировку.

Документы, которые определяют налоговые процедуры:

Конвенции о налоговом обложении частных дорожных ТС, используемых в международном движении, используемых для международной перевозки грузов (вступила в силу 18 августа 1959 года). Конвенция о налоговом обложении дорожных ТС, используемых для международной перевозки грузов (вступила в силу в 1962 году). Конвенции дают определение налогов и сборов и устанавливают, что транспортное средство, зарегистрированное на территории одной страны и временно ввезенное с целью осуществления перевозки на территории другой, освобождается от налогов на движение транспортных средств или владения ими. Эти льготы не распространяются на тоннельные, мостовые и дорожные сборы.

Документы по организации дорожного движения:

– Конвенция о дорожном движении;

– Соглашение о разметке дорог, дорожных знаках и сигналах, о международных автомагистральных.

Основные документы, регламентирующие работу международных автомобильных перевозчиков:

1. Конвенция о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road - CMR) (1956г., вступила в действие 2 июля 1961г.);
2. Европейское соглашение о работе экипажей транспортных средств, производящих международные автоперевозки (ЕСТР);
3. Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (1957г., вступило в действие 29 января 1969г.);
4. Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (1970г., вступило в действие 21 ноября 1976г.);
5. Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (1959г.);
6. Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров (1956г., вступила в действие 4 августа 1959г.);
7. Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров (1972г., вступила в действие 6 декабря 1975г.);
8. Европейская конвенция о таможенном режиме, применяемом к поддонам, используемым в международных перевозках (1960г., вступила в действие 12 июня 1962г.);
9. Конвенция о дорожном движении (1949г., вступила в действие 26 марта 1952г.);
10. Конвенция о временном ввозе (АТА) и др.

Ниже приведены ссылки на основное законодательство РБ по видам транспорта:

[Нормативные правовые акты Республики Беларусь](#) в области автомобильного транспорта

[Нормативные правовые акты Республики Беларусь](#) в области железнодорожного транспорта

[Нормативные правовые акты Республики Беларусь](#) в области воздушного транспорта

[Нормативные правовые акты Республики Беларусь](#) в области водного транспорта

Международные перевозки пассажиров в регулярном сообщении открываются в случае наличия стабильных и достаточных для прибыльной работы перевозчиков пассажиропотоков. Для этого проводится обследование пассажиропотоков при перевозках в нерегулярном сообщении и изучение осваиваемых пассажиропотоков на других видах транспорта. Необходимые

пассажиропотоки складываются между крупными городами, например столицами стран, а также из густонаселенных регионов в места массового отдыха.

Маршруты пассажирских перевозок должны проходить через пассажирские терминалы крупных городов, где пассажиры могут воспользоваться сервисными услугами. На терминалах на основе соответствующего разрешения может производиться посадка-высадка пассажиров. При наличии стабильных пассажиропотоков достаточной интенсивности в определенные сезоны года организовываются сезонные маршруты перевозок пассажиров в регулярном сообщении. Международные автомобильные перевозки пассажиров в регулярном сообщении выполняются на основе разрешений компетентных органов государств, по территориям которых проходит маршрут перевозки.

Международные автомобильные перевозки пассажиров автобусами в регулярном сообщении должны проходить по автомобильным дорогам общего пользования, открытым для международного сообщения, удовлетворяющим требованиям безопасности дорожного движения. Остановки на международных маршрутах по перевозке в регулярном сообщении должны быть предусмотрены на пассажирских терминалах. При выборе дорог, по которым будет проходить маршрут, возможно применение различных подходов (кратчайший, с наименьшим временем на движение, без использования платных дорог). Однако при перевозках пассажиров должны обязательно учитываться обстоятельства, которые и могут быть решающими:

- лучшие дорожные условия и соответственно более высокая безопасность перевозок;
- наличие на дорогах необходимых пассажирских терминалов;
- проезд через терминалы пунктов с наибольшим пассажирообменом;
- наличия пограничных переходов, у которых имеется возможность в требуемые моменты времени осуществлять пропуск пассажирского транспортного средства с пассажирами.

Пассажирский терминал, расположенный на территории Республики Беларусь и являющийся начальным или конечным пунктом регулярного международного автобусного маршрута, должен иметь соответствующие технические средства связи и помещения, обеспечивающие обслуживание пассажиров и водителей.

К международным автомобильным перевозкам пассажиров в регулярном сообщении могут допускаться перевозчики, имеющие:

- лицензию на международные автомобильные перевозки пассажиров (коммерческие);
- опыт работы на международных автомобильных перевозках пассажиров в нерегулярном сообщении не менее одного года;
- персонал (специалистов, водителей) в соответствии с требованиями, установленными Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь (Минтранса);
- собственные или используемые на условиях аренды (лизинга) либо на иных законных основаниях автобусы, отвечающие установленным требованиям;

- финансовое состояние, выражающееся в наличии собственных активов в размере 9000 € на первый и 5000 € на каждый последующий автобус, выполняющий международную автомобильную перевозку пассажиров в регулярном сообщении;

- собственную (арендованную) производственную базу или договоры на хранение, обслуживание, проведение контроля технического состояния пассажирских автомобильных транспортных средств и на проведение предрейсового и иного медицинского обследования водителей. Перевозчик не должен иметь задолженностей по расчетам с бюджетом.

Во время автомобильной перевозки в регулярном сообщении пассажир обязан иметь действующий проездной документ. При автомобильной перевозке багажа и ручной клади на платной основе пассажир должен иметь документ, подтверждающий оплату его провоза (багажную квитанцию). Перевозчик или оператор автомобильных перевозок пассажиров обязан обеспечить продажу пассажиру проездного документа (билета) установленного образца для данного вида автомобильных перевозок и при необходимости оформление багажной квитанции на перевозку багажа и провоз ручной клади.

Автомобильные перевозки пассажиров в регулярном сообщении относятся к перевозкам автомобильным транспортом общего пользования и выполняются по обращению любого лица.

Международные регулярные перевозки пассажиров могут осуществляться только на основании разрешений компетентных органов стран, по территории которых проходит маршрут.

Для получения разрешения на выполнение международных автомобильных перевозок пассажиров автобусами в регулярном сообщении перевозчик Беларуси должен подать заявление (приложение 3) в Минтранс с приложением документов, подтверждающих возможность допуска к таким перевозкам, и заключить договор с иностранными партнерами об организации международных перевозок пассажиров в регулярном сообщении. К заявлению должны прилагаться следующие документы:

- копия договора об организации перевозки пассажиров по регулярному международному маршруту;
- схема международного автобусного маршрута;
- расписание движения автобуса по международному маршруту в регулярном сообщении; таблица стоимости проезда пассажиров и провоза багажа;
- график работы водителей автобуса на маршруте;
- копия лицензии на право осуществления международных пассажирских перевозок;
- копия лицензионных карточек на автобусы, планируемые для обслуживания заявленного маршрута;
- копия свидетельства о регистрации перевозчика.

Автомобильные перевозки пассажиров в нерегулярном сообщении могут выполняться по автомобильным дорогам и улицам действующей маршрутной

сети автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении или по другим автомобильным дорогам и улицам, если у перевозчика имеется достоверная информация о пригодности дорог, улиц и инженерных сооружений для проезда соответствующего пассажирского транспортного средства.

При выборе дорог, по которым будет производиться перевозка пассажиров в нерегулярном сообщении, применяются подходы, применяемые при выборе трасс маршрутов перевозок пассажиров в регулярном сообщении. Однако при учете дополнительных факторов следует принимать во внимание, что при международных автомобильных перевозках пассажиров в нерегулярном сообщении, маршруты не должны проходить через крупные города и их пассажирские терминалы. При данных перевозках необходимо обеспечивать бытовое обслуживание пассажиров в пути, и при необходимости, организовывать их ночлег. Поэтому перевозка должна выполняться по загородным дорогам, имеющим необходимую инфраструктуру (пункты сервиса, питания, гостиницы). Заезд в крупный город вызывает дополнительные потери времени на движение. Маршрут перевозки выбирается перевозчиком по согласованию с заказчиком перевозки.

Автомобильные перевозки пассажиров в нерегулярном сообщении выполняются автобусами или легковыми автомобилями по договору фрахтования пассажирских автомобильных транспортных средств или для собственных нужд.

При автомобильных перевозках пассажиров на основе договора фрахтования автобуса заказчик должен назначить одного из пассажиров старшим (сопровождающим).

Число пассажиров, в пассажирском автомобильном транспортном средстве при международной перевозке в нерегулярном сообщении, не должно превышать числа мест для сидения, установленного заводом-изготовителем для данного транспортного средства.

При автомобильной перевозке пассажиров в нерегулярном сообщении должны предусматриваться остановки для отдыха и питания пассажиров и экипажа пассажирского автомобильного транспортного средства. Перевозчик обязан создавать необходимые условия для выполнения водителями установленного режима труда и отдыха согласно Соглашению АЕТР.

Отправление и прибытие пассажирского автомобильного транспортного средства в нерегулярном сообщении должны осуществляться в установленных местах формирования групп пассажиров (площадки перед гостиницами и организациями, площадки для стоянки автомобилей в жилых районах). Использование пассажирских терминалов для автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении может осуществляться только по договору с оператором пассажирского терминала.

Использование пассажирского автомобильного транспортного средства при перевозках пассажиров в нерегулярном сообщении по договору фрахтования исчисляется с момента начала перевозки до момента окончания перевозки (включая подачу пассажирского автомобильного транспортного средства от места его стоянки до места, указанного заказчиком в договоре, а также возврат этого

транспортного средства до места стоянки). В путевом листе должны быть указаны заказчик, форма и размер платы за перевозку.

При международных перевозках пассажиров в нерегулярном сообщении общепринято устанавливать тариф на перевозку за километр общего пробега и время работы (часы) транспортного средства в зависимости от его вместимости и комфортабельности (цены), а также от условий перевозок. Требуемая вместимость и комфортабельность пассажирского транспортного средства определяется заказчиком перевозки. В связи широким диапазоном изменения определяющих факторов величины тарифов имеют большой разброс и должны устанавливаться на основе экономических расчетов (калькуляции) с учетом обеспечения рентабельной работы перевозчика. Плата за фрахтование пассажирских автомобильных транспортных средств (выручка перевозчика) определяется принятыми тарифами, расстоянием перевозки и длительностью периода фрахтования. Время простоя пассажирского автомобильного транспортного средства по вине перевозчика заказчиком не оплачивается.

Заказы на выполнение автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении на основе договора фрахтования должны приниматься от юридических или физических лиц в письменной форме, как правило, не позднее трех суток до начала перевозки. В договоре фрахтования, заключаемом между заказчиком и перевозчиком на перевозку пассажиров пассажирским автомобильным транспортным средством, должны быть указаны условия перевозок (маршрут перевозки, число перевозимых пассажиров, дата, время и место начала и окончания перевозки, тип предоставляемого пассажирского автомобильного транспортного средства, перечень дополнительных услуг, предоставляемых перевозчиком бесплатно и за плату), а также стоимость перевозки, ответственность сторон и другие условия.

При международной автомобильной перевозке пассажиров в нерегулярном сообщении у водителя должен находиться формуляр (список пассажиров), заверенный заказчиком перевозки и (или) перевозчиком, а также документы (документ), подтверждающие оплату пассажирской автомобильной перевозки. Бланк формуляра приобретается национальными перевозчиками за наличный или безналичный расчет в Транспортной инспекции или ее филиалах с регистрацией в реестре выдачи формуляров.

Большинство международных перевозок пассажиров выполняется на маршруте в нерегулярном сообщении в прямом и обратном направлениях с пассажирами ("кольцевой тур при закрытых дверях", маятниковые перевозки кроме 1-го и последнего рейса). Однако при односторонних международных перевозках пассажиров в нерегулярном сообщении возникает задача обратного (попутного) использования пассажирских транспортных средств. Для разработки рациональных маршрутов пассажирских перевозок должны применяться подходы и методы, аналогичные как при маршрутизации перевозок грузов. Организовывать перевозки по аналогии с экспедиторами могут операторы пассажирских перевозок. К ним должна стекаться информация:

о необходимых для заказчиков рейсах пассажирских транспортных средств

(заказы на перевозки пассажиров);

о потребностях перевозчиков в обратной (попутной) загрузке пассажирских транспортных средств (заказы на попутное предоставление транспортных средств);

о наличии у перевозчиков свободных пассажирских транспортных средств (заказы на предоставление пассажирских транспортных средств для выполнения перевозок).

Операторы пассажирских перевозок должны организовывать перевозки пассажиров в нерегулярном сообщении на основе заключаемых соответствующих договоров, предоставляя заказчиком перевозок и обеспечивая работой или обратной (попутной) загрузкой пассажирских транспортных средств перевозчиков (рис. 1). В Беларуси этот вид транспортной деятельности требует развития.



Рисунок 1 – Взаимодействие заказчиков, операторов и перевозчиков при международных перевозках пассажиров в нерегулярном сообщении

В качестве заказчиков пассажирских перевозок в нерегулярном сообщении выступают туристические организации (туристические операторы), спортивные организации, учреждения культуры и образования, культовые организации, детские фонды, другие организации и физические лица.

Автомобильные перевозки пассажиров в нерегулярном сообщении могут рассматриваться как самостоятельный вид туризма, если они совершаются как транспортные путешествия организованных групп туристов по экскурсионным

маршрутам (автобусные экскурсионные маршруты). Автобусные перевозки в нерегулярном сообщении выполняются также для служебных поездок.

Автомобильный транспорт может применяться при международных перевозках пассажиров в нерегулярном сообщении в рамках смешанной перевозки с участием других видов транспорта: железнодорожного, воздушного, водного.

Работа пассажирских транспортных средств при международных перевозках грузов может быть организована по **сквозной и участковой** схемам. При сквозной схеме пассажиры перевозятся от пункта отправления до пункта назначения на одном и том же транспортном средстве, а при участковой схеме поочередно двумя и более транспортными средствами, каждым из них на своем участке маршрута. Вторая схема позволяет улучшить условия труда водителей, сократить время доставки пассажиров, но вызывает необходимость пересадки пассажиров, с чем связаны дополнительные затраты и неудобства.

Одиночная работа водителей (на автомобильном транспортном средстве одновременно работает один водитель) применяется при небольших расстояниях перевозок (до 450 км). Наиболее часто перевозки выполняются **экипажем из двух и более водителей**.

Работа водителей может быть **сквозной** или **сменной**. При сквозной работе перевозку на маршруте от пункта отправления до пункта назначения выполняют одни и те же водители. При сменной работе на определенных участках маршрута на автомобильном транспортном средстве работают различные водители или их экипажи. Сменная работа позволяет улучшить условия труда водителей, а также производить доставку пассажиров за меньшее время (транспортное средство может не простаивать во время ежедневного и еженедельного отдыха). Однако в этом случае возникает необходимость иметь штат водителей в промежуточных пунктах маршрута и передавать транспортное средство. Сменная работа водителей может находить применение на постоянных маршрутах перевозок пассажиров.

Тема 2.6 Организация транспортно-экспедиционного обслуживания

2.6.1. Содержание транспортного, экспедиционного и транспортно-экспедиционного обслуживания

Автомобильный транспорт является единственным в мире видом транспорта, способным обеспечивать доставку грузов в прямом сообщении «от двери до двери» без дополнительных погрузочно-разгрузочных операций. Эта его специфическая особенность дополняется еще одним важным фактором — способностью обеспечивать быструю и сохранную доставку грузов в пункты назначения.

Для анализа структуры транспортно-экспедиторского обслуживания рассмотрим его во взаимосвязи трех составляющих: транспортного, экспедиционного и посреднического обслуживания, как это показано на рис 2.5.

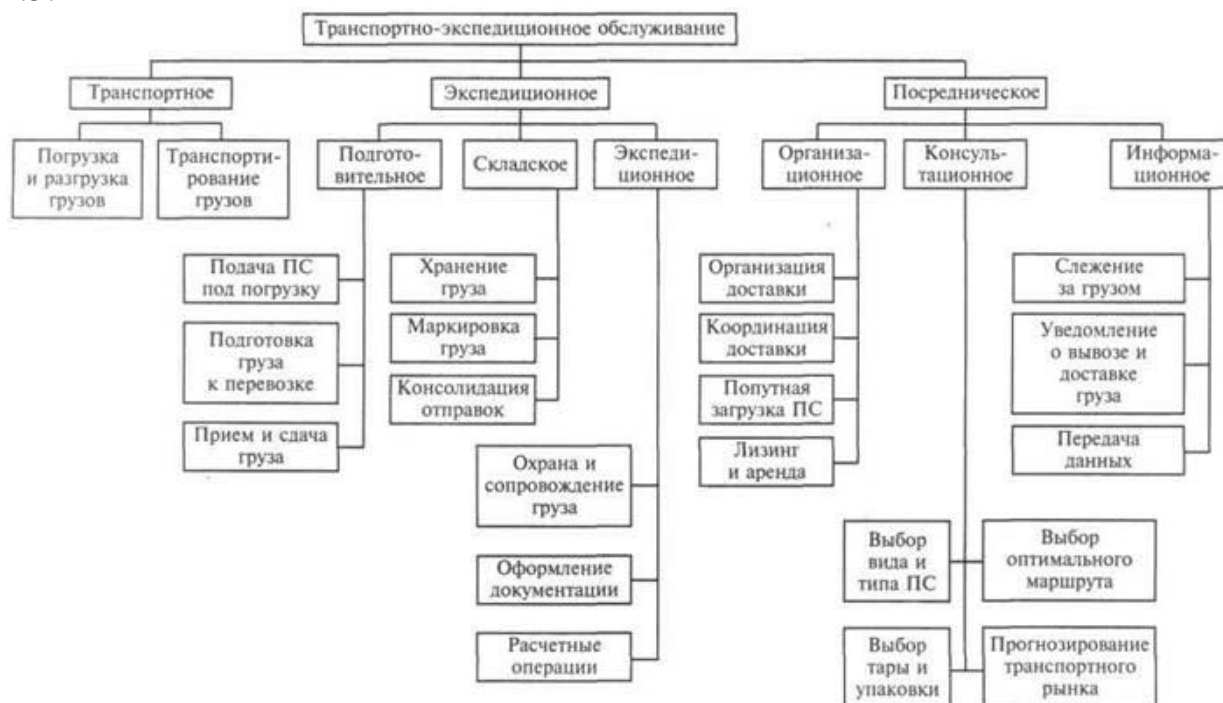


Рис. 2.5. Транспортно-экспедиционное обслуживание

Под транспортным обслуживанием подразумевается деятельность, связанная с перемещением груза в пространстве и во времени, которая направлена на осуществление доставки груза и выполнение погрузочно-разгрузочных работ (ПРР) на всем протяжении перевозки от грузоотправителя до грузополучателя. Погрузочно-разгрузочные операции являются обязательными элементами процесса доставки грузов и выполняются непосредственно на территории клиентов, в распределительных центрах, на транспортных узлах и при перегрузке продукции с одного вида транспорта на другой.

Экспедиционное обслуживание — деятельность, направленная на обеспечение своевременной и качественной доставки груза потребителю;

включает в себя подготовительно-заключительное обслуживание, складские работы и экспедиционные услуги.

Подготовительно-заключительное обслуживание является элементом технологического процесса доставки груза и включает в себя:

- подачу подвижного состава к месту погрузки;
- подготовку груза к перевозкам (приведение груза в транспортабельное состояние, нанесение маркировки, проверка качества и количества груза, взвешивание, выделение контейнеров, поддонов);
- прием и сдачу груза.

Складские работы выполняют на контейнерных и грузовых площадках транспортных узлов, в складских помещениях, а также в распределительных центрах. Необходимость в складских операциях обусловлена в основном значительной неравномерностью поступления грузов на транспортные узлы, что вызывает потребность в постепенном накоплении грузов и их группировке по маршрутам перевозок. Может иметь место обратная ситуация, когда возникнет необходимость в расформировании крупных партий в мелкие отправки для последующей доставки потребителям.

Каждый вид груза требует своих условий при перевозке для сохранности его свойств, поэтому применяется маркировка.

Маркировкой называют различного вида знаки, рисунки, надписи или условные обозначения, наносимые на грузы, устанавливающие порядок их учета и меры по сохранности при транспортировке. Поэтому маркировку наносят так, чтобы она была ясно видна и сохранялась до конца перевозки. Различают маркировку товарную, отправительскую, специальную и транспортную.

Товарная (фабричная) маркировка содержит наименование изделия и название производителя товара, его адрес, заводскую марку, указание сорта и другие необходимые сведения о товаре.

Отправительская маркировка содержит номер места (в числителе) и число мест (в знаменателе), наименование отправителя и получателя, пункт отправления и назначения.

Специальная (предупредительная) маркировка указывает способ хранения груза и обращения с ним в пути и во время грузовых операций. На опасные грузы наносят дополнительную маркировку знаками, надписями и цветными наклейками согласно правилам о перевозке этих грузов.

Транспортная маркировка наносится отправителем в виде дроби (в числителе – порядковый номер, за которым эта отправка принята к перевозке по книге отправления, в знаменателе – число мест данной отправки); рядом с дробью указан номер грузовой накладной.

Транспортную маркировку наносят на грузовые места независимо от отправительской маркировки. На тарно-штучных грузах указывается масса брутто и нетто.

Назначение маркировки заключается в следующем:

- достижение грузом места назначения предписанным путем;

- указание на способы обращения с грузом при его перевозке, перегрузке, хранении и распаковке;
- обеспечение комплектности груза и его сохранности при доставке.

Посредническое обслуживание включает в себя организационно-посредническое, консультационно-аналитическое и информационное обслуживание и направлено, в первую очередь, на качественную доставку груза его получателю.

Организационно-посреднические операции связаны с организацией доставки груза, отдельных услуг транспортно-экспедиторского обслуживания и координацией работы подразделений транспортных узлов, грузоотправителей, грузополучателей и транспортных организаций, взаимодействующих в процессе доставки грузов. Кроме того, они включают в себя лизинг и аренду транспортных средств, транспортного оборудования, погрузочно-разгрузочных механизмов, складов.

Процесс доставки груза тесно связан с предоставлением информационных услуг. С точки зрения организации транспортно-экспедиторского обслуживания, информационное обслуживание лежит в основе взаимодействия отдельных операторов и управления в целом процессом доставки, обеспечивая прохождение информационных потоков. С точки зрения заказчика, транспортно-экспедиторское обслуживание информационное обслуживание удовлетворяет производственную необходимость для грузовладельца точно знать местоположение груза и время его прибытия в пункт назначения.

В общем случае транспортно-экспедиторское обслуживание заключается в следующем: груз принимается от грузовладельца, подготавливается к транспортированию и загружается в транспортное средство, перегружается с одного вида транспорта на другой, если это требуется, хранится в надлежащем месте, выгружается из транспортного средства и сдается получателю.

Одновременно выполняются действия, связанные с переходом права собственности и риска гибели или повреждения доставляемого товара, оплата стоимости товара; обеспечиваются требования разного рода государственного и санитарно-экологического контроля; осуществляется страхование груза, выполняются таможенные формальности; грузовые отправки обеспечиваются документами фитосанитарного (карантинного), медико-санитарного, ветеринарного контроля и др.

В условиях расширения товарообмена происходит изменение структуры транспортных рынков как Беларуси, так и мировых. В результате возникает необходимость координации действий различных видов транспорта для ускорения доставки грузов от производителя к потребителю. Система распределения товаров требует не только транспортировки, но и операций по сопровождению и ускорению доставки. Все это определяло развитие экспедиторских услуг. Традиционно роль грузового экспедитора состояла в исполнении функций по сопровождению и доставке грузов, что позволяет назвать ее посреднической.

2.6.2. Экспедитор и его роль в управлении транспортным процессом

В соответствие с Единым квалификационным справочником должностей служащих (ЕКСД) экспедитор транспортный выполняет должностные обязанности:

- Организует выполнение доставки грузов с гарантией сохранности на условиях и в сроки, обусловленные договором транспортной экспедиции, договором перевозки грузов и другими договорными обязательствами с грузовладельцем.
- Координирует взаимодействие всех участников доставки грузов.
- Составляет технологические и экономические обоснования транспортно-технологических маршрутов и схем доставки грузов с учетом пожеланий и требований грузовладельцев.
- Организует выполнение услуг по приему товаров (грузов), их перевозке и выдаче в установленном порядке.
- Организует фрахтование транспортных средств.
- Обеспечивает отслеживание хода выполнения погрузочно-разгрузочных, перегрузочных, перевалочных, складских и упаковочных работ.
- Обеспечивает оформление товарно-транспортных и других сопроводительных документов на всех этапах реализации транспортно-технологических маршрутов и схем доставки грузов.
- Оформляет документы, связанные со страхованием грузов, коммерческие и другие акты.
- Рассчитывает провозные платежи и сборы.
- Информировывает грузовладельцев о движении грузов.
- Ведет учет необходимой коммерческой документации и заполняет формы установленной статистической отчетности о транспортно-экспедиционной деятельности (вид предпринимательской деятельности экспедитора по оказанию транспортно-экспедиционных услуг, связанных с организацией и (или) обеспечением перевозки груза одним или несколькими видами транспорта).
- Проводит в установленном порядке переадресовку грузов, организует реализацию невостребованных грузов, а также - при необходимости - работу по розыску грузов, транспортных средств и ведение претензионных дел.
- Обеспечивает в процессе своей деятельности соблюдение законов и иных нормативных правовых актов Республики Беларусь применительно к транспортному комплексу, а также международным соглашениям и конвенциям по транспорту.

Экспедитор транспортный должен знать:

- нормативные правовые акты, относящиеся к транспортной и транспортно-экспедиционной деятельности;
- международные соглашения и конвенции по транспорту;
- типы подвижного состава;

- технологию и организацию транспортно-экспедиционного обслуживания;
- организацию транспортной инфраструктуры;
- действующие системы тарифов, налогов, скидок и льгот на перевозки, таможенных и страховых платежей;
- методы определения стоимости доставки грузов;
- правила перевозок на всех видах транспорта; экономику, организацию производства, труда и управления;

2.6.3. Договор транспортной экспедиции, договор перевозки грузов

Юридическое понятие договора означает соглашение двух или нескольких юридических или физических лиц, которое устанавливает и регулирует их взаимные права и обязанности.

Заключающие договор стороны принято именовать субъектами договора. Имущество, услуги или иная деятельность, относительно которых заключается договор, составляют предмет договора. Наконец, совокупность условий, включенных в договор, составляют его содержание.

В системе договорных отношений, которые возникают между предприятиями грузового автомобильного транспорта и потребителями, следует различать два основных вида договоров:

- договоры, направленные на перевозку конкретного груза или на предоставление конкретных транспортно-экспедиционных услуг (договор перевозки грузов, договор транспортной экспедиции);
- договоры, направленные на организацию автотранспортного обслуживания.

Договор перевозки является основанием для выполнения конкретной перевозки груза. В соответствии с гражданским законодательством, по договору перевозки грузов перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату.

Договор перевозки заключается в момент приема транспортным предприятием груза при завершении оформления товарно-транспортной накладной. Только после того, как ответственное лицо грузоотправителя и представитель автотранспортного предприятия (обычно — водитель) подтверждают своими подписями передачу груза АТП, потребитель и транспортное предприятие становятся юридически грузоотправителем и перевозчиком с распространением на них прав и обязанностей, предусмотренных действующим законодательством.

Оформленная товарно-транспортная накладная является документом, подтверждающим факт заключения договора перевозки груза. Наиболее общие условия договора перевозки устанавливаются гражданским законодательством, транспортными уставами и кодексами. Стороны могут,

вместе с тем, договариваться о дополнительных условиях перевозки и фиксировать их в договоре.

По *договору транспортной экспедиции* экспедитор обязуется за вознаграждение и за счет клиента выполнить или организовать выполнение определенных договором услуг, связанных с перевозкой груза. Согласно гражданскому законодательству, такими услугами могут быть: организация перевозки груза транспортом и по маршруту, избранному экспедитором или клиентом; заключение экспедитором от своего имени или от имени клиента договора (договоров) перевозки груза; обеспечение отправки или получения груза; дополнительные услуги.

Основное отличие договора транспортной экспедиции от договора перевозки состоит в том, что АТП не несет при его заключении ответственности перевозчика. Эта ответственность возлагается на транспортные предприятия, с которыми заключены соответствующие договоры перевозки.

Важной разновидностью договоров, заключаемых между автотранспортными предприятиями и потребителями их услуг, являются *договоры об организации транспортного обслуживания*. В конкретных случаях они могут носить названия «Договор об организации перевозок грузов», «Договор на комплексное транспортно-экспедиционное обслуживание» и т. д. Такие договоры заключаются в том случае, если между АТП и потребителем достигнуто соглашение об организационных условиях длительного транспортного (транспортно-экспедиционного) обслуживания данного потребителя.

Тема 2.7 Организация финансовой и коммерческой работы на транспортных предприятиях

2.7.1. Задачи и функции финансовой службы транспортно-логистической организации

Финансовая служба представлена финансовым отделом. Финансовые отношения, с которыми связана деятельность финансовой службы:

- отношения с предприятиями и организациями, выступающими в качестве заказчиков транспортных услуг. Эта группа отношений является основной, от нее зависит финансовый результат деятельности предприятия;
- отношения с другими предприятиями и организациями, связанные с поставками запасных частей, ремонтных материалов, топлива, со строительством новых зданий, цехов, складов, жилья;
- отношения внутри предприятия с его дочерними предприятиями, филиалами, цехами, бригадами по поводу финансирования расходов, участия в распределении прибыли предприятия, по выплате заработной платы работникам предприятия, дивидендов по акциям, удержанию налогов;
- отношения с банковской системой по расчетам за банковские услуги, при получении и погашении кредитов, при применении факторинговых, трастовых, залоговых и других операций;
- отношения с финансовой системой государства при уплате налогов и других платежей в бюджеты разных уровней;
- отношения со страховыми компаниями и организациями по страхованию имущества, отдельных категорий работников предприятия, коммерческих и финансовых рисков;
- отношения с товарными, сырьевыми и фондовыми биржами по операциям с производственными и финансовыми активами;
- отношения с различными инвестиционными институтами (инвестиционными фондами, компаниями) по приватизации и размещению инвестиций и др.;
- отношения с акционерами, которые не являются членами трудового коллектива.

2.7.2. Задачи и функции коммерческой службы транспортно-логистической организации

Основными задачами, решаемыми коммерческой службой автотранспортного или транспортно-экспедиционного предприятия, являются:

- изучение состояния и тенденций развития рынка транспортно-логистических услуг;
- выбор целевых секторов рынка, определение сферы деятельности предприятия, участие в разработке общей рыночной программы предприятия;
- участие в выработке тарифной политики и в определении тарифов

предприятия;

- стимулирование спроса на услуги предприятия;
- заключение договоров с потребителями;
- коммерческое обеспечение выполнения заключенных договоров;
- анализ результатов коммерческой деятельности предприятия.

Изучение рынка ведется коммерческой службой предприятия постоянно и предусматривает работу в следующих направлениях:

- сбор информации о грузовладельцах и их транспортных потребностях;
- сбор данных о предприятиях-конкурентах и анализ их деятельности;
- изучение возможности сотрудничества с другими транспортными предприятиями при обслуживании потребителей;
- изучение вновь вводимых в действие законодательных актов.

Выбор целевых секторов рынка, т. е. тех групп потребителей и видов услуг, на которых АТП намерено сосредоточить свои усилия, осуществляется при поддержке коммерческой службы руководством предприятия и является важнейшей частью работы по подготовке общей рыночной программы предприятия.

Участие в выработке тарифной политики и тарифов предприятия — важная функция коммерческой службы. В условиях свободного рыночного ценообразования тариф, который устанавливает предприятие на свои услуги, должен быть достаточно высоким для обеспечения рентабельной работы предприятия. С другой стороны, цены должны быть приемлемы для потенциальных потребителей и обеспечивать, таким образом, необходимый уровень спроса.

Стимулирование спроса на услуги предприятия — постоянно проводимая коммерческой службой работа, направленная на получение дополнительных заказов от уже имеющихся потребителей и на привлечение новых. Стимулирование спроса включает рекламную деятельность, личные контакты с потребителями и проведение акций, улучшающих «имидж» АТП (контакты с общественными организациями, местными властями, прессой, т.д.).

Заключение договоров с потребителями представляет собой деятельность по определению и юридическому закреплению условий сделок между предприятием и потребителями его услуг. Для грузового автомобильного транспорта характерно обслуживание потребителей как на основе долгосрочных договоров, заключаемых на срок от нескольких месяцев до года, так и по разовым заказам.

Коммерческое обеспечение выполнения заключенных договоров включает оформление товарно-транспортной документации, выполнение взаиморасчетов с грузовладельцами и другими участниками транспортного процесса, рассмотрение взаимных коммерческих претензий, возникающих между участниками транспортного процесса.

Анализ результатов коммерческой деятельности может проводиться, в зависимости от специализации и объемов деятельности предприятия, еженедельно, ежемесячно, ежеквартально. Результаты анализа используются

руководством предприятия для планирования как оперативных, так и долгосрочных организационных и финансовых мероприятий.

Коммерческая служба (КС) автотранспортного предприятия возглавляется коммерческим директором. КС включает отдел маркетинга, отдел продаж (сбыта), отдел логистики, диспетчерскую службу.

Функции отдела маркетинга:

- разработка краткосрочной, среднесрочной и долгосрочной стратегии маркетинга.
- оценка конъюнктуры рынка, анализ результатов коммерческой деятельности предприятия и факторов, на них влияющих;
- разработка прогнозов продаж и рыночной доли предприятия, проведение ситуационного рыночного анализа;
- исследование потребительских свойств продукции (услуги) и предъявляемых к ней требований со стороны потребителей.
- ориентация разработчиков и производства на выполнение требований потребителей к продукции или услуге.
- организация рекламы и стимулирование сбыта.
- целей и стратегий рыночной деятельности предприятия на внутреннем и внешнем рынках;
- создание имиджа преуспевающей и надежной фирмы.

Функции отдела продаж:

1. Разработка и реализация долгосрочной, среднесрочной, краткосрочной стратегии сбыта (продаж).
2. Ориентации закупок, производства и(или) сбыта (продаж) на выполнение настоящих и будущих запросов потребителей, их требований к предоставляемым предприятием товарам (услугам).
3. Содействие реализации рекламной-информационной стратегии предприятия, проведение мероприятий в местах продаж по позиционированию товаров (услуг) на рынке и дифференциации их от конкурентных аналогов.
4. Содействие реализации ценовой политики предприятия.
5. Составление оперативной и статистической отчетности о выполнении планов по заказам, договорных обязательств и своевременное представление ее руководству предприятия и др.

Функции отдела логистики:

1. Организует работы по проектированию логистических систем и внедрению их в организации.
2. Организует расчеты затрат на логистику, разрабатывает бюджет на логистику и обеспечивает его соблюдение.
3. Организует работы по созданию и внедрению логистических информационных систем.
4. Анализирует материально-техническую базу автомобильного транспорта, определяет вид транспортных средств исходя из номенклатуры грузов, предъявляемых к перевозке.

5. Организует расчеты технико-эксплуатационных показателей работы подвижного состава автотранспорта, расчеты тарифов.
6. Разрабатывает наиболее оптимальные маршруты движения транспортных средств в соответствии с заключенными договорами на перевозку грузов.
7. Определяет методы и разрабатывает схемы оптимизации транспортно-технологических маршрутов доставки грузов.
8. Организует технологический процесс перевозок (подготовки транспортных средств, приема грузов от грузовладельцев, контроля за доставкой грузов грузополучателя, координации погрузочно-разгрузочных работ).
9. Анализирует качество перевозок.
10. Организует таможенное оформление и растаможивание грузов.
11. Управляет рисками в логистике: обеспечивает страхование транспортных средств, грузов, ответственности; организацию и проведение мероприятий по обеспечению сохранности грузов при транспортировке.

Диспетчер автомобильного транспорта выполняет следующие обязанности:

1. Организует и контролирует работу водителей автомобилей и выполнение ими сменного плана и задания по перевозкам.
2. Принимает необходимые меры по обеспечению безопасности движения автомобилей.
3. Инструктирует водителей об условиях и особенностях перевозок на маршрутах.
4. Поддерживает постоянную связь с клиентурой, погрузочно-разгрузочными пунктами для обеспечения согласованного оперативного руководства перевозками.
5. Заполняет, выдает и принимает путевые листы и другие документы.
6. Анализирует качество выполнения водителями сменных заданий, регистрирует задания и заявки на перевозки и др.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Теоретический подход к анализу социального управления. А. Г. Антипов, К. А. Антипов, Е. А. Алтынцева. Вестник Вятского государственного университета. 2012. С. 81–86.
2. Теория и практика принятия решений по выходу организаций из кризиса. Под ред. засл. Строит. РФ, д-ра экон. наук, проф. А.Н. Асаула. – СПб: АНО «ИПЭВ», 2007. – 224с.
3. Датиева, Е. А. К вопросу о применении принципов управления качеством в деятельности современных предприятий. новая наука: стратегии и векторы развития. – №4-1(76). – 2016. – С. 49–51.
4. Марусева, И.В. Современный менеджмент (Классический и прикладной аспекты) : учебное пособие для вузов. – Москва, Берлин : Директ-Медиа, 2018. – 542 с.
5. Туревский И. С. Экономика и управление автотранспортным предприятием : учебное пособие. М.: Высшая школа, 2005. – 222 с.
6. Владимиров, С.А. Об основных направлениях развития мировой транспортной системы и логистики. Транспорт и хранение нефтепродуктов и углеводородного сырья. – 2015. – №4. – С. 22–28.
7. Гражданский кодекс Республики Беларусь. Принят 7 декабря 1998 г. № 218-З.
8. ЗАКОН РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ «О хозяйственных обществах» 9 декабря 1992 г. № 2020-ХП
9. Закон от 10 июля 2012 г. № 426-З «О поддержке малого и среднего предпринимательства».
10. Транспортная логистика в Беларуси: состояние, перспективы : моногр. / М.М. Ковалев, А.А. Королева, А.А. Дутина.— Минск : Изд. центр БГУ, 2017. – 327 с.
11. Постановление Совета Министров от 28.12.2017 № 1024 Об утверждении Концепции развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2030 года
12. Электронный ресурс. – <http://pravo.by/novosti/novosti-pravo-by/2018/january/27063/>.
13. Закон Республики Беларусь от 14 августа 2007 г. № 278-З «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках».
14. Меньщикова, В. И. Государственное регулирование транспортного комплекса. Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки. 2015 – 4(144). – С. 46–51.
15. Указ Президента Республики Беларусь от 01.09.2010 №450 ПОЛОЖЕНИЕ «О лицензировании отдельных видов деятельности».
16. Декрет Президента Республики Беларусь от 23 ноября 2017 г. № 7 «О развитии предпринимательства».
17. Экономика автомобильного транспорта : учебное пособие / И.Н. Лавриков, Н.В. Пеньшин; под науч. ред. д-ра экон. наук, проф. И.А. Минакова. – Тамбов : Изд-во ГОУ ВПО ТГТУ, Тамбов. – 2011. – 116 с.

18. Основы проектирования предприятий автомобильного транспорта: учебное пособие / С. П. Бортников. – Ульяновск : УлГТУ, 2008. – 63 с.
19. Организационно-производственные структуры транспорта: учеб. пособие по направлению подготовки «Технология транспортных процессов»/ С.М. Францев. – Пенза: ПГУАС, 2016. – 116 с.
20. ТКП 132-2009 (02190) Обслуживание транспортных средств. Порядок проведения.
21. ТКП 248-2010 (02190). Техническое обслуживание и ремонт автомобильных транспортных средств. Нормы и правила проведения / М-во транспорта и коммуникаций Респ. Беларусь. – Минск : Транстехника, 2010. – 47 с.
22. Организация технического обслуживания и ремонта : методические указания к практическим занятиям для студентов специальности 1-37 01 06 «Техническая эксплуатация автомобилей». В. Д. Рогожин, А. А. Метто. Могилев : 2013. – 46 с.
23. Зайцев, Е. И. Организация производства на предприятиях автомобильного транспорта: учеб. пособие для студентов вузов / Е. И. Зайцев. – М. : Академия, 2008. – 176 с.
24. Савич, Е. Л. Инструментальный контроль автотранспортных средств / Е. Л. Савич, А. С. Кручек. – Минск : БНТУ, 2006. – 494 с.
25. Горев, А.Э. Грузовые автомобильные перевозки [Текст]: учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений / А.Э. Горев. – 4-е изд., стер. – М.: Издательский центр «Академия», 2008. – 288 с.
26. Грузовые автомобильные перевозки [Текст]: учебник / А.В. Вельможин, В.А. Гудков, Л.Б. Миротин, А.В. Куликов. – М.: Горячая линия Телеком, 2006. – 560 с.
27. Лобов, Н.В. Организационно-производственные структуры технической эксплуатации автомобилей [Текст]: учеб. пособие / Н.В. Лобов, В.Н. Носков. – Пермь: Изд-во Перм. гос. техн. ун-та, 2007. – 166 с.
28. Менеджмент на транспорте [Текст]: учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений / Н.Н. Громов [и др.]; под общ. ред. Н.Н. Громова, В.А. Персианова. – М.: Издательский центр «Академия», 2003. – 528 с.
29. Организация производства на предприятиях отрасли [Текст]: учеб. пособие / И.Л. Голянд, К.Н. Захарьин, К.А. Мухина, О.Г. Феокистов, Ю.А. Хегай. – Красноярск : ИПК СФУ, 2008. – 249 с.
30. Пассажирские автомобильные перевозки [Текст]: учеб. пособие / В.А. Гудков, Л.Б. Миротин, А.В. Вельможин, С.А. Ширяев, Д.В. Гудков. – М.: Издательский центр «Академия», 2015. – 157 с.
31. Ребрин, Ю.И. Основы экономики и управления производством: конспект лекций [Текст] / Ю.И. Ребрин. – Таганрог: Изд-во ТРТУ, 2000. – 145 с.
32. Спирин, И.В. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками [Текст]: учебник для студ. учреждений сред. проф. образования / И.В. Спирин. – М.: Издательский центр «Академия», 2003. – 400 с.

33. Шаихов, Р.Ф. Организационно-производственные структуры технической эксплуатации автомобилей [Текст]: учеб. пособие / Р.Ф. Шаихов. – Ижевск: ИжевскИжГТУ, 2012. – 81 с.
34. Блохина Т.К., Экономика и управление инновационной организацией [Электронный ресурс] : учебник для бакалавров и магистров / Т. К. Блохина, О. Н. Быкова, Т. К. Ермолаева. – М. : Проспект, 2014. – 432 с.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ ДЛЯ ИЗУЧЕНИЯ ДИСЦИПЛИНЫ:

Основная литература

1. Ивуть, Р. Б. Организация и планирование на предприятии : учебно-методическое пособие для студентов, обучающихся по направлению специальности 1-27 02 01-01 «Транспортная логистика» : в 3 ч. / Р. Б. Ивуть, П. И. Лапковская, Т. Л. Якубовская ; Белорусский национальный технический университет, Кафедра «Экономика и логистика». – Минск : БНТУ, 2021. – Ч. 1. – 178 с.
2. Фатхутдинов, Р. А. Организация производства: учебник для студентов высших учебных заведений, обучающихся по экономическим и техническим специальностям / Р. А. Фатхутдинов. – М. : Инфра-М, 2014. – 544 с.
3. Минько, Р.Н. Организация производства на транспорте: учебное пособие: учебно-методическое пособие / Р. Н. Минько. - М. : Вузовский учебник Инфра-М, 2018. – 160 с.
4. Зайцев, Е.И. Организация производства на предприятиях автомобильного транспорта: Учебное пособие / Е.И. Зайцев. - М. : Academia, 2017. - 224 с.
5. Логинова, Н.А. Планирование на предприятии транспорта: Учебное пособие / Н.А. Логинова. - М. : Инфра-М, 2018. - 463 с.
6. Афилов, Э.А. Планирование на предприятии (организации): [учебник для вузов по специальности «Экономика и организация производства»] / Э.А. Афилов. – Минск: Новое знание; Москва: ИНФРА-М, 2015. – 344 с.

Дополнительная литература

1. Алексеева, Е.В. Нормативное планирование и контроль затрат: Учебное пособие / Е.В. Алексеева, Н.Ю. Иванова, С.Г. Фалько; под. ред. С.Г. Фалько. – М. : Изд-во МГТУ им. Н.Э. Баумана, 2012. – 75 с.
2. Андерсен Бьёрн. Бизнес-процессы. Инструменты совершенствования/Пер. с англ. С.В. Ариничева; науч. ред. Ю.П. Адлер. - М. : РИА «Стандарты и качество», 2003.- 272 с.
3. Билибин, Н.Ф. Организация, планирование и управление транспортными предприятиями: учеб. / Н.Ф. Билибин, М.П. Улицкий, Л.Б. Миротин ; под ред. Л.А. Бронштейн, К.А. Савченко . – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Высш. шк., 1996. – 360 с.
4. Бримсон, Джеймс. Процессно-ориентированное бюджетирование. Внедрение нового инструмента управления стоимостью компании / Джеймс Бримсон, Джон Антос. – М. : Вершина, 2007. – 336 с.
5. Бухалков, М.И. Планирование на предприятии: учебник : [для экономических специальностей вузов] / М.И. Бухалков. – 4-е изд., испр. и доп. – М. : ИНФРА-М, 2011. – 410 с.
6. Ильин, А.И. Планирование на предприятии: [учебное пособие для вузов по специальности 080103 «Национальная экономика» и экономическим

- специальностям] / А.И. Ильин. – 9-е изд. – Минск: Новое знание; Москва: ИНФРА-М, 2011. – 667 с.
7. Ляско, В. И. Стратегическое планирование развития предприятия: Учебное пособие для вузов / В.И. Ляско. — М. : Издательство Экзамен, 2005. — 288 с.
 8. Максименко, Н.В. Внутрифирменное планирование: учебное пособие для студентов высших учебных заведений по экономическим специальностям / Н.В.Максименко - Минск: Выш. шк., 2008. – 397 с.
 9. Международное частное право в нормативных актах: [сборник / составитель В. Г. Тихиня] — Минск : Право и экономика, 2007. – 526 с.
 10. Новицкий Н.И., Пашуто В.П. Организация, планирование и управление производством: учебное пособие /Под ред. Новицкого Н.И. – Финансы и статистика, 2008. – 576с.
 11. Организация, планирование и управление производством: практикум (курсовое проектирование) : учебное пособие для студентов высших учебных заведений / Н.И. Новицкий [и др.]; под ред. Н.И. Новицкого. – 3-е изд., стер. – М. : КноРус, 2015. – 319 с.
 12. Орлова, Е.Р. Бизнес-план: методика составления и анализ типовых ошибок / Е.Р. Орлова. – 7-е изд., стер. – М. : Омега-Л, 2008. – 159 с.
 13. Плясунков, А. В. Планирование на предприятии : учебно-методическое пособие для направления специальности 1-27 01 01-01 «Экономика и организация производства (машиностроение)» / А. В. Плясунков ; Белорусский национальный технический университет, Кафедра «Экономика и организация машиностроительного производства». - Минск : БНТУ, 2016. - 78 с.
 14. Прогнозирование и планирование в условиях рынка: учебное пособие для студентов высших учебных заведений, обучающихся по специальности 080502 «Экономика и управление на предприятии (по отраслям)» / Т. Н. Бабич [и др.] – М. : Инфра-М, 2013. – 335 с.
 15. Радиевский, М.В. Бизнес-план. Техничко-экономическое планирование и обоснование финансовой стратегии предприятия. Методика и практ. рек./ М.В. Радиевский – Минск: Белпринт, 2000. – 264 с.
 16. Сачко Н.С. Теоретические основы организации производства / Н. С. Сачко. – Мн.: Дизайн-ПРО, 1998. – 320 с.
 17. Слак, Н. Организация, планирование и проектирование производства: операционный менеджмент: перевод с 5-го английского издания / Найджел Слак, Стюарт Чеймберс, Роберт Джонстон М.: Инфра-М, 2018. – 789 с.
 18. Тихиня, В.Г. Правовое регулирование международных перевозок / В.Г.Тихиня, Н.Н.Жукова – Мн.: ИООО «Право и экономика», 2001. - 154 с.
 19. Хан, Д. Планирование и контроль: концепция контролинга: Пер. с нем. / Под ред. и с предисл. А.А.Турчака и др. М. : Финансы и статистика, 1997. – 799 с.

20. Ширяев С.А. Транспортные и погрузочно-разгрузочные средства: учебник для студентов вузов, обучающихся по направлению подготовки бакалавров 23.03.01 (190700.62) — «Технология транспортных процессов (профиль подготовки «Организация перевозок и управление на транспорте»)» / С. А. Ширяев, В. А. Гудков, Л. Б. Миротин. - Москва : Горячая линия — Телеком, 2015. – 847 с.