

БЕЛОРУССКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ

Факультет Автотракторный
Кафедра «Экономика и логистика»

СОГЛАСОВАНО
Заведующий кафедрой
_____ Р.Б. Ивуть
«__» _____ 2024 г.

СОГЛАСОВАНО
Декан факультета
_____ С.В. Скирковский
«__» _____ 2024 г.

ЭЛЕКТРОННЫЙ УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКИЙ КОМПЛЕКС
ПО УЧЕБНОЙ ДИСЦИПЛИНЕ

ЭКОНОМИКА ОРГАНИЗАЦИИ

для специальности:
6-05-0718-01 «Инженерная экономика»
профилизации «Транспорт»

Составители: Тозик А. А., Бегун А. В.

Минск БНТУ 2024

СОДЕРЖАНИЕ

Пояснительная записка	3
1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЙ РАЗДЕЛ.....	5
1.1. Национальная экономика Республики Беларусь.	5
1.2. Предприятие – основной элемент национальной экономики.	10
1.3. Предприятие как хозяйствующий субъект.....	11
1.4. Производственные ресурсы и факторы производства.	14
1.5. Основной капитал предприятий автомобильного транспорта.	15
1.6. Оборотный капитал предприятий автомобильного транспорта.	26
1.7. Кадры предприятий автомобильного транспорта.	32
1.8. Производственная мощность и производственная программа предприятия.	48
1.9. Оплата труда на предприятиях автомобильного транспорта	49
1.10. Себестоимость автотранспортных услуг.....	61
1.11. Тарифы на автотранспортные услуги.	69
1.12. Финансы автотранспортных предприятий.	79
1.13. Рентабельность автотранспортных предприятий.	83
1.14. Основы налогообложения предприятий.....	85
1.15. Экономическая эффективность инвестиционных проектов на предприятиях автомобильного транспорта.	87
1.16. Конкурентоспособность транспортных услуг и предприятий.....	96
1.17. Внешнеэкономическая деятельность предприятий автомобильного транспорта.....	98
1.18. Эффективность работы предприятий различных форм собственности.....	99
2. ПРАКТИЧЕСКИЙ РАЗДЕЛ.....	102
2.1. Материалы для практических занятий	102
2.2. Материалы по курсовому проектированию	116
3. РАЗДЕЛ КОНТРОЛЯ ЗНАНИЙ	119
3.1. Материалы для проверки текущей успеваемости.	119
3.2. Материалы для итоговой аттестации.	127
4. ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЙ РАЗДЕЛ.....	133
Список литературы	161

Пояснительная записка.

Цель ЭУМК по дисциплине «Экономика организации» - обеспечение доступной и систематизированной формы изложения в электронном виде материала по учебной дисциплине «Экономика организации» для самостоятельной и управляемой теоретической и практической подготовки, направленной на формирование у студентов системы базовых компетенций в сфере функционирования экономики предприятий.

Особенности структурирования и подачи информации.

Структурно ЭУМК по дисциплине «Экономика организации» включает четыре раздела: теоретический, практический, контроль знаний и вспомогательный.

Теоретический раздел содержит конспект лекций по темам, предусмотренным учебной программой дисциплины. В лекционном материале предпринята попытка несколько по-новому взглянуть на те процессы, которые происходят в настоящее время в экономике Республики Беларусь в целом, и на транспорте, в частности, на пороге третьего десятилетия XXI века.

Между административно-командной системой в экономике, в которой жило не одно поколение советских людей, и рыночной экономикой, в которой живет весь цивилизованный мир, имеется существенная разница.

Рыночная экономика представляет собой систему свободного предпринимательства. Рыночная система – это сложный механизм координации, действующий через систему цен и рынков, механизм связи, служащий для объединения действий миллионов различных индивидуумов.

Это не система хаоса и анархии. Она обладает определенным внутренним порядком и подчиняется определенным закономерностям.

Рыночная система способна сигнализировать об изменениях потребительских вкусов и вызывать надлежащую реакцию со стороны предприятий и поставщиков ресурсов через ориентирующую функцию цен.

Конкурентная рыночная система содержит стимулы и для технического прогресса. Более того, конкурентная рыночная система создает обстановку, способствующую быстрому распространению новой технологии. Конкуренты должны следовать примеру самой прогрессивной фирмы, в противном случае их ждут убытки или даже банкротство.

В рыночной экономике нет административного контроля за производством и потреблением. Функции контроля в такой экономике исполняет механизм конкуренции.

Рыночная экономика не остается неизменной, она меняется по мере развития человеческого общества. В настоящее время во многих индустриально развитых странах функционирует социальная рыночная экономика, включающая социальную защищенность трудящихся и гарантии нормальных условий существования для каждого человека.

Представленный в практическом разделе материал по практическим занятиям содержит основные вопросы лекционного курса «Экономика организации» и перечень задач для закрепления рассматриваемого материала. Материал по курсовому проектированию включает в себя темы курсовых проектов и методические указания к выполнению данных проектов.

Раздел контроля знаний содержит материалы текущей и итоговой аттестации.

Вспомогательный раздел включает учебную программу по изучаемой дисциплине.

Рекомендации по организации работы с ЭУМК.

Материалы ЭУМК размещаются в отдельной папке с названием UMK_ECONOMICA_ORGANIZATSIИ.

Перечень типов файлов, включенных в ЭУМК:

HTML – гипертекстовые страницы;

PDF – платформонезависимый формат электронных документов, созданный фирмой Adobe Systems с использованием ряда возможностей PostScript. В первую очередь предназначен для представления в электронном виде полиграфической продукции, - значительное количество современного профессионального печатного оборудования может обрабатывать PDF непосредственно. Для просмотра можно использовать официальную бесплатную программу Acrobat Reader, а также программы сторонних разработчиков –

Foxit PDF Reader;

DOCX- файлы MS Office.

Для правильного воспроизведения файлов на персональном компьютере пользователя рекомендуется установить программы для просмотра этих файлов.

Проверьте настройку Вашей операционной системы на работоспособность с указанными типами файлов. В случае неработоспособности установите необходимое программное обеспечение.

Открытие ЭУМК производится посредством открытия файла INDEX.html, размещенного в директории UMK_ECONOMICA_ORGANIZATSIИ.

1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЙ РАЗДЕЛ

1.1. Национальная экономика Республики Беларусь.

Что такое экономика? Вот несколько наиболее интересных определений.

- 1) От греческого, правила ведения хозяйства.
- 2) Хозяйство, совокупность средств производства, используемых людьми для удовлетворения потребностей путем создания необходимых человеку благ.
- 3) Наука о хозяйстве, способах его ведения людьми, отношения между ними в процессе производства и обмене товаров, закономерностях протекания хозяйственных процессов.

Национальная экономика - это исторически сложившаяся в определенных территориальных границах система общественного воспроизводства.

В национальной хозяйственной системе выделяются несколько уровней, взаимодействующих в едином «экономическом поле» или «экономическом пространстве» страны, а именно:

- макроуровень – национальная экономика в целом;
- мезоуровень – экономика регионов и отраслей;
- микроуровень – экономика предприятий и организаций.

Система национальных счетов - это система взаимосвязанных показателей, применяемых для описания и анализа макроэкономических процессов. Это:

- ВВП;
- ВНД;
- Валовой располагаемый доход (ВРД);
- Чистый национальный доход (ЧНД);
- Располагаемый национальный доход (РНД).

$\text{ВНД} = \text{ВВП}$ плюс сальдо факторных доходов из-за границы

$\text{ВРД} = \text{ВВП}$ плюс-минус сальдо по налогам на производство и импорт

$\text{ЧНД} = \text{ВНД}$ минус амортизация

$\text{РНД} = \text{ЧНД}$ плюс-минус сальдо текущих трансфертов между страной и другими странами за определенный период

Народно-хозяйственный комплекс страны представляет собой совокупность отдельных комплексов:

- промышленный;
- агропромышленный;
- строительный;
- транспорта и связи;
- социально-культурный и т.д.

Промышленный комплекс является важнейшим межотраслевым комплексом национальной экономики. Промышленность служит основой расширенного воспроизводства национальной экономики. Она

непосредственно воспроизводит средства производства как для себя, так и для других отраслей экономики.

Промышленный комплекс Республики Беларусь включает более 100 отраслей и в структурном отношении представляет сложную систему. Для систематизации статистического учета, экономического анализа, разработки социально-экономических программ и других целей специализированные отрасли промышленности, сходные между собой по назначению производимой продукции, используемому сырью или характеру технологии, объединяют в более крупные структуры.

Состав промышленного комплекса Республики Беларусь:

1) топливно-энергетический комплекс (ТЭК)

В нем выделяют топливную промышленность (нефть, газ, торф и т.д.) и энергетическую. ТЭК располагает сетью нефтепроводов и газопроводов, а также высоковольтных линий электропередач, в завершающей стадии находится строительство атомной электростанции.

2) Металлургическая промышленность

На данном этапе развития в Республике Беларусь отсутствуют предприятия по добыче руд черных и цветных металлов, а также по выплавке металлов из природной руды. В качестве исходного сырья используется местный и привозной металлолом, чугуны и стальные заготовки. Производство продукции черной металлургии сосредоточено в основном (примерно 80%) в г.Жлобине - РУП «Белорусский металлургический завод».

3) Машиностроительная и металлообрабатывающая промышленность:

- автомобильная промышленность;
- тракторное и с/х машиностроение;
- станкостроительная и инструментальная промышленность;
- строительное, дорожное и коммунальное машиностроение.

4) Химическая и нефтехимическая промышленность:

- лакокрасочная промышленность;
- промышленность химических волокон и нитей;
- шинная и резинотехническая промышленность

Наиболее яркие представители этой отрасли: РУП «Беларуськалий» г.Солигорск, ОАО «Полимир» г.Новополоцк, ПО «Химволокно» г.Могилев, «Белшина» г.Бобруйск.

5) Лесная, деревообрабатывающая и целлюлозно-бумажная промышленность

6) Легкая промышленность

Промышленная политика, да и не только, в Республике Беларусь в перспективе должна быть ориентирована на:

- динамический рост производства продукции в совокупности с ростом конкурентоспособности выпускаемого товара;
- ресурсосбережение;
- рост производительности труда;

- технологическое перевооружение производства;
- усиление инновационного потенциала промышленного комплекса;
- реструктуризацию предприятий отрасли, требующую, в свою очередь, организационно-правовой реформы;
- развитие процессов акционирования, приватизации и т.д.

Реальный сектор экономики – сектор экономики, который непосредственно связан с материальным производством, получением прибыли и наполнением бюджета.

Реальный сектор экономики – совокупность отраслей экономики, производящих товары и услуги, за исключением финансово-кредитных и биржевых операций, которые относятся к финансовому сектору экономики.

Есть смысл в этой теме более подробно остановиться на роли транспорта в народно-хозяйственном комплексе страны.

Транспортная система РБ представлена следующими видами транспорта: железнодорожный, автомобильный, воздушный, водный и трубопроводный.

Железнодорожный транспорт Республики Беларусь является частью Евроазиатского железнодорожного комплекса.

Он объединяет магистральный и промышленный виды транспорта. Магистральный железнодорожный транспорт республики представлен производственным комплексом «Беларуская чыгунка», промышленный – промышленно-производственным объединением «Белпромжелдортранс».

Белорусская железная дорога соединяется с железнодорожной сетью Балтийских государств, стран Содружества, Западной Европы через Польшу.

Кроме того, самый короткий путь, соединяющий Центральную Россию с Калининградской областью, проходит через нашу республику.

На Белорусской железной дороге используется колея 1520 мм. Длина магистральных железнодорожных путей составляет 12000 км, промышленных – 4000 км. Магистральные железнодорожные пути включают:

- главные пути ≈ 7300 км;
- станционные ≈ 3650 км;
- подъездные ≈ 1050 км.

Из 7300 км главных путей 1600 км составляют двухпутные пути. Общая протяженность электрифицированных железнодорожных путей составляет примерно 1250 км, а это чуть более 10% магистральных путей, тогда как в:

- | | |
|-------------|----------|
| – Швейцария | – 99,8%, |
| – Швеция | – 95,0%, |
| – Польша | – 93,1%, |
| – Германия | – 87,0%, |
| – Болгария | – 85,0%, |
| – Голландия | – 81,0%. |

Важнейшей магистралью является электрифицированная дорога Брест-Минск-граница РФ протяженностью 607 км, где скорость грузовых поездов –

до 100 км/час, пассажирских – до 140 км/час (для сравнения, скорость ж/д поездов в Японии на отдельных линиях более 300 км/час).

Плотность железных дорог составляет 27 км на 1000 квадратных км территории Республики Беларусь, что позволяет обеспечить эффективное функционирование экономики республики, но что в 1,4 – 3 раза меньше, чем, например, в Болгарии, в Украине, в Литве, Франции, Японии, Польше, Италии, Великобритании, в 3,1 – 4 раза меньше, чем в Венгрии, Турции, Германии, и в 7 раз меньше, чем в США.

Разветвленность железнодорожной сети можно характеризовать тем, что около 40% всех населенных пунктов республики имеют доступ к железнодорожным станциям.

Доля железнодорожного транспорта в транспортном комплексе страны в настоящее время:

Объем перевозок:	грузов	–	примерно 18,0%
	пассажиров	–	примерно 5,0%
Грузооборот		–	примерно 36,0%
Пассажиروоборот		–	порядка 35,0%

Относительно небольшая протяжённость территории республики с севера на юг и с запада на восток делает перевозки автомобильным транспортом весьма актуальными.

За последние годы вследствие развития рыночных отношений в значительной степени выросли перевозки грузов в международном сообщении.

Через территорию республики осуществляется достаточно большой объём транзитных перевозок.

Протяжённость автомобильных дорог общего пользования в настоящее время составляет более 87000 км, в том числе:

- республиканские дороги – около 16000 км;
- местные – более 71000 км.

Почти все республиканские автомобильные дороги имеют усовершенствованное покрытие. Плотность дорожной сети общего пользования – более 400 км на 1000 кв.км территории Республики Беларусь. Это в 1,5-3,0 раза ниже, чем в таких странах как Литва, Латвия, Азербайджан, Армения, Молдова, и в 4-13 раз ниже, чем в странах с развитой рыночной экономикой (Англия, Германия, Италия, Франция, Швейцария, Япония и т.д.).

Территорию страны пересекают два трансъевропейских коридора:

- N2: Берлин-Варшава-Минск-Москва-Нижний Новгород;
- N9: Финляндия-Россия_Беларусь-Украина-Молдова-Румыния-Болгария-Греция.

Доля автомобильного транспорта в транспортном комплексе страны в настоящее время:

Объем перевозок:	грузов	–	примерно 58,0%
	пассажиров	–	примерно 65,0%
Грузооборот		–	примерно 10,0%
Пассажируоборот		–	порядка 52,0%

Роль воздушного транспорта в грузовых и пассажирских перевозках не столь значима во внутреннем сообщении, как, например, в Германии, России, США, Франции, Италии, Японии.

Республика Беларусь располагает сетью аэропортов – Национальный аэропорт Минск и по одному в каждом областном центре.

Национальный аэропорт Минск – крупнейший аэропорт в Беларуси, обеспечивает в среднем порядка 50 перелетов в сутки.

Все аэропорты имеют статус гражданского назначения. Аэропорты в Минске, Бресте, Гомеле и Гродно являются международными.

Однако в настоящее время международное воздушное пассажирское сообщение республики осуществляется только через аэропорт Минск, имеющий улучшенные взлетно-посадочные полосы, современные сигнальные системы, таможенную и пограничную службы.

Доля воздушного транспорта в транспортном комплексе страны незначительна и по всем объёмным показателям составляет значительно меньше 1,0%, за исключением пассажирооборота (около 2,0%).

Потенциальные возможности речного транспорта и его инфраструктуры в последние годы оказались не востребованными. Судоходными путями республика связана со всеми граничащими с ней государствами.

Наибольшее значение в перевозках грузов и пассажиров имеют реки Днепр, Припять, Березина, Сож, Западная Двина, Нёман, а так же Днепро-Бугский канал.

В интересах интеграции в мировую транспортную судоходную сеть представляют коммерческий интерес реки Днепр и Припять, позволяющие выполнять перевозку экспортно-импортных грузов (калийные удобрения, поваренная соль, руда, уголь, сапрпель) в Придунайские страны и Черноморские порты.

Изолированность бассейнов и отсутствие между ними искусственных водных соединений неблагоприятно сказываются на организации коммерческой деятельности.

Общая протяжённость эксплуатируемых водных путей республики составляет 1 798 км, которые полностью используются для судоходства транспорта общего пользования в течение всей навигации.

По габаритам судового хода 680 км водных путей относятся к магистральным участкам рек, остальные участки – это малые реки.

Регулярное круглосуточное судоходство осуществляется по водным путям протяжённостью 447 км с освещаемыми и светоотражательными знаками навигационного оборудования.

В республике функционируют 10 речных портов, 8 из которых имеют благоустроенные механизированные причалы (Брест, Пинск, Микашевичи, Мозырь, Гомель, Бобруйск, Могилёв, Витебск).

Порты в Мозыре, Гомеле, Бобруйске имеют железнодорожные подъездные пути и приспособлены для перевозки грузов с железной дороги на воду и в обратном направлении.

Порт в Бресте имеет железнодорожные пути Западной колеи, что позволяет обрабатывать грузы, следующие в страны Западной Европы.

Доля водного транспорта в транспортном комплексе страны совсем незначительна и по всем объёмным показателям составляет значительно меньше 1,0%.

На территории Республики Беларусь функционируют магистральные трубопроводы по перекачке природного газа, нефти, бензина и дизельного топлива.

Доля трубопроводного транспорта в транспортном комплексе страны в настоящее время:

- объем перевозок грузов – примерно 23,0 %,
- грузооборот – порядка 53,0 %.

Значение транспорта в экономике любого государства объективно характеризуется такими показателями, как доля транспорта в:

- валовом внутреннем продукте,
- основных производственных фондах,
- капитальных вложениях,
- среднесписочной численности работников,
- потреблении электроэнергии,
- балансовой прибыли и т.д.

Значение транспорта в формировании основных показателей экономики государства (в % к общему уровню показателя по народному хозяйству республики) в настоящее время:

- | | | |
|--|--------------|------|
| – ВВП | – примерно | 8,0 |
| – ОПФ | – примерно | 15,0 |
| – Капитальные вложения | – порядка | 11,0 |
| – Среднесписочная численность работников | – чуть более | 6,0 |
| – Потребление электроэнергии | – около | 5,0 |
| – Балансовая прибыль | – примерно | 12,0 |

Доля транспорта в ВВП развитых стран доходит до 12%. Относительно низкий вклад транспортников республики в ВВП во многом объясняется недостаточно рациональным использованием имеющихся на транспорте ресурсов и неразвитостью сферы нетранспортных услуг.

1.2. Предприятие – основной элемент национальной экономики.

Предприятие – самостоятельный хозяйствующий субъект, обладающий правом юридического лица, который на основе использования трудовым коллективом имущества предприятия производит продукцию, выполняет работы, оказывает услуги.

Для выполнения своих функций предприятие должно иметь на «входе» необходимые ресурсы: материально-технические, трудовые, информационные, а на «выходе» - готовую продукцию, работы или услуги.

В основе функционирования предприятия лежит производственный процесс, который представляет собой систему взаимосвязанных основных, вспомогательных и обслуживающих процессов. Предприятия можно классифицировать по различным признакам:

- по назначению производимой продукции, работы или услуги;
- по формам собственности;
- по размерам;
- по характеру потребляемого сырья и способам его переработки;
- по особенностям технологического процесса;
- по организационным типам построения структуры управления;
- по уровню специализации;
- по источникам формирования имущества;
- по способу распределения прибыли и убытков.

Предприятия, как правило, объединяются в отрасль по следующим признакам:

- однородность выпускаемой продукции;
- экономическое назначение продукции;
- общность технологического процесса;
- однородность перерабатываемого сырья;
- профессиональный состав кадров и т.д.

Для объединения предприятий в отрасль не обязательно наличие всех признаков одновременно. Главный из них – экономическое назначение выпускаемой продукции.

1.3. Предприятие как хозяйствующий субъект.

Предприятие – самостоятельный, организационно-обособленный хозяйствующий субъект с правом юридического лица, который производит и реализует товары, выполняет работы, оказывает услуги.

Каждое предприятие базируется на определенной организационно-правовой форме. Организационно-правовая форма – форма предпринимательской деятельности, закреплённая юридическим образом. Она определяет ответственность по обязательствам, право сделок от лица предприятия, структуру управления и другие особенности хозяйственной деятельности предприятия.

Применяемая в стране система организационно-правовых форм отражена в Гражданском кодексе Республики Беларусь, а также в вытекающих из него нормативных актах. Одним из главных критериев предприятия является классификация по целям деятельности. Выделяют организации:

- коммерческие;
- некоммерческие.

Основными видами коммерческих организаций являются:

1) хозяйственные общества:

- ООО;
- ОДО;
- АО.

2) хозяйственные товарищества:

- полные;
- с ограниченной ответственностью;
- коммандитные, члены которых делятся на лиц, несущих неограниченную ответственность всем своим достоянием, и несущих ограниченную ответственность в пределах своего вклада.

3) унитарные предприятия - коммерческие организации не наделенные правом собственности на закрепленное за ними собственником имущества.

4) Производственные кооперативы – предприятия, созданные путем добровольного объединения лиц на паевой основе для осуществления предпринимательской деятельности. Участниками могут являться как физические, так и юридические лица. Основным органом управления является общее собрание участников. Основным органом управления является общее собрание участников. На общем собрании могут быть сформированы исполнительные органы.

Предприятия также классифицируются по формам собственности, хозяйствования, отраслевой принадлежности, размерам, типам управления.

Формы собственности:

- частная;
 - государственная;
- и их разновидности.

Формы хозяйствования:

- натуральная;
- товарная.

Товарное хозяйство – форма экономической организации, когда товары производятся отдельными обособленными производителями и большинство произведенных предметов проходят хотя бы одну процедуру обмена.

Размеры:

- малые;

- средние;
- крупные.

Типы управления

Стиль управления руководителя отражается в том, как он выстраивает отношения с сотрудниками:

- мотивирует ли команду;
- прислушивается ли к мнению ее членов;
- какие методы для этого использует.

От выбранного стиля зависят:

- эффективность работы команды
- атмосфера в коллективе
- лояльность сотрудников

Существует два наиболее характерных стиля управления персоналом:

- авторитарный
- демократический

При авторитарном стиле управления решения принимает руководитель, делает это быстро и не обсуждает с подчиненными.

Сотрудники здесь выступают только в роли исполнителей, а в качестве мотивации чаще всего применяются высокие ЗП и наказания: выговор, штраф, увольнение.

При демократическом стиле управления ключевые решения принимаются вместе с командой путем обсуждения. Последнее слово остается за руководителем, но он прислушивается к мнению большинства и действует в интересах команды.

К разновидностям этих стилей управления можно отнести:

- бюрократический
- иерархический
- либеральный
- органический или адаптивный

При бюрократическом стиле управления у руководителя наблюдается приверженность к отжившим методам и приемам работы:

- нежелание досконально знать дело и нести за него ответственность
- затягивание решение дела
- создание волокиты
- безынициативность
- нацеленность на указания сверху
- мелочная опека в отношении подчиненных, ненужное, а подчас и вредное вмешательство в их текущие дела
- стремление перестраховать свою деятельность ссылками и согласованиями

Иерархический стиль управления по своей сути представляет пирамиду, в которой любой нижестоящий уровень подлежит подчинению и контролю вышестоящего уровня.

Такая структура предполагает высокую ответственность высшего руководящего состава по сравнению с нижестоящим.

Либеральный стиль управления предполагает равноправие в команде, сотрудники сами ставят себе задачи и определяют сроки их выполнения.

Руководитель сфокусирован в первую очередь на стратегическом планировании, направляет работу команды.

Органические или адаптивные структуры управления стали развиваться, когда, с одной стороны, развитие международного рынка резко обострило конкуренцию среди предприятий и потребовало от них высокой эффективности, качества работы и быстрой реакции на изменение рынка, а, с другой стороны, очевидной стала неспособность структур бюрократического типа соответствовать этим условиям.

Главное свойство структур органического типа – это их способность изменять свою форму, приспосабливаясь к изменениям внешних условий.

Разновидностями структур данного типа являются проектные, матричные, бригадные формы структуры.

Выбирая наиболее эффективный стиль управления подчиненными, руководители часто сочетают элементы разных стилей.

Такой стиль называют индивидуальным или смешанным.

Типовые структуры управления на предприятиях:

- линейная;
- функциональная;
- линейно-штабная;
- ограниченного функционализма;
- функционально-объектная;
- и т.д.

Каждое предприятие проходит свой жизненный цикл:

- рождение;
- расцвет;
- прекращение существования.

1.4. Производственные ресурсы и факторы производства.

Производственные ресурсы предприятия – факторы, которые непосредственно участвуют в производственном процессе. Это:

- средства труда;
- предметы труда;
- кадры.

Средства труда представляют основные средства, которые участвуют многократно в производственных циклах, сохраняя свою натуральную форму, постоянно перенося свою стоимость на созданные продукты или услуги.

Предметы труда представляют оборотные средства, которые однократно участвуют в производственном цикле и независимо от способа производственного потребления полностью переносят свою стоимость на новый продукт.

Оборотные средства – это денежные средства, авансируемые в оборотные производственные фонды и фонды обращения..

Кадры предприятия – все его работники, выполняющие различные производственно-финансовые функции. Обычно кадры предприятия подразделяют на производственный персонал и персонал занятый в непроизводственных подразделениях.

Производственный персонал – работники, занятые в производстве и его обслуживании, - составляет основную часть трудовых ресурсов предприятия.

Самая многочисленная и основная категория производственного персонала – это рабочие предприятия – лица, непосредственно занятые созданием материальных ценностей или работами по оказанию производственных услуг и перемещению грузов.

Рабочие подразделяются на основных и вспомогательных. К основным рабочим относят работников, непосредственно создающих товарную продукцию предприятий или непосредственно оказывающих те или иные услуги. К вспомогательным относятся рабочие предприятия, выполняющие работы по обслуживанию основного производства и способствующие его эффективному осуществлению.

Управляющий персонал осуществляет трудовую деятельность в процессе управления производством с преобладающей долей умственного труда.

1.5. Основной капитал предприятий автомобильного транспорта.

1.5.1. Экономическая сущность основного капитала.

1.5.2. Структура основного капитала автомобильного транспорта.

1.5.3. Показатели использования основных производственных фондов.

1.5.4. Износ и амортизация основных производственных фондов.

1.5.1. Экономическая сущность основного капитала

Процесс производства совершается с участием средств труда и предметов труда.

К средствам труда относятся вещи, с помощью которых люди воздействуют на природу и на предметы труда с целью производства

различных материальных благ: станки, машины, здания, сооружения, средства связи и т. д.

Предметы труда – все то, к чему прилагается человеческий труд, что подвергается обработке в процессе производства с целью приспособления их для личного и производственного потребления: уголь, руда, нефть, природный газ, лен, шерсть и т. д.

Средства труда принимают участие в создании продуктов труда в течение продолжительного времени и ряда производственных циклов, перенося часть своей стоимости на создаваемый с их помощью продукт или выполняемую работу.

Предметы труда целиком потребляются в одном производственном цикле и полностью переносят свою стоимость на вновь созданную продукцию.

Средства труда составляют материально-вещественное содержание основного капитала, а предметы труда - оборотного капитала.

Рассмотрим более подробно экономическую сущность основного капитала.

Основной капитал – обобщающий показатель, характеризующий в денежном выражении весь капитал предприятия, как физический, так и денежный, который функционирует длительное время.

Иными словами, основной капитал включает длительно функционирующие:

- материальные ценности (станки, машины, здания и т. д.);
- финансовые вложения (собственные ценные бумаги, вложения в другие предприятия, долги других предприятий);
- нематериальные активы (патенты, лицензии, товарные знаки, проекты).

К основным фондам (средствам) относят физический капитал.

Объем основных средств исчисляется в денежном выражении, в виде их стоимости.

В силу этого основные средства характеризуют иногда как денежные средства, вложенные в основные средства производства.

1.5.2. Структура основного капитала автомобильного транспорта.

К основным фондам предприятий, в том числе и автомобильного транспорта, относятся фонды, которые участвуют длительное время в производственном процессе, переносят свою стоимость на вновь создаваемый продукт по частям, по мере использования, сохраняя при этом свою натуральную величину.

Для упрощения планирования, финансирования и учета к основным фондам не относятся:

- предметы, срок службы которых составляет менее одного года, независимо от их стоимости;
- предметы стоимостью до 30 базовых величин включительно за единицу независимо от срока их службы.

Основные фонды предприятий подразделяются на:

- производственные,
- непроизводственные.

Основные производственные фонды – совокупность объектов производственного назначения, которые обслуживают производственный процесс.

Основные непроизводственные фонды – совокупность таких объектов, которые находятся на балансе предприятий и предназначены для удовлетворения культурно-бытовых потребностей работников:

- дворцы культуры,
- жилые здания,
- детские учреждения,
- поликлиники,
- и т. д.

Большое значение имеет технологическая структура основных производственных фондов и прежде всего разделение их на части:

- активную,
- пассивную.

К активной части основных производственных фондов относится та их часть, которая непосредственно участвует в производственном процессе.

На предприятиях автомобильного транспорта – это в первую очередь транспортные средства.

К пассивной части основных производственных фондов относится та их часть, которая непосредственно не участвует в производственном процессе, но способствует его выполнению.

В первую очередь это производственные здания, сооружения и т. д.

Типовая классификация основных фондов предусматривает распределение основных фондов всех отраслей н/х на 12 групп по производственному назначению и характеру их функционирования на производстве.

Основные производственные фонды автомобильного транспорта включают 8 видов основных фондов:

- 1) здания,
- 2) сооружения,
- 3) передаточные устройства,
- 4) машины и оборудование,
- 5) транспортные средства,
- 6) инструмент,
- 7) производственный инвентарь и принадлежности,
- 8) хозяйственный инвентарь.

Учет основных фондов производится с целью определения фактического их наличия и стоимостного выражения.

Поэтому основные фонды учитывают в натуральном и денежном выражении.

Данные учета основных фондов в натуральном выражении позволяют определить производственную мощность и возможности предприятий, сроки службы основных фондов, их техническое состояние.

Одновременно с учетом фондов в натуральном выражении они учитываются также и в стоимостном выражении.

Денежная оценка основных фондов дает возможность суммарно определить общую величину их при всем разнообразии их по видам и группам и различии натуральных показателей, характеризующих их технико-эксплуатационные параметры.

Применяются следующие виды денежной оценки основных фондов:

- по первоначальной стоимости,
- по восстановительной стоимости,
- по остаточной стоимости.

Первоначальная стоимость формируется из затрат на их приобретение, включая расходы по доставке, монтажу и установке.

По этой оценке вводимые в действие основные фонды включаются на баланс предприятия. Поэтому первоначальную стоимость называют также балансовой стоимостью основных фондов.

Восстановительная стоимость – это стоимость воспроизводства основных фондов в современных условиях, как правило, устанавливается во время переоценки фондов.

Остаточная стоимость – это разница между первоначальной или восстановительной стоимостью и суммой износа, которому подвергаются основные фонды.

Остаточная стоимость при списании основных фондов называется ликвидационной стоимостью.

Ликвидационная стоимость – выручка от продажи основных средств, деталей и узлов, металлического лома, остающихся после прекращения функционирования объекта.

Ликвидационная стоимость принимается, как правило, в размере 10% от первоначальной или восстановительной стоимости.

1.5.3. Показатели использования основных производственных фондов.

Улучшение использования основных производственных фондов автомобильного транспорта имеет большое значение, поскольку при этом более эффективно расходуется овеществленный в них труд и увеличивается объем автомобильных перевозок, следовательно, сокращается количество овеществленного труда, затрачиваемого на единицу транспортной продукции.

Наиболее обобщающим показателем, характеризующим использование основных производственных фондов, является фондоотдача, которая показывает, сколько рублей валовых доходов приходится на рубль стоимости основных производственных фондов:

$$\Phi_0 = \text{ВД/ОПФ},$$

где ВД – валовые доходы за определенный период времени,
ОПФ - стоимость основных производственных фондов за тот же период

Фондоёмкость является величиной, обратной фондоотдаче:

$$\Phi_e = \text{ОПФ/ВД}$$

Рентабельность ОПФ определяется по формуле:

$$\text{Ропф} = (\text{П/ОПФ}) * 100,$$

где П – прибыль за определенный период времени.

Важным показателем является показатель фондовооружённости, определяется как отношение стоимости основных производственных фондов за определённый период к среднесписочной численности работников за тот же период времени:

$$\Phi_b = \text{ОПФ}/N_{\text{ср}}$$

Коэффициент сменности работы оборудования характеризует экстенсивное его использование, показывает, сколько смен отработала единица оборудования:

$$K_{\text{ем}} = \text{МС}/K,$$

где МС – сумма отработанных машино-смен в сутки,
K – количество установленного оборудования

Для характеристики состояния основных производственных фондов используются следующие показатели:

Коэффициент обновления ОПФ

$$K_o = \text{ОПФ}_n / \text{ОПФ}_k,$$

где ОПФ_n – стоимость поступивших в отчетном году ОПФ,
ОПФ_k - стоимость ОПФ на конец отчетного года.

Коэффициент выбытия ОПФ:

$$K_b = \text{ОПФ}_b / \text{ОПФ}_n,$$

где ОПФ_b - стоимость выбывших в отчетном году ОПФ,

ОПФ_н – стоимость ОПФ на начало отчетного года

Коэффициент износа ОПФ:

$$K_{и} = \text{ОПФ}_{и} / \text{ОПФ}_{б},$$

где ОПФ_и – стоимость износа ОПФ,
ОПФ_б – балансовая стоимость ОПФ.

Коэффициент годности ОПФ:

$$K_{г} = \text{ОПФ}_{о} / \text{ОПФ}_{б},$$

где ОПФ_о – остаточная стоимость ОПФ

1.5.4. Износ и амортизация основных производственных фондов.

Основные производственные фонды, функционируя в производстве, подвергаются износу, который представляет собой потерю физических и моральных характеристик.

Физический износ – это утрата основными производственными фондами своих первоначальных производственно-технических качеств в результате работы или бездействия.

Установление физического износа в процентах по срокам службы производится по формуле:

$$И_{ф} = T_{ф} / T_{н} * 100 ,$$

где $T_{ф}$ – фактический срок службы ОПФ,
 $T_{н}$ – нормативный срок службы

Моральный износ представляет собой преждевременное, до окончания срока физической службы, обесценение основных производственных фондов.

Моральный износ бывает двух форм. Моральный износ первой формы в процентах определяется при переоценке основных производственных фондов сопоставлением их полной первоначальной стоимости с восстановительной по формуле:

$$И_{м1} = \text{ПС} - \text{ВС} / \text{ПС} * 100 ,$$

где ПС – полная первоначальная стоимость ОПФ,
ВС – восстановительная стоимость ОПФ.

Моральный износ второй формы устанавливается сопоставлением технических характеристик старых и новых основных производственных фондов по формуле:

$$И_{м2} = \frac{Пн - Пс}{Пн} * 100 ,$$

где $Пн$ – производительность новой техники,
 $Пс$ – производительность морально устаревшей техники

Учет физического и морального износа основных производственных фондов необходим для правильного определения восстановительной стоимости ОПФ, сроков их службы и замены, норм и суммы амортизации.

Что же представляет собой амортизация ОПФ?

Амортизация – это возмещение в денежной форме стоимости износа основных производственных фондов путем постепенного переноса ими своей стоимости на создаваемую в процессе производства продукцию.

Общая сумма амортизации, переносимая на производимую продукцию, определяется как разница между первоначальной и ликвидационной стоимостью основных производственных фондов.

При определении сроков службы по каждому виду основных производственных фондов (здания, сооружения, рабочие машины и оборудование, транспортные средства и др.) всесторонне изучаются и анализируются все факторы, влияющие на их физический и моральный износ.

Установление реальных сроков службы основных фондов при расчете норм амортизационных отчислений дает возможность правильно определить действительные затраты на производство, ориентировать предприятие на дальнейшее внедрение нового, более совершенного оборудования, точнее определять экономическую эффективность новой техники.

Простое воспроизводство средств труда осуществляется не только посредством замены старых средств труда новыми, но и путем частичного воспроизводства действующих основных фондов. Это связано с тем, что различные части отдельных видов основных фондов в результате неоднородного материального состава и различной нагрузки изнашиваются неравномерно. Это обуславливает необходимость возобновления не целиком всей машины или иного средства труда, а лишь износившихся их частей, в то время как машина в целом продолжает затем использоваться в производстве.

Такая замена отдельных износившихся элементов и частей означает частичное воспроизводство основных фондов.

Частичное воспроизводство основных фондов осуществляется в виде капитального ремонта.

Капитальный ремонт, обеспечивая возмещение износа, является одной из форм простого воспроизводства основных фондов.

Установление двух отдельных норм на полное восстановление основных фондов (реновацию) и на капитальный ремонт (включая и модернизацию) основных фондов – предусматривает необходимость учитывать взаимосвязь и взаимозависимость между ними: чем короче устанавливаемый срок службы группы основных фондов, тем меньше при прочих равных условиях количество ремонтов и, следовательно, тем ниже должна быть норма амортизационных отчислений на капитальный ремонт, включая модернизацию.

Величина амортизационных отчислений выражается в норме амортизации, представляющей собой для большинства основных фондов годовой процент перенесения стоимости основных фондов.

Норма амортизации на полное восстановление для большинства основных производственных фондов рассчитывается по формуле:

$$H_6 = \text{БС} - \text{ЛС} / \text{БС} * \text{T} * 100,$$

где БС- балансовая стоимость ОПФ,
ЛС- ликвидационная стоимость ОПФ,
Т- экономически целесообразный срок службы ОПФ.

Норма амортизации на капитальный ремонт и модернизацию рассчитывается по формуле:

$$H_p = \text{P} + \text{M} / \text{БС} * \text{T} * 100,$$

где Р- затраты на капитальный ремонт на весь срок службы ОПФ,
М- затраты на модернизацию за весь срок службы ОПФ.

Методика построения норм амортизационных отчислений на подвижной состав автомобильного транспорта существенно отличается от методики построения норм амортизационных отчислений на другие виды средств труда.

Главное отличие в методике построения норм состоит в том, что в основу исчисления норм амортизационных отчислений положен пробег автомобилей, а не срок службы.

Это относится ко всем группам подвижного состава, за исключением грузовых автомобилей малой грузоподъемности (до 2 т), автобусов особо малого класса (вместимостью менее 15 пассажиров), легковых автомобилей (кроме автомобилей такси) и специальных автомобилей.

Нормы амортизационных отчислений на полное восстановление по основной группе подвижного состава автомобилей определяются в процентах от балансовой стоимости на 1000 км пробега:

$$H_6 = \text{БС} - \text{ЛС} / \text{БС} * L_a * 1000 * 100 ,$$

где L_a – нормативный амортизационный пробег автомобилей.

Для другой группы автомобилей – грузовые малой грузоподъёмности, автобусы особо малого класса, легковые (кроме автомобилей-такси) и специальные – нормы амортизационных отчислений на полное восстановление устанавливаются в процентах от балансовой стоимости из расчёта на год независимо от пробега автомобилей:

$$H_6 = \text{БС} - \text{ЛС} / \text{БС} * \text{T} * 100.$$

Нормы амортизационных отчислений на капитальный ремонт и модернизацию для большинства автомобилей устанавливаются в процентах от балансовой стоимости автомобилей, отнесённой на 1000 км пробега:

$$H_p = P + M / \text{БС} * L_a * 1000 * 100.$$

Для отдельных групп подвижного состава автомобильного транспорта:

$$H_p = P + M / \text{БС} * \text{T} * 100.$$

Существует несколько методов начисления амортизации:

- линейный;
- нелинейный;
- производительный.

Предприятия самостоятельно выбирают те или иные методы начисления амортизации по различным объектам основных производственных фондов.

Линейный метод амортизации предполагает равномерный перенос стоимости фондов на стоимость готовой продукции, работ, услуг в течение всего срока их полезного использования. Величина ежегодных амортизационных отчислений определяется на основании годовых норм амортизации, установленных в процентах к первоначальной стоимости ОПФ.

Пример. Определить годовую сумму амортизационных отчислений по подвижному составу автомобильного транспорта, если:

- балансовая стоимость подвижного состава - 50 млн \$
- нормативный срок службы автомобилей - 5 лет

Решение

$$A_r = \frac{\text{БС} - \text{ЛС}}{\text{T}} = \frac{50 - 5}{5} = 9 \text{ (млн \$)}$$

Нелинейный метод амортизации заключается в неравномерном начислении амортизации в течение срока полезного использования ОПФ.

При нелинейном методе используется два варианта начисления амортизации:

- 1) метод суммы чисел лет;
- 2) метод уменьшаемого остатка.

При использовании метода суммы чисел лет годовая сумма амортизационных отчислений определяется по каждому объекту по формуле:

$$A = (ОПФ * T_{ост}) / СЧЛ,$$

где ОПФ – амортизируемая стоимость объекта, руб;
 $T_{ост}$ – число лет, оставшихся до конца срока полезного использования объекта, лет;

СЧЛ – сумма чисел лет срока использования полезного объекта.

Пример. Амортизационная стоимость объекта - 5000 рублей. Полезный срок службы - 3 года. Необходимо рассчитать сумму амортизации по годам.

Решение. СЧЛ=1+2+3=6, тогда

сумма амортизации в первый год: $(5000 * 3) / 6 = 2500$ (руб.);

во второй год: $(5000 * 2) / 6 = 1667$ (руб.);

в третий год: $(5000 * 1) / 6 = 833$ (руб.).

При использовании метода уменьшаемого остатка годовая сумма амортизационных отчислений определяется произведением недоамортизируемой стоимости объекта по состоянию на начало года и нормы амортизации, исчисленной исходя из срока полезного использования объекта и коэффициента ускорения (1,0 – 2,5), принятого на предприятии.

Недоамортизируемая стоимость объекта определяется разностью между амортизируемой стоимостью объекта и суммой амортизации, начисленной до начала планируемого года.

Пример. Стоимость амортизационного объекта – 10000 рублей. Срок полезного использования – 5 лет. Коэффициент ускорения - 2,0. Необходимо определить сумму амортизационных отчислений методом уменьшаемого остатка по каждому году эксплуатации объекта.

Решение.

1) Определяем годовую норму амортизации:

$$N_a = (100 / 5) * 2 = 40 (\%)$$

2) Определяем годовую сумму амортизационных отчислений в первый год эксплуатации:

$$A_1 = 10000 * (40 / 100) = 4000 \text{ (руб.)}$$

3) Определяем недоамортизируемую стоимость ко второму году:

$$10000 - 4000 = 6000 \text{ (руб.)}$$

4) Определяем годовую сумму амортизационных отчислений во второй год эксплуатации:

$$A_2 = 6000 * (40 / 100) = 2400 \text{ (руб.)}$$

5) определяем недоамортизируемую стоимость к третьему году:
 $10000 - 4000 - 2400 = 3600$ (руб.)

6) определяем годовую сумму амортизационных отчислений в третий год эксплуатации:

$$A_3=3600*(40/100)=1440 \text{ (руб.)}$$

Аналогичным образом определяем амортизационные отчисления за четвертый год эксплуатации. Они будут равны 864руб.

В последний год сумма амортизации будет равна недоамортизируемой стоимости. В данном случае:

$$A_5=10000-4000-2400-1440-864=1296 \text{ (руб.)}$$

Производительный метод амортизационных отчислений заключается в начислении амортизации исходя из амортизационной стоимости объекта и отношении натуральных показателей объема товаров, работ, услуг, выполненных в определенном году, ко всему ресурсу объекта.

Амортизационные отчисления в таком случае рассчитываются по следующей формуле:

$$A_t=(\text{ОПФ}/\Sigma\text{ОП}_t)*\text{ОП}_t,$$

где A_t – сумма амортизационной стоимости в рублях в году t ;
 $\Sigma\text{ОП}_t$ – прогнозируемый в течение срока эксплуатации объекта объем продукции, работ, услуг в различных единицах;
 ОП_t – объем продукции, работ, услуг в конкретном году.

Пример. Балансовая стоимость подвижного состава автомобильного транспорта составляет 120 млн \$. Нормативный пробег – 1 млн км. Прогнозируемый пробег по годам:

первый год – 150 тыс км;
второй год – 200 тыс км;
третий год – 250 тыс км;
четвертый год – 300 тыс км;
пятый год – 100 тыс км.

Необходимо определить сумму амортизационных отчислений по годам эксплуатации подвижного состава.

Решение.

$$\text{Первый год: } \frac{\text{БС} - \text{ЛС}}{L_A} \times L_{\phi 1} = \frac{120\,000\,000 - 12\,000\,000}{1\,000\,000} \times 150\,000 = 16,2 \text{ (млн \$)}$$

Второй год: 21,6 млн \$

Третий год: 27,0 млн \$

Четвертый год: 32,4 млн \$

Пятый год: 10,8 млн \$

Пример. Амортизационная стоимость объекта - 30000 рублей. Прогнозируемый объем продукции в течение всего срока полезного использования объекта:

первый год – 5000 единиц;

второй год – 6000 единиц;
третий год – 8000 единиц;
четвертый год – 6000 единиц;
пятый год – 5000 единиц.

Необходимо определить сумму амортизационных отчислений по каждому году эксплуатации объекта.

Решение. Определяем объем продукции за весь срок полезного использования объекта: $5000+6000+8000+6000+5000=30000$ ед.

Далее определяем амортизационные отчисления по годам:

первый год: $(30000/30000)*5000=5000$ (руб.);

второй год: $(30000/30000)*6000=6000$ (руб.);

третий год: 8000 руб.;

четвертый год: 6000 руб.;

пятый год: 5000 руб.

В целях создания финансовых условий для ускорения внедрения в производство научно-технических достижений и повышения заинтересованности предприятий в ускорении обновления и техническом развитии активной части основных производственных фондов предприятия должны иметь возможность применять метод ускоренной амортизации активной части ОПФ.

Ускоренная амортизация – целевой метод более быстрого, по сравнению с нормативными сроками службы основных производственных фондов, полного перенесения их амортизационной стоимости на создаваемый с их помощью продукт или выполняемую работу.

1.6.оборотный капитал предприятий автомобильного транспорта.

1.6.1. Экономическая сущность оборотного капитала.

1.6.2. Структура оборотного капитала автомобильного транспорта.

1.6.3. Показатели использования оборотных средств.

1.6.1. Экономическая сущность оборотного капитала.

Для осуществления производственной деятельности каждое предприятие наряду с основным капиталом должно располагать оборотным капиталом.

Оборотный капитал – наиболее подвижная часть капитала предприятия, которая в отличие от основного капитала является более текущей и легко трансформируемой в денежные средства.

К оборотному капиталу принято относить:

- производственные запасы,

- незавершённое производство,
- расходы будущих периодов,
- нерезализованную готовую продукцию,
- денежную наличность,
- легко реализуемые ценные бумаги,
- краткосрочную задолженность других предприятий данному предприятию.

Оборотные фонды предприятий состоят, как правило, из трёх частей:

- 1) производственные запасы,
- 2) незавершённое производство,
- 3) расходы будущих периодов.

Кроме оборотных фондов, предприятия должны иметь также фонды, обуславливающие сферу обращения.

К фондам обращения относятся:

- готовая продукция на складах предприятия,
- продукция в пути,
- денежные средства,
- средства в расчётах.

Оборотные средства – это совокупность оборотных производственных фондов и фондов обращения в денежном выражении, постоянно находящихся в движении и предназначенных для обеспечения бесперебойного процесса производства продукции и её реализации.

1.6.2. Структура оборотного капитала автомобильного транспорта.

К оборотным фондам предприятий, в том числе и автомобильного транспорта, относятся фонды, которые целиком потребляются в каждом производственном цикле, сразу и полностью переносят свою стоимость на изготовленную продукцию или на выполненные работы, меняя при этом свою натуральную форму.

Оборотные фонды автотранспортных предприятий включают:

- производственные запасы,
- незавершенное производство,
- расходы будущих периодов.

Учитывая специфику транспорта, в том числе и автомобильного, где готовой продукцией является сам транспортный процесс, к фондам обращения на транспорте относятся:

- денежные средства,
- средства в расчетах.

Большую часть оборотных фондов автотранспортных предприятий составляют производственные запасы, удельный вес которых составляет порядка 97–98% от общей величины оборотных фондов.

Производственные запасы включают следующие виды товарно-материальных ценностей:

- все виды топлива,
- автомобильные шины,
- запасные части и агрегаты,
- материалы для эксплуатации и ремонта автомобилей и других нужд,
- малоценные и быстроизнашивающиеся предметы (инструменты, оборудование, приспособления, инвентарь, спецодежда и т.д.)

При этом, автомобильные шины, запасные части и агрегаты, малоценные и быстроизнашивающиеся предметы по своей экономической природе относятся к основным фондам, поскольку они участвуют длительное время в производственном процессе, переносят свою стоимость на вновь создаваемый продукт по частям, по мере использования, сохраняя при этом свою натуральную величину.

Включение их в состав оборотных фондов связано с особенностями планирования, финансирования и учета.

Что касается малоценных и быстроизнашивающихся предметов, то к оборотным фондам относятся лишь такие их виды:

- срок службы которых составляет менее одного года независимо от их стоимости,
- стоимость которых до 30 базовых величин включительно за единицу независимо от срока их службы, а такие малоценные и быстроизнашивающиеся предметы, срок службы которых не превышает одного месяца или стоимость которых не превышает одной базовой величины за единицу, в состав оборотных фондов вообще не включаются. Они относятся непосредственно на себестоимость перевозок.

Незавершенное производство – это предметы труда, вступившие в производственный процесс.

Незавершенное производство учитывается только по тем работам, продолжительность которых более одного дня.

По основной производственной деятельности автотранспортных предприятий – осуществлению перевозок – незавершенного производства нет.

Оно может быть лишь по ремонтным работам, а также в механических цехах при изготовлении запасных частей.

К расходам будущих периодов относятся затраты, которые производятся в данном периоде, но на себестоимость перевозок будут отнесены в следующие периоды.

Единовременное списание таких затрат на себестоимость перевозок в данном периоде привело бы к искусственному завышению себестоимости в этот период и несопоставимости ее с показателями за другие периоды.

До того времени, пока затраты, проходящие по расходам будущих периодов, не включены в себестоимость перевозок, они покрываются за счет оборотных средств.

В состав расходов будущих периодов включаются затраты на:

- исследовательские и рационализаторские работы,

- конструирование инструментов и приспособлений,
- испытание материалов,
- освоение новой техники и т. д.

Наибольший удельный вес в фондах обращения составляют денежные средства.

К ним относятся:

- средства на расчетных счетах в банке,
- наличные деньги в кассе,
- прочие денежные средства.

Средства в расчетах представляют собой средства за выполненные, но пока не оплаченные работы.

Средства в расчетах составляют стоимость:

- автомобильных перевозок,
- транспортно-экспедиционных и других операций, на оплату которых автотранспортные предприятия выписывают документы, предъявляемые через банк к акцепту.

Оборотные средства в зависимости от метода планирования и источников образования делятся на две группы:

- 1) нормируемые,
- 2) ненормируемые.

Нормируемыми оборотными средствами являются те их элементы, на которые устанавливается плановый норматив.

На автотранспортных предприятиях к числу нормируемых относятся оборотные средства, функционирующие в сфере производства:

- производственные запасы,
- незавершенное производство,
- расходы будущих периодов.

Следовательно, вещественный состав нормируемых оборотных средств совпадает с составом оборотных фондов.

Другая часть оборотных средств не нормируется, т. е. величина их по плану не устанавливается.

К числу ненормируемых оборотных средств автотранспортных предприятий относятся оборотные средства, находящиеся в сфере обращения:

- денежные средства,
- средства в расчетах.

Помимо деления оборотных средств на нормируемые и не-нормируемые, они также делятся на:

- собственные,
- заемные.

Собственными оборотными средствами называются такие средства, которыми располагает предприятие для покрытия своей минимальной потребности в топливе, автомобильных шинах, запасных частях и других материальных ценностях, необходимых для нормального осуществления производственной деятельности.

Дополнительная временная потребность в оборотных средствах покрывается заемными средствами.

Нормирование оборотных средств предусматривает два этапа работы:

- первый – установление нормы запаса в днях, процентах и т.д.,
- второй – определение норматива в денежном выражении.

Наиболее сложным и трудоемким является первый этап работы, т.е. та часть работы, которая связана с расчетом нормы оборотных средств в днях запаса.

Эта величина показывает плановую продолжительность пребывания каждого вида материальных ценностей в данной стадии кругооборота, т. е. время с момента оплаты тех или иных материальных ценностей до передачи их со склада непосредственно в производство.

Если установлена норма запаса в днях, то определение плановой суммы оборотных средств не вызывает особых затруднений.

Для этого необходимо одновременный расход данного вида оборотных средств умножить на норму запаса в днях.

Одновременный расход тех или иных видов материальных ценностей при расчете норматива оборотных средств определяется по смете затрат на эксплуатацию подвижного состава.

В основу расчета закладывается расход данного вида материальных ценностей за год, деленный на 360-число дней в году, принимаемое для расчета.

Как было отмечено ранее, в составе оборотных средств автотранспортных предприятий наибольший удельный вес составляют производственные запасы.

При расчете нормы оборотных средств в днях по производственным запасам необходимо учитывать продолжительность:

- пребывания материальных ценностей в пути после их оплаты (транспортный запас),
- выгрузки, приема и складирования их в местах хранения,
- лабораторного анализа и подготовки материалов к производству,
- пребывания материальных ценностей в форме текущего запаса,
- пребывания материальных ценностей в форме страхового (гарантийного) запаса.

Транспортный запас создается на предприятии на период времени нахождения материалов в пути после их оплаты.

Время, необходимое для выгрузки, приема и складирования поступающих материалов, определяется на основании установленных технических норм.

Некоторые материалы требуют лабораторного анализа и подготовки к производству (топливо, пиломатериалы и т. д.).

Текущий запас, согласно инструкции о нормировании оборотных средств автотранспортных предприятий, устанавливается, как правило, в размере 50 % среднего интервала между двумя смежными поставками.

Страховой (гарантийный) запас предназначен для обеспечения бесперебойности производственного процесса в тех случаях, когда нарушаются

плановые сроки поставок по каким-либо непредвиденным обстоятельствам. Норма страхового запаса на автотранспортных предприятиях устанавливается в размере до 50 % от величины текущего запаса.

Планирование нормируемых оборотных средств предприятия предполагает также установление источников формирования этих средств.

Наряду с прибылью данного предприятия одним из источников покрытия нормативной потребности в оборотных средствах являются так называемые устойчивые пассивы.

К устойчивым пассивам относятся оборотные средства, не принадлежащие предприятию, но постоянно находящиеся в его пользовании, в его хозяйственном обороте.

К устойчивым пассивам относятся:

- минимальная задолженность по заработной плате работникам предприятий и государственным органам по начислениям на эту заработную плату,
- резерв предстоящих платежей, в состав которого входит дополнительная заработная плата, предназначенная для оплаты отпусков рабочим и служащим,
- переходящая задолженность заказчикам по оплаченным, но еще не выполненным работам,
- доходы будущих отчетных периодов за счет поступления арендной платы, доходов от продажи проездных билетов и
- т. д.

1.6.3. Показатели использования оборотных средств.

Использование оборотных средств характеризуется двумя взаимосвязанными показателями:

- 1) коэффициентом оборачиваемости,
- 2) продолжительностью одного оборота в днях,

Коэффициент оборачиваемости.

$$K = D / OC,$$

где D - доходы предприятия за определенный период времени,
 OC – средняя стоимость оборотных средств за тот же период.

Продолжительность одного оборота в днях:

$$T = П / K,$$

где $П$ – количество дней в периоде,

К – число оборотов ОС за тот же период.

1.7. Кадры предприятий автомобильного транспорта.

1.7.1. Состав и структура персонала предприятия.

1.7.2. Научная организация труда.

1.7.3. Организация нормирования труда.

1.7.4. Методы изучения затрат рабочего времени.

1.7.5. Методы измерения и планирования производительности труда на предприятиях автомобильного транспорта.

1.7.6. Факторы роста производительности труда на предприятиях автомобильного транспорта.

1.7.7. Планирование численности работающих на предприятиях автомобильного транспорта.

1.7.1. Состав и структура персонала предприятия.

В зарубежной и отечественной литературе используют немало терминов, отражающих качественные характеристики рабочей силы, и роль человека в трудовом процессе: трудовой капитал, трудовые ресурсы, кадры и персонал предприятия и т.д.

Что же представляют эти понятия?

Трудовой капитал является составной частью, видом человеческого капитала, который представляет собой накопленный запас здоровья, способности, опыта, квалификации, реализуемых в процессе трудовой деятельности, и приносящий доходы работникам и их семьям, предприятиям, государству.

Трудовые ресурсы – часть населения, обладающее достаточным физическим развитием и определенными умственными способностями, которые необходимы для осуществления той или иной трудовой деятельности.

Кадры и персонал предприятия. Под кадрами предприятия принято понимать основной, штатный состав работников предприятия. Персонал предприятия – это актуальный состав работающих лиц. В него входят постоянные, временные, сезонные сотрудники с соответствующим опытом и квалификации, а также новички-дилетанты.

Персонал предприятия как правило состоит из:

- производственного;
- непроизводственного.

Производственный персонал – это весь состав работающих, принятых на постоянную и временную работу, прямо или косвенно связанных с производством оказания транспортных услуг.

Непроизводственный персонал – это работники, обслуживающие жилкомхоз, детские и медицинские учреждения, находящиеся в ведении предприятия.

1.7.2. Научная организация труда.

Научная организация труда является составной частью организации производства на предприятиях любой формы собственности.

В условиях перехода к рыночной экономике внимание к научной организации труда значительно повышается, так как более высокий ее уровень обеспечивает повышение экономической эффективности производства, иными словами, снижает себестоимость выпускаемой продукции или оказываемых услуг и делает данную продукцию или услуги более конкурентоспособными.

Под научной организацией труда понимается совокупность мероприятий, направленных на планомерное и наиболее целесообразное использование труда работников с целью достижения высокой производительности труда.

Акцентирование внимания на том факте, что организация труда именно научная, подчеркивает, что это такая организация, при которой практическому внедрению конкретных мероприятий предшествует тщательный научный анализ трудовых процессов и условий их выполнения, а сами практические меры базируются на достижениях современной науки и передовой практики.

Научная организация труда на производстве решает триединую задачу, которую можно подразделить на:

- экономическую,
- психофизическую,
- социальную.

Экономические задачи НОТ направлены на достижение высокого уровня производительности труда за счет улучшения использования живого труда и вещественных элементов производства. Улучшение использования живого труда, соответственно, обеспечивается как за счет экстенсивных, так и за счет интенсивных факторов.

Психофизиологические задачи НОТ состоят в обеспечении наиболее благоприятных условий для нормального функционирования и воспроизводства рабочей силы, для сохранения здоровья и работоспособности работающих.

Социальные задачи НОТ заключаются в создании условий для всемерного повышения степени содержательности и привлекательности труда.

Необходимо отметить, что как психофизиологические, так и социальные задачи направлены на решение первой и основной задачи – экономической.

На уровень организации труда, а соответственно и на уровень производительности труда, оказывают влияние многочисленные факторы, к основным из них можно отнести:

- уровень развития техники производства,
- степень совершенства применяемой технологии,
- формы организации производственных процессов,

- формы и методы управления производством,
- состояние внутрихозяйственного планирования производства,
- состояние материально-технического обеспечения предприятия,
- учет требований НОТ на стадии проектирования предприятия, оборудования и технологических процессов.

Содержание научной организации труда раскрывается в основных направлениях по ее совершенствованию.

К числу важнейших направлений относятся:

- совершенствование форм разделения и кооперации труда,
- улучшение организации и обслуживания рабочих мест,
- рационализация приемов и методов труда,
- улучшение условий труда,
- совершенствование нормирования труда,
- совершенствование организации труда руководителей и специалистов,
- улучшение подготовки и повышения квалификации кадров,
- укрепление дисциплины труда,
- совершенствование практики мотивации труда.

Есть смысл более подробно рассмотреть эти важные направления.

Итак:

Совершенствование форм разделения и кооперации труда

Совершенствование форм разделения труда предполагает реализацию трудовых процессов по следующим признакам:

- функциональным,
- профессиональным,
- квалификационным.

Функциональное разделение труда на предприятии предполагает обособление отдельных групп работников в зависимости от их роли на производстве.

Наиболее многочисленная группа – это рабочие. В свою очередь эта группа подразделяется на подгруппы основных и вспомогательных рабочих.

Выделяются функциональные группы руководителей, специалистов, служащих.

Внутри каждой функциональной группы происходит разделение труда между работниками в зависимости от их профессии и специальности.

Такое разделение называется профессиональным.

Примером тому является выделение таких профессий и специальностей, как водитель, слесарь, инженер, экономист и т.д.

В профессиональных группах происходит дальнейшее разделение труда между работниками в зависимости от их квалификации.

У рабочих – в соответствии с их тарифными разрядами, у руководителей, специалистов и служащих – в соответствии с занимаемой должностью.

Этот вид разделения труда называется квалификационным.

Совершенствование форм разделения труда должно приводить в конечном итоге к сокращению общих затрат труда.

Степень разделения труда на предприятии может быть оценено с помощью коэффициента разделения труда:

$$K_{p.t.} = 1 - \frac{\sum_{тн.р.}}{T_{с.м} * П},$$

где $\sum_{тн.р.}$ - суммарное время выполнения рабочими непредусмотренной заданием работы в течение смены,

$T_{с.м}$ - продолжительность рабочей смены,

$П$ – количество рабочих по анализируемой группе.

Разделение труда вызывает необходимость объединения трудовой деятельности рабочих для того, чтобы их совместные усилия привели к созданию готового продукта.

Такое объединение отдельных исполнителей для достижения конечной цели производства называют кооперацией труда.

Чем глубже разделение труда, тем шире его кооперация.

Улучшение организации и обслуживания рабочих мест

Улучшение организации и обслуживания рабочих мест предполагает обеспечение рабочего места средствами и предметами труда и их размещение в установленном порядке.

Для оценки уровня обслуживания используется коэффициент обслуживания рабочих мест:

$$K_o = \frac{PM_y}{PM},$$

где PM_y - количество рабочих мест с удовлетворительным обслуживанием,

PM - общее количество рабочих мест.

Рационализация приемов и методов труда

Рационализация приемов и методов труда предполагает внедрение прогрессивных и высокопроизводительных приемов и методов, применяемых передовыми рабочими.

Улучшение условий труда

Под условиями труда понимается та внешняя среда, в которой трудится работник, та производственная обстановка, которая окружает его на производстве.

Условия труда определяются многими факторами:

- санитарно – гигиеническими,
- психофизическими,
- социальными.

Совершенствование нормирования труда

Самостоятельным направлением организации труда является его нормирование и ему посвящается второй вопрос нашей темы.

Совершенствование организации труда руководителей и специалистов

Работники, занятые в сфере управления предприятием, условно подразделяются на три основные группы:

- руководители,
- специалисты,
- служащие

Такое деление представляет собой одно из проявлений функционального разделения труда.

Организация труда служащих – секретарей, машинисток, операторов и др., занятых созданием первичной информации, ее передачей и переработкой, в своей основе мало чем отличается от организации труда рабочих.

Организация же труда руководителей и специалистов имеет свои особенности.

Руководители – это работники, наделенные правом принятия решений и их реализации.

Руководители подразделяются на:

- линейных,
- функциональных.

Линейные руководители (директор, начальник цеха, мастер и другие) отличаются тем, что замыкают на себе решения всех без исключения вопросов, касающихся руководимых ими коллективов.

Функциональные руководители замыкают на себе решение вопросов только по определенной функции.

К функциональным руководителям относятся главные специалисты (главный бухгалтер, главный инженер и другие) и руководители функциональных подразделений (начальник ПЭО, начальник ОТиЗа и т.д.).

Функциональные руководители являются как бы промежуточным звеном между собственно линейными руководителями и специалистами.

К специалистам относят научных работников, инженеров, экономистов и т.д.

Руководители и, в большинстве своем, специалисты непосредственно не производят материальные ценности и являются работниками умственного труда.

Этим положением и определяются особенности организации их труда.

Основной особенностью организации труда руководителя является тот факт, что он сам должен заниматься его организацией.

От уровня организации труда руководителя во многом зависит организация труда не только всех управленческих работников, но и работников всего коллектива того или иного предприятия.

К основным направлениям НОТ руководителя относятся:

- организация рационального использования рабочего времени,
- совершенствование организации личной работы,

- повышение квалификации и образования.

Все затраты рабочего времени руководителя на управление предприятием можно подразделить на затраты времени для решения перспективных и текущих задач.

От рационального распределения времени на решение этих задач в значительной мере зависит степень реального воздействия руководителя на процесс производства и, особенно, на эффективность деятельности предприятия.

В зависимости от размера предприятия или структурного подразделения соотношение затрат времени руководителя на решение перспективных и текущих вопросов будет неодинаково.

У руководителей крупных предприятий основное время должно уходить на решение стратегических задач.

Для организации личного труда руководителю целесообразно планировать как рабочее, так и свободное время. Планы нужно составлять не только на день или неделю, но и на месяц, квартал, год.

В настоящее время невозможно эффективно организовать личную работу без применения персональных ЭВМ.

Формы повышения квалификации и образования могут быть самые различные (в академиях, семинарах, научных конференциях, заграникомандировках и т.д.), как свидетельствуют исследования, руководитель не менее 40% своего времени должен затрачивать на овладение новыми знаниями.

Основной задачей организации труда специалистов является совершенствование их труда на основе достижений науки и передового опыта с целью обеспечения наибольшей эффективности управления при использовании реальных возможностей предприятия.

Специалисты, также как и руководители, должны систематически повышать свою квалификацию.

Улучшение подготовки и повышение квалификации кадров

Улучшение подготовки и повышение квалификации кадров включает соответствующий профилю предприятия профотбор, подготовку, переподготовку и повышение квалификации кадров на самом предприятии, на различных курсах, семинарах, в вузах и т.д.

Укрепление дисциплины труда

Дисциплина труда – широкое понятие, включающее в себя:

- производственную,
- технологическую,
- трудовую дисциплину.

Производственная дисциплина предполагает безусловное выполнение распоряжений и указаний руководящего персонала, соблюдение правил охраны труда, техники безопасности, производственной санитарии, своевременность обеспечения исполнителей сырьем, материалами, инструментами и т.д.

Технологическая дисциплина предусматривает точное соблюдение режимов, последовательности и способов ведения технологических процессов.

Уровень технологической дисциплины может характеризоваться величиной брака, количеством случаев отклонений от установленной технологии.

Трудовая дисциплина предусматривает строгое соблюдение работниками правил установленного внутреннего трудового распорядка.

Совершенствование практики мотивации труда

Совершенствование практики мотивации труда условно можно разделить на материальное и моральное стимулирование деятельности работников, направленное на достижение целей организации.

К материальным стимулам относятся все виды материального поощрения работников за достигнутые ими трудовые показатели.

Основным материальным стимулом является уровень заработной платы.

В настоящее время все шире начинает использоваться стимулирование путем так называемого «участия в прибылях».

Материальное стимулирование в основном удовлетворяет первичные потребности человека.

Потребности же высшего уровня чаще удовлетворяются через моральное стимулирование.

1.7.3. Организация нормирования труда.

Нормирование труда представляет собой установление норм выработки в расчете на одного работника.

Основными функциями нормирования труда являются:

- установление меры труда для отдельных работников и производственных коллективов в целом,
- определение размеров вознаграждения в соответствии с количеством затраченного труда,
- выявление внутрипроизводственных резервов роста производительности труда,
- оптимизация вариантов технологических процессов, обеспечивающих наименьшие затраты труда,
- обоснование показателей при разработке текущих и перспективных планов производства,
- оценка экономической эффективности новой техники, конструкторских, технологических и организационных решений рационализации производства.

Нормы труда подразделяются на:

- нормы времени,
- нормы выработки,
- нормы обслуживания,
- нормы управляемости.

Нормы времени представляют собой количество времени, необходимого для выполнения определенного объема работы.

Нормы выработки представляют собой объемы работ, которые необходимо выполнить в течение единицы времени.

Нормы обслуживания представляют собой количество единиц оборудования, рабочих мест или количество людей, которые должен обслуживать рабочий или служащий за определенное время.

Для руководящих работников рассчитываются нормы управляемости, которые представляют собой оптимальное с точки зрения эффективного управления число работников, приходящееся на одного конкретного руководителя.

Нормы труда по степени их обоснованности подразделяются на:

- научно обоснованные;
- хронометражные;
- опытно-статистические.

В соответствии с классификацией затрат рабочего времени в состав научно обоснованной нормы времени включаются пять основных элементов:

- 1) подготовительно-заключительное время;
- 2) основное время;
- 3) вспомогательное время;
- 4) время обслуживания рабочего места;
- 5) время регламентированных перерывов на отдых и естественные потребности.

$$N_{вр} = T_{пз} + T_o + T_v + T_{обсл.} + T_{отд.}$$

Сумма основного и вспомогательного времени составляет оперативное время:

$$T_{оп} = T_o + T_v$$

Сумма оперативного времени, времени на обслуживание, отдых и естественные потребности составляет штучное время:

$$T_{шт} = T_{оп} + T_{обсл.} + T_{отд.}$$

Тогда

$$N_{вр} = T_{пз} + T_{шт.}$$

1.7.4. Методы изучения затрат рабочего времени.

С целью эффективной организации производства и нормирования труда постоянно необходимо анализировать степень и направления использования рабочего времени.

При этом желательно выбирать такие методы, которые бы обеспечивали минимальную трудоемкость и необходимую точность результатов.

Имеются два таких метода:

- 1) метод непосредственных замеров;
- 2) метод моментных наблюдений.

Метод непосредственных замеров реализуется через такие его виды, как:

- фотография рабочего времени;
- хронометраж;
- киносъемка.

Проведение каждого наблюдения состоит из следующих этапов:

- 1) подготовка к наблюдению;
- 2) проведение собственно наблюдения;
- 3) обработка данных наблюдения;
- 4) анализ результатов и проектирования более рациональных трудовых процессов.

Фотографией рабочего времени называется такой вид наблюдения, при проведении которого изучаются все затраты времени в течении всей рабочей смены или ее части.

Фотография рабочего времени может быть индивидуальной или групповой и производится с целью получения исходных данных для совершенствования организации труда путем устранения потерь.

Хронометражом называется такой вид наблюдения, при котором изучаются циклически повторяющиеся элементы оперативной, а также отдельные элементы подготовительно-заключительной работы или работы по обслуживанию рабочего места.

К проведению хронометража наблюдатель должен приступить только после того, как он убедится, что изучаемая работа выполняется в условиях, свойственных данному рабочему месту, и период вработываемости рабочего окончился.

По итогам проведенного хронометража из длительности выполнения отдельных элементов операции составляется хронометражный ряд, который должен быть построен так, чтобы длительность выполнения элементов операции располагалась в порядке их возрастания.

При оценке хронометражного ряда важное значение имеет степень его устойчивости, которая характеризуется коэффициентом устойчивости, представляющим собой отношение максимальной величины хронометражного ряда к минимальной:

$$K_y = \frac{t_{\max}}{t_{\min}}$$

Если полученный коэффициент устойчивости хронометражного ряда меньше или равен нормативному значению, то ряд считается устойчивым, а наблюдение проведено качественно.

При исследовании трудовых процессов, в особенности отдельных движений, приходится иметь дело с быстрыми движениями и меньшими отрезками времени, которые очень трудно охватить методом хронометрирования с помощью секундомера.

В этом случае можно воспользоваться услугами *киносъемки*. Киноплёнка позволяет рассматривать произведенную кинозапись неограниченное число раз.

При замедленной демонстрации киноплёнки отчетливо выявляются трудовые движения, которые при непосредственном наблюдении невозможно охватить.

Киносъемка широко применяется при разработке нормативов времени.

При изучении использования рабочего времени методом моментных наблюдений регистрируются не затраты времени, а число тех элементов работы или перерывов, которые подлежат изучению.

Метод моментных наблюдений основан на положениях математической статистики и применяется для определения удельного веса повторяющихся элементов работы или перерывов.

1.7.5. Методы измерения и планирования производительности труда на предприятиях автомобильного транспорта.

Важнейшим показателем эффективности производства является показатель производительности труда.

В производстве любого продукта учитывается живой труд, т.е. труд, затрачиваемый работниками непосредственно в самом процессе производства данного продукта, и труд прошлый, затраченный, как правило, другими работниками на предыдущих стадиях производства и овеществленный в орудиях труда, зданиях, сооружениях, сырье, материалах, топливе, энергии и т.д.

Производительность индивидуального труда – это результативность живого труда как отдельного работника, так и коллектива работников.

Производительность общественного труда – это результативность живого и овеществленного труда, отражающая полные затраты труда в сфере материального производства.

По мере развития производства живой труд становится все более и более продуктивным за счет того, что он приводит в действие все большую массу овеществленного труда.

Повышение производительности труда во многом предопределяет изменение всех качественных показателей, характеризующих эффективность производства – материалоемкость, себестоимость, прибыль, рентабельность и др.

Для измерения и планирования производительности труда необходимы количественные характеристики данного экономического явления.

Показатель производительности общественного труда на уровне страны рассчитывается как отношение размера национального дохода к численности занятых в отраслях материального производства:

$$P_{\text{общ.}} = \frac{НД}{N}$$

Производительность общественного труда планируется и учитывается в целом по народному хозяйству.

По отдельным министерствам, ведомствам, предприятиям, структурным подразделениям, отдельным работникам исчисляется выработка и трудоемкость – показатели индивидуальной производительности труда, отражающей затраты только живого труда.

Выработка представляет собой объем работ, выполненный в единицу рабочего времени одним рабочим или коллективом.

Трудоемкость представляет собой затраты рабочего времени на производство единицы продукции.

Выработка считается прямым показателем производительности труда, а трудоемкость – обратным.

Выработка – наиболее распространенный и универсальный показатель производительности труда почти во всех отраслях народного хозяйства.

В зависимости от того, в каких единицах измеряется выполненная работа, на автомобильном транспорте различают следующие методы измерения производительности труда:

- натуральный;
- условно-натуральный;
- трудовой;
- стоимостный.

Наиболее наглядным и убедительным методом измерения производительности труда является натуральный метод, при котором выработка измеряется в натуральных единицах: т, ткм, пассажиры, пассажиро-километры, часы, платные км пробега и т.д.

Но этот метод в чистом виде применяется только тогда, когда на том или ином предприятии стабильно осуществляется перевозка одних и тех же грузов или пассажиров в сложившихся условиях и на равное расстояние.

На большинстве предприятий выполняются различные виды перевозок. В этих случаях выработка может определяться при помощи условно-натуральных показателей. В качестве условно натурального показателя обычно избирается один из натуральных показателей, как правило, профилирующий, наиболее часто встречающийся.

Этот показатель принимается за единицу и к нему приравниваются другие показатели через переводные коэффициенты.

Переводные коэффициенты для перерасчета различных показателей в условно- натуральные единицы могут рассчитываться на различной основе. Но наиболее правильным является соизмерение по трудоемкости.

На автомобильном транспорте за профилирующий показатель принят ткм.

Таким образом, натуральные ткм переводят в приведенные ткм с помощью коэффициента, равного 1.

Тогда

1 т груза = $3 \div 10$ пр. ткм,

1 пасс. – км = $0,25 \div 0,40$ пр. ткм,

1 платный км пробега по легковым автомобилям – такси = 4 пр. ткм и т.д.

Условно-натуральный метод измерения производительности труда имеет свои недостатки, связанные в первую очередь с тем, что довольно сложно точно определить значения переводных коэффициентов.

В производственных подразделениях предприятий широко используется трудовой метод, при котором объем производственной деятельности может измеряться через ее трудоемкость.

Этим методом определяется выработка на отдельных рабочих местах, в бригадах, на участках, а также в цехах при выпуске разнородной продукции, наличии незавершенной продукции, т.е. когда выработку нельзя измерить ни в натуральных единицах, ни в денежном выражении.

При неизменных нормах расчет выработки в норма-часах достаточно точно характеризует изменение производительности труда.

Однако нормы систематически пересматриваются и, кроме того, на предприятиях обычно нормируется труд только рабочих, да и то далеко не всех.

В связи с этим трудовой метод не приемлем для определения выработки других категорий работников предприятий.

Наибольшее распространение для оценки уровня производительности труда получил стоимостный метод, когда выработка рассчитывается в денежном выражении.

Крупным недостатком этого метода является его зависимость от применяемых цен и тарифов, которые в нашей стране не всегда оправданы.

Планирование производительности труда сводится к тому, чтобы обосновать возможный ее рост и уровень в плановом периоде.

Расчет роста производительности труда производится по факторам.

1.7.6. Факторы роста производительности труда на предприятиях автомобильного транспорта.

Всю совокупность факторов, влияющих на рост производительности труда, можно подразделить на четыре группы:

1. Совершенствование материально – технической базы:

- реконструкция и техническое перевооружение;
- обновление и модернизация подвижного состава;
- совершенствование структуры парка;
- повышение уровня механизации П-Р работ;

- дальнейшее развитие производственно-технической базы автомобильного транспорта;
- повышение качества эксплуатационных материалов, шин;
- улучшение состояния и развития сети дорог.

2. Совершенствование транспортного процесса и организации производства:

- улучшение организации и технологии перевозок грузов и пассажиров;
- более широкое применение контейнеров и поддонов;
- повышение уровня использования прицепов;
- совершенствование планирования и дальнейшее развитие специализации и концентрации;
- более широкое применение АСУ.

3. Совершенствование управления и организации труда:

- совершенствование системы управления;
- совершенствование методов организации труда;
- повышение трудовой дисциплины, сокращение потерь рабочего времени;
- совершенствование системы материального и морального стимулирования.

4. Прочие факторы:

- повышение квалификации и культурно-технического уровня работников;
- организация безопасности движения;
- улучшение социальных условий и т.д.

Влияние отдельных факторов на рост производительности труда в плане предприятия определяется путем подсчета относительной экономии рабочей силы.

Возможное относительное уменьшение рабочей силы по каждому фактору выявляется как разница между затратами труда на плановый объем производства при прежних и новых условиях работы.

Общий прирост производительности труда в плановом периоде можно определить по следующей формуле:

$$\Delta П = \frac{\text{Э}}{Т - \text{Э}} * 100\%,$$

где Э - возможное уменьшение численности персонала, занятого в основной деятельности, в результате предусмотренных мероприятий;

Т - численность персонала, занятого в основной деятельности, на плановый период при сохранении базисной выработки.

$$\text{Э} = Ч_б * О_p - Ч_n,$$

$$Т = Ч_б * О_p,$$

Где Ч_б – численность персонала, занятого в основной деятельности,

- в базисном периоде;
- $Ч_n$ – численность персонала, занятого в основной деятельности, в плановом периоде;
- O_p - индекс роста объема перевозок.

1.7.7. Планирование численности работающих на предприятиях автомобильного транспорта

В условиях перехода к рыночной экономике функционируют предприятия различных форм собственности.

И если предприятиям государственной формы собственности основные показатели по штатному расписанию приходится согласовывать с вышестоящими организациями, то, вполне естественно, предприятиям негосударственной формы собственности не доводят плановых показателей по составу и численности работников.

Предприятия, ориентируясь на повышение эффективности производства, должны сами определить, сколько и каких им нужно работников.

Работники любого предприятия, в том числе и автотранспортного, подразделяются на две группы:

- 1) производственную,
- 2) непроизводственную.

В производственную группу входят:

- рабочие,
- руководители,
- специалисты,
- служащие,
- охрана,
- ученики.

В непроизводственную группу входят работники медицинских пунктов, детсадов, культурно-бытовых учреждений и т.д., находящихся на балансе того или иного предприятия.

Исходными данными для определения численности разных категорий работающих на АТП являются:

- запланированные объемы работ по эксплуатации, ТО и ремонту подвижного состава;
- типовые структуры и нормативы численности руководителей, специалистов и служащих;
- установленные темпы роста производительности труда;
- фонд рабочего времени одного работника АТП.

Фонд рабочего времени – количество часов, которое может отработать один работник в плановом периоде.

Фонд рабочего времени может быть:

- календарный,
- номинальный,

- плановый,
- фактический.

Календарный фонд рабочего времени равен количеству календарных дней в плановом периоде. *Номинальный фонд* рабочего времени равен количеству календарных дней за вычетом выходных и праздничных дней.

Плановый фонд рабочего времени равен номинальному за вычетом невыходов на работу по уважительным причинам: отпуск, болезнь, исполнение государственных и общественных обязанностей.

Фактический фонд рабочего времени равен плановому за вычетом невыходов на работу по неуважительным причинам.

При планировании численности выделяют также такие понятия, как:

- списочный состав,
- явочный состав.

Списочный состав представляет собой численность всех работников, состоящих в штате предприятия.

Явочный состав – это численность фактически явившихся на работу работников.

Сопоставление явочной численности работников со списочной численностью показывает степень использования численности работников списочного состава.

Плановый годовой фонд рабочего времени одного работника предприятия в часах определяется по следующей формуле:

$$\Phi_{г} = [D_{к} - (D_{в} + D_{п} + D_{о} + D_{б} + D_{го})] * t - (D_{пн} - D'_{пн}) * t' ,$$

где $D_{к}$ - количество календарных дней;

$D_{в}$ - количество выходных дней;

$D_{п}$ - количество праздничных дней, не совпадающих с выходными;

$D_{о}$ - количество дней отпуска;

$D_{б}$ - количество дней невыхода на работу из-за болезни;

$D_{го}$ - количество дней неявок на работу из-за выполнения государственных и общественных обязанностей;

t - продолжительность рабочей смены;

$D_{пн}$ - количество предпраздничных рабочих дней

$D'_{пн}$ - количество предпраздничных рабочих дней, совпадающих с отпуском;

t' - время, на которое сокращается рабочий день перед праздничными днями.

Исходя из запланированных объемов работ по эксплуатации, ТО и ремонту подвижного состава, установленных темпов роста производительности труда и зная годовой фонд рабочего времени для одного работника, можно определить списочную численность водителей и ремонтных рабочих АТП.

$$N_{\text{в}} = \frac{T_{\text{в}}}{\Phi_{\text{г}}^{\text{в}} * K_{\text{в}}},$$

где $T_{\text{в}}$ – запланированный годовой объем работ водителей АТП в часах;
 $\Phi_{\text{г}}^{\text{в}}$ – годовой фонд рабочего времени одного водителя в часах;
 $K_{\text{в}}$ – планируемый коэффициент роста производительности труда водителя.

$$T_{\text{в}} = T_{\text{п-з}} + T_{\text{н}} * \text{Асс} * \lambda_{\text{в}} * \text{Дк}$$

где $T_{\text{п-з}}$ – подготовительно- заключительное время, принимается из расчета 2,5 минуты на 1 час работы;
 $T_{\text{н}}$ – время в наряде одного автомобиля за день;
 Асс – среднесписочное количество автомобилей АТП;
 $\lambda_{\text{в}}$ – коэффициент выпуска автомобилей на линию;
 Дк – число дней в году.

$$N_{\text{рр}} = \frac{T_{\text{рр}}}{\Phi_{\text{г}}^{\text{рр}} * K_{\text{рр}}},$$

где $T_{\text{рр}}$ – запланированный годовой объем работ ремонтных рабочих АТП в часах;
 $\Phi_{\text{г}}^{\text{рр}}$ – годовой фонд рабочего времени одного ремонтного рабочего в часах;
 $K_{\text{рр}}$ – планируемый коэффициент роста производительности труда ремонтных рабочих.

$$T_{\text{рр}} = T_{\text{ео}} + T_{\text{то-1}} + T_{\text{то-2}} + T_{\text{тр}}$$

где $T_{\text{ео}}$ – годовая трудоемкость ЕО;
 $T_{\text{то-1}}$ – годовая трудоемкость ТО-1;
 $T_{\text{то-2}}$ – годовая трудоемкость ТО –2;
 $T_{\text{тр}}$ – годовая трудоемкость ТР.

Численность вспомогательных рабочих составляет, как правило, 20 – 30% от числа рабочих по ТО и ремонту подвижного состава.

При определении численности руководителей, специалистов и служащих руководствуются типовыми структурами и нормативами численности руководителей, специалистов и служащих АТП.

Примерный перечень основных структурных подразделений АТП выглядит следующим образом:

- общее руководство;
- планово-экономический отдел;
- отдел труда и заработной платы;
- финансовый отдел;
- бухгалтерия;
- отдел кадров;
- административно-хозяйственный отдел;
- юридический отдел;
- эксплуатационная служба;
- производственно-техническая служба;
- отдел материально-технического снабжения.

Фактическая численность руководителей, специалистов и служащих АТП зависит от многих факторов, основными из них являются:

- среднесписочная численность автомобилей, их назначение, грузоподъемность, пассажироместимость и т.д.;
- коэффициент выпуска автомобилей на линию;
- среднее время в наряде автомобилей и т.д.

1.8. Производственная мощность и производственная программа предприятия.

Производственная мощность определяет количество товаров, работ и услуг, которое способно выпустить, оказать то или иное предприятие.

Основными показателями использования производственной мощности являются такие показатели, как:

- натуральные;
- стоимостные.

«Портфель заказов» предприятия представляет собой всю совокупность предложений от постоянных и случайных заказчиков на производство определенных видов продукции, работ и услуг в заданном количестве и на определенных ценовых условиях.

Диверсификация представляет собой расширение ассортимента выпускаемой продукции, работ и услуг, переориентацию рынков сбыта, освоение новых видов производств с целью повышения эффективности производства, получения экономической выгоды, предотвращения банкротства.

Оптимальная производственная программа подразумевает такой объем выпуска продукции, работ или услуг в планируемом периоде времени, при котором наиболее полно удовлетворяются запросы потребителей.

1.9. Оплата труда на предприятиях автомобильного транспорта.

1.9.1. Мотивация труда.

1.9.2. Планирование фонда заработной платы.

1.9.3. Формы и системы оплаты труда.

1.9.4. Оплата труда работников автотранспортных предприятий.

1.9.1. Мотивация труда.

Сложившаяся за долгие годы система управления экономикой в Республике Беларусь привела к возникновению феномена экономического отчуждения трудящихся от средств производства.

Выражается это в том, что в условиях общественной собственности важнейшие функции хозяйственного руководства выполняют не сами непосредственные производители материальных благ, а государство в лице его различных органов, которые отстранили конкретного человека:

- во-первых, от результатов собственного труда;
- во-вторых, от управления производством.

При таком положении дел доходы трудовых коллективов в целом и отдельных работников в частности практически не зависят от эффективности использования средств производства.

В силу этого трудящиеся относятся к ним не по-хозяйски, общенародная собственность воспринимается ими как «ничейная».

В этих условиях как никогда остро стоит вопрос: каким образом заинтересовать людей, побудить их работать эффективно, экономить живой и овеществленный труд, своевременно и качественно выполнять свои задачи.

Реализация принципов радикальной экономической реформы, выход из экономического кризиса невозможны без выработки механизма мотивации труда в основной ячейке народного хозяйства – трудовом коллективе предприятия.

Нужно не забывать о простой истине: продукцию, услуги производят люди и только люди.

Полнокровный товарный рынок появится лишь в результате заинтересованного труда работников, а предприятия могут выжить в условиях рынка только овладев механизмом мотивации высокоэффективного труда.

По данным опроса 1500 бизнесменов из 22 стран с развитой рыночной экономикой, в 21 веке конкурентоспособность любой страны будет во многом определять мотивация труда.

В словаре по психологии понятие «мотив» определяется как побуждение к деятельности, связанное с удовлетворением каких-либо потребностей субъекта.

Иными словами, в основе любых действий лежит необходимость удовлетворения тех или иных потребностей.

Известный американский специалист по менеджменту Маслоу потребности делит на:

- 1) первичные,
- 2) вторичные.

К *первичным* относят:

- физиологические потребности (пища, тепло, жилище и т.д.);
- потребности безопасности и защищенности (пенсионная система, страхование от болезней, система бонусов в виде акций фирмы и т.д.).

Ко *второй группе* относятся:

- социальная потребность (потребность входить в какую-либо группу);
- потребность в самоутверждении и самоуважении;
- потребность в самореализации.

Таким образом, мотивация – это процесс побуждения себя и других к деятельности для достижения личных целей и целей организации, она представляет собой совокупность внешних и внутренних условий, определяющих степень активности субъекта и направленности его деятельности.

Долгие годы трудовая мотивация понималась довольно узко - как вознаграждение за труд, чаще всего в виде премии.

На современном этапе в странах с развитой рыночной экономикой мотивацию рассматривают гораздо шире – а именно, как:

- фактор развития производства;
- систему воспитания личности;
- фактор социальной стабильности общества.

Современные методы активизации человеческого фактора в производстве можно систематизировать следующим образом:

Программы профессионального развития рабочей силы.

По данным специалистов США, увеличение затрат на труд на один процент расширяет производство продукции в 3 раза больше, чем один процент прироста капитала.

В странах с развитой рыночной экономикой на повышение квалификации работников затрачивается 2 – 2.5% затрат к фонду оплаты труда, на отдельных фирмах более 5%.

Программы привлечения работников в управление производством.

Диапазон участия персонала в управлении предприятием довольно широк – от решения частных задач силами рабочей группы и «кружков качества» до формирования современных многофункциональных бригад.

Программы, призванные реконструировать сам процесс труда.

По мнению японских специалистов по менеджменту, научно-техническая революция будет требовать максимального использования человеческих способностей, знаний, энтузиазма.

Орудовать кувалдой можно принудить людей, но думать силой не принудишь.

Необходимо, чтобы именно условия, а не управляющие заставляли рабочих весьма эффективно трудиться.

Программы, охватывающие круг вопросов, связанных с материальным стимулированием.

Одним из важнейших факторов, определяющих отношение человека к труду и его результатам, является материальное стимулирование.

Для выработки действенного механизма материального стимулирования нужно:

- с одной стороны, правильно определить величину средств на оплату труда;
- с другой стороны, увязать оплату труда каждого работника с достигнутыми конечными результатами.

1.9.2. Планирование фонда заработной платы.

Заработная плата – денежное вознаграждение за труд, она представляет собой часть стоимости созданного трудом продукта или дохода от его продажи, выдаваемая работнику предприятием, в котором он работает.

Планирование фонда заработной платы включает расчет:

- суммы фонда;
- средней заработной платы как всех работников предприятия, так и по категориям работающих.

Исходными данными для планирования фонда заработной платы являются:

- производственная программа в натуральном и стоимостном выражении, ее трудоемкость;
- состав и уровень квалификации работников, необходимых для выполнения программы;
- действующая тарифная система;
- применяемые формы и системы оплаты труда;

- различные законодательные акты по труду, регулирующие заработную плату.

В состав фонда включается *основная и дополнительная заработная плата*.

К *основной заработной плате* относится заработная плата за фактически отработанное время или выполненный объем работ в конкретных условиях.

Она включает оплату труда по тарифным ставкам, сдельным расценкам, окладам, а также различные виды доплат, надбавок, премий.

К *дополнительной заработной плате* относится заработная плата за фактически неотработанное время, но подлежащее оплате согласно действующего законодательства.

Дополнительная заработная плата включает оплату ежегодных отпусков, учебных отпусков, льготных часов подростков, времени, связанного с выполнением государственных обязанностей и т. д.

В действующей практике используются разнообразные методы формирования фонда оплаты труда как в целом по предприятию, так и по структурным подразделениям.

Долгие годы ФОТ определялся как умножение планового уровня средней заработной платы на расчетную численность работающих.

Основой расчета этих показателей по действующим предприятиям является определение планового прироста производительности труда и средней заработной платы.

Основной недостаток этого метода формирования фонда заработной платы состоит в том, что он не нацеливает на рациональное использование живого труда, так как в данном случае при большей численности работающих будет больше и ФЗП.

Не обеспечивает приведенный метод формирования ФЗП прямой зависимости не только с конечным результатом труда коллектива, но по большому счету даже с объемом производства.

В этой связи следует отметить, что наилучшим образом эту сложную задачу решает нормированный метод формирования ФЗП.

Именно данный метод использует большинство компаний в странах с развитой рыночной экономикой.

Однако он может быть действенным лишь при наличии следующих важных условий:

- во-первых, нормативы должны быть стабильными, долговременными, изменяться лишь в случае влияния на объем производства факторов, не связанных с трудовыми условиями коллектива;
- во-вторых, нормативы формирования ФЗП должны быть не индивидуальными, а групповыми.

Норматив ФЗП рассчитывается по следующей формуле:

$$H = \frac{\text{ФЗПб}}{Qб} * \frac{100+\Delta ЗП}{100+\Delta ПТ} * 100,$$

где Н – норматив расхода фонда заработной платы на рубль товарной продукции, работ, услуг в плановом периоде;

ФЗПб – фонд заработной платы в базисном периоде;

Qб – объем товарной продукции, работ, услуг в базисном периоде;

$\Delta ЗП$, $\Delta ПТ$ – прирост соответственно средней заработной платы и производительности труда, намеченный в плановом периоде, %.

При этом $\Delta ЗП$ определяется по формуле:

$$\Delta ЗП = C * \Delta ПТ,$$

где С – норматив прироста средней заработной платы на один процент прироста производительности труда.

Его величину целесообразно дифференцировать по предприятиям, структурным подразделениям в зависимости от доли прироста объема производства за счет повышения производительности труда и структуры факторов этого повышения.

1.9.3. Формы и системы оплаты труда.

Для достижения высоких конечных результатов оплату труда работников различных категорий в условиях рыночной экономики целесообразно строить на следующий принципам:

- во-первых, основными категориями дифференциации заработной платы по предприятиям, работникам должен быть конечный результат их труда;
- во-вторых, необходимо обеспечивать оперативный рост производительности труда по сравнению с ростом заработной платы;
- в-третьих, целесообразно сочетать индивидуальную и коллективную заинтересованность и ответственность в результатах труда;
- в-четвертых, механизм оплаты труда должен стимулировать повышение квалификации работников;
- в-пятых, формы и системы оплаты труда должны быть простыми и понятными всем работникам.

При выборе той или иной формы и системы оплаты труда целесообразно учитывать следующие важные элементы:

- форму собственности;
- величину предприятия;
- его структуру;

- характер производимой продукции или оказываемых услуг;
- особенности доминирующих в коллективе ценностей и целей.

В центре внимания руководителей должны быть вопросы социального развития коллектива, условия труда и быта работников.

Кроме того, решая вопросы оплаты труда, нужно иметь в виду следующие черты фактора:

- финансовое положение предприятия;
- уровень стоимости жизни;
- уровень заработной платы, которую выплачивают конкуренты за такую же работу;
- рамки государственного регулирования в этой области.

Получив, в какой-то степени неожиданно, независимость в 1991 году, Республика Беларусь многие жизненно-важные вопросы начинала решать с нуля. Да, многое можно было позаимствовать из опыта работы в составе СССР. Но учитывая не только позитивное, что было в великой стране, но и негативное, хотелось идти своим путем. Не в последнюю очередь стояли вопросы повышения мотивации труда с целью роста производительности труда, а также качества выпускаемой продукции и оказываемых услуг.

В силу этих обстоятельств в 1991 году появилась своя Республиканская Единая тарифная система оплаты труда, состоящая из:

- тарифной ставки 1-го разряда;
- единой тарифной сетки (ЕТС);
- единого тарифно-квалификационного справочника.

Единая тарифная сетка является важным элементом тарифной системы и представляет собой совокупность квалификационных разрядов и соответствующих им тарифных коэффициентов. Квалификационный тарифный разряд характеризует уровень квалификации работника. Он зависит от степени сложности и точности выполняемых работ, а также ответственности работника.

Все эти требования заложены в профессиональных характеристиках, предусмотренных в тарифно-квалификационном справочнике.

Тарифные коэффициенты показывают во сколько раз тарифные ставки второго и последующих разрядов сетки выше ставки первого разряда.

Концепцией реформирования оплаты труда, принятой в 1991 г., предусматривалось, что осязаемым порогом материальной заинтересованности в установлении размеров оплаты труда является установление межразрядных соотношений тарифных коэффициентов в размере не менее 10 процентов.

ЕТС включала 28 разрядов с диапазоном разрядов 13,24:1.

Уже почти три десятилетия наша страна пытается найти оптимальную систему оплаты труда. За это время ЕТС претерпевала много всевозможных изменений. В первую очередь это касалось размера тарифной сетки в виде количества разрядов и размера тарифных коэффициентов.

В начале 21 века пришли, как многим казалось, вроде бы к оптимальному варианту, а именно: 27-разрядный ЕТС с диапазоном разрядов 7,84:1. Но дальнейшая жизнь показала, что в таком виде, как, впрочем, и во всех предыдущих, ЕТС не стимулирует в полной мере работников к достойному труду.

В научно-экономической среде, среди работников экономических служб предприятий и организаций выдвигались различные предложения по совершенствованию системы оплаты труда с целью повышения мотивации труда работников.

В результате, вполне возможно, и этих дискуссий, появился Указ Республики Беларусь от 10 мая 2011 года №181 «О некоторых мерах по совершенствованию государственного регулирования в области оплаты труда». Своим Указом Президент утвердил рекомендательный характер применения ЕТС. Указ ступил в силу с 01 июня 2011 года и предоставил право коммерческим организациям и индивидуальным предпринимателям самостоятельно принимать решение о применении тех или иных положений при определении условий оплаты труда.

Указ Президента страны – это, безусловно, определенный шаг вперед в развитии системы оплаты труда. Вопрос вот только в том, многие ли предприятия воспользовались этой возможностью? Но это уже отдельный разговор.

Более того, Указ ведь не снял все вопросы, т.к. применение тарифной системы оплаты труда осталось обязательным для бюджетных организаций и предприятий, получающих дотации от государства. И с этой ЕТС, без существенных изменений, бюджетный сектор, благополучно или не очень, дожил до 2020 года.

Нареканий со стороны специалистов на предмет эффективности применяемой ЕТС в этот период было предостаточно. Один из серьезных недостатков ЕТС заключался в том, что специалисты невысокой квалификации без существенных премий, доплат и надбавок, отработав плановый фонд рабочего времени в том или ином месяце, не могли выйти в конечном счете на размер минимальной заработной платы. И в этой ситуации руководителям предприятий приходилось искать всевозможные варианты, чтобы дотянуть каким-то образом размер заработной платы до минимального уровня.

На основании Указа Президента Республики Беларусь №27 от 18.01.2019г. «Об оплате труда работников бюджетных организаций» и Постановления кабинета Министров Республики Беларусь № 138 от 28.02.2019г., с 01 января 2020 года вступила в силу ЕТС оплаты труда работников бюджетной сферы.

Учитывая тот факт, что в нашей стране практически каждый пятый работник (более 850 тыс.чел.) представляют собой бюджетный сектор экономики, то вопрос совершенствования системы оплаты труда в данном сегменте является достаточно актуальным.

ЕТС включает 18 разрядов с диапазоном разрядов 3,00:1,00. Вместо понятия «тарифная ставка первого разряда» появилось понятие «базовая ставка первого разряда».

С моей точки зрения, наличие такой ЕТС для оплаты труда работников бюджетной сферы существенно не подняло мотивацию на достойный уровень.

Для оплаты труда работников различных предприятий используется две формы оплаты труда:

1) повременная;

2) сдельная,

а также множество различных систем:

– повременно-премиальная;

– сдельно-премиальная;

– сдельно-косвенная;

– сдельно-прогрессивная;

– сдельно-аккордная

и т.д.

Различные системы применяются для оплаты как индивидуального, так и коллективного труда.

1.9.4. Оплата труда работников автотранспортных предприятий.

Оплата труда работников автотранспортных предприятий осуществляется на основе действующих в Республике Законов, Декретов и Указов Президента Республики Беларусь, Постановлений Совета Министров РБ, постановлений Министерства труда РБ и других нормативных документов в области оплаты труда.

Для оплаты труда работников автомобильного транспорта применяются как повременная, так и сдельная формы оплаты труда с использованием различных систем.

За каждый час работы в сверхурочное время производится оплата:

– работникам с повременной оплатой труда и получающим должностные оклады – не ниже двойных часовых ставок или окладов;

– работникам со сдельной оплатой труда – не ниже двойных сдельных расценок.

Работа в выходные и праздничные дни оплачивается не ниже, чем в двойном размере, если иное не предусмотрено в договоре или контракте (имеется в виду оплата в выходные дни).

При простое не по вине работника его заработная плата не может быть ниже двух третей установленной ему тарифной ставки или оклада.

В целом заработная плата работников автомобильного транспорта состоит из:

– тарифных ставок или должностных окладов, если не предусмотрена иная система оплаты труда;

- доплат и надбавок;
- премий за производственные результаты работы;
- специальных видов премий;
- вознаграждений по итогам работы за год.

Есть смысл более подробно рассмотреть оплату труда отдельных категорий работников.

Водители.

1. Водители грузовых автомобилей

Повременная оплата труда чаще всего применяется при различных технологических перевозках, т.е. когда использование подвижного состава сопровождается длительными простоями и, естественно, малыми объемами выполненных работ.

Сдельная оплата труда довольно часто определяется по сдельным расценкам за 1т и 1ткм.

Сдельная расценка за 1 т определяется умножением минутной тарифной ставки водителя автомобиля на норму времени погрузки и разгрузки одной тонны груза.

Единые нормы времени простоя автомобиля и сдельные расценки установлены для грузов 1-го класса, т.е. тех грузов, которые позволяют обеспечивать средний коэффициент использования грузоподъемности автомобиля в размере 1,0.

Для грузов 2,3 и 4-го классов нормы времени и сдельные расценки применяются с поправочными коэффициентами соответственно

1,25, 1,66, 2,0

исходя из среднего коэффициента использования грузоподъемности для грузов: 2-го класса – 0,8;

3-го класса – 0,6;

4-го класса – 0,5;

Поправочные коэффициенты по группам, обеспечивающим коэффициент использования грузоподъемности автомобиля ниже 0,5 при полной загрузке автомобиля с наращенными бортами, определяют путем деления единицы на коэффициент использования грузоподъемности.

Норма времени на 1 ткм устанавливается по следующей формуле:

$$N_{вр. 1ткм} = T_{дв} + t_{п-з} / V * q * B ,$$

где $T_{дв}$ – время движения автомобиля (при расчётах норм применяется 60 мин.);

$t_{п-з}$ – подготовительно-заключительное время (2,5 мин. на 1 час работы);

V – расчетная норма пробега автомобиля для соответствующей группы дорог, км/час;

q – грузоподъемность автомобиля;

В – коэффициент использования пробега автомобиля (при расчетах норм принимается, как правило, в пределах 0,45 – 0,50).

Расчетные нормы пробега автомобиля устанавливаются на основании Постановления Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь № 35 от 1.11.2002г. в следующих размерах:

При работе за городом:

Группы дорог	Тип дорожного покрытия	Расчетная норма пробега автомобиля, км/час
1	Дороги с усовершенствованным покрытием (асфальтобетонные, цементобетонные и т.д.)	50
	Автомагистрали	70
2	Дороги с твердым покрытием (булыжная, щебеночная, гравийные)	38
	Грунтовые улучшенные	37
3	Дороги естественные грунтовые	30

При работе в городе независимо от типа дорожного покрытия для автомобилей и автопоездов грузоподъемностью до 7 тонн (автоцистерны до 6 тыс.литров)–25км/час; для автомобилей и автопоездов грузоподъемностью 7 тонн (автоцистерны 6 тыс.литров) и выше–24км/час.

Сдельная расценка за 1 ткм определяется умножением минутной тарифной ставки водителя автомобиля на норму времени выполнения 1 ткм.

Единые нормы на 1 ткм и сдельные расценки установлены для грузов 1-го класса.

Для остальных классов грузов поправочные коэффициенты рассчитываются таким же образом, как и для единых норм времени простоя автомобиля и сдельных расценок за 1т.

2. Водители автобусов.

Повременная оплата труда применяется для оплаты труда водителей при городских маршрутных перевозках, а также при различных технологических перевозках.

Сдельная оплата труда чаще всего применяется для оплаты труда водителей при междугородных и международных перевозках.

Сдельная расценка в данном случае рассчитывается по следующей формуле:

$$C = Ч / Д_{ч}$$

где Ч - часовая тарифная ставка водителя;

Д_ч - часовой доход на маршруте.

Заработная плата водителя в этом случае определяется умножением сдельной расценки на фактически полученный им доход.

3. Водители легковых автомобилей.

Повременная оплата применяется, как правило, для оплаты труда водителей служебных автомобилей.

Для водителей автомобилей-такси применяется чаще всего сдельная оплата труда.

Она определяется по расценкам:

- за посадку пассажира;
- с рубля выручки за платный пробег;
- за оплаченный простой автомобиля, находящегося в распоряжении пассажира.

Ремонтные рабочие.

Для оплаты труда ремонтных рабочих применяется, как правило, повременная оплата труда.

Сдельная оплата пока не находит, по разным причинам, широкого применения при оплате труда ремонтных рабочих АТП.

Сдельные расценки для оплаты труда ремонтных рабочих следует определять исходя из тарифных ставок, соответствующих разряду выполняемых работ, а не тарифному разряду работника.

Техническое обслуживание и текущий ремонт автомобилей должны осуществляться, как правило, без привлечения для выполнения этих работ водителей.

В случае перевода водителей на работы по ТО и ТР автомобилей в связи с производственной необходимостью на срок до одного месяца оплата их труда производится по выполняемой работе, но не ниже среднего заработка по прежней работе.

Руководители и специалисты.

Для руководителей и специалистов применяется, как правило, повременная оплата труда.

Руководители предприятий автомобильного транспорта в пределах средств, направленных на оплату труда, могут устанавливать различные доплаты и надбавки своим сотрудникам.

Доплаты, как правило, носят компенсационный характер, а надбавки - стимулирующий.

Иными словами, доплатой работодатель компенсирует интенсивность производства и сложные условия труда, а надбавкой стремится подчеркнуть ценность своего сотрудника.

Доплаты.

- рабочим, служащим, специалистам за совмещение профессий, должностей, расширение зон обслуживания или увеличение объёмов выполняемых работ в пределах тарифных ставок, должностных окладов по совмещаемым профессиям, должностям;
- работникам при многосменном режиме работы за работу в вечернюю смену не менее 20%, а в ночную смену не менее 40% часовой тарифной ставки, должностного оклада работника за каждый час работы в указанных сменах;
- водителям легковых автомобилей за ненормированный рабочий день в размере до 25% его тарифной ставки за отработанное время;
- бригадирам из числа рабочих, не освобождённых от основной работы, за руководство бригадой в размере до 25% тарифной ставки первого разряда, действующей на предприятии, в зависимости от численности бригады:

5-10 чел. – до 15%,

>10 чел. - до 25%

- водителям автобусов при работе без кондуктора при условии выполнения обязанностей кондуктора в размере до 30% от общей суммы, сданной ими выручки за проданные билеты;
- водителям и кондукторам автобусов, работающих на городских, пригородных и регулярных междугородных пассажирских линиях, за работу с разделением смены на части до 50% тарифной ставки 1-го разряда;
- водителям грузовых автомобилей и автобусов, диспетчерам автомобильного транспорта, билетным кассирам, кондукторам, контролерам пассажирского транспорта за интенсивность и сложность их труда в размере до 40% тарифной ставки, сдельного заработка, должностного оклада.

Надбавки.

- водителям грузовых и легковых автомобилей, автобусов за классность в следующих размерах:

водителям 2-го класса – 10%,

водителям 1-го класса – 25%

от установленной тарифной ставки за отработанное в качестве водителя время;

- рабочим за профессиональное мастерство к их тарифным ставкам в следующих размерах:

3-ий разряд – 12%,

4-ий разряд – до 16%,

5-ий разряд – до 20%,

6-ой разряд – до 24%.

- руководителям, специалистам и служащим за сложность и напряжённость работы, высокие творческие, производственные достижения в работе и за выполнение особо важных работ в размере до 50% должностных окладов, тарифных ставок, а на приоритетных направлениях деятельности (автобусные и международные автомобильные перевозки) – до 75%.
- работникам АТП за непрерывный стаж работы в следующих размерах:

>1 до 5 лет – 5%

>5 до 10 лет – 10%

>10 до 15 лет – 15%

>15 лет – 20%

к тарифным ставкам, сдельным расценкам, должностным окладам.

Премия за производственные результаты работы

Премирование на предприятии должно быть организовано таким образом, чтобы была установлена прямая зависимость размера премии от величины трудового вклада каждого конкретного работника и коллектива в целом в конечные результаты работы того или иного предприятия.

Для повышения действенности системы премирования число основных показателей и условий премирования, устанавливаемых отдельным работникам или трудовым коллективам, должно быть минимальным, как правило, не более двух-трех.

Специальные виды премий.

К специальным видам премий относятся следующие виды премий:

- за экономию автомобильного топлива;
- за увеличение пробега новых и восстановленных методом наложения протектора автомобильных шин;
- за сдачу автомобильных шин, пригодных для восстановления;
- за сдачу лома и отходов черных, цветных и драгоценных металлов; и т.д.

При наличии финансовых возможностей АТП могут премировать своих работников по итогам работы за год.

1.10. Себестоимость автотранспортных услуг.

1.10.1. Издержки транспортных услуг.

1.10.2. Структура себестоимости автомобильных перевозок.

1.10.3. Планирование себестоимости автомобильных перевозок.

1.10.4. Влияние отдельных технико-эксплуатационных показателей использования подвижного состава на уровень себестоимости перевозок.

1.10.1. Издержки транспортных услуг.

В условиях формирования рыночных отношений снижение издержек производства, работ и услуг приобретает особую значимость.

Наряду с повышением качества продукции, уменьшение затрат на производство той или иной продукции, работ и услуг во многом определяет:

- конкурентоспособность предприятия,
- устойчивость его финансового состояния,
- платежеспособность и кредитоспособность клиента банка.

Народнохозяйственное значение снижения себестоимости продукции:

- при одних и тех же ресурсах есть возможность производить больше продукции;
- ускоряется оборачиваемость оборотных средств;
- при рациональном использовании материальных ресурсов появляется возможность меньше вкладывать капитальных вложений в добывающие отрасли;
- снижение издержек – важнейший фактор интенсификации производства.

Под себестоимостью продукции, работ и услуг понимают выраженные в денежной форме затраты, связанные с использованием в процессе производства основных фондов, материалов, сырья, топлива и энергии, а также труда.

Себестоимость как экономическая категория тесно связана со стоимостью, она является частью стоимости.

С точки зрения общественной значимости и характера формирования затрат различают:

- индивидуальную себестоимость,
- общественно необходимую себестоимость, которые выступают, соответственно, как части:
 - индивидуальной стоимости,
 - общественно необходимой стоимости.

Таким образом, между себестоимостью и стоимостью продукции, работ и услуг можно выделить различия:

- количественное,
- качественное.

Количественное различие состоит в том, что накопления, создаваемые на предприятии, не включаются в себестоимость.

Кроме того, в отчетной себестоимости могут содержаться затраты, связанные с уплатой штрафов, другими непроизводительными расходами, которые не увеличивают стоимость продукции, работ и услуг.

Качественное различие состоит в том, что между затратами потребленных средств производства и их денежным выражением может быть существенная разница, зависящая от цен, установленных на средства производства.

Различают себестоимость:

- нормативную,
- плановую,
- фактическую.

Различают также себестоимость:

- производственную,
- полную.

Производственная себестоимость включает все затраты от начальной операции производственного процесса до сдачи готовой продукции на склад.

Полная себестоимость включает производственные и коммерческие расходы, т. е. расходы по сбыту продукции.

Транспортный процесс, как известно, складывается из двух основных элементов, определяющих эксплуатационные затраты на перевозку грузов:

- погрузка – разгрузка груза;
- перемещение груза.

По действующей методике на автомобильном транспорте, как и на других видах транспорта, при определении себестоимости перевозок учитываются только расходы, связанные с перемещением грузов и пассажиров.

Затраты на погрузочно-разгрузочные работы, а также расходы на содержание и ремонт автомобильных дорог, организацию и обеспечение безопасности движения на них в себестоимости автомобильных перевозок не находят отражения.

Для объективной оценки народнохозяйственной эффективности транспортных средств себестоимость автомобильных, да и других, перевозок целесообразно было бы определять с учетом всех действующих издержек на их выполнение.

1.10.2. Структура себестоимости автомобильных перевозок.

Методические рекомендации по планированию, учету и калькулированию себестоимости перевозок (работ, услуг) на автотранспортных предприятиях РБ разработаны в соответствии с «Основными положениями по составу затрат, включаемых в себестоимость продукции (работ, услуг)»,

введенными в действие с 1 марта 1998г., с учетом последующих изменений и дополнений, отраслевыми особенностями состава затрат по предприятиям, подведомственным Министерству транспорта и коммуникаций РБ, а также другими нормативными актами, касающимися вопросов планирования, учета и калькулирования себестоимости продукции (работ, услуг).

Структура себестоимости характеризуется составом и соотношением отдельных статей расходов и элементов затрат в общих затратах на осуществление перевозок.

Обычно структура себестоимости той или иной продукции рассматривается в двух разрезах:

- по элементам затрат, показывающим экономическую природу затрат;
- по статьям затрат, характеризующим место их зарождения и направление затрат.

Группировка по элементам затрат необходима для выявления потребностей предприятия в материальных, трудовых и финансовых ресурсах.

На транспортных предприятиях затраты, образующие себестоимость перевозок (работ, услуг), в соответствии с их экономическим содержанием рекомендуется группировать по следующим элементам:

- материальные затраты;
- расходы на оплату труда;
- отчисления на социальные нужды;
- амортизация основных фондов;
- прочие расходы.

Материальные затраты.

В элементе «материальные затраты» отражаются:

- стоимость всех видов топлива для эксплуатации автомобилей и других самоходных механизмов, а также для отопления зданий и сооружений;
- стоимость износа автомобильных шин;
- стоимость всех расходуемых при ТО и ремонте подвижного состава и других технических средств и устройств материалов, запасных частей, малоценных и быстроизнашивающихся предметов;
- и т.д.

Расходы на оплату труда.

В элементе «Расходы на оплату труда» отражаются:

- выплаты заработной платы за фактически выполненную работу, начисленные исходя из тарифных ставок, сдельных расценок и должностных окладов в соответствии с принятыми на предприятии формами и системами оплаты труда;
- выплаты в виде различных доплат и надбавок;

- выплаты по системам премирования за производственные результаты работы;
- выплаты специальных видов премий;
- и т.д.

Отчисления на социальные нужды.

В элементе «Отчисления на социальные нужды» отражаются:

- обязательные отчисления по установленным законодательством нормам в фонд социальной защиты населения;
- отчисления в Белгосстрах на предмет страхования сотрудников от несчастных случаев и профессиональных заболеваний.

Отчисления идут практически от всех видов оплаты труда работников, занятых в производстве соответствующей продукции, работ и услуг, вне зависимости от источников финансирования расходов на оплату их труда.

Амортизация основных фондов.

В элементе «Амортизация основных фондов» отражается сумма амортизационных отчислений на полное восстановление, исчисленная исходя из балансовой стоимости основных производственных фондов и утвержденных в установленном порядке норм, включая и ускоренную амортизацию их активной части.

При этом начисление амортизации по основным фондам прекращается после истечения нормативного срока их службы при условии полного перенесения всей стоимости на издержки производства.

Прочие расходы.

К элементу «Прочие расходы» относятся:

- отчисления в централизованный инновационный фонд Министерства транспорта и коммуникаций РБ;
- земельный налог и другие виды налогов, сборов, платежей в бюджет и внебюджетные фонды, производимые в установленном законодательном порядке и относимые на себестоимость продукции;
- страховые взносы по видам обязательного страхования, в том числе по страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств за вред, причиненный в результате ДТП жизни или здоровью физических лиц, их имуществу или имуществу юридических лиц, а также платежи по страхованию имущества, грузов и риска непогашения кредитов;
- командировочные расходы по установленным законодательством нормам;
- арендная плата;
- лизинговые платежи;
- представительские расходы, связанные с деятельностью предприятия в соответствии с установленными законодательством нормами;

- расходы на рекламу и осуществление маркетинговых мероприятий и т.д.

При планировании, учете и калькулировании себестоимости перевозок затраты, связанные с их осуществлением, группируются по следующим статьям затрат:

- основная и дополнительная заработная плата персонала, занятого на перевозках;
- отчисления в бюджет и внебюджетные фонды от средств на оплату труда;
- топливо;
- смазочные и другие эксплуатационные материалы;
- ремонт автомобильных шин;
- ремонт и техническое обслуживание подвижного состава;
- амортизация подвижного состава;
- общехозяйственные (накладные) расходы.

В зависимости от специфики деятельности транспортных предприятий, объемов выполняемых ими транспортных работ, а также доли тех или иных затрат в себестоимости выполняемых перевозок допускается объединение нескольких вышеназванных статей в одну либо, наоборот, выделение из какой-либо одной статьи затрат нескольких статей.

1.10.3. Планирование себестоимости автомобильных перевозок.

Планирование себестоимости перевозок представляет собой систему технико-экономических расчетов, отражающих величину текущих затрат, включаемых в состав себестоимости перевозок.

Целью планирования себестоимости перевозок является экономически обоснованное определение величины затрат, необходимых для выполнения запланированных объемов перевозок как в целом по предприятию, так и по видам перевозок.

При этом должно обеспечиваться наилучшее использование имеющихся материальных, трудовых и финансовых ресурсов при условии безусловного:

- обеспечения безопасных условий труда и движения транспорта;
- соблюдения правил технической эксплуатации и режима работы подвижного состава;
- повышения культуры транспортного обслуживания населения.

Показатели плановой себестоимости используются при установлении тарифов на перевозки, формировании плана прибыли.

План по себестоимости перевозок является составной частью бизнес-плана АТП.

Планированию себестоимости перевозок должен предшествовать всесторонний анализ сложившегося уровня затрат по видам перевозок, в ходе

которого выявляются и определяются величины и причины отклонений фактических затрат от ранее запланированных.

Анализ себестоимости производится одновременно с комплексным технико-экономическим анализом работы предприятия:

- организации производства и труда;
- исследования уровня технико-эксплуатационных показателей использования подвижного состава;
- использования материальных ресурсов, рабочего времени и т.д.

Исходными данными для разработки плана по себестоимости являются:

- планируемые объемы перевозок грузов и пассажиров, а также выполнения других работ и услуг;
- планы по техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава и других технических средств;
- нормы расхода материальных ресурсов на осуществление перевозок (выполнение работ, оказание услуг), поддержание подвижного состава и других технических средств в работоспособном состоянии;
- нормы затрат труда, расчет численности и профессиональный состав работающих, условия оплаты труда, определяемые коллективным договором и контрактами;
- экономические нормативы: ставки налогов и неналоговых платежей, нормы амортизационных отчислений на полное восстановление основных фондов, лимиты отнесения командировочных, представительских и других расходов на себестоимость перевозок (работ, услуг);
- планы технического перевооружения, научно-технического развития, совершенствования организации производства, труда и управления.

В зависимости от целей планирования, этапов и стадий разработки планов себестоимость перевозок (работ, услуг) может определяться путем:

- укрупненных расчетов изменения базового уровня затрат;
- детальных сметно-нормативных расчетов величины затрат.

Укрупненные расчеты производятся при разработке перспективных планов, а также на стадии составления проектов годовых планов.

Одним из методов определения плановой себестоимости перевозок (работ, услуг) в перспективном планировании является расчет влияния на уровень затрат технико-экономических факторов.

В текущем планировании пофакторный расчет себестоимости сочетается со сметно-нормативными расчетами себестоимости перевозок (работ, услуг) по элементам затрат и статьям расходов.

Метод расчета плановой себестоимости перевозок (работ, услуг) по технико-экономическим факторам основывается на анализе сложившегося уровня затрат в отчетном периоде и в выявлении, расчете влияния технико-

экономических факторов на себестоимость перевозок (работ, услуг) планируемого периода.

Для транспортных предприятий целесообразно выделять и учитывать влияние следующих укрупненных групп факторов:

- изменение объема и структуры транспортной продукции (работ, услуг);
- изменение маршрутов перевозок как по территории Республики так и за ее пределами;
- повышение технического уровня транспортного процесса (внедрение новой техники и прогрессивной технологии, механизация и автоматизация транспортных работ, внедрение вычислительной техники и так далее);
- внутранспортные факторы, отражающие изменения условий хозяйствования (изменение цен на топливо, энергию, материалы, нормативных сроков службы основных фондов и их стоимости, норм амортизационных отчислений, системы налогообложения и т.п.);
- прочие факторы.

Расчет себестоимости перевозок (работ, услуг) сметно-нормативным методом производится путем объединения в сводную смету всех затрат транспортного предприятия, связанных с его производственно-хозяйственной деятельностью. При этом обеспечивается выделение планируемых затрат по соответствующим экономическим элементам и статьям затрат.

Основой для разработки сводной сметы затрат на транспортную продукцию (работ, услуг) служат следующие основные расчетные документы:

- расчет затрат на топливо, материалы, запасные части, энергию, и другие виды материальных ресурсов;
- расчет расходов на оплату труда и социальные нужды;
- расчет амортизационных отчислений и износа основных фондов;
- смета общехозяйственных (накладных) расходов;
- сметы по другим видам расходов.

На автотранспорте калькулирование себестоимости перевозок осуществляется на:

10 ткм,
10 пассажиро-км,
1 км пробега,
час работы и т.д.

1.10.4. Влияние отдельных технико-эксплуатационных показателей использования подвижного состава на уровень себестоимости перевозок.

Влияние отдельных технико-эксплуатационных показателей использования подвижного состава на уровень себестоимости перевозок удобно оценивать, используя формулу годовой производительности одного автомобиля:

$$P_{\text{ТКМ}}^{\text{Г}} = \frac{D_{\text{к}} \times \alpha_{\text{в}} \times T_{\text{н}} \times q \times \gamma_q \times \beta \times V_{\text{т}} \times l_{\text{г.е.}}}{l_{\text{г.е.}} + \beta \times V_{\text{т}} \times t_{\text{п-р}}}$$

где $D_{\text{к}}$ – дни календарные;
 $\alpha_{\text{в}}$ – коэффициент выпуска;
 $T_{\text{н}}$ – время в наряде;
 q – грузоподъемность автомобиля;
 γ_q – коэффициент использования грузоподъемности автомобиля динамический;
 β – коэффициент использования пробега;
 $V_{\text{т}}$ – техническая скорость автомобиля;
 $l_{\text{г.е.}}$ – длина груженой ездки;
 $t_{\text{п-р}}$ – время на погрузку-разгрузку автомобиля.

1.11. Тарифы на автотранспортные услуги.

1.11.1. Ценообразование в условиях перехода к рыночной экономике.

1.11.2. Виды цен и условия их построения.

1.11.3. Виды тарифов на автотранспортные услуги.

1.11.4. Совершенствование системы оплаты транспортных услуг.

1.11.1. Ценообразование в условиях перехода к рыночной экономике.

Исходным моментом в планировании деятельности практически любого предприятия является определение цен на:

- изготавливаемую продукцию;
- выполняемую работу;
- оказываемые услуги.

Разработка ценовой политики относится к компетенции высших руководителей предприятия.

В рыночной экономике ценообразование выполняет множество функций. Среди них одна из важнейших - стимулирующая.

С помощью цены предприниматель пытается найти ответ на вопрос, что производить, т. е. какие именно товары и услуги должны поставляться на

рынок и в каком количестве, как производить товары и услуги, чтобы обеспечить получение максимальной прибыли.

Ответы на эти вопросы определяются на основании спроса и предложения. Цена формируется под воздействием множества факторов. Существуют три основные цели ценовой политики:

- обеспечение сбыта,
- получение максимальной прибыли,
- удержание своей доли рынка.

Предприятие может либо преследовать указанные цели одновременно, либо выбрать для себя приоритетную цель.

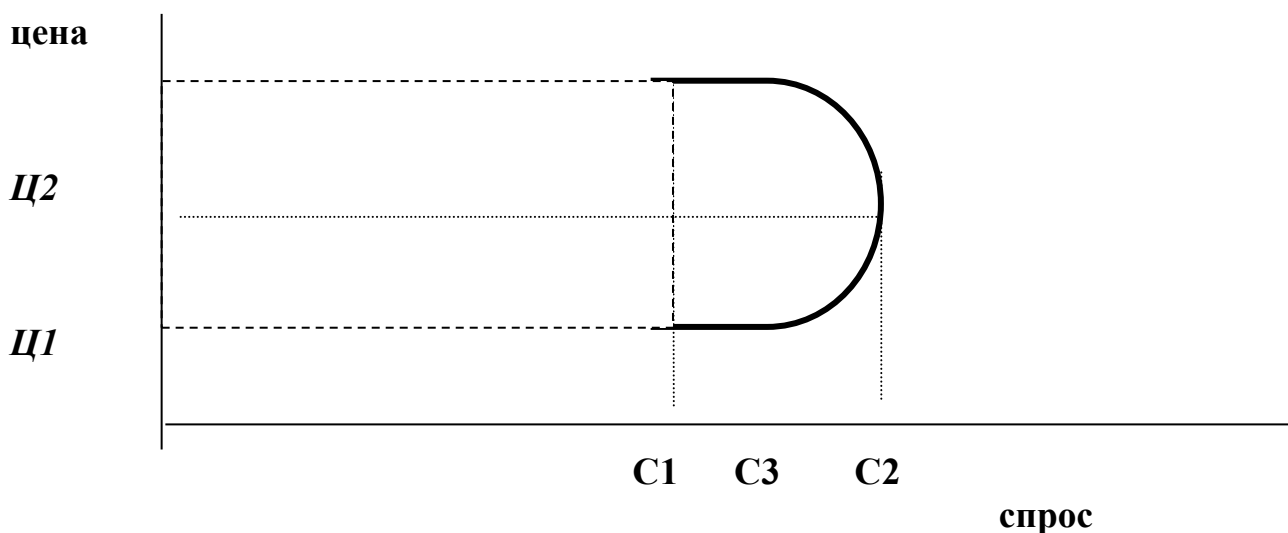
В обычной ситуации спрос и цена находятся в обратно пропорциональной зависимости, т. е. чем выше цена, тем ниже спрос.

Спрос, как правило, определяет максимальную цену, которую фирма может запросить за свой товар.

Минимальная цена определяется издержками фирмы.

Для замера спроса необходимо провести его оценку при разных ценах. При этом исследователь рынка должен помнить, что на спросе могут сказаться, помимо цены, и другие факторы.

Например, для престижных товаров спрос и цена находятся в несколько более сложной зависимости:



Очень важно, на какой тип рынка ориентируется производитель той или иной продукции.

Экономисты выделяют четыре типа рынка, каждый из которых ставит свои проблемы в области ценообразования.

1) *Рынок чистой конкуренции.*

Он состоит из множества продавцов и покупателей какого – либо схожего товарного продукта. Ни один отдельный продавец или покупатель не оказывает большого влияния на уровень текущих рыночных цен товара.

2) *Рынок монополистической конкуренции.*

Этот рынок состоит из множества продавцов и покупателей, совершающих сделки не по единой рыночной цене, а в широком диапазоне цен. Наличие диапазона цен объясняется способностью продавцов предложить покупателям разные варианты товаров. Реальные изделия могут отличаться друг от друга внешним оформлением, качеством, свойствами. Различия могут заключаться и в сопутствующих товарам услугах. Покупатели видят разницу в предложениях и готовы платить за товары в этих случаях по-разному.

3) Олигополистический рынок.

Данный рынок состоит из небольшого числа продавцов, весьма чувствительных к политике ценообразования друг друга. Товары могут быть схожими (сталь, алюминий и т. д.), а могут быть и несхожими (автомобили, компьютеры и т. д.). Небольшое количество продавцов объясняется тем, что новым претендентам трудно проникнуть на этот рынок.

4) Рынок чистой монополии.

При чистой монополии на рынке всегда один продавец. Это может быть государственная организация или монопольная компания. В каждом отдельном случае ценообразование складывается по-разному. Государственная монополия может с помощью политики цен преследовать достижение самых разных целей.

Она может назначить цену ниже себестоимости, если товар имеет важное значение для покупателей, которые не в состоянии приобрести его за полную стоимость, а может быть и так, что цена назначается очень высокой для всемерного сокращения потребления.

Таким образом, возможности и проблемы политики цен меняются в зависимости от типа рынка.

За исключением случаев работы на рынках чистой конкуренции, фирмам необходимо иметь упорядоченную методику установления исходной цены на те или иные свои товары:



Хотя максимальная цена может определяться спросом, а минимальная - издержками, на установление фирмой среднего диапазона цен влияют цены конкурентов и их рыночные реакции.

В своей практике фирмы используют следующие основные методы ценообразования:

- средние издержки плюс прибыль;

- безубыточность и обеспечение целевой прибыли;
- установление цены, исходя из ощущаемой ценности товара;
- установление цены на основе уровня текущих цен;
- установление цены на основе закрытых торгов.

Цель всех методов - сузить диапазон цен, в рамках которого и будет в конечном счёте выбрана окончательная цена товара.

Однако перед назначением окончательной цены фирма должна рассмотреть ряд дополнительных соображений. Продавец должен учитывать не только экономические, но и психологические факторы цены, ведь многие потребители смотрят на цену как показатель качества. Помимо всего прочего, фирма должна учитывать реакцию на предполагаемую цену со стороны других участников рыночной деятельности.

Например:

- охотно ли будет торговый персонал фирмы продавать товар по данной цене или продавцы будут жаловаться, что она чересчур высока?;
- как отреагируют на неё конкуренты?;
- узнав об установленной фирмой цене, не изменят ли свои цены поставщики?

1.11.2. Виды цен и условия их построения.

В странах с развитой рыночной экономикой используются, как правило, следующие виды цен:

- производственная;
- оптовая;
- розничная.

Производственная цена.

Она равна сумме всех производственных и маркетинговых издержек фирмы плюс ожидаемая прибыль. Обычно в США производственная цена составляет от 40 до 60% от розничной цены. Именно по этой цене производитель поставляет свой товар крупными партиями оптовикам.

Оптовая цена.

Это цена, по которой оптовые фирмы продают товар также крупными оптовыми партиями розничным компаниям. Оптовая цена складывается из цен производителя плюс все производственные и маркетинговые расходы оптовика и его прибыль. Обычно эта цена составляет от 60 до 70% от розничной цены.

Розничная цена.

Это цена, по которой продажа ведется отдельными небольшими партиями и поштучно в розницу. Розничная цена состоит из оптовой цены плюс все

производственные и маркетинговые расходы розничной фирмы плюс её прибыль.

При заключении договоров о поставках тех или иных товаров имеют место следующие виды цен:

Цена СИФ. Это цена, в которую включены все расходы продавца по перевозке груза, оплате таможенных сборов и страхованию товара вплоть до доставки товара покупателю.

Цена ФОБ. Это цена, в которую включены все расходы продавца по перевозке груза, оплате таможенных сборов и страхованию товара до момента доставки товара на другое транспортное средство.

Цена Франко. Это цена, в которую включены все расходы продавца по перевозке груза, оплате таможенных сборов и страхованию товара до пункта, указанного после слова «Франко». Например, цена Франко-вагон, цена Франко-склад получателя.

Цена Кредита. Представляет собой процентную кредитную ставку, соответствующую экономической природе ссудного капитала.

Цена аукционная. Это цена, складывающаяся при продаже товара на аукционе.

Цена престижная. Это высокая цена, предназначенная для привлечения покупателей того сегмента рынка, который больше обеспокоен качеством товара, его уникальностью, чем ценой.

Цена монополияная. Это цена, которая устанавливается на рынке монополистами с целью извлечения сверхприбыли.

Цена картельная. Это монополияная цена, которая устанавливается участниками картеля в целях устранения конкурентов.

Цена интервенционная. Это повышенная цена закупки некоторых видов товаров, устанавливаемая директивно государством или группой государств на основе межправительственных соглашений с целью поддержки производства данных товаров.

Цена демпинговая. Согласно антидемпинговому закону: экспортная цена, которая ниже, чем на внутреннем рынке на 20% и более или ниже мировой цены на 8% и более.

Цена закупочная. Это цена, по которой государство осуществляет закупку сельскохозяйственной продукции и иных видов товаров у их производителей для государственных нужд, для поддержания сельскохозяйственного производства.

Цена государственная. Это цена, которая устанавливается государственными органами. В советской экономике это была основная форма цены.

Как же обстоят дела по данному вопросу в нашей республике в настоящее время?

В данный период времени в Республике Беларусь действует Положение о порядке формирования и применения цен и тарифов.

Анализ данного Положения и конкретной ситуации на рынке товаров, работ и услуг Республики Беларусь даёт основание говорить о том, что в большинстве случаев в том или ином виде действуют государственные цены.

1.11.3. Виды тарифов на автотранспортные услуги.

Тарифами называются цены на перевозку грузов и пассажиров, т. е. на продукцию транспорта.

Так же как и цены на продукцию промышленности, сельского хозяйства, строительства и других отраслей народного хозяйства, тарифы представляют собой денежное выражение стоимости, определяемой общественно необходимыми затратами труда.

В настоящее время в Республике Беларусь, в связи с серьёзными инфляционными процессами, потеряли значимость Прейскуранты на перевозку грузов и пассажиров:

- Прейскурант №13-01-03 «Тарифы на перевозку грузов и другие услуги, выполняемые автомобильным транспортом», действовавший с различными дополнениями с 1 января 1990 года.
- Прейскурант №13-02-03 «Единые тарифы на перевозку пассажиров автомобильным транспортом», действовавший с многочисленными изменениями и дополнениями с 1 июля 1982 года.

Тем не менее, методика построения различных видов тарифов, имеющих место в данных Прейскурантах, заслуживает того, чтобы их рассмотреть более подробно.

Итак:

Прейскурант №13-01-03.

В зависимости от условий перевозок и вида услуг тарифы подразделяются на:

- сдельные тарифы на перевозку грузов;
- тарифы на перевозку грузов на условиях платных автотонно - часов;
- тарифы за временное пользование грузовыми автомобилями;
- тарифы за пользование грузовыми таксомоторами;
- тарифы за пользование грузовыми автомобилями из покилометрового расчёта;
- тарифы на перегон подвижного состава;
- надбавки и скидки;
- сборы за услуги, связанные с перевозками;
- договорные тарифы;

Сдельные тарифы на перевозку грузов включают:

- тарифы на перевозку грузов отправлениями массой до 2.0 т;
- тарифы на перевозку грузов отправлениями массой свыше 2.0 т;

- тарифы на перевозку грузов автомобилями - самосвалами по дорогам общей сети;
- тарифы на перевозку грузов автомобилями – самосвалами в карьерах;
- тарифы на перевозку грузов автомобилями – самосвалами из карьеров.

Сдельные тарифы применяются при условии предъявления заказчиком подготовленного к перевозке груза с указанием его общего количества, массы отправок, пункта отправления и пункта назначения.

Общая плата при применении сдельных тарифов зависит от объёма перевозок, класса груза и расстояния перевозок.

Класс грузов определяется в соответствии с действующей номенклатурой и классификацией грузов и остаётся без изменения при осуществлении АТП мероприятий, повышающих использование грузоподъёмности автомобиля.

Тарифная плата за перевозку грузов, обеспечивающих коэффициент использования грузоподъёмности ниже 0.40 при полной загрузке автомобиля по объёму, определяется путём деления тарифных ставок 1-го класса на фактический коэффициент использования грузоподъёмности.

Тарифы на перевозку грузов на условиях платных автотонно – часов применяются при условии предъявления заказчиком к перевозке груза с указанием его количества, пункта отправления, пункта назначения и требуемой (согласованной с АТП) грузоподъёмности подвижного состава.

Плата за перевозку грузов в этом случае будет взиматься за:

- каждый автотонно – час работы по перевозке груза;
- каждый км пробега автомобиля с грузом.

Тарифы за повременное пользование грузовыми автомобилями применяются при предоставлении в распоряжение заказчика по его требованию определённого типа автомобиля на определённое время.

Плата за перевозку грузов в данном случае будет взиматься за:

- каждый автомобиле - час пользования,
- каждый км пробега автомобиля.

Тарифы за пользование грузовыми таксомоторами применяются в основном в пределах населённого пункта, в котором расположено АТП.

Плата за перевозку грузов в таких ситуациях взимается за:

- подачу автомобиля заказчику;
- простой автомобиля у заказчика;
- пробег автомобиля.

Тарифы за пользование грузовыми автомобилями из покилометрового расчёта применяются в следующих случаях:

- за подачу или возврат автомобиля к пункту первой погрузки или от пункта последней разгрузки, если оба пункта находятся за чертой населённого пункта, в котором расположено АТП. При этом оплачивается наиболее короткий пробег. Указанная плата взимается при расчёте за перевозки по сдельным тарифам и тарифам на перевозку грузов на условиях платных автотонно – часов;

- за пробег автомобиля в обоих направлениях, когда перевозка не состоялась по вине заказчика;
- за пробег автомобиля при следовании своим ходом для работы вне места его постоянного пребывания сроком свыше суток и при возвращении обратно.

Плата в таких случаях зависит от грузоподъемности автомобиля и его пробега.

Тарифы на перегон подвижного состава применяются, как правило, при доставке автомобилей к местам их постоянной дислокации.

Плата в таких ситуациях зависит от:

- типа подвижного состава;
- его грузоподъемности;
- расстояние перегона.

Прейскурант предусматривает следующие надбавки и скидки:

- надбавки за специализированный подвижной состав;
- надбавки за перевозку взрывчатых и взрывоопасных веществ;
- надбавки за простой подвижного состава, связанный с выполнением дополнительных операций;
- скидки за сокращение времени простоя подвижного состава в пунктах погрузки-разгрузки против нормативных значений.

Прейскурант также предусматривает сборы за услуги, связанные с перевозками:

- сборы за хранение грузов АТП;
- сборы за экспедиционные операции;
- сборы за пользование контейнерами, съёмными кузовами и обменными полуприцепами, принадлежащими АТП.

И, наконец, договорные тарифы. Они устанавливаются по согласованию между АТП и заказчиками:

- на услуги, не предусмотренные настоящим Прейскурантом;
- при технологических перевозках грузов и комплексном транспортном обслуживании;
- при перевозках срочных и внеплановых грузов;
- при перевозках, где допускается недогруз, имеют место значительные непроизводительные простои и другие факторы, отрицательно влияющие на производительное использование автомобилей;
- при особых требованиях того или иного заказчика к перевозкам тяжеловесных, крупногабаритных и длинномерных грузов и т.д.

Следует отметить, что стоимость погрузочно-разгрузочных работ, за исключением стоимости разгрузки груза из автомобилей-самосвалов, не входит в оплату за перевозку груза.

Прейскурант предусматривает применение различных штрафных санкций как к заказчикам автомобилей, так и к АТП:

к заказчикам автомобилей за:

- сверхнормативный простой подвижного состава под погрузкой-разгрузкой;
 - задержку контейнеров, обменных полуприцепов сверх установленных норм;
 - отказ от заказанного автомобиля в момент прибытия подвижного состава по указанному адресу и т.д.
- к АТП за:
- несвоевременную подачу автомобиля по указанному адресу;
 - несвоевременную доставку груза к месту назначения и т.д.

Прейскурант №13-02-03.

Прейскурант содержит следующие основные разделы:

- расчётный тариф на проезд в автобусах;
- поясные тарифы на междугородние автобусные перевозки;
- тарифы на пассажирские перевозки автобусами по отдельным заказам;
- тарифы на таксомоторные перевозки;
- поясные тарифы на маршрутные таксомоторные перевозки;
- комиссионный сбор;
- плата за перевозку и хранение ручной клади и багажа;
- льготы на проезд в автобусах детей и отдельных категорий пассажиров;
- месячные, квартальные и единые билеты для граждан и организаций;
- тарифы за пользование легковыми автомобилями на условиях проката;
- тарифы за пользование служебными легковыми автомобилями, а также легковыми автомобилями, предоставляемыми автохозяйствами предприятиям, организациям и населению по разовым заказам;
- штрафы.

В настоящее время автотранспортные предприятия, осуществляющие различные транспортные услуги, вынуждены при расчёте платы за оказываемые услуги руководствоваться следующими данными:

- существующими Прейскурантами с использованием коэффициентов, учитывающих уровень инфляции;
- расчетами по плановым затратам на оказываемые транспортные услуги с учётом плановых накоплений.

Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь разработаны методические указания по формированию тарифов на услуги автомобильного транспорта Республики Беларусь.

Настоящие методические указания разработаны в соответствии с действующими законодательными и нормативными актами:

- Законом РБ «О ценообразовании», принятым Палатой представителей 13 апреля 1999г, одобренным Советом Республики 26 апреля 1999г, подписан Президентом Республики Беларусь 10 мая 1999г;
- Указом Президента Республики Беларусь от 19 мая 1999г. «О некоторых мерах по стабилизации цен (тарифов) в Республике Беларусь»;

- Положением о порядке формирования и применения цен и тарифов, утверждённым постановлением Министерства экономики РБ 22 апреля 1999г;
- основными положениями по составу затрат, включаемых в себестоимость продукции (работ, услуг), утверждёнными Министерством экономики, Министерством финансов, Министерством статистики и анализа и Министерством труда РБ 30 января 1998г;
- Методическими рекомендациями по планированию, учёту и калькуляции себестоимости перевозок (работ, услуг) на автотранспортных предприятиях Республики Беларусь, утверждёнными приказом Министерства транспорта и коммуникаций РБ 13 июня 1997г.;
- другими правовыми актами, предназначенными для предприятий, осуществляющих автомобильные перевозки грузов и пассажиров с целью установления единых подходов к формированию тарифов на услуги автомобильного транспорта.

Расчёт стоимости автомобильных перевозок формируется на основе плановой себестоимости, всех видов установленных налогов и налоговых платежей, прибыли, необходимой для воспроизводства, с учётом качества услуг и конъюнктуры рынка.

1.11.4. Совершенствование системы оплаты транспортных услуг.

Вопросы совершенствования системы оплаты транспортных услуг необходимо рассматривать с позиции перспектив развития народного хозяйства.

И если мы не на словах, а на деле пытаемся строить рыночную экономику, то должны чётко себе представлять, что в условиях рыночных отношений регулирование воспроизводства осуществляется наряду с другими экономическими законами законом стоимости, который действует через механизм цен и ценообразования. Здесь нет места для административного, принудительного установления цен, часто допускающего волевые решения, искажающие реальное положение дел в экономике.

Поэтому развитие рыночного ценообразования требует кардинального изменения принципов формирования цен и модели цен. Как известно, вне рыночные принципы и методы формирования цен строятся на том, что они должны определяться на предприятии, т.е. в сфере производства, и нередко до начала выпуска продукции. Такой подход неизбежно приводит к тому, что за базу цен принимаются затраты на производство. Отсюда – затратный метод ценообразования. При таком подходе к построению цен рынок оказывает очень слабое воздействие на их уровень и динамику. В лучшем случае он фиксирует степень спроса на товар при уже установленной цене.

Коренное отличие рыночного ценообразования состоит в том, что реальный процесс формирования цен происходит не в сфере производства, не на предприятии, а в сфере реализации продукции, т.е. на рынке, под

воздействием спроса и предложения, товарно-денежных отношений. Цена товара и его полезность проходят проверку рынком и окончательно формируются на рынке. Поскольку только на рынке происходит общественное признание продуктов как товаров, постольку их стоимость получает общественное признание через механизм цен только на рынке.

1.12. Финансы автотранспортных предприятий.

1.12.1. Доходы АТП.

1.12.2. Расходы АТП.

1.12.3. Прибыль АТП.

1.12.4. Финансовый план АТП.

1.12.1 Доходы АТП.

Производственно-финансовая деятельность автотранспортных предприятий, как и предприятий других отраслей народного хозяйства, неразрывно связана с системой денежных отношений.

В денежной форме:

- измеряются затраты на перевозки;
- определяются их результаты;
- ведутся расчёты с рабочими и служащими, с поставщиками топлива, материалов, запасных частей, подвижного состава;
- ведутся расчёты с клиентурой за выполненные перевозки, другие услуги;
- выявляются доходы, расходы и прибыль.

В денежной форме осуществляется и контроль за деятельностью предприятий. Организация финансовой деятельности на предприятиях автомобильного транспорта имеет некоторые особенности.

Одна из особенностей связана со спецификой работы автотранспортных предприятий. При умело поставленной работе с клиентурой АТП имеют возможность получить оплату за оказываемые услуги гораздо быстрее, чем предприятия других отраслей народного хозяйства.

Это связано с тем, что:

- автотранспортные предприятия имеют возможность во многих случаях пользоваться вариантом предварительной оплаты за оказываемые услуги;
- сам период от начала до окончания выполнения каких-либо работ или услуг на транспорте существенно меньше, чем в других отраслях народного хозяйства.

Вторая особенность связана с высоким удельным весом основного капитала в общей совокупности производственного капитала АТП. А в составе основных производственных фондов более половины приходится на активную их часть, т.е. на подвижной состав, от использования которого во многом зависят финансовые результаты АТП.

Таким образом, финансы автотранспортных предприятий, будучи зависимы от производственной деятельности, сами активно влияют на неё, поскольку финансовое состояние того или иного предприятия зависит во многом от того, насколько успешно выполняется весь комплекс мероприятий по развитию АТП.

В валовой доход любого предприятия, в т.ч. и АТП, принято включать выручку, денежные поступления от:

- продажи товаров;
- выполненных работ и услуг;
- продажи имущественных ценностей, а также проценты, получаемые за счёт предоставления денег в кредит, другие денежные и материальные поступления.

Доходы АТП можно рассчитать по следующей формуле:

$$Д = Д \text{ пер.} + Д \text{ п-р.} + Д \text{ э.} + Д \text{ пр.},$$

где $Д \text{ пер.}$ – доходы за услуги по перевозке грузов и пассажиров;

$Д \text{ п-р.}$ – доходы за услуги по погрузке-разгрузке грузов;

$Д \text{ э.}$ – доходы за услуги по экспедированию грузов;

$Д \text{ пр.}$ – доходы от прочих видов деятельности.

Анализ структуры доходов автотранспортных предприятий РБ даёт основание утверждать, что подавляющую часть доходов АТП получают от оказания услуг по перевозке грузов и пассажиров.

Нерациональная структура транспортного сервиса привела к тому, что доля доходов, получаемых от предоставления услуг, не связанных с перевозкой, составляет около 17%, в развитых странах эта цифра достигает 30% от общей суммы доходов.

В отдельных случаях предприятиям автомобильного транспорта есть смысл иметь собственные погрузочно-разгрузочные механизмы для оказания услуг по погрузке-разгрузке грузов, а также заниматься услугами по экспедированию грузов.

Но в настоящее время предприятия транспорта должны больше думать о получении дополнительных доходов за счёт:

- оказания различных сервисных услуг владельцам личного транспорта, другим предприятиям и организациям, имеющим на балансе подвижной состав;
- предоставления складских помещений, других транспортных площадок и т.д.

1.12.2 Расходы АТП.

Расходы любых предприятий, в т.ч. и автотранспортных, представляют собой затраты в процессе хозяйственной деятельности, приводящие к уменьшению средств предприятий или увеличению их долговых обязательств.

Обычно это затраты, связанные с:

- ресурсным обеспечением производства;
- приобретением оборудования;
- оплатой труда работников;
- выплатой процентов по кредитам;
- арендной платой;
- уплатой налогов и т.д.

Расходы АТП можно рассчитать по формуле, аналогичной расчёту доходов АТП:

$$P = P_{\text{пер.}} + P_{\text{п-р.}} + P_{\text{э.}} + P_{\text{пр.}},$$

- где
- $P_{\text{пер.}}$ – расходы за услуги по перевозке грузов и пассажиров;
 - $P_{\text{п-р.}}$ – расходы за услуги по погрузке-разгрузке грузов;
 - $P_{\text{э.}}$ – расходы за услуги по экспедированию грузов;
 - $P_{\text{пр.}}$ – расходы от прочих видов деятельности.

И если, говоря о доходах, каждое предприятие стремится к максимально возможному результату, то, что касается расходов, здесь ситуация с точностью наоборот.

Особую значимость это приобретает в условиях перехода к рыночной экономике. Увеличить прибыль можно только путём сокращения затрат на выполняемые работы и предоставляемые услуги.

Повышение цены с целью увеличения прибыли, не снижая при этом затрат, как это делают наши государственные, да и не только государственные, предприятия нормальный рынок исключает.

1.12.3 Прибыль АТП.

Одним из важнейших показателей итоговой деятельности практически любого предприятия в условиях рынка является прибыль.

В общем виде прибыль исчисляется как разность между выручкой от реализации продукта хозяйственной деятельности и суммой затрат факторов производства на эту деятельность в денежном выражении:

$$П = Д - Р$$

или

$$П = (Д_{\text{пер.}} + Д_{\text{п-р.}} + Д_{\text{э.}} + Д_{\text{пр.}}) - (P_{\text{пер.}} + P_{\text{п-р.}} + P_{\text{э.}} + P_{\text{пр.}})$$

Различают прибыль:

- балансовую (валовую, общую, полную);
- чистую, остающуюся после уплаты из балансовой прибыли налогов и отчислений.

Показатель прибыли в условиях перехода к рыночной экономике должен быть переосмыслен. В нашей экономической литературе не уделяется должного внимания природе предпринимательской прибыли, которая резко отличается от механизмов формирования прибыли, сложившихся в условиях командно-административной системы хозяйствования. Долгие годы в марксистской экономической литературе прибыль рассматривалась как часть стоимости прибавочного продукта, созданного в отраслях материального производства.

В странах с развитой рыночной экономикой чаще всего прибыль рассматривают:

- во-первых, как безусловный доход от факторов производства;
- во-вторых, как вознаграждение за предпринимательскую деятельность;
- в-третьих, как монопольный доход.

Преуспевающий бизнесмен всегда должен смотреть вперёд, развивать идеи совершенствования товара, придания ему свойств, удовлетворяющих возрастающий спрос покупателя.

Поэтому предприниматель обязательно должен быть новатором. Далеко не все новаторские идеи приносят успех, но если это случается, предприниматель получает дополнительные доходы.

Некоторые экономисты выступают против того, чтобы считать дополнительные доходы прибылью, ссылаясь на непостоянство данного вида дохода, на его полное исчезновение в результате развивающейся конкуренции и применения новшества всеми конкурентами.

Это действительно так, но всегда находятся новые идеи, воплощение в жизнь которых приносит дополнительный доход следующим новаторам. Поэтому в обществе в целом существует часть прибыли, образовавшаяся от введения различных технических и технологических усовершенствований.

Очень интересен подход к сущности прибыли как к результату от предпринимательского риска, связанного с неопределённостью ситуации при планировании доходов. Предприниматель может угадать перспективы развития событий и заработать значительные суммы прибыли за короткий период времени или не угадать и иметь значительные убытки.

Многие зарубежные экономисты вообще считают, что вся истинная прибыль связана с неопределённостью. Это значит, что далеко не всегда предприниматель получает тот результат, на который рассчитывал, причём результат может быть положительным, нулевым или отрицательным.

Убытки рассматриваются как отрицательное значение прибыли. Таким образом, возникает система прибылей и убытков. Иными словами, предпринимательский риск может улучшать или ухудшать прибыль от использования факторов производства. Поскольку далеко не все предприниматели идут на риск, результат этого вида деятельности должен вознаграждаться. Рациональное использование ресурсов вознаграждается прибылью, нерациональное их использование наказывается убытками.

1.12.4 Финансовый план АТП.

Одним из основных разделов бизнес-плана автотранспортного предприятия, как впрочем, и любого другого, является финансовый план.

На базе разработанных технико-эксплуатационных показателей работы предприятия на предстоящий период рассчитываются основные финансовые показатели плана: доходы, расходы, прибыль, рентабельность.

С целью получения более объективных результатов целесообразно финансовые показатели рассчитывать на первом этапе сверстывания плана в разрезе отдельных видов оказываемых услуг, отдельных видов перевозок, отдельных маршрутов и т.д.

Работа эта довольно сложная, трудоёмкая и ответственная, требует определённых знаний и опыта. От качества разработанного бизнес-плана предприятия в целом и финансового плана в частности во многом будут определяться и перспективы развития предприятия.

1.13. Рентабельность автотранспортных предприятий.

1.13.1. Виды рентабельности.

1.13.2. Методика определения рентабельности.

1.13.1. Виды рентабельности.

Рентабельность наряду с прибылью является важнейшим показателем работы практически любого предприятия. Не являются исключением и автотранспортные предприятия.

И если прибыль, как абсолютная величина результатов производственной деятельности, не в полной мере характеризует степень эффективности работы предприятия, то рентабельность, как относительная величина, удачно компенсирует эти недостатки.

Основные виды рентабельности:

- общая рентабельность предприятия;
- расчетная рентабельность предприятия;
- рентабельность продукции.

Общая рентабельность предприятия определяется как отношение общей (балансовой, валовой, полной) прибыли за определенный период времени к средней стоимости основных производственных фондов и нормируемых оборотных средств за тот же период времени:

$$R_o = \frac{\Pi_o}{\text{ОПФ} + \text{НОС}} \times 100$$

Расчетная рентабельность определяется как отношение расчетной прибыли за определенный период времени к средней стоимости

основных производственных фондов и нормируемых оборотных средств за тот же период времени:

$$R_p = \frac{П_p}{ОПФ + НОС} \times 100$$

где $П_p = П_o - НПО$,
НПО – налоговые платежи и различные другие отчисления.

Рентабельность продукции – отношение прибыли от реализации продукции к полным издержкам, т.е. к себестоимости ее производства и обращения:

$$R_{п} = \frac{П_{п}}{И_{п}} \times 100$$

На транспорте, в т.ч. и на автомобильном, основной продукцией являются непосредственно сами перевозки грузов и пассажиров.

Следовательно, рентабельность перевозок будет выглядеть следующим образом:

$$R_{пер.} = \frac{П_{пер.}}{И_{пер.}} \times 100 ,$$

Где $П_{пер.}$ – прибыль за транспортную услугу по перевозке грузов или пассажиров,
 $И_{пер.}$ – полные издержки за транспортную услугу по перевозке грузов или пассажиров.

1.13.2. Методика определения рентабельности.

Для выявления объективного положения дел на различных предприятиях важное значение имеет единый подход для определения того или иного вида рентабельности.

Во-первых, числящиеся на балансе предприятий основные производственные фонды должны оцениваться по их балансовой, а в период значимой инфляции, по восстановительной стоимости, т.е. без вычета износа.

Во-вторых, среднегодовая стоимость вводимых и выбывающих основных производственных фондов в отчетном году должна определяться по времени их работы в течение года и т.д.

Очень важен единый подход при расчете затрат на производство продукции, работ и услуг, поскольку большое значение в работе предприятий различных отраслей народного хозяйства имеет рентабельность продукции или

перевозок. Указанный показатель представляет особо большой интерес для предприятий транспорта, для автомобильного тем более, поскольку уровень доходности отдельных видов перевозок существенно различен и оказывает большое влияние на конечные результаты работы предприятий.

1.14. Основы налогообложения предприятий.

Достаточно важное место в деловой жизни любого предприятия занимают налоги. Налоги – обязательные платежи, взимаемые в государственный бюджет с юридических и физических лиц.

Налоги являются основным источником формирования государственного бюджета, финансовых ресурсов государства, предназначенных для содержания государственного аппарата и предоставления различных услуг населению: по образованию, здравоохранению, социальной поддержке, пенсионному обеспечению и т.д.

Налоги – один из важнейших рычагов влияния государства на хозяйственную жизнь. Посредством налогообложения государство имеет возможность регулировать экономику: поощрять одни хозяйственные процессы и сдерживать другие. Государство способно как оживлять экономическую жизнь и развивать хозяйства, так и приглушать экономику, замедлять её рост.

В каждой стране устанавливается свод законов, определяющих виды налогов, правила их начисления и передачи соответствующим государственным органам. Всё это в целом составляет налоговое законодательство страны. Хотя налоговые системы практически всех стран базируются на однотипных основных видах налогов, каждая из них имеет свои особенности.

Налоговая система Республики Беларусь в современных условиях выполняет две основные функции:

- фискальную,
- регулирующую.

Фискальная функция призвана обеспечить поступление доходов в бюджеты Республики и местных органов. С точки зрения этой функции более важным является не предмет налогообложения, а величина взимаемого налога. Реализация фискальной функции вместе с тем предъявляет известные требования к размеру взимаемого налога. Величина его не должна превышать определённого уровня, при котором не истощается источник налогообложения.

По мере развития экономических отношений и изменения функций государства по управлению народным хозяйством возрастает, как правило, значение регулирующей функции налоговой системы.

Регулирующая функция налоговой системы реализуется путём:

- формирования её структуры;
- определения роли и места отдельных налогов;

- выбора объектов и субъектов налогообложения;
- установления налоговых ставок;
- введения необлагаемого минимума;
- применения различных шкал налогообложения;
- предоставления скидок;
- освобождения от налогов и т.д.

С 1 января 1992г. в Республике Беларусь впервые принято Верховным Советом по предложению Правительства новое своё законодательство о налогах.

В соответствии с Законом РБ «О налогах и сборах, взимаемых в бюджет Республики Беларусь» все объединения, предприятия, организации, их филиалы, представительства, отделения и другие обособленные подразделения, осуществляющие хозяйственную или иную коммерческую деятельность на территории Республики, независимо от подчинённости и форм собственности, а также физические лица, извлекающие доходы от предпринимательской деятельности, обязаны вносить в бюджет платежи.

Под налогами и сборами, взимаемыми в бюджет, понимаются обязательные отчисления денежных средств плательщиками в определённых законами размерах.

По принципам обложения налоги делятся на:

- прямые,
- косвенные.

Это деление зависит от объекта обложения, а также от взаимоотношений плательщика и государства.

Прямые налоги взимаются непосредственно с доходов или имущества юридических и физических лиц. К ним относятся налоги на доходы, прибыль, недвижимость, подоходный налог с граждан и т.д.

Косвенные налоги закладываются в виде надбавок к цене товаров, работ и услуг. Налоги сначала концентрируются у производителей товаров, работ и услуг, а затем перечисляются государству, хотя фактически оплачиваются потребителем. Косвенные налоги выступают в виде акцизов, таможенных пошлин и т.д.

По сферам распространения налоги делятся на:

- общегосударственные,
- местные.

Налоги общегосударственные – налоги, взимаемые центральным правительством страны на основании государственных законодательных актов и направляемые в государственный бюджет.

Налоги местные – налоги, ставки которых устанавливаются представительными органами государственной власти, и налоговые суммы поступают в доходы местных органов государственной власти.

В настоящее время в Республике Беларусь установлены следующие основные виды общегосударственных налогов, сборов и отчислений:

- подоходный налог;

- отчисления в фонд социальной защиты населения;
- отчисления в Белгосстрах на предмет страхования сотрудников от несчастных случаев и профессиональных заболеваний;
- налог на добавленную стоимость;
- налог на прибыль;
- налог на недвижимость;
- экологический налог;
- земельный налог;
- налог на доходы;
- акцизный налог;
- таможенные пошлины.

Значительная часть налогов входит в себестоимость товаров, работ и услуг, налог на добавленную стоимость увеличивает стоимость продукции, а налог на прибыль вычитается с общей прибыли предприятия.

Часть общегосударственных налогов, сборов и отчислений непосредственно зачисляются в Республиканский бюджет, часть поступает в местные бюджеты, а с частью средств Республиканский бюджет делится с местными бюджетами.

1.15. Экономическая эффективность инвестиционных проектов на предприятиях автомобильного транспорта.

1.15.1. Инновационная деятельность предприятий автомобильного транспорта.

1.15.2. Инвестиционная деятельность предприятий автомобильного транспорта.

1.15.3. Методика определения экономической эффективности инвестиционных проектов.

1.15.1. Инновационная деятельность предприятий автомобильного транспорта.

Инновации – нововведения в области техники, технологии, организации труда и управления, основанные на использовании достижений науки и передового опыта, а также использование этих новшеств в самых разных областях и сферах деятельности.

Инновационная деятельность предприятий, в том числе и автомобильного транспорта, отражает их способность воспринимать и использовать научные,

научно-технические достижения с целью получения принципиально новых продуктов, новых технологий, организационно-технических и социально-экономических решений производственного, коммерческого, управленческого или иного характера.

Понятие «инновация» соответствует понятию «нововведение», т.е. введение новшеств. Инновация – это и есть результат внедрения новшеств с целью получения экономического, социального, экологического и других эффектов. Создание и внедрение новшеств в производство требует затрат различных ресурсов, соответственно вложений капитала.

В условиях рыночных отношений любые инвестиции осуществляются с расчетом на получение в первую очередь экономического эффекта.

Инновации связаны с инвестициями повышенного риска, следовательно, предприятия, осуществляющие инвестиционную деятельность, рассчитывают на высокую прибыль.

Инновационная деятельность предприятий строится на основе инновационной политики, которая, в свою очередь, вытекает из стратегии развития данных предприятий.

Для развития инновационной деятельности большое значение имеет инновационный потенциал предприятий.

К элементам инновационного потенциала той или иной фирмы, как правило, относятся следующие ресурсы:

- материально-технические;
- финансовые;
- организационные;
- кадровые.

а также социально-психологические факторы и т.д.

Полезный эффект нововведений не всегда можно оценить с помощью экономических показателей.

В краткосрочном периоде введение новшеств часто ухудшает экономические показатели того или иного предприятия, увеличивает издержки производства. Однако в долгосрочной перспективе инновации, как правило, обеспечивают коммерческую выгоду, повышают конкурентоспособность предприятий.

1.15.2. Инвестиционная деятельность предприятий автомобильного транспорта.

Функционирование любого предприятия неизбежно должно быть связано с инвестиционной деятельностью.

Инвестиции – долгосрочные вложения капитала в:

- предприятия различных отраслей народного хозяйства;
- инновационные проекты;
- социально-экономические программы и т.д.

Различают следующие виды инвестиций:

- частные,
- государственные,
- иностранные.

Основными источниками инвестиций являются собственные средства предприятий:

- уставной капитал,
- амортизационный фонд,
- фонд накопления.

Инвестиционная деятельность осуществляется преимущественно в условиях неопределенности.

Предприятия, в т.ч. и АТП, испытывающие нехватку свободных денежных средств, могут обратиться в банк, к другим предприятиям и получить кредит.

Но в настоящее время существуют и другие способы финансирования хозяйственной деятельности, которые в конкретной ситуации могут оказаться заметно выгоднее обычного кредитования.

В первую очередь это, пожалуй, лизинг. *Лизинг* – это операции по размещению движимого и недвижимого имущества, которое специально закупается лизинговой фирмой, остается ее собственностью, но отдается в аренду другим фирмам.

Обычно лизинг трактуется как долгосрочная аренда (на срок от 6 месяцев до нескольких лет) различных транспортных средств, оборудования, сооружений производственного назначения, предусматривающая возможность их последующего выкупа арендатором.

Главное преимущество лизинга состоит в том, что получатель объекта лизинга не должен сразу его оплачивать, т.е. может не иметь необходимых денежных сумм для полного приобретения. Плата за использование объекта лизинга происходит длительное время, в течении срока использования объекта.

Лизинговый объект позволяет получить доход, из которого осуществляется выплата стоимости объекта с некоторым превышением, составляющим прибыль лизинговой фирмы. Лизинг – форма не просто аренды, но и финансирования.

Различают лизинг:

- классический, форма лизинга, при котором лизингополучатель принимает на себя все расходы, связанные с содержанием и эксплуатацией объекта лизинга, включая налоговые выплаты;
- оперативный, форма лизинга, при которой лизинговая компания оказывает лизингополучателю услугу по содержанию и ремонту объекта лизинга;
- полный, форма лизинга, предусматривающая обслуживание, ремонт, замену арендованного имущества лизинговой компанией;
- финансовый, договор о лизинге, согласно которому лизингополучатель выплачивает лизинговой компании в течение периода действия договора сумму, равную полной стоимости амортизации и доли прибыли от использования объекта лизинга, получая право выкупа имущества по

остаточной стоимости после окончания срока договора, возврата имущества или продления договора.

В лизинговой операции, как правило, участвуют три стороны: поставщик-продавец определенного имущества, лизинговая фирма (арендодатель) и потребитель-получатель определенного имущества (арендатор).

Лизинговый контракт определяет основные права и обязанности арендатора и арендодателя, регулирует отношения, складывающиеся между ними по поводу размещения имущества.

Лизинговая фирма является исключительным собственником имущества, она же осуществляет финансирование всей операции, но при этом не несет ответственности за качественные характеристики объекта лизинга, которые должны быть определены и согласованы потребителем и производителем на стадии подготовки предложения и проконтролированы заказчиком-потребителем в момент подписания акта приемки.

Лизинговый контракт заключается на определенный срок. Если по различным причинам срок лизингового контракта специально не устанавливается и не оговаривается, то в практике развитых стран принято, что этот срок устанавливается равным продолжительности амортизационного периода объекта лизинга.

В лизинговом контракте указывается арендная ставка, которая рассчитывается в каждом отдельном случае. Взносы в период аренды выплачиваются по-разному: ежемесячно, ежеквартально, один раз в полугодие или один раз в год. В случае задержек платежей клиент выплачивает лизинговой фирме проценты на просроченную сумму.

Размер лизинговых взносов может быть зафиксирован на весь срок действия контракта или взносы могут устанавливаться на гибкой основе. Оба варианта имеют преимущества и недостатки.

При неизменных взносах размеры платежей не зависят от колебания ставки банковского процента. Однако неизменные взносы всегда выше гибких, поскольку в них должна быть предусмотрена премия за риск. Размер гибких взносов непосредственно зависит от величины банковского процента.

Как правило, лизингополучатель занимается страхованием субъекта лизинга за свой счет, но в пользу лизинговой фирмы.

В случае невыполнения главных условий контракта лизинговая фирма может расторгнуть контракт, а арендатор в этом случае должен заплатить неустойку.

Лизинг особенно привлекателен при временной потребности в объекте лизинга (например, в научно-исследовательских лабораториях).

Средства производства, полученные по лизингу, не фиксируются на балансе лизингополучателя со всеми вытекающими отсюда последствиями.

Далее, распространение лизинга обусловлено некоторыми особенностями самих объектов лизинга. Лизинг довольно часто рассматривается фирмами как способ борьбы с моральным износом различных технических средств.

1.15.3. Методика определения экономической эффективности инвестиционных проектов.

Инвестиционная деятельность, как было отмечено выше, осуществляется преимущественно в условиях неопределенности.

Если речь идет о замещении имеющихся производственных мощностей, то инвестиционное решение может быть принято достаточно просто, поскольку руководство предприятия ясно представляет себе, в каком объеме и с какими характеристиками необходимы новые основные средства (машины, станки, оборудование и т.п.).

Если же речь идет о расширении основной деятельности или ее диверсификации, то фактор риска начинает играть существенную роль.

В момент приобретения машин и станков, оборудования и иных основных средств невозможно с уверенностью предсказать экономический эффект подобных операций.

Экономический эффект – полезный результат экономической деятельности, измеряемый обычно разностью между денежными доходами от деятельности и денежными расходами на ее осуществление.

Принятие инвестиционных решений – такое же искусство, как и принятие любых других предпринимательских решений.

Здесь важны и интуиция предпринимателя, и его опыт, и знания квалифицированных специалистов.

Определенную помощь могут оказать известные мировой и отечественной практике формализованные методы оценки инвестиционных проектов. Существует несколько методов оценки инвестиционных проектов. Все они основаны на оценке и сравнении объема предполагаемых инвестиций и будущих денежных поступлений, обусловленных инвестициями.

Для оценки экономической эффективности инвестиционных проектов используют следующие методы:

- простые (статические)
- дисконтные (динамические)

Применение того или иного метода во многом зависит от содержания инвестиционного проекта. Они могут значительно различаться по масштабам затрат, срокам их полезного использования, а также по конечным результатам.

К мелким инвестиционным проектам, не требующим больших вложений, не оказывающим существенного влияния на изменение выпуска продукции, оказания услуг, а также имеющим относительно небольшой срок полезного использования, можно применять простые методы для оценки экономической эффективности данных проектов.

Всю совокупность простых методов оценки эффективности инвестиций можно условно разделить на две группы:

- методы общей (абсолютной) эффективности инвестиций
 - методы сравнительной эффективности вариантов капитальных вложений
- К первой группе относятся методы, основанные на:
- определении нормы прибыли на вложенный капитал
 - расчете сроков окупаемости инвестиций

Теория сравнительной эффективности капитальных вложений исходит из предпосылки, что внедрению подлежит такой инвестиционный проект из нескольких, не менее двух, который обеспечивает либо минимальную сумму приведенных затрат, либо максимум прибыли.

Норма прибыли на вложенный капитал представляет собой рентабельность данного проекта. Она рассчитывается как отношение балансовой или чистой прибыли к инвестиционной стоимости проекта:

$$R_{\text{ип}} = \frac{\Pi_{\text{ип}}}{C_{\text{ип}}}$$

Балансовая прибыль больше чистой прибыли на величину налогов.

Различие в налогообложении тех или иных стран привлекает или отторгает иностранные инвестиции.

Обратный показатель рентабельности инвестиционного проекта дает возможность определить срок окупаемости данного инвестиционного проекта:

$$T_{\text{ип}} = \frac{C_{\text{ип}}}{\Pi_{\text{ип}}}$$

Один из методов сравнительной экономической эффективности дает возможность более полно учесть все затраты - инвестиционные вложения и текущие затраты.

Но прямое сложение инвестиционных вложений и текущих затрат невозможно, поскольку природа их совершенно различна: первые разовые, единовременные, вторые ежегодно повторяются.

Сравнительная экономическая эффективность инвестиционных проектов в данном случае определяется при помощи следующих формул:

$$C_{\text{прив}} = C_{\text{ип}} + C_{\text{т}} \times T_{\text{н}}$$

$$C'_{\text{прив}} = C_{\text{т}} + C_{\text{ип}} \times R_{\text{н}}$$

где $C_{\text{прив}}$ - приведенные затраты за нормативный срок окупаемости
 $C'_{\text{прив}}$ - приведенные затраты за год

$C_{\text{т}}$ - текущие годовые затраты

$T_{\text{н}}$ - нормативный срок окупаемости

$R_{\text{н}}$ - пороговая или внутренняя норма рентабельности

Вариант, обеспечивающий минимум приведенных затрат, будет являться наиболее эффективным, т.е.

$$C_{\text{прив}} \rightarrow \min$$
$$C'_{\text{прив}} \rightarrow \min$$

Дисконтирование - метод оценки инвестиционных проектов путем выражения будущих денежных потоков, связанных с реализацией проектов, через их стоимость в текущий момент времени.

Методы оценки эффективности инвестиций, основанные на дисконтировании, применяются в случаях крупномасштабных инвестиционных проектов, реализация которых требует значительного времени.

Важным фактором при расчете экономической эффективности инвестиционных проектов дисконтными методами является учет фактора разновременности затрат.

Поэтому при сравнении вариантов инвестиционных проектов, если они различаются продолжительностью строительства, распределением инвестиций по периодам строительства, необходимо определять влияние разновременности инвестиций на эффективность вариантов вложений.

Экономически целесообразно концентрировать инвестиции на определенный период строительства, проводя предварительно необходимые для этого подготовительные работы.

Ведь одна и та же денежная сумма имеет разную ценность в настоящем и будущем - на финансовых рынках любые деньги, как правило, завтра дешевле, чем сегодня.

Методы оценки эффективности инвестиций, основанные на дисконтировании:

- чистый дисконтированный доход, NPV
- индекс рентабельности инвестиций, PI
- внутренняя норма рентабельности, IRR
- дисконтированный срок окупаемости, DPP

При использовании динамических методов важной составляющей является поиск ставок дисконтирования, которые позволяют привести доходы и расходы к значениям, приближенным к реальным.

Дисконтирование - это процесс пересчета будущей стоимости денежного потока в текущую.

Есть смысл более подробно остановиться на методах оценки эффективности инвестиций, основанных на дисконтировании.

Итак, **чистый дисконтированный доход, NPV**

Этот показатель отражает непосредственное увеличение капитала компаний, поэтому для акционеров он является наиболее значимым. Он показывает прибыль от реализации долгосрочного проекта с учетом инфляции и рисков.

Положительное значение NPV является критерием принятия инвестиционного проекта.

В том случае, если необходимо сделать выбор из нескольких проектов, предпочтение отдается проекту с большей величиной NPV.

Величина чистого дисконтного дохода рассчитывается как разность дисконтированных денежных потоков доходов и расходов, производимых в процессе реализации проекта за расчетный период.

Для расчета необходимо знать величину поступающих инвестиций, денежный поток от реализации инвестиций в определенный момент времени, шаг расчета (месяц, квартал, год) и ставку дисконтирования.

Отрицательное значение NPV говорит о нецелесообразности принятия решения об инвестировании.

Второй метод - **индекс рентабельности инвестиций, PI**

Под этим показателем понимают отношение текущей стоимости денежного притока к чистой текущей стоимости денежного оттока с учетом первоначальных инвестиций.

В расчетной формуле используются такие значения, как инвестиции предприятия, денежный поток предприятия в определенный момент времени, ставки дисконтирования и сальдо накопленного потока.

Если при расчете значение $PI > 1$, то проект следует принять, если меньше - отвергнуть.

Критерий имеет значение при выборе проекта из нескольких с одинаковыми показателями NPV, но с разными объемами требуемых вложений.

Третий метод - **внутренняя норма рентабельности, IRR** или внутренняя норма прибыли инвестиций - это значение ставки дисконтирования, при которой NPV проекта равен 0.

Расчет этого показателя необходим для того, чтобы определить максимально допустимый уровень расходов по проекту.

Например, если проект финансируется за счет кредита коммерческого банка, то IRR показывает верхнюю границу уровня банковской процентной ставки, превышение которой делает инвестиционный проект убыточным.

И, наконец, четвертый метод - **дисконтированный срок окупаемости инвестиций, DPP**.

Он не имеет недостатков статического метода расчета срока окупаемости, поскольку учитывает стоимость денег во времени.

В случае дисконтирования срок окупаемости увеличивается и проект, приемлемый по простому методу (статическому), может быть неприемлем по DPP.

Таким образом, все методы оценки эффективности инвестиций, основанные на дисконтировании, предполагают приведение текущей стоимости по годам инвестиционного проекта в сопоставимый вид через коэффициент дисконтирования.

Значение коэффициента дисконтирования зависит от пороговой или внутренней нормы рентабельности, которая закладывается в инвестиционном проекте:

$$K_d = \frac{1}{(1 + R_{\pi})^t},$$

где t - номер шага расчета: месяц, квартал, год

Пороговая или внутренняя норма рентабельности показывает тот размер выручки, при которой инвестор полностью возмещает свои затраты, но не выходит на получение прибыли.

Например, при $R_{\pi} = 14\%$ коэффициенты дисконтирования будут иметь следующие значения:

- для первого года при t=0 $K_d = 1$
- для второго года при t=1 $K_d = 0,877$
- для третьего года при t=2 $K_d = 0,769$
- для четвертого года при t=3 $K_d = 0,675$
- для пятого года при t=4 $K_d = 0,592$

и т.д.

Пример. На основе данных для расчета эффективности проекта необходимо оценить эффективность предлагаемого проекта при постоянной норме дисконта 0,14 (млн. \$)

Показатели	Годы				
	1	2	3	4	5
Результаты, достигаемые на t-ом шаге расчета	2	4	4	5	3
Затраты без учета капитальных вложений	2	1	1	1	1
Капитальные вложения	2	1	-	-	-

Для оценки эффективности проекта необходимо рассчитать показатели:

- чистый дисконтированный доход, NPV
- индекс рентабельности инвестиций, PI
- дисконтированный срок окупаемости, DPP

Решение.

Определяем значение чистого дисконтированного дохода, NPV:

- 1-ый год: $(2-4) \times 1 = -2$
- 2-ой год: $(4-2) \times 0,877 = 1,754$
- 3-ий год: $(4-1) \times 0,769 = 2,307$
- 4-ый год: $(5-1) \times 0,675 = 2,7$
- 5-ый год: $(3-1) \times 0,592 = 1,184$
- Итого: 5,945

Определяем индекс рентабельности инвестиций, PI:

$$\frac{(2 - 2) \times 1 + (4 - 1) \times 0,877 + (4 - 1) \times 0,769 + (5 - 1) \times 0,675 + (3 - 1) \times 0,592}{2 \times 1 + 1 \times 0,877} = 3,066$$

Дисконтированный срок окупаемости, DPP определяется по промежуточным значениям расчета величины чистого дисконтированного дохода, NPV.

Из его расчета видно, что за первый год реализации проекта образуется отрицательный результат (-2 млн. \$), за первые два года результат так же остается отрицательным (-2+1,754 = -0,246 млн. \$), после первых трех лет реализации проекта результат становится и в дальнейшем остается положительным. Следовательно, срок окупаемости проекта находится между вторым и третьим годами его реализации.

Отсюда вывод: исходя из того, что значение чистого дисконтированного дохода положительно, индекс рентабельности больше 1, а срок окупаемости меньше срока реализации проекта, он может быть признан эффективным.

1.16. Конкуренентоспособность транспортных услуг и предприятий.

С латыни конкуренция переводится как «сталкиваться», «сопоставляться». В широком смысле конкуренция – это соперничество в достижении определенной цели.

Дать универсальное определение конкуренции практически невозможно, поскольку понятие это обширно, имеет много значений и трактовок.

Прежде всего, конкуренция – это взаимодействие между компаниями относительно формирования цен и объемов продаж на рынке. Компании состязаются за выгодные условия производства и реализации, чтобы в конечном итоге получить максимальный доход и другие выгоды.

Конкурентная борьба – одна из главных категорий рыночного хозяйствования. Посредством соперничества в экономике осуществляется распределение факторов производства и потребления. Средствами конкурентной борьбы выступают:

- качество готовой продукции, работ или услуг;
- гибкость цен;
- организация предпродажного и послепродажного сервиса;
- ширина ассортиментной линейки;
- информирование потребителя о продукте посредством рекламы.

Конкуренция в современной экономике является неотъемлемой частью всех моделей рынка. Существование конкурентной борьбы возможно только при определенном состоянии рыночного хозяйства. Основные условия формирования конкуренции:

- большое число производителей любого данного товара, их экономическая независимость;
- зависимость предприятий от рыночной конъюнктуры;
- свобода выбора области для осуществления хозяйственной деятельности;

- наличие развитого рынка средств производства;
- равновесие спроса и предложения;
- стремление к увеличению потребительского спроса и собственных доходов.

Конкуренция выполняет следующие основные функции:

- размещение – способствует эффективному размещению производственных факторов в областях, где предполагается максимальная отдача от деятельности предприятия;
- регулирующая – влияет на предложение с целью максимального соответствия спросу, т.е. предприятие производит те товары, которые будут продаваться, а не пытается реализовать то, что получается производить;
- инновационная – обеспечивает внедрение последних научно-технических достижений, разработку и выпуск новых видов продукции, повышение качества;
- адаптационная – способствует приспособлению предприятий к окружающим условиям, в результате чего расширяются области хозяйственной деятельности;
- распределительная – создает условия для развития и роста успешных предприятий и приводит к банкротству тех, чья продукция или услуги не пользуются спросом;
- контрольная – предупреждает формирование устойчивой монополии на рынке.

По масштабам конкуренция бывает:

- 1) индивидуальная – в этом случае предприятие стремится освоить свою нишу, просчитав оптимальные условия производства и объемы продаж;
- 2) местная – представляет собой противоборство предприятий на ограниченной территории;
- 3) отраслевая – соперничество за прибыль компаний одной отрасли;
- 4) межотраслевая – противостояние производителей разных сфер деятельности за перераспределение прибыли;
- 5) национальная – конкурентная борьба отечественных предприятий внутри страны;
- 6) глобальная – состязание хозяйственных структур на мировом рынке.

По методам реализации конкуренция классифицируется на ценовую, неценовую.

Одним из распространенных методов ценовой конкуренции является ценовая дискриминация – продажа конкретного товара разным группам потребителей по различной цене.

В основе неценовых способов соперничества лежит:

- работа над качеством товара, работ и услуг;
- действия, направленные на улучшение сервиса обслуживания;
- реклама.

Все методы, которые используются для оценки конкурентоспособности, можно разделить на две группы:

- 1) дифференциальные;
- 2) комплексные.

Первые используются в основном при оценке единичного, основного показателя. Комплексные, интегральные позволяют оценить систему показателей.

Таким образом, чтобы в условиях конкурентной борьбы предприятие оставалось эффективным и успешным, важно всегда быть на шаг впереди, на несколько позиций выше соперника-конкурента.

И последние элементы по данной теме.

Сертификация – форма обязательного или добровольного подтверждения соответствия выпускаемой продукции или оказываемых услуг требованиям технических, нормативных, правовых актов аккредитованными органами по сертификации в соответствии с их областями.

1.17. Внешнеэкономическая деятельность предприятий автомобильного транспорта.

Внешнеэкономическая деятельность (ВЭД) – это один из важнейших факторов развития национальной экономики. Ни одна страна в мире не в состоянии самостоятельно развивать собственные производственные процессы, обеспечивать экономический рост без эффективного использования преимуществ международного разделения труда и совокупного международного научно-технического потенциала.

Основной формой внешнеэкономической деятельности является внешнеторговая деятельность. И в этом плане роль транспорта, в том числе и автомобильного, в процессе ВЭД сложно переоценить.

Республика Беларусь имеет выгодное географическое положение и относительно развитую транспортную инфраструктуру. Через территорию страны проходят два международных транспортных коридора, определенных по международной классификации под номерами 2 (Запад-Восток) и 9 (Север-Юг).

Бизнес с зарубежными партнерами – перспективное направление работы любого предприятия, в том числе и автотранспортного. Это имидж предприятия, валюта и т.д.

Но надо четко понимать, что внешняя деятельность гораздо сложнее внутренней. Перед началом ВЭД необходимо просчитать и оценить все возможные риски.

Валютный риск - самый очевидный из них. Изменение стоимости валюты может принести дополнительный доход, а может – и серьезные потери.

Политические риски. В них, как правило, включаются все возможные форс-мажорные обстоятельства:

- изменение законов стран импортеров и экспортеров;
 - санкции;
 - дефолт в стране партнера
- и т.д.

Транспортные риски. С грузом при транспортировке может случиться все – от транспортной аварии до потери продукции в пути.

В ближайшей перспективе в сфере международных перевозок необходимо усовершенствовать процедуру выдачи разрешений, создав действенный механизм их эффективного использования, а также продолжить работу по возможной отмене разрешительной системы.

Одним из необходимых условий для наращивания транзитных перевозок и беспрепятственного транзита грузов является дальнейшее совершенствование логистической системы страны.

1.18. Эффективность работы предприятий различных форм собственности.

В любом обществе осуществляется непрерывный процесс производства, распределения, обмена и потребления. Существование общества немислимо без этого процесса. В основе производства, распределения, обмена и потребления лежит присущий данному обществу тип собственности. Суть собственности состоит в присвоении предметов и благ природы в процессе производства.

Экономические отношения собственности – это исторически сложившийся тип общественных отношений, в рамках которых осуществляется присвоение средств производства и предметов потребления.

С проблемами собственности мы сталкиваемся ежедневно в течение всей жизни.

В основе множества конфликтов – от мелкой ссоры в универмаге до мировой войны – лежит неумение или нежелание провести границы между «мое» и «чужое». Результатом неопределенности типа «наше» является бесхозяйственность. Итак, «мое», «чужое», «наше» - целый гордиев узел, разрубить который можно только поняв влияние собственности на функционирование экономической системы, поведение правительства, распределение дохода.

Отсутствие подлинно хозяйского отношения производства так или иначе препятствует его нормальному функционированию. Конечно, руководители и службы управления предприятий стремятся к тому, чтобы они работали эффективно. Но, как часто и не без основания утверждают, хозяин всегда заинтересован в процветании фирмы, а управляющий – в сохранении своей должности.

Отношение собственности можно представить как два полюса. На одном из которых – частная собственность, на другом - общественная собственность. Отношения частной собственности строятся на обособленном присвоении факторов и результатов производства, общественной – на совместном присвоении.

В реальной действительности в «чистом виде» частная и общественная собственности встречаются редко. Имеются различные варианты переплетения частного и общественного начал, воплощающиеся в многообразных формах собственности: индивидуальной, групповой различного рода (кооперативной, паевой, акционерной и т.д.), государственной.

Предпринимательская деятельность представляет собой инициативную самостоятельную деятельность граждан и их объединений в целях получения прибыли.

22 апреля 2024г. Президент Республики Беларусь подписан Закон Республики Беларусь №365-3 «Об изменении законов по вопросам предпринимательской деятельности».

В данном Законе закрепляется новая структура бизнеса, состоящая из двух категорий:

- юридические лица
- физические лица

В этом Законе к юридическим лицам отнесены:

- малые организации с численностью работающих до 100 человек
- средние организации с численностью работающих до 250 человек
- крупные организации с численностью работающих более 250 человек

В категорию физических лиц включены:

- самозанятые
- ремесленники
- владельцы агроусадьб
- индивидуальные предприниматели

Самозанятые (репетиторы, парикмахеры и т.д.) и владельцы агроусадьб не имеют возможность нанимать наемных рабочих.

Ремесленники имеют возможность обучать 2-3 учеников, а индивидуальные предприниматели могут принимать на работу не более 3-ех наемных рабочих.

Виды деятельности, которые смогут осуществлять индивидуальные предприниматели, будут определяться Правительством Республики Беларусь. По видам деятельности, которые не войдут в планируемый перечень, прекращается регистрация новых ИП, а действующие ИП должны будут перейти в юридические лица до 01.01.2026г. или прекратить свою деятельность.

И если согласно официальным данным статистики на 01.01.2024г. в Республике Беларусь насчитывалось порядка 116 тысяч субъектов малого и среднего предпринимательства:

- малых организаций примерно 114 тысяч
 - средних организаций около 2 тысяч
 - индивидуальных предпринимателей более 250 тыс,
- то в ближайшее время ситуация может существенно измениться.

2. ПРАКТИЧЕСКИЙ РАЗДЕЛ

2.1. Материалы для практических занятий.

Практическое занятие №1 Национальная экономика Республики Беларусь

Цель занятия: иметь четкое представление о национальной экономике Республики Беларусь.

Задачи занятия:
определить понятие национальной экономики страны;
изучить структуру народнохозяйственного комплекса страны и его отраслей;
знать место и роль реального сектора национальной экономики;
определить значимость транспорта в народнохозяйственном комплексе нашей страны.

Практическое занятие №2 Предприятие – основной элемент национальной экономики

Цель занятия: определение роли предприятия в национальной экономике.

Задачи занятия:

- определить понятие предприятия;
- выяснить место предприятия в народнохозяйственном комплексе страны;
- изучить особенности функционирования предприятия в различных экономических условиях.

Практическое занятие №3 Предприятие как хозяйствующий субъект

Цель занятия: определение основных характеристик предприятия как хозяйствующего субъекта.

Задачи занятия:

- изучить основные организационно-правовые формы предприятия;
- изучить классификацию предприятий по формам собственности, хозяйствования, отраслевой принадлежности, размерам, типам управления;
- иметь представление о жизненном цикле предприятия.

Практическое занятие №4

Производственные ресурсы и факторы производства

Цель занятия: определение производственных ресурсов и факторов производства.

Задачи занятия:

- определить основные понятия производственных ресурсов;
- изучить классификацию и структуру производственных ресурсов;
- иметь представление о производственных ресурсах как факторах производства.

Практическое занятие №5

Основной капитал предприятий автомобильного транспорта

Цель занятия: определение основного капитала предприятий автомобильного транспорта.

Задачи занятия:

- изучить экономическую сущность основного капитала, внеоборотных активов, основных фондов, основных средств;
- знать состав и структуру основного капитала предприятий автомобильного транспорта, учет и оценку основных средств;
- изучить показатели использования основных производственных фондов;
- знать сущность амортизации основных производственных фондов, методы начисления амортизации.

Практическое занятие №6

Оборотный капитал предприятий автомобильного транспорта

Цель занятия: определение оборотного капитала предприятий автомобильного транспорта.

Задачи занятия:

- изучить экономическую сущность оборотного капитала, оборотных активов, оборотных фондов, фондов обращения, оборотных средств;
- знать состав и структуру оборотного капитала предприятий автомобильного транспорта, потребности предприятия в оборотных средствах, источники формирования и пополнения оборотных средств;
- изучить показатели использования оборотных средств.

Практическое занятие №7

Кадры предприятий автомобильного транспорта

Цель занятия: определение кадров предприятий автомобильного транспорта.

Задачи занятия:

- знать понятие трудового капитала, трудовых ресурсов, кадров и персонала предприятия;
- знать сущность научной организации труда;
- изучить организацию нормирования труда;
- знать методы изучения затрат рабочего времени;
- знать сущность производительности труда и методы ее измерения на предприятиях автомобильного транспорта;
- ориентироваться в факторах роста производительности труда на предприятиях;
- уметь определять численность персонала на предприятиях автомобильного транспорта.

Практическое занятие №8

Производственная мощность и производственная программа предприятия

Цель занятия: определение производственной мощности и производственной программы предприятия.

Задачи занятия:

- знать сущность производственной мощности предприятия, содержание и основные факторы ее определения;
- знать показатели использования производственной мощности, понятие «портфеля заказов»;
- уметь определять оптимальную производственную программу предприятий автомобильного транспорта.

Практическое занятие №9

Оплата труда на предприятиях автомобильного транспорта

Цель занятия: определение экономической сущности заработной платы и ее структуры.

Задачи занятия:

- знать сущность мотивации труда;
- изучить основные методы планирования фонда заработной платы;
- знать формы и системы оплаты труда;
- изучить основные подходы к оплате труда работников предприятий автомобильного транспорта.

Практическое занятие №10

Себестоимость автомобильных услуг

Цель занятия: определение себестоимости автотранспортных услуг.

Задачи занятия:

- изучить издержки транспортных услуг;
- определить структуру себестоимости автомобильных перевозок;
- изучить основные методы планирования себестоимости перевозок;
- уметь определять влияние отдельных технико-эксплуатационных показателей использования подвижного состава на уровень себестоимости перевозок.

Практическое занятие №11

Тарифы на автотранспортные услуги

Цель занятия: определение тарифов на автотранспортные услуги.

Задачи занятия:

- изучить сущность ценообразования в условиях перехода страны к рыночной экономике;
- знать виды цен и условия их построения;
- изучить виды тарифов на автотранспортные услуги;
- иметь точку зрения на предмет совершенствования системы оплаты транспортных услуг.

Практическое занятие №12

Финансы автотранспортных предприятий

Цель занятия: определение финансов автотранспортных предприятий.

Задачи занятия:

- знать формирование и использование денежных доходов предприятия;
- изучить денежные расходы предприятий транспорта;
- знать экономическое содержание прибыли и ее роль в эффективном функционировании и развитии предприятий автомобильного транспорта.

Практическое занятие №13

Рентабельность автотранспортных предприятий

Цель занятия: определение рентабельности автотранспортных предприятий.

Задачи занятия:

- знать сущность рентабельности и ее основных видов;
- изучить методику определения рентабельности.

Практическое занятие №14

Основы налогообложения предприятий

Цель занятия: определение сущности налоговой системы и налогового механизма.

Задачи занятия:

- знать систему налогообложения в Республике Беларусь;
- видеть направления по совершенствованию системы налогообложения в нашей стране.

Практическое занятие №15

Экономическая эффективность инвестиционных проектов на предприятиях автомобильного транспорта

Цель занятия: определение экономической эффективности инвестиционных проектов на предприятиях автомобильного транспорта.

Задачи занятия:

- знать сущность инноваций и их роль в устойчивом развитии предприятий автомобильного транспорта;
- знать сущность инвестиций, их роль и место в устойчивом развитии предприятий транспорта;
- уметь определять экономическую эффективность инвестиционных проектов на предприятиях автомобильного транспорта.

Практическое занятие №16

Конкурентоспособность транспортных услуг и предприятий

Цель занятия: определение сущности конкуренции и конкурентоспособности продукции и предприятий.

Задачи занятия:

- знать понятие «качество продукции»;
- изучить факторы и пути повышения конкурентоспособности транспортных услуг и предприятий;
- знать сущность сертификации продукции.

Практическое занятие №17

Внешнеэкономическая деятельность предприятий автомобильного транспорта

Цель занятия: определение внешнеэкономической деятельности предприятий автомобильного транспорта.

Задачи занятия:

- изучить сущность внешнеэкономической деятельности предприятия;
- знать формы организации внешнеэкономической деятельности на предприятиях транспорта.

Практическое занятие №18

Эффективность работы предприятий различных форм собственности

Цель занятия: определение эффективности работы предприятий различных форм собственности.

Задачи занятия:

- изучить развитие предпринимательской деятельности в Республике Беларусь;
- видеть перспективы развития негосударственного сектора экономики в Республике Беларусь.

Перечень задач для рассматриваемого материала.

ЗАДАЧА № 1

Определить среднегодовую стоимость ОПФ, если:

- стоимость ОПФ на 01 января текущего года составляет 10 млн.\$,
- 01 апреля – произошло списание ОПФ на 0,5 млн.\$,
- 01 июля поставлено на баланс ОПФ на сумму 0,6 млн. \$.

ЗАДАЧА № 2

Определить среднегодовую стоимость ОПФ, если:

- стоимость ОПФ на 01 января текущего года составляет 15 млн. \$,
- 01 мая произошло списание ОПФ на 1,0 млн.\$,
- 01 августа зачислено на баланс ОПФ на сумму 1,5 млн. \$.

ЗАДАЧА № 3

Определить среднегодовую стоимость ОПФ, если:

- стоимость ОПФ на 01 января текущего года составляет 20 млн. \$,
- 01 июня зачислено на баланс ОПФ на сумму 2,0 млн. \$,
- 01 сентября произошло списание ОПФ на 2,5 млн. \$.

ЗАДАЧА № 4

Определить среднегодовую стоимость ОПФ, если:

- стоимость ОПФ на 01 января текущего года составляет 25 млн. \$,
- 01 июля зачислено на баланс ОПФ на сумму 3,0 млн. \$,
- 01 октября произошло списание ОПФ на 4,0 млн. \$.

ЗАДАЧА № 5

Определить фондоотдачу, фондоемкость и фондовооруженность АТП, если:

- годовые доходы предприятия равны 15 млн. \$,
- среднегодовая стоимость ОПФ равна 40 млн. \$,
- среднесписочная численность работающих – 500 человек.

ЗАДАЧА № 6

Определить фондоотдачу, фондоемкость и фондовооруженность АТП, если:

- среднегодовая стоимость ОПФ равна 50 млн. \$,
- годовые доходы предприятия равны 20 млн. \$,
- среднегодовая численность работающих – 1000 человек.

ЗАДАЧА № 7

Определить рентабельность ОПФ, если:

- доходы предприятия за год составили 60 млн. \$,
- расходы за тот же период – 50 млн. \$,
- среднегодовая стоимость ОПФ АТП – 70 млн. \$.

ЗАДАЧА № 8

Определить годовую сумму амортизационных отчислений по подвижному составу АТП, если:

- балансовая стоимость автомобилей – 100 млн. \$,
- нормативный пробег – 500 тыс. км.
- в среднем годовой пробег одного автомобиля составляет 100 тыс. км.

ЗАДАЧА № 9

Определить годовую сумму амортизационных отчислений по подвижному составу автомобильного транспорта, если:

- первоначальная стоимость автомобилей – 120 млн. \$,
- нормативный пробег – 600 тыс. км.
- пробег за год в среднем одного автомобиля составляет 120 тыс. км.

ЗАДАЧА № 10

Определить годовую сумму амортизационных отчислений по подвижному составу автомобильного транспорта, если:

- балансовая стоимость подвижного состава – 50 млн. \$,
- нормативный срок службы автомобилей – 5 лет.

ЗАДАЧА № 11

Определить годовую сумму амортизационных отчислений по подвижному составу автомобильного транспорта, если:

- первоначальная стоимость подвижного состава – 100 млн. \$,
- нормативный срок службы автомобилей – 10 лет.

ЗАДАЧА № 12

Начислить амортизацию по подвижному составу автомобильного транспорта при помощи одного из нелинейных методов при следующих исходных данных:

- первоначальная стоимость автомобилей – 120 млн. \$,
- нормативный срок службы – 10 лет.

ЗАДАЧА № 13

Определить, на сколько сократится потребность в оборотных средствах АТП, если:

- число их оборотов увеличится на 2,
- среднегодовая стоимость оборотных средств предприятия – 300 тыс. \$,
- валовые доходы от всех видов деятельности – 4 800 тыс. \$.

ЗАДАЧА № 14

Определить, на сколько увеличится потребность в оборотных средствах АТП, если:

- число их оборотов уменьшится на 3,
- среднегодовая стоимость оборотных средств предприятия – 400 тыс. \$,
- валовые доходы от всех видов деятельности – 5 000 тыс. \$.

ЗАДАЧА № 15

Определить, какая сумма доходов может быть дополнительно получена АТП в результате сокращения продолжительности одного оборота оборотных средств на 4 дня, если:

- среднегодовая стоимость оборотных средств предприятия – 200 тыс. \$,
- валовые доходы от всех видов деятельности – 4 500 тыс. \$.

ЗАДАЧА № 16

Определить, какая сумма доходов может быть потеряна АТП в результате увеличения продолжительности одного оборота оборотных средств на 5 дней, если:

- среднегодовая стоимость оборотных средств предприятия – 300 тыс. \$,
- валовые доходы от всех видов деятельности – 6 000 тыс. \$.

ЗАДАЧА № 17

Определить норму времени на выполнение транспортной работы по перевозке груза по маршруту: Минск-Молодечно-Минск, если:

- расстояние перевозки в прямом направлении – 80 км,
- расстояние перевозки в обратном направлении – 80 км,
- техническая скорость – 45 км/ч,
- общее время на выполнение погрузочно-разгрузочных работ – 2 часа.

ЗАДАЧА № 18

Определить необходимое повышение производительности труда, которое должно компенсировать увеличение продолжительности тарифного отпуска работникам АТП с 21 до 24 дней, если:

- количество работающих, которым увеличивается отпуск, составляет 18% от всех работающих,
- количество дней, которые должен был отработать каждый работающий до введения этого мероприятия, составляет 230 дней.

ЗАДАЧА № 19

Определить производительность труда водителей и % выполнения ими норм выработки по нормативной трудоемкости, если:

- количество водителей – 100,
- объем перевозок груза – 800 тыс. тонн,
- грузооборот – 8 800 тыс. ткм,
- норма времени на погрузку – разгрузку 1 тонны груза – 4 мин,
- норма времени на выполнение 1 ткм – 0,75 мин.,
- каждым водителем отработано 220 дней при 8-часовом рабочем дне.

ЗАДАЧА № 20

Определить плановую численность ремонтных рабочих, если:

- трудоемкость ЕО автомобилей 40 000,
- ТО-1 – 30 000,
- ТО-2 – 310000,
- ТР – 230000 чел/часов,

- перевыполнение норм выработки планируется следующее: ТО-1 – 105%, ТО-2 – 108%, ТР – 104%,
- годовой фонд рабочего времени одного ремонтного рабочего составляет 1 875 часов.

ЗАДАЧА № 21

Определить заработную плату водителя грузового автомобиля за месяц по разумному максимуму при перевозке кирпича по маршруту Минск- Молодечно при следующих исходных данных:

- грузоподъемность автомобиля – 10 т,
- расстояние перевозки - 80 км,
- время в наряде – такое, которое позволяет выполнить две ездки в день,
- время перевозки – май месяц текущего года.

ЗАДАЧА № 22

Определить заработную плату водителя автомобиля-самосвала за месяц по разумному максимуму при перевозке инертных материалов по маршруту «карьер - строительная площадка» при следующих исходных данных:

- грузоподъемность автомобиля – 12 т,
- расстояние перевозки - 25 км,
- время в наряде – такое, которое позволяет выполнить пять ездов в день,
- время перевозки – июль месяц текущего года.

ЗАДАЧА № 23

Определить заработную плату водителя автобуса за месяц по разумному максимуму при перевозке пассажиров по одному из маршрутов в г.Минске при следующих исходных данных:

- длина автобуса – 10 м,
- время в наряде – 10 часов,
- время перевозки – январь месяц текущего года.

ЗАДАЧА № 24

Определить заработную плату ремонтного рабочего 4-го разряда за месяц по разумному максимуму при следующих исходных данных:

- рабочий находится на повременной форме оплаты труда,
- работает в ноябре месяце текущего года.

ЗАДАЧА № 25

Определить заработную плату молодого специалиста ВУЗа за месяц по разумному максимуму при следующих исходных данных:

- молодой специалист работает на одном из предприятий автомобильного транспорта,
- нормируемый рабочий день,

- работает в декабре месяце текущего года.

ЗАДАЧА № 26

Определить себестоимость 10 ткм при перевозке грузов бортовыми автомобилями в средних дорожных условиях при следующих исходных данных:

- годовой пробег подвижного состава – 6 000 тыс.км,
- грузооборот за год – 15 000 тыс.ткм,
- АЧ работы автомобилей за год – 500 тыс.часов,
- годовой фонд заработной платы водителей – 250 тыс.\$,
- переменные расходы на 1 км пробега – 0,1 \$,
- накладные расходы на 1 АЧ – 0,5 \$.

ЗАДАЧА № 27

Определить затраты по первым двум статьям затрат, включаемые в калькуляцию себестоимости, по АТП при следующих исходных данных:

- объем перевозок грузов – 10 000 тыс.т,
- грузооборот – 150 000 тыс.ткм,
- средняя сдельная расценка за перевозку 1 т груза – 0,02\$,
- средняя сдельная расценка за 1 ткм – 0,015\$,
- доплаты, надбавки и премии из ФЗП составляют 50% от ЗП за т и ткм,
- дополнительная ЗП – 9,5% от основной.

ЗАДАЧА № 28

Определить затраты по первым двум статьям затрат, включаемые в калькуляцию себестоимости, по АТП при следующих исходных данных:

- объем перевозок грузов – 12 000 тыс.т,
- грузооборот – 240 000 тыс.ткм,
- средняя сдельная расценка за перевозку 1 т груза – 0,025\$,
- средняя сдельная расценка за 1 ткм – 0,015\$,
- доплаты, надбавки и премии из ФЗП составляют 60% от ЗП за т и ткм,
- дополнительная ЗП – 10% от основной.

ЗАДАЧА № 29

Определить доходы АТП при перевозке грузов по маршруту Минск-Молодечно при следующих исходных данных:

- наименование груза – кирпич,
- объем перевозок – 10 тонн,
- расстояние перевозки – 80 км.

ЗАДАЧА № 30

Определить доходы АТП при перевозке грузов по маршруту «карьер – строительная площадка» при следующих исходных данных:

- наименование груза – инертные материалы,
- объем перевозок – 100 тонн,
- расстояние перевозки – 25 км.

ЗАДАЧА № 31

Определить следующие виды рентабельности: общую, расчетную, производства и перевозок при следующих исходных данных:

- среднегодовая стоимость ОПФ и НОС АТП – 10 млн.\$,
- доходы от всех видов деятельности – 5 млн.\$,
- расходы от всех видов деятельности – 4 млн.\$,
- доходы от перевозок – 3 млн.\$,
- расходы от перевозок – 2,5 млн.\$.

ЗАДАЧА № 32

Определить следующие виды рентабельности: общую, расчетную, производства и перевозок при следующих исходных данных:

- доходы от всех видов деятельности АТП – 6 млн.\$, в т.ч. доходы от перевозок – 4 млн.\$,
- расходы от всех видов деятельности – 5 млн.\$, в т.ч. расходы от перевозок – 3,5 млн.\$,
- среднегодовая стоимость ОПФ и НОС АТП – 12 млн.\$.

ЗАДАЧА № 33

Годовой выпуск продукции - 60 тыс. деталей. С нового года намечается перевод изготовления деталей сковки на штамповку. Это снизит норму расхода металла на деталь с 3,0 до 2,0 кг. Цена металла - 1000\$ за 1 тонну.

При этом, на 1 деталь:

- зарплата снизится с 0,70 \$ до 0,50 \$,
- амортизационные отчисления на полное восстановление увеличатся с 0,15 \$ до 0,375 \$,
- прочие расходы за год увеличатся на 10 000 \$.

Определить, есть ли смысл идти на такие изменения, если стоимость штампа – 250 тыс.\$, а стоимость выбывающего имущества – 10 000 \$.

ЗАДАЧА № 34

Реконструкция завода позволяет увеличить выпуск продукции с 80 до 120 тыс. единиц в год. Себестоимость продукции до реконструкции – 100 млн.\$ в год, после реконструкции – 130 млн.\$ в год.

Объем инвестиций в реконструкцию – 30 млн.\$.

Реализация выбываемого оборудования планируется в сумме 1 млн.\$.

Определить, есть ли смысл проводить реконструкцию данного предприятия?

ЗАДАЧА № 35

В связи с увеличением спроса на выпускаемую продукцию есть возможность довести годовой объем производства до 180 тыс. единиц, увеличив его таким образом в 1,5 раза, за счет внедрения автоматической линии по обработке деталей.

Себестоимость единицы продукции в этом случае изменится по:

- заработной плате с 2,5 \$ до 1,5 \$,
- амортизационным отчислениям на ПВ - с 0,15 \$ до 0,30\$,
- прочим затратам - с 0,30 \$ до 0,45\$.

Стоимость автоматической линии – 600 000\$. Стоимость выбываемого имущества - 20 000\$. Есть ли смысл внедрять данную линию?

ЗАДАЧА № 36

С нового года на предприятии планируется приобрести электрокар стоимостью 16 тыс.\$.. В настоящее время транспортные работы выполняют 8 человек. Среднемесячная зарплата с отчислениями составляет 1500 руб. у каждого. Электрокар будет обслуживать один человек со среднемесячной зарплатой с отчислениями – 1800 руб.

Годовые расходы в % от стоимости электрокара:

- норма на полное амортизационное восстановление – 9%,
- на ТО и ремонт – 5%,
- прочие – 1%.

Рассчитать показатели, характеризующие решение о выгоде приобретения данного транспортного средства.

ЗАДАЧА № 37

Определить экономический эффект от производства и внедрения в АТП поддонов новой конструкции для перевозки кирпича, обеспечивающих уменьшение боя кирпича на 4%.

Показатели	поддоны	
	старые	новые
Затраты на изготовление 1 поддона	40\$	50\$
Годовой объем перевозки кирпича	300 000 т	
Годовой объем перевозки кирпича на 1 поддоне	80 т	120 т
Срок службы поддона	3 года	5 лет
Общие затраты на перевозку 1 т кирпича	2,5 \$	2,4 \$
Доходы за перевозку 1 т кирпича	2,75 \$	
Экономия от уменьшения боя на 1%	10\$ на 1000т кирпича	
Дополнительные инвестиции на устройство погрузочно-разгрузочных площадок	100 000 \$	

ЗАДАЧА № 38

Проектируются два варианта дороги между двумя населенными пунктами:

по 1-му предлагается построить дорогу 2-ой категории стоимостью 100 тыс.\$ за 1 км, по 2-му варианту – 1-ой категории стоимостью 150 тыс.\$ за 1 км.

Дорога по первому варианту проектируется с обходом препятствий протяженностью 50 км, по второму – по пересеченной местности – 40 км.

Годовой объем перевозок грузов между населенными пунктами – 600 тыс. т. Себестоимость перевозок по дороге 2-ой категории – 0,5\$/10 ткм, по дороге 1-ой категории - 0,45\$/10 ткм. Определить целесообразный вариант строительства.

ЗАДАЧА № 39

Определить наиболее экономически выгодный вариант перевозки грузов на автомобилях КАЗ-606А и КАЗ-608:

Показатели	автомобиль	
	КАЗ-606А	КАЗ-608
q	7,0 т	8,0 т
α_v	0,7	
β	0,75	
γ	0,8	
L_e	50 км	
T_n	10,0ч	
t п-р	1,2ч	1,5ч
V_t	32,0 км/ч	
S км	0,25\$	0,27\$
S АЧ	1,25\$	1,35\$
Норматив ЗП водителей на 1\$ доходов	0,20\$	0,21\$
Тариф за 1 т	10\$	
Стоимость автомобилей	40000\$	45000\$
Нормативный срок окупаемости	7 лет	

ЗАДАЧА № 40

Определить экономическую целесообразность использования прицепов на перевозке грузов. Сравнивается перевозка грузов одиночным автомобилем КАМАЗ-5320 и самосвальным автопоездом в составе автомобиля КАМАЗ-5320 и прицепа ГКБ-8350:

Показатели	автомобиль	
	без прицепа	с прицепом
q	8,0 т	16,0 т
α_v	0,75	
β	0,5	
γ	1,0	
L_e	25 км	
T_n	12,5 ч	
t п-р	12 мин	18 мин
V T	42,0 км/ч	37,0 км/ч

S км	0,2 \$	0,2 5\$
S АЧ	1,0 \$	1,2 \$
Норматив ЗП водителей на 1\$ доходов	0,20 \$	
Тариф за 1 т	5 \$	
Стоимость автомобилей (балансовая)	40000 \$	50000 \$
Нормативный срок окупаемости	7 лет	

2.2. Материалы по курсовому проектированию.

Примерная тематика курсовых проектов.

1. Национальная экономика Республики Беларусь.
2. Реальный сектор национальной экономики Республики Беларусь.
3. Место и роль транспорта в народнохозяйственном комплексе Республики Беларусь.
4. Место предприятия в народнохозяйственном комплексе страны.
5. Особенности функционирования предприятия в различных экономических условиях.
6. Предприятие как хозяйствующий субъект.
7. Основной капитал предприятий автомобильного транспорта.
8. Износ и амортизация основных производственных фондов.
9. Современные подходы к оценке стоимости основных средств предприятий.
10. Методические подходы к определению перспективной потребности в основном капитале.
11. Оборотный капитал предприятий автомобильного транспорта.
12. Структура оборотного капитала предприятий автомобильного транспорта.
13. Особенности формирования и использования оборотных фондов предприятия.
14. Методические подходы к определению потребности предприятия в оборотных средствах.
15. Эффективность использования оборотных средств предприятия.
16. Кадры предприятий автомобильного транспорта.
17. Научная организация труда.
18. Методы измерения и планирования производительности труда на предприятиях автомобильного транспорта.
19. Планирование численности работающих на предприятиях автомобильного транспорта.
20. Формы подготовки, переподготовки и повышения квалификации работников предприятий транспорта.
21. Мотивация труда на предприятиях автомобильного транспорта.

22. Планирование заработной платы на предприятиях автомобильного транспорта.
23. Оплата труда на предприятиях автомобильного транспорта.
24. Направления повышения стимулирующей роли заработной платы на современном этапе развития общества.
25. Себестоимость автотранспортных услуг.
26. Структура себестоимости автотранспортных услуг.
27. Современные инструменты стратегического и оперативного управления затратами.
28. Ценообразование в условиях перехода к рыночной экономике.
29. Виды тарифов на автотранспортные услуги.
30. Совершенствование системы оплаты транспортных услуг.
31. Финансы автотранспортных предприятий.
32. Источники и факторы повышения прибыли предприятия.
33. Ассортиментная политика предприятий автомобильного транспорта и ее влияние на формирование и распределение прибыли.
34. Рентабельность предприятий автомобильного транспорта.
35. Обоснование направлений повышения рентабельности автотранспортных услуг.
36. Налоговая система Республики Беларусь и пути ее совершенствования.
37. Инновационная деятельность предприятий автомобильного транспорта.
38. Инвестиционная деятельность предприятий автомобильного транспорта.
39. Методика определения экономической эффективности инвестиционных проектов.
40. Расчет экономической эффективности инвестиционных проектов на предприятиях автомобильного транспорта.
41. Конкурентоспособность транспортных услуг и предприятий.
42. Конкурентные стратегии предприятия.
43. Внешнеэкономическая деятельность предприятий автомобильного транспорта.
44. Оценка эффективности внешнеэкономической деятельности автотранспортных предприятий.
45. Эффективность работы предприятий различных форм собственности.

Методические указания к выполнению курсовых проектов.

Выполнение курсовых проектов необходимо рассматривать как выполнение научных работ.

Научный подход к выполнению той или иной работы предполагает не просто изложение того или иного материала, не просто констатацию тех или иных фактов, а системный творческий подход.

Любая научная работа, как правило, состоит из трех основных частей:

- теоретической;
- аналитической;

- проектной.

В *теоретической части* рассматриваются достижения развитых стран по интересующему нас вопросу. С этой целью прорабатываются литературные источники, научные труды известных ученых в области рассматриваемого вопроса.

Во второй, *аналитической*, части работы проводится анализ положения дел по данному вопросу в Республике Беларусь. Это можно делать, в зависимости от рассматриваемого вопроса, в разрезе отдельного предприятия, министерства или в целом по республике. Для объективной оценки положения дел анализ, как правило, нужно проводить не менее чем за 3-5 лет.

В третьей, *проектной*, части на основании теоретического материала и выполненного анализа необходимо выработать конкретные предложения, направленные на улучшение конечных результатов при решении того или иного вопроса. Необходимо, чтобы предлагаемые мероприятия в третьей части были подкреплены соответствующими экономическими расчетами.

В целом любая работа имеет примерно следующий структурный вид:

Введение

Теория рассматриваемого вопроса

Анализ данного вопроса

Предложения

Заключение

Список использованных источников

Приложение

В *введении*, как правило, тезисно излагается то, что автор хочет рассмотреть в основном материале, а в *заключении* то, что удалось сделать в работе, т.е. тезисно теоретический материал, анализ и главное – это конкретные предложения.

Курсовой проект, как правило, должен быть выполнен на 50-60 листах машинописного текста.

Отсчет листов начинается с первого листа после титульного, а нумерация работы – с листа, который является первым листом за первым листом введения.

Приложение нумеруется отдельно и в общее количество листов работы не включается.

В *процентном отношении* структура работ выглядит примерно следующим образом:

<i>Введение</i>	1-2 %
<i>1 часть</i>	20-25 %
<i>2 часть</i>	25-30 %
<i>3 часть</i>	40-50 %
<i>Заключение</i>	1-2 %
<i>Список использованных источников</i>	1-2 %

В курсовом проекте в обязательном порядке должен быть представлен графический материал. Его можно выполнять в любом формате, в том числе и в формате А4.

Пример оформления содержания курсового проекта на тему:
«Мотивация труда на предприятиях автомобильного транспорта Республики Беларусь и пути ее совершенствования»

Введение

Мотивация труда на предприятиях в странах с развитой рыночной экономикой

Мотивация труда на предприятиях автомобильного транспорта Республики Беларусь

Основные направления совершенствования мотивации труда на предприятиях автомобильного транспорта Республики Беларусь

Заключение

Список использованных источников

3. РАЗДЕЛ КОНТРОЛЯ ЗНАНИЙ

3.1. Материалы для проверки текущей успеваемости.

Методические указания к выполнению контрольных работ.

Материал включает четыре контрольных работы по основным темам дисциплины «Экономика автомобильного транспорта»:

- 1) Основной капитал автомобильного транспорта.
- 2) Организация и планирование труда на предприятиях автомобильного транспорта.
- 3) Оплата труда на предприятиях автомобильного транспорта.
- 4) Экономическая эффективность инвестиционных проектов на АТП.

Каждая контрольная работа состоит из двух теоретических вопросов и шести задач.

Первый теоретический вопрос является индивидуальным и отражает один из вопросов темы.

Второй вопрос общий. Его основная задача – дать возможность студентам изложить свою точку зрения по тому или иному вопросу данной темы.

Все задачи носят практический характер и являются общими для всей группы студентов.

Решение данных задач позволяет определить степень готовности студентов к применению теоретических знаний на практике.

Максимальная оценка за каждую работу – 10 баллов, в т.ч.

- два теоретических вопроса – максимально по 2 балла каждый;
- шесть задач – максимально по 1 баллу каждая.

КОНТРОЛЬНАЯ РАБОТА № 1

по теме «Основной капитал автомобильного транспорта»

Вопросы:

Индивидуальные:

- Экономическая сущность основного капитала.
- Структура основного капитала автомобильного транспорта.
- Показатели использования основных производственных фондов.
- Износ и амортизация основных производственных фондов.
- Методика построения норм амортизационных отчислений на подвижной состав автомобильного транспорта.
- Методы начисления амортизации на основные производственные фонды.

Общий:

- Что представляет собой метод ускоренной амортизации активной части основных производственных фондов автомобильного транспорта и ваше отношение к нему?

Задачи

1) Определить, как изменение значения коэффициента фонда вооруженности, Φ_v , за 2024г. повлияло на эффективность работы предприятия (по показателю коэффициента фондоотдачи, Φ_o).

Кварталы 2024г.	Показатели	
	Φ_v	Φ_o
I	1000 \$/чел	0,50
II	1100 \$/чел	0,55
III	1250 \$/чел	0,65
IV	1500 \$/чел	0,80

2) Определить коэффициент сменности, $K_{см}$, работы оборудования за первую неделю текущего месяца, если количество оборудования на АТП равно 25 единицам.

Дни недели	Смены		
	I	II	III
Понедельник	20	10	2
Вторник	21	11	3
Среда	22	12	4
Четверг	22	13	5
Пятница	21	12	4
Суббота	15	5	-
Воскресенье	10	-	-

3) На балансе автотранспортного предприятия состоят автомобили общей стоимостью 1 млн.\$. Средний пробег данных автомобилей на 01.01.2024г. составил 100 000 км.

Норма амортизации на полное восстановление подвижного состава составляет 0,18% на 1000 км пробега от первоначальной стоимости.

Необходимо определить:

- остаточную стоимость подвижного состава;
- сумму амортизации, которая позволит списать данные автомобили.

4) На балансе АТП состоят грузовые автомобили грузоподъемностью до 2,0 т общей стоимостью 100 000\$.

Норма амортизации за год для данных типов автомобилей составляет 18 % от первоначальной стоимости подвижного состава.

Необходимо определить нормативный срок службы для данных автомобилей.

5) На балансе АТП числятся основные производственные фонды общей стоимостью 10 млн.\$. Срок службы этих фондов в среднем составляет 10 лет. Необходимо определить сумму амортизационных отчислений по годам эксплуатации одним из нелинейных методов.

6) Балансовая стоимость подвижного состава АТП составляет 1 млн.\$. Первоначально амортизационный пробег автомобилей был определен в среднем 500 000 км. После пробега в среднем 300 000 км выяснилось, что амортизационный пробег можно увеличить на 10 %. Необходимо рассчитать сумму амортизации на каждый км пробега.

КОНТРОЛЬНАЯ РАБОТА № 2

по теме «Организация и планирование труда на предприятиях автомобильного транспорта»

Вопросы:

Индивидуальные:

- Научная организация труда.
- Организация нормирования труда.
- Методы изучения затрат рабочего времени.
- Методы измерения и планирования производительности труда на предприятиях автомобильного транспорта.
- Факторы роста производительности труда на предприятиях автомобильного транспорта.
- Планирование численности работающих на предприятиях автомобильного транспорта.

Общий:

- Что представляет собой условно-натуральный метод измерения производительности труда на предприятиях автомобильного транспорта и ваше отношение к нему.

Задачи:

1) Определить норму времени на выполнение транспортной работы по перевозке груза по маршруту: Минск – Молодечно – Минск.

Расстояние перевозки в прямом направлении – 85 км, в обратном – 85 км, нулевой пробег – 25 км, техническая скорость в среднем - 45 км/час, общее время на выполнение погрузочно-разгрузочных работ – 2,0 часа.

2) На основании хронометражных наблюдений при выполнении погрузочных работ:

6 8 7 5 9 10 7 5 8 11 4 5 7 8 9 6

составить хронометражный ряд, определить коэффициент хронометражного ряда и сделать соответствующие выводы, а именно:

- Как осуществляется выполнение погрузочных работ?
- Какие есть резервы?
- Предложения по устранению недостатков.

3) Определить необходимое повышение производительности труда, которое должно компенсировать увеличение продолжительности очередного отпуска работникам АТП с 24 до 28 календарных дней, если количество работающих, которым увеличивается отпуск, составляет 25 % от всех работающих.

Количество дней, которые должен был отработать каждый работающий до введения этого мероприятия, составляет 230 дней.

4) Определить производительность труда водителей и % выполнения ими норм выработки по нормативной трудоемкости, если:

- количество водителей – 100 чел.;

- объем перевозок груза – 800 тыс. тонн;
- грузооборот – 8 800 тыс. ткм;
- норма времени на погрузку-разгрузку 1 тонны груза – 4 мин.;
- норма времени на погрузку-разгрузку 1 ткм – 0,75 мин.

Каждым водителем отработано 220 дней при 8-часовом рабочем дне.

5) Определить необходимое количество водителей для выполнения запланированного годового объема работ при следующих исходных данных:

- время в наряде одного автомобиля за день – 10,0 час;
- среднесписочное количество автомобилей АТП – 100 шт.;
- коэффициент выпуска автомобилей на линию – 0,75;
- годовой фонд рабочего времени одного водителя в среднем равен 1760 час.

б) Определить плановую численность ремонтных рабочих, если:

- трудоемкость ЕО автомобилей – 40 000;
- ТО-1 – 30 000;
- ТО-2 – 310 000;
- ТР – 230 000 чел/часов.

Перевыполнение норм выработки планируется следующее:

ТО-1 – 105%, ТО-2 – 108%, ТР – 104%.

Годовой фонд рабочего времени одного ремонтного рабочего составляет 1800 часов.

КОНТРОЛЬНАЯ РАБОТА № 3

*по теме «Оплата труда на предприятиях
автомобильного транспорта»*

Вопросы:

Индивидуальные:

- Мотивация труда.
- Планирование фонда заработной платы.
- Тарифная система оплаты труда Республики Беларусь.
- Формы и системы оплаты труда.
- Оплата труда работников автотранспортных предприятий по тарифным ставкам и должностным окладам.
- Доплаты, надбавки, премии в оплате труда работников автотранспортных предприятий.

Общий:

- Основные направления по повышению мотивации труда работников автотранспортных предприятий.

Задачи:

1) Определить норматив фонда заработной платы в плановом периоде при следующих исходных данных.

Норматив ФЗП в отчетном периоде равен 0,3\$ на 1\$ реализованной продукции.

В плановом периоде решено увеличить объем выпуска продукции в 1,5 раза, используя на ваше усмотрение различные факторы производства.

2) Определить заработную плату водителя автомобиля-самосвала за май месяц по разумному максимуму при перевозке инертных материалов по маршруту « карьер - строительная площадка» при следующих исходных данных:

- грузоподъемность автомобиля – 10 тонн;
- расстояние перевозки – 15 км;
- время в наряде такое, которое позволяет выполнить 8 ездов в день.

3) Определить заработную плату водителя автобуса за март по разумному максимуму при перевозке пассажиров по одному из городских маршрутов в г.Минске при следующих исходных данных:

- длина автобуса – 10 м;
- время в наряде – 10 часов.

4) Определить заработную плату водителя маршрутного такси за июль по разумному максимуму при перевозке пассажиров по г.Минску при следующих исходных данных:

- длина маршрутного такси – до 5 м;
- время в наряде – 10 часов.

5) Определить заработную плату ремонтного рабочего 5-го разряда за ноябрь текущего года по разумному максимуму при следующих исходных данных:

- рабочий находится на повременной форме оплаты труда;
- трудовой стаж на АТП – более 10 лет.

6) Определить заработную плату молодого специалиста ВУЗа за месяц по разумному максимуму при следующих исходных данных:

- молодой специалист работает на одном из предприятий автомобильного транспорта;
- нормируемый рабочий день.

КОНТРОЛЬНАЯ РАБОТА № 4

по теме «Экономическая эффективность инвестиционных проектов на АТП»

Вопросы:

Индивидуальные:

- Инвестиции – их сущность и виды.
- Источники инвестиций организаций, предприятий, фирм.
- Общая экономическая эффективность инвестиционных проектов.
- Сравнительная экономическая эффективность инвестиционных проектов.
- Коэффициент дисконтирования и его сущность.
- Лизинг и его сущность.

Общий:

- Расчет экономической эффективности инвестиционных проектов на АТП.

Задачи:

1) Реконструкция завода позволяет увеличить выпуск продукции с 80 до 120 тыс. единиц в год.

Себестоимость продукции до реконструкции – 100 млн.\$ в год, после реконструкции – 130 млн.\$ в год. Объем инвестиций в реконструкции – 30 млн.\$.

Реализация высвобождаемого оборудования планируется в сумме 1 млн.\$.

Определить, есть ли смысл проводить реконструкцию данного предприятия.

2) Годовой выпуск продукции – 60 тыс. деталей. С нового года намечается перевод изготовления деталей сковки на штамповку.

Это снизит норму расхода металла на деталь с 3,0 кг до 2,0 кг. Цена металла – 1 000 \$ за 1 тонну. При этом на одну деталь:

- зарплата снизится с 0,70 \$ до 0,50 \$;
- амортизационные отчисления на полное восстановление увеличатся с 0,15 \$ до 0,375 \$;
- прочие расходы за год увеличатся на 10 000 \$.

Определить, есть ли смысл идти на такие изменения, если стоимость штампа – 250 тыс.\$, а стоимость выбывающего имущества – 10 000 \$.

3) В связи с увеличением спроса на выпускаемую продукцию есть возможность довести годовой объем производства до 180 тыс. единиц, увеличив его таким образом в 1,5 раза за счет внедрения автоматической линии по обработке деталей.

Себестоимость единицы продукции в этом случае изменится:

- по заработной плате с 2,5 \$ до 1,5 \$;

- по амортизационным отчислениям на полное восстановление – с 0,15 \$ до 0,30 \$;
- по прочим затратам – с 0,30 \$ до 0,45 \$.

Стоимость автоматической линии – 600 000 \$, стоимость выбываемого имущества – 20 000 \$. Определить, есть ли смысл внедрять данную линию.

4) С нового года на предприятии планируется приобрести электрокар стоимостью 16 000 \$.

В настоящее время транспортные работы выполняют 8 человек.

Среднемесячная зарплата с отчислениями составляет 1500 руб. у каждого. Электрокар будет обслуживать один человек со среднемесячной зарплатой с отчислениями – 1800 руб.

Годовые расходы в % от стоимости электрокара:

- на ТО и ремонт – 5;
- амортизационные отчисления на полное восстановление – 10;
- прочие – 1.

Рассчитать показатели, характеризующие решение о выгоде приобретения данного транспортного средства.

5) Определить экономический эффект от производства и внедрения в АТП поддонов новой конструкции для перевозки кирпича, обеспечивающих уменьшение боя кирпича на 4%.

<i>Показатели</i>	<i>Поддоны</i>	
	<i>старые</i>	<i>новые</i>
<i>Затраты на изготовление одного поддона</i>	<i>40 \$</i>	<i>120 \$</i>
<i>Годовой объем перевозки кирпича</i>	<i>300 000 тонн</i>	
<i>Годовой объем перевозки кирпича на одном поддоне</i>	<i>80 тонн</i>	<i>120 тонн</i>
<i>Срок службы поддона</i>	<i>3 года</i>	<i>5 лет</i>
<i>Общие затраты на перевозку 1 тонны кирпича</i>	<i>2,5 \$</i>	<i>2,4 \$</i>
<i>Доходы за перевозку 1 тонны кирпича</i>	<i>2,75 \$</i>	
<i>Экономия от уменьшения боя на 1 %</i>	<i>10 \$ на 1 000 тонн кирпича</i>	
<i>Дополнительные инвестиции на устройство погрузочно-разгрузочных площадок</i>	<i>100 000 \$</i>	

б) Проектируется два варианта дороги между двумя населенными пунктами. По первому варианту предлагается построить дорогу 2-ой категории стоимостью 100 тыс.\$ за 1 км, по второму варианту – дорогу 1-ой категории стоимостью 180 тыс.\$ за 1 км. Дорога по первому варианту проектируется с обходом препятствий протяженностью - 50 км, по второму – по пересеченной местности – 40 км.

Годовой объем перевозок грузов между населенными пунктами – 600 тыс. тонн. Себестоимость перевозок по дороге 2-ой категории 0,50 \$/10 ткм, по дороге 1-ой категории - 0,40 \$/10 ткм.

Определить наиболее целесообразный вариант строительства дороги.

3.2. Материалы для итоговой аттестации.

Экзаменационные билеты.

Билет №1

1. Национальная экономика Республики Беларусь.
2. Экономическая сущность оборотного капитала.
3. Задача.

Билет №2

1. Место и роль транспорта в народно-хозяйственном комплексе Республики Беларусь.
2. Структура оборотного капитала предприятий автомобильного транспорта.
3. Задача.

Билет №3

1. Предприятие – основной элемент национальной экономики.
2. Нормируемые и ненормируемые оборотные средства.
3. Задача.

Билет №4

1. Предприятие как хозяйствующий субъект.
2. Нормирование оборотных средств.
3. Задача.

Билет №5

1. Производственные ресурсы и факторы производства.
2. Устойчивые пассивы.
3. Задача.

Билет №6

1. Экономическая сущность основного капитала.
2. Показатели использования оборотных средств.
3. Задача.

Билет №7

1. Структура основного капитала предприятия автомобильного транспорта.
2. Кадры предприятия автомобильного транспорта.

3. Задача.

Билет №8

1. Активная часть основного капитала предприятия автомобильного транспорта.
2. Состав и структура персонала предприятия.
3. Задача.

Билет №9

1. Пассивная часть основного капитала предприятия автомобильного транспорта.
2. Научная организация труда.
3. Задача.

Билет №10

1. Виды стоимости основного капитала предприятия автомобильного транспорта.
2. Организация и нормирование труда.
3. Задача.

Билет №11

1. Ликвидационная стоимость основного капитала.
2. Состав научно обоснованной нормы времени.
3. Задача.

Билет №12

1. Показатели использования основных производственных фондов.
2. Методы изучения затрат рабочего времени.
3. Задача.

Билет №13

1. Износ и амортизация основных производственных фондов.
2. Фотография рабочего времени.
3. Задача.

Билет №14

1. Методы начисления амортизации по основным производственным фондам.
2. Коэффициент устойчивости хронометражного ряда.
3. Задача.

Билет №15

1. Линейные методы начисления амортизации по основным производственным фондам.

2. Производительность труда и экономическое значение ее роста.
3. Задача.

Билет №16

1. Нелинейные методы начисления амортизации по основным производственным фондам.
2. Методы измерения производительности труда на предприятиях автомобильного транспорта.
3. Задача.

Билет №17

1. Нелинейный метод начисления амортизации – метод суммы чисел лет.
2. Факторы роста производительности труда на предприятиях автомобильного транспорта.
3. Задача.

Билет №18

1. Нелинейный метод начисления амортизации – метод уменьшаемого остатка.
2. Планирование численности работающих на предприятиях автомобильного транспорта.
3. Задача.

Билет №19

1. Производственный метод начисления амортизации по основным производственным фондам.
2. Производственная мощность и производственная программа предприятия.
3. Задача.

Билет №20

1. Ускоренный метод начисления амортизации по основным производственным фондам.
2. Понятие «портфель заказов».
3. Задача.

Билет №21

1. Мотивация труда.
2. Доходы АТП.
3. Задача.

Билет №22

1. Планирование фонда заработной платы.
2. Расходы АТП.
3. Задача.

Билет №23

1. Основная и дополнительная заработная плата.
2. Прибыль АТП.
3. Задача.

Билет №24

1. Расчет норматива фонда заработной платы.
2. Финансовый план АТП.
3. Задача.

Билет №25

1. Формы и системы оплаты труда.
2. Рентабельность и ее виды.
3. Задача.

Билет №26

1. Тарифная система оплаты труда.
2. Методика определения рентабельности.
3. Задача.

Билет №27

1. Повременно-премиальная система оплаты труда.
2. Система налогообложения в Республике Беларусь.
3. Задача.

Билет №28

1. Сдельно-премиальная система оплаты труда.
2. Основные направления по совершенствованию системы налогообложения в Республике Беларусь.
3. Задача.

Билет №29

1. Сдельно-косвенная система оплаты труда.
2. Инновационная деятельность предприятий автомобильного транспорта.
3. Задача.

Билет №30

1. Оплата труда работников предприятий автомобильного транспорта.
2. Инвестиционная деятельность предприятий автомобильного транспорта.
3. Задача.

Билет №31

1. Доплаты и надбавки в системе оплаты труда работников АТП.
2. Результаты производственной деятельности предприятий автомобильного транспорта.
3. Задача.

Билет №32

1. Издержки транспортных услуг.
2. Эффективность производственной деятельности предприятий автомобильного транспорта.
3. Задача.

Билет №33

1. Структура себестоимости автомобильных перевозок.
2. Методика определения экономической эффективности инвестиционных проектов.
3. Задача.

Билет №34

1. Прямые и косвенные затраты.
2. Расчет экономической эффективности инвестиционных проектов на АТП.
3. Задача.

Билет №35

1. Постоянные и переменные затраты.
2. Конкурентоспособность транспортных услуг предприятий автомобильного транспорта.
3. Задача.

Билет №36

1. Ценообразование в условиях перехода к рыночной экономике.
2. Внешнеэкономическая деятельность предприятий автомобильного транспорта.
3. Задача.

Билет №37

1. Виды цен и условия их построения.
2. Оценка эффективности внешнеэкономической деятельности АТП.
3. Задача.

Билет №38

1. Виды тарифов на автомобильные услуги.
2. Эффективность работы предприятий различных форм собственности.
3. Задача.

Билет №39

1. Договорные тарифы на автотранспортные услуги.
2. Развитие предпринимательской деятельности в Республике Беларусь.
3. Задача.

Билет №40

1. Совершенствование системы оплаты транспортных услуг.

2. Перспективы развития негосударственного сектора экономики в Республике Беларусь.
3. Задача.

4. ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЙ РАЗДЕЛ

Белорусский национальный технический университет

УТВЕРЖДАЮ

Проректор по учебной работе
Белорусского национального
технического университета

_____ Ю.А. Николайчик

08.01.2024г.

Регистрационный № УД-АТФ117-9 /уч.

ЭКОНОМИКА ОРГАНИЗАЦИИ

Учебная программа учреждения высшего образования
по учебной дисциплине для специальности
6-05-0718-01 «Инженерная экономика»
профилизации «Транспорт»

Минск 2024 г.

Учебная программа составлена на основе образовательного стандарта ОСВО 6-05-0718-01-2023 и учебного плана специальности 6-05-0718-01 «Инженерная экономика» профилизации «Транспорт» (рег. № АТФ 117д-1/уч., утв. 31.03.2023)

СОСТАВИТЕЛИ:

Р.Б. Ивуть, заведующий кафедрой «Экономика и логистика» Белорусского национального технического университета, Член-корреспондент НАН Беларуси, д. э. н., профессор;

М.К. Жудро, профессор кафедры «Экономика и логистика» Белорусского национального технического университета, д.э.н., профессор;

Д.М. Антюшеня, доцент кафедры «Экономика и логистика» Белорусского национального технического университета, к.э.н., доцент;

Т.Л. Якубовская, старший преподаватель кафедры «Экономика и логистика» Белорусского национального технического университета.

РЕЦЕНЗЕНТЫ:

Е.М. Карпенко, заведующая кафедрой «Международный менеджмент» учреждения образования «Белорусский государственный университет», доктор экономических наук, профессор;

С.С. Полоник, профессор кафедры «Экономика и управление инновационными проектами в промышленности» Белорусского национального технического университета, доктор экономических наук, профессор.

РЕКОМЕНДОВАНА К УТВЕРЖДЕНИЮ:

кафедрой «Экономика и логистика» Белорусского национального технического университета

(протокол №4 от 15.11.2023г.);

Заведующий кафедрой _____ Р.Б. Ивуть

Методической комиссией автотракторного факультета Белорусского национального технического университета

(протокол №3 от 24.11.2023г.)

Председатель методической комиссии _____ А.И. Рахлей

Научной библиотекой БНТУ _____ Т.И. Бирюкова

Научно-методическим советом Белорусского национального технического университета

(протокол №1 _____ от 08.01.2024г.)

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

Учебная программа по учебной дисциплине «Экономика организации» разработана для специальности 6-05-0718-01 «Инженерная экономика» профилизации «Транспорт».

Целью изучения дисциплины «Экономика организации» является формирование у студентов целостного представления об экономике транспортной организации и получение профессиональных теоретических и практических экономических компетенций мега-, макро-, микроэкономического экономического инструментария обоснования, принятия и реализации эффективных офф-, он-лайн управленческих решений на основе проведения экономических расчетов с применением методов фундаментального и технического экономического анализа в транспортно-логистическом бизнесе.

Задачи изучения дисциплины:

- ознакомить будущих специалистов с обстоятельной, всесторонней, научной аргументацией теоретических, методологических, нормативных положений;
- развивать способности к изучению динамического состояния экономических явлений, процессов в транспортно-логистическом бизнесе, его потенциальных возможностей и перспектив развития;
- обучить студентов принятию квалифицированных управленческих экономических решений в транспортно-логистической деятельности компаний.

Учебная дисциплина базируется на знаниях, полученных при изучении дисциплин «Современная политэкономия», «Микроэкономика», «Макроэкономика», «Транспорт и транспортные интеллектуальные системы», а также дисциплин, изучаемых в средних школах, гимназиях, колледжах. Знания и умения, полученные студентами при изучении данной дисциплины, необходимы для освоения последующих специальных дисциплин, таких как: «Организация производства», «Финансы организации», «Бизнес-аналитика», «Бухгалтерский учет и аудит», «Экономика электронного бизнеса».

В результате изучения дисциплины «Экономика организации» специалист должен:

знать:

- законодательные акты в транспортно-логистической деятельности компаний;
- сущность и эволюцию профессиональной экономической деятельности в транспортном бизнесе как науки и ее функций, задач, целей;
- механизм функционирования предприятий транспорта в условиях динамично изменяющейся конъюнктуры рынка;
- методические подходы к оценке эффективности использования ресурсов организации, ее функционирования и развития;
- методы обеспечения сбалансированности спроса и предложения;

- методы обеспечения социальной направленности транспортно-логистической деятельности компаний;
- методологические основы формирования ценовой политики государства на автотранспортных предприятиях Республики Беларусь и за рубежом;
- современные концепции ценообразования в транспортном бизнесе, методики определения тарифов, фрахта на транспортные услуги;
- методики формирования цен на международные транспортные услуги;
- основные направления и механизмы государственной поддержки и государственного регулирования деятельности транспортных организаций.

уметь:

- проводить оценку эффективности использования производственных ресурсов и деятельности транспортных организаций;
- разрабатывать комплексные экономические обоснования управленческих решений по развитию транспортных организаций с учетом факторов риска и обеспечения экологической безопасности;
- применять базовые научно-теоретические знания в транспортно-логистическом бизнесе для решения практических задач на предприятиях транспорта;
- дать оценку риска для обеспечения экономической безопасности транспортных организаций;
- разрабатывать комплекс мер по адаптации транспортных организаций к изменениям их внешней и внутренней среды для обеспечения эффективного функционирования;
- рассчитывать экономическую эффективность проектных решений в деятельности транспортных организаций;
- использовать методы ценообразования в деятельности транспортных организаций;
- формировать эффективную международную ценовую политику и администрировать ее эффективную реализацию в транспортном бизнесе.

иметь навык:

- определения потребности предприятий в исследовании конъюнктуры рынка транспортных услуг, оценки уровня их конкурентоспособности;
- выполнения обоснованных экономических расчетов в рамках разработки планов развития в производственно-хозяйственной деятельности транспортных организаций;
- самостоятельной оценки эффективности использования производственных ресурсов в производственно-хозяйственной деятельности транспортных организаций;
- разработки комплексного экономического обоснования для принятия управленческих решений по реализации инвестиционных и инновационных программ с учетом факторов риска и обеспечения экологической безопасности в деятельности транспортных организаций;
- калькулирования себестоимости транспортных услуг;

- финансово-экономических расчетов в производственно-хозяйственной деятельности транспортных организаций;
- ценообразования в хозяйственной деятельности транспортных организаций;
- проведения бизнес-коммуникационной политики автотранспортными предприятиями и предприятиями-партнерами и их клиентами;
- технико-экономического сравнения вариантов развития транспортных организаций по различным экономическим критериям;
- аналитики внутренней, внешней среды в производственно-хозяйственной деятельности транспортных организаций (макроокружение, микроокружение).

Освоение данной учебной дисциплины обеспечивает формирование следующих компетенций:

УК-1. Владеть основами исследовательской деятельности, осуществлять поиск, анализ и синтез информации

УК-5. Быть способным к саморазвитию и совершенствованию в профессиональной деятельности

УК-6. Проявлять инициативу и адаптироваться к изменениям в профессиональной деятельности

БПК-5. Использовать основные экономические категории, рассчитывать показатели эффективности и интенсивности использования ресурсов, применять методы экономического анализа и вырабатывать направления повышения эффективности производства.

Согласно учебному плану для очной (дневной) формы получения высшего образования на изучение учебной дисциплины отведено всего 316 часов, из них аудиторных – 168 часов. На выполнение курсовой работы отведено 40 часов самостоятельной работы.

Распределение аудиторных часов по курсам, семестрам и видам занятий приведено ниже.

Таблица 1.

Очная (дневная) форма получения высшего образования					
Курс	Семестр	Лекции, ч.	Лабораторные занятия, ч.	Практические занятия, ч.	Форма промежуточной аттестации
2	3	50	-	34	экзамен
2	4	50	-	34	защита курсовой работы, экзамен

СОДЕРЖАНИЕ УЧЕБНОГО МАТЕРИАЛА

Раздел 1. Транспортная организация и институционально-экономическая среда его функционирования

Тема 1.1. Сущность учебной дисциплины «Экономика организации», ее предмет, метод, особенности и проблемы развития

Предмет, задачи, содержание и структура курса. Экономическая сущность понятия «организация». Организация как функциональная структура экономики.

Экономика организации в системе экономических наук.

Научные основы экономической деятельности транспортных организаций.

Тема 1.2 Транспортный комплекс

Понятие, сущность, функции и развитие транспортного комплекса Республики Беларусь. Институциональные основы эффективного функционирования организаций транспортного комплекса.

Функциональная структура и принципы построения транспортного комплекса. Сущность экономических взаимосвязей различных транспортных организаций в ТК и их роль в эффективном функционировании комплекса. Ключевые индикаторы оценки динамики и эффективности развития транспортного комплекса.

Тема 1.3. Организационно-экономические инструменты создания транспортной организации в логистическом бизнесе

Технология приобретения навыков создания и управления транспортной организацией в логистическом бизнесе. Способы создания, регистрация, реорганизация и ликвидация транспортной организации в логистическом бизнесе. Риски и проблемы создания транспортной организации.

Выбор места расположения и масштаба транспортной организации в логистическом бизнесе.

Формы конструирования организационно-технологических процессов (специализация, кооперация, интеграция, диверсификация и комбинирование) в логистической деятельности транспортных организаций.

Организационно-правовые формы транспортных организаций в логистическом бизнесе.

Раздел 2. Производственные интеллектуальные ресурсы транспортной организации в логистическом бизнесе и эффективность их использования

Тема 2.1. Оценка эффективности функционирования организации в логистическом бизнесе

Виды эффективности функционирования транспортной организации в логистическом бизнесе и классификация её индикаторов. Методические

подходы к оценке эффективности функционирования транспортной организации в логистическом бизнесе.

Классификация факторов и инструментов повышения эффективности функционирования транспортной организации в логистическом бизнесе

Тема 2.2 Персонал транспортной организации и эффективность его использования

Персонал транспортной организации: сущность, состав, структура, классификация и его влияние на ее экономику. Профессия, специальность и квалификация: понятие и отличительные признаки. Распределение работников предприятия по тарифным разрядам и требования к их профессионально-квалификационному составу. Система подготовки и переподготовки персонала.

Прогнозирование и планирование численности персонала транспортной организации в логистическом бизнесе. Баланс рабочего времени: сущность и назначение. Организационно-экономические и технологические структуры персонала транспортной организации в логистическом бизнесе.

Производительность труда транспортной организации: понятие, показатели и алгоритмы их расчета. Выработка и трудоемкость как показатели производительности труда. Инструменты повышения производительности труда персонала транспортной организации.

Тема 2.3 Основные средства транспортной организации и их эффективность

Основные средства транспортной организации: сущность, состав, структура и классификация. Оценка основных средств: натуральная, стоимостная. Виды стоимостной оценки основных средств.

Показатели наличия, движения и технического состояния основных средств. Факторы, определяющие структуру основных средств. Износ: сущность, виды. Методы оценки износа основных средств. Амортизация основных средств: сущность и назначение. Нормы амортизации и методика их расчета. Способы начисления амортизации: линейный, нелинейный и производительный. Методы начисления амортизации при нелинейном способе: метод уменьшаемого остатка, прямой и обратный методы суммы чисел и область их применения, экономическая оценка.

Формы обновления основных средств. Методика обоснования выбора оптимальных бизнес-моделей обновления основных средств.

Оценка эффективности использования основных средств транспортной организации и инструменты её повышения в логистическом бизнесе.

Тема 2.4 Оборотные средства транспортной организации и их эффективность

Сущность, состав и структура оборотных средств транспортной организации. Классификация оборотных средств.

Кругооборот оборотных средств. Влияние видов деятельности транспортной организации на формирование структуры оборотных средств.

Материальные ресурсы транспортной организации и эффективность их использования.

Понятие нормы и норматива оборотных средств. Нормирование и планирование оборотных средств транспортной организации: сущность, назначение, методы.

Источники формирования оборотных средств и их экономическая оценка. Факторы, влияющие на эффективность использования оборотных средств.

Методы оценки эффективности использования оборотных средств транспортной организации. Направления и инструменты повышения эффективности использования оборотных средств. Влияние ускорения оборачиваемости оборотных средств на эффективность функционирования транспортной организации в логистическом бизнесе.

Тема 2.5 Нематериальные активы транспортной организации в логистическом бизнесе

Сущность, виды, структура и характеристика нематериальных активов транспортной организации.

Состав и классификация прав собственности на нематериальные активы транспортной организации в логистическом бизнесе.

Учет и основные методы оценки нематериальных активов транспортной организации. Амортизация нематериальных активов транспортной организации. Дефиниция понятий «деловая репутация» и «бренд». Учет и основные методы оценки деловой репутации, бренда транспортной организации в логистическом бизнесе.

Эффективность функционирования транспортной организации в логистическом бизнесе: идентификация, интерпретация, оценка и инструменты ее повышения.

Раздел 3. Инструментарий функционирования транспортной организации

Тема 3.1 Производственная программа и производственная мощность транспортной организации

Производственная программа транспортной организации: понятие, структура, назначение, показатели и измерители. Планирование производственной программы транспортной организации в логистическом бизнесе. Номенклатура и ассортимент транспортных услуг.

Производственная мощность транспортной организации: понятие, методика расчета и факторы, её определяющие. Показатели использования производственной мощности. Обоснование производственной программы действующими производственными мощностями. Планирование производственной мощности транспортной организации в логистическом бизнесе.

Оценка и инструменты повышения эффективности производственной программы транспортной организации в логистическом бизнесе. Проблемы

улучшения использования производственных мощностей транспортной организации в логистическом бизнесе.

Прогнозирование и планирование деятельности транспортной организации.

Тема 3.2 Оплата труда персонала транспортной организации. Формы и системы оплаты труда

Сущность и виды оплаты труда. Функции заработной платы. Оценка стоимости профессиональных компетенций персонала. Номинальная и реальная заработная плата. Факторы, определяющие уровень заработной платы.

Принципы организации оплаты труда. Соотношение темпов роста производительности труда и средней заработной платы.

Государственное регулирование оплаты труда и его элементы. Минимальная заработная плата: сущность, назначение и порядок определения. Механизм индексации заработной платы с учетом инфляции.

Тарифная система: сущность, элементы, область применения. Единый тарифно-квалификационный справочник, его назначение при организации оплаты труда. Единая тарифная сетка: содержание, параметры и использование на предприятии. Методика определения тарифной ставки.

Формы и системы оплаты труда. Сдельная форма: сущность и системы. Сдельная расценка: назначение и методика расчета. Прямая сдельная, сдельно-премиальная, сдельно-прогрессивная, косвенно-сдельная, аккордная системы оплаты труда: особенности, порядок определения заработной платы работников и область эффективного применения.

Повременная форма оплаты труда: сущность и системы. Прямая повременная и повременно-премиальная системы оплаты труда: особенности, порядок определения заработной платы работников и область эффективного применения.

Контрактная система оплаты труда: сущность, особенности и область эффективного применения.

Гибкие системы оплаты труда: сущность и виды. Комиссионная система оплаты труда, система «плавающих окладов», система грейдов.

Планирование средств на оплату труда персонала транспортной организации. Направления повышения эффективности использования средств на оплату труда.

Тема 3.3 Издержки деятельности транспортной организации и себестоимость пассажирских и грузовых транспортных услуг

Соотношение категорий издержки, затраты и расходы деятельности транспортной организации в логистическом бизнесе. Экономическое содержание издержек в реализации пассажирских и грузовых транспортных услуг. Издержки транспортной организации: сущность и источники покрытия. Виды и классификация издержек. Особенности постоянных и переменных издержек. Структура издержек и факторы, ее определяющие.

Влияние отраслевых особенностей на структуру издержек производства и реализации пассажирских и грузовых транспортных услуг. Затраты производственных ресурсов при реализации пассажирских и грузовых транспортных услуг.

Элементы затрат: характеристика и экономическая оценка. Себестоимость пассажирских и грузовых транспортных услуг: сущность, классификация, показатели.

Государственное регулирование себестоимости пассажирских и грузовых транспортных услуг.

Методы калькулирования себестоимости пассажирских и грузовых транспортных услуг. Смета затрат на реализацию пассажирских и грузовых транспортных услуг: назначение, формирование.

Зарубежный опыт управления себестоимостью пассажирских и грузовых транспортных услуг. Проблемы снижения издержек предприятия и себестоимости пассажирских и грузовых транспортных услуг.

Тема 3.4 Ценообразование в деятельности транспортной организации

Экономическое содержание тарифа, фрахта (цены) пассажирских и грузовых транспортных услуг. Ценовая и неценовая конкуренция.

Ценообразование в деятельности транспортной организации в логистическом бизнесе в условиях различных типов рынка пассажирских и грузовых транспортных услуг: на рынке свободной конкуренции, монополистической конкуренции, на олигополистическом рынке и в условиях монополии.

Внутренние и внешние факторы, определяющие уровень и динамику тарифов и фрахта пассажирских и грузовых транспортных услуг. Виды тарифов и фрахта пассажирских и грузовых транспортных услуг и их взаимосвязь. Состав тарифов и фрахта по их элементам.

Процедура обоснования тарифов и фрахта пассажирских и грузовых транспортных услуг: исследование рынка услуг, выбор цели и задач ценообразования, анализ спроса, расчет издержек, изучение тарифов и фрахта конкурентов, выбор метода ценообразования, разработка стратегии и тактики ценообразования.

Классификация транспортных тарифов и фрахта пассажирских и грузовых транспортных услуг. Механизм применения сдельных и повременных тарифов и фрахта пассажирских и грузовых транспортных услуг. Методы определения тарифов и фрахта пассажирских и грузовых транспортных услуг: средние издержки плюс прибыль; учета безубыточности; обеспечение целевой прибыли; определение тарифов с ориентацией на спрос; определение тарифов с ориентацией на конкуренцию; параметрические методы установления тарифов.

Тарифная политика предприятия на рынке транспортных услуг. Государственное регулирование тарифов на транспорте. Перспективы развития тарифной системы.

Тема 3.5 Лизинг основных средств транспортной организации в логистическом бизнесе

Экономическая сущность лизинга и его сравнительные преимущества по сравнению с кредитом. Лизинг как инструмент получения права пользования и обновления основных средств: понятие, цель и механизм реализации. Виды лизинга: прямой и возвратный, оперативный и финансовый, международный и внутренний и др.

Особенности применения лизинга на автомобильном транспорте. Международный лизинг автотранспортных средств. Методика расчета лизинговых платежей. Порядок проведения лизинговых операций. Управление рисками лизинговых сделок. Правовое регулирование лизинговой деятельности в Республике Беларусь.

Тема 3.6 Налогообложение в деятельности транспортной организации

Понятие налоговой системы и налогового механизма в деятельности транспортной организации. Система принципов налогообложения в деятельности транспортной организации. Понятие налога и сбора. Основные элементы налога. Классификация налогов и их функции.

Порядок и графики уплаты налогов и сборов транспортной организацией. Методика расчета величин различных налогов. Администрирование уплаты налогов. Экономическое обоснование оптимального уровня налоговой нагрузки в деятельности транспортной организации.

Налоги и отчисления, включаемые в себестоимость транспортной услуги. Налоги, выплачиваемые транспортной организацией из прибыли. Налоги, включаемые в тарифы на оказание транспортных услуг.

Упрощенная система налогообложения в деятельности транспортной организации. Экономическая и правовая ответственность транспортной организации за своевременную и полную уплату налогов и сборов. Особенности налогообложения деятельности транспортной организации в Республике Беларусь и за рубежом.

Раздел 4. Развитие деятельности транспортной организации в логистическом бизнесе

Тема 4.1 Инвестиции и инвестиционная деятельность транспортной организации

Инвестиции: сущность, состав, структура. Объекты и субъекты инвестиций. Классификация инвестиций. Цель и источники инвестирования в условиях рынка. Государственное регулирование инвестиционной деятельности транспортной организации в логистическом бизнесе. Инвестиционная политика и содержание инвестиционной деятельности транспортной организации, ее элементы и характерные черты. Влияние инвестиционной деятельности на экономику транспортной организации.

Показатели эффективности использования инвестиций.

Инвестиционный цикл и его стадии. Направления повышения эффективности использования инвестиций на различных стадиях инвестиционного цикла.

Инвестиционная привлекательность деятельности транспортной организации: сущность и методические подходы к её оценке. Инвестиционные ресурсы предприятия: виды, состав, источники образования и финансирования. Источники финансирования инвестиций.

Инвестиционные проекты: понятие, виды, классификация. Оценка эффективности инвестиционного проекта на основе показателей, не учитывающих фактор времени. Обоснование целесообразности и выбор наиболее эффективного варианта инвестирования по простой норме прибыли и сроку окупаемости.

Оценка эффективности инвестиционного проекта с учетом фактора времени: методы, показатели. Практика обоснования долгосрочных инвестиционных проектов.

Инструменты повышения эффективности инвестиционной деятельности транспортной организации в логистическом бизнесе.

Тема 4.2 Инновации и инновационная деятельность транспортной организации

Инновации: понятие, виды, классификация. Инновационная деятельность: понятие, особенности, этапы и их содержание.

Жизненный цикл товара и влияние инновационной деятельности на его фазы. Классификация транспортных организаций в логистическом бизнесе в зависимости от ориентации на инновационную деятельность.

Формирование инновационной стратегии и её влияние на конкурентоспособность услуг и деятельность транспортной организации в логистическом бизнесе.

Оценка эффективности инновационной деятельности транспортной организации.

Государственное регулирование инновационной деятельности транспортной организации.

Тема 4.3 Качество и конкурентоспособность пассажирских и грузовых транспортных услуг организации

Сущность, оценка и значение качества пассажирских и грузовых транспортных услуг организации. Факторы, определяющие качество пассажирских и грузовых транспортных услуг организации. Управление качеством пассажирских и грузовых транспортных услуг организации.

Система показателей измерения качества пассажирских и грузовых транспортных услуг организации. Методы измерения уровня качества пассажирских и грузовых транспортных услуг организации.

Конкурентный потенциал качества транспортных услуг организации. Возможности повышения качества пассажирских и грузовых транспортных услуг организации.

Основные направления государственного регулирования создания и развития конкурентной среды повышения качества транспортных услуг организаций в Республике Беларусь. Антимонопольное регулирование.

Конкурентоспособность транспортных услуг и транспортной организации: сущность, значение, показатели и пути её повышения в логистическом бизнесе.

Тема 4.4 Доход, прибыль, рентабельность

Доходы транспортной организации в логистическом бизнесе: сущность, виды и методы определения. Факторы, влияющие на доходы транспортной организации.

Прибыль транспортной организации в логистическом бизнесе: сущность, виды, функции, механизм формирования и использования. Механизм льготирования прибыли. Оценка резервов повышения прибыли. Обоснование направлений увеличения прибыли транспортной организации за счет различных источников. Планирование финансовых результатов деятельности транспортной организации в логистическом бизнесе.

Рентабельность деятельности транспортной организации в логистическом бизнесе: сущность, виды, показатели и методика их расчета. Взаимосвязь показателей рентабельности с другими показателями его функционирования. Обоснование направлений повышения рентабельности деятельности транспортной организации.

Оценка стоимости транспортной организации в логистическом бизнесе. Факторы и принципы оценочной деятельности.

Тема 4.5 Цифровизация деятельности транспортной организации в логистическом бизнесе

Программно-технологические комплексы в деятельности транспортной организации. Мехатронные технические системы, технологии и экотронные бизнес-модели в деятельности транспортной организации. Цифровые модели технологического толчка, «вытягивания рынком» деятельности транспортной организации в логистическом бизнесе. Интерактивная, сопряженная (совмещенная) цифровая бизнес-модель деятельности транспортной организации. Интегрированная модель (японская модель передового опыта). Модель стратегических сетей. Использование экспертных методов и программного обеспечения для решения задач деятельности транспортной организации в логистическом бизнесе. Актуальность использования интернет-технологий в деятельности транспортной организации в логистическом бизнесе.

УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКАЯ КАРТА УЧЕБНОЙ ДИСЦИПЛИНЫ
очная (дневная) форма получения высшего образования

Номер раздела, темы	Название раздела, темы	Количество аудиторных часов					Количество часов СР	Форма контроля знаний
		Лекции	Практические занятия	Семинарские занятия	Лабораторные занятия	Иное		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	<i>3 семестр</i>							
1.	Транспортная организация и институционально-экономическая среда его функционирования							
1.1	Сущность учебной дисциплины «Экономика организации», ее предмет, метод, особенности и проблемы развития	2					4	
1.2	Транспортный комплекс	2					2	
	Практическое занятие № 1. Ключевые индикаторы оценки динамики и эффективности развития транспортного комплекса		2					Опрос
1.3	Организационно-экономические инструменты создания транспортной организации в логистическом бизнесе	6					6	
	Практическое занятие № 2. Организационно-правовые формы транспортных организаций в логистическом бизнесе		4					Опрос
2	Производственные интеллектуальные ресурсы транспортной организации в логистическом бизнесе и эффективность их использования							
2.1	Оценка эффективности функционирования организации в логистическом бизнесе	4					6	
	Практическое занятие № 3. Методы количественного и качественного измерения эффективности функционирования транспортной организации в логистическом бизнесе		2					Опрос
2.2	Персонал транспортной организации и эффективность его использования	6					6	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Практическое занятие № 4. Планирование оптимальной численности персонала транспортной организации. Показатели производительности труда		4					Опрос
2.3	Основные средства транспортной организации и их эффективность	8					8	
	Практическое занятие № 5. Оценка основных средств. Методы начисления амортизации. Оценка эффективности использования основных средств		6					Опрос
2.4	Оборотные средства транспортной организации и их эффективность	8					8	
	Практическое занятие № 6. Нормирование и оценка эффективности использования оборотных средств		6					Опрос
2.5	Нематериальные активы транспортной организации в логистическом бизнесе	4					4	
	Практическое занятие № 7. Учет, основные методы оценки и амортизация нематериальных активов транспортной организации		2					Опрос
3	Инструментарий функционирования транспортной организации							
3.1	Производственная программа и производственная мощность транспортной организации	2					2	
	Практическое занятие № 8. Обоснование производственной программы действующими производственными мощностями.		2					Опрос
3.2	Оплата труда персонала транспортной организации. Формы и системы оплаты труда	8					8	
	Практическое занятие № 9. Применение различных форм и систем оплаты труда в транспортной организации		6					Опрос
	Итого за семестр	50	34				54	
	<i>4 семестр</i>							
3.3	Издержки деятельности транспортной организации и себестоимость пассажирских и грузовых транспортных услуг	8					10	
	Практическое занятие № 10. Методы калькулирования себестоимости. Планирование себестоимости пассажирских и грузовых транспортных услуг		8					Опрос
3.4	Ценообразование в деятельности транспортной организации	6					6	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	
	Практическое занятие № 11. Процедура обоснования тарифов и фрахта пассажирских и грузовых транспортных услуг		4					Опрос	
3.5	Лизинг основных средств транспортной организации в логистическом бизнесе	2					2		
	Практическое занятие № 12. Виды и формы денежных лизинговых платежей. Методика расчета лизинговых платежей.		2					Опрос	
3.6	Налогообложение в деятельности транспортной организации	8					8		
	Практическое занятие № 13. Система налогообложения в деятельности транспортной организации.		6					Опрос	
4	Развитие деятельности транспортной организации в логистическом бизнесе								
4.1	Инвестиции и инвестиционная деятельность транспортной организации	6					8		
	Практическое занятие № 14. Оценка эффективности инвестиционного проекта		4					Опрос	
4.2	Инновации и инновационная деятельность транспортной организации	4					4		
4.3	Качество и конкурентоспособность пассажирских и грузовых транспортных услуг организации	6					6		
	Практическое занятие № 15. Методы измерения уровня качества и конкурентоспособности пассажирских и грузовых транспортных услуг организации		6					Опрос	
4.4	Доход, прибыль, рентабельность	6					6		
	Практическое занятие № 16. Планирование финансовых результатов деятельности транспортной организации		4					Опрос	
4.5	Цифровизация деятельности транспортной организации в логистическом бизнесе	4					4		
	Курсовая работа						40	Защита курсовой работы	
	Итого за семестр	50	34				94	Экзамен	
	Всего аудиторных часов	168							

ИНФОРМАЦИОННО-МЕТОДИЧЕСКАЯ ЧАСТЬ

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

Основная литература

1. Бычков, В.П. Экономика автотранспортного предприятия: Учебник / В.П. Бычков. - М.: Инфра-М, 2016. – 384 с.
2. Головачев, А.С. Экономика организации (предприятия): учебное пособие для студентов учреждений высшего образования по специальностям "Экономика и управление на предприятии", "Экономика", "Экономическая теория" / А. С. Головачев, Л. А. Лобан. – Минск: РИВШ, 2022. – 387 с.
3. Жудро, М. К. Экономика предприятия : учебное пособие / М. К. Жудро, Н. В. Жудро, В. М. Жудро ; БНТУ – Минск : Бестпринт, 2021. – 431 с.
4. Жудро, М. К. Экономика организаций : практикум: учебное пособие для студентов учреждений высшего образования по экономическим специальностям / М. К. Жудро, М. М. Жудро. – Минск: Вышэйшая школа, 2018. – 318 с.
5. Ивуть, Р. Б. Экономика автомобильного транспорта : учебно-методическое пособие : в 2 ч. / Р. Б. Ивуть ; Белорусский национальный технический университет, Кафедра "Экономика и управление на транспорте". – Минск : БНТУ, 2007. – Ч. 1. – 454 с.
6. Ивуть, Р.Б. Экономика автомобильного транспорта : учебно-методическое пособие : в 2 ч. / Р. Б. Ивуть ; Белорусский национальный технический университет, Кафедра "Экономика и управление на транспорте". – Минск : БНТУ, 2010. – Ч. 2. – 274 с.
7. Национальная экономика Беларуси: учебник для студентов учреждений высшего образования по экономическим специальностям / [В. Н. Шимов и др.] ; под редакцией В. Н. Шимова. – 5-е изд., перераб. и доп. – Минск: БГЭУ, 2018. – 649 с.
8. Экономика организации (предприятия): учебное пособие для студентов учреждений высшего образования по специальностям "Экономика и управление на предприятии", "Экономика", "Бухгалтерский учет, анализ и аудит", "Статистика", "Финансы и кредит", "Экономическая теория", "Экономическая информатика", "Менеджмент (по направлениям)", "Маркетинг", "Логистика", "Государственное управление", "Экономическая кибернетика" / [Л. Н. Нехорошева и др.]; под редакцией Л. Н. Нехорошевой. – Минск: БГЭУ, 2020. – 686 с.
9. Туревский, И.С. Экономика отрасли (автомобильный транспорт): учебник / И.С. Туревский. – Москва: Форум: ИНФРА-М, 2017. – 288 с

Дополнительная литература

1. Гуреева, М.А. Основы экономики транспорта: учебное пособие / М. А. Гуреева. – Москва: Академия, 2016. – 188 с.
2. Жудро, М.К. Внешнеэкономическая деятельность. Практикум : учеб. пособие /М.К. Жудро, М.М. Жудро. – Минск : Вышэйшая школа, 2017. – 160 с.
3. Жудро, М.К. и др. Организация, нормирование и оплата труда в агропромышленном комплексе Учеб. пособие. /М.К.Жудро [и др.]. – Минск: Вышэйшая школа, 2014. - 255 с.
4. Жудро, М.К. Инвестиционное проектирование: учеб.-метод. пособие / М.К. Жудро [и др.]; под общ. ред. М.К. Жудро, А.А. Гец. – Минск: БГЭУ, 2017. – 205 с.
5. Жудро, М.К. Маркетинг и ценообразование : учеб.-метод. пособие / М.К. Жудро, Т.Г. Зорина. – Минск: БГЭУ, 2010. – 134 с.
6. Жудро, В.М. Трансформация традиционной экономики в цифровую экотронику / В. М. Жудро. – Берлин : LAP LAMBERT Academic Publishing, 2019. – 60 с.
7. Ивуть, Р.Б. Лизинг : учебно-методическое пособие для студентов специальностей 1-27 02 01 «Транспортная логистика (по направлениям)» по направлению специальности 1-27 02 01-01 «Транспортная логистика (автомобильный транспорт)»; 1-27 01 01 «Экономика и организация производства (по направлениям)» по направлению специальности 1-27 01 01-02 «Экономика и организация производства (автомобильный транспорт)» / Р. Б. Ивуть, Т. Р. Косовская, М. М. Кисель ; Белорусский национальный технический университет, Кафедра «Экономика и логистика». – Минск : БНТУ, 2021. – 138 с.
8. Экономика организаций автомобильного транспорта: учебное пособие для учащихся учреждений образования, реализующих образовательные программы среднего специального образования по специальности "Техническая эксплуатация автомобилей" / [Р. Б. Ивуть и др.]. – Минск: РИПО, 2022. – 215 с.: ил., табл., схемы. – (Профессиональное образование) . - ISBN 9789858950354: 14.90.
9. Ивуть, Р.Б. Организационно-методические основы расчета эффективности проектных решений в дипломном проектировании : учебно-методическое пособие / Р. Б. Ивуть, Т. Л. Якубовская ; Белорусский национальный технический университет, Кафедра «Экономика и логистика». – Минск : БНТУ, 2021. – 83 с.
10. Раздорожный, А.А. Экономика отрасли (автомобильный транспорт): Учебное пособие / А.А. Раздорожный. – М.: ИЦ РИОР, 2018. – 316 с.
11. Экономика организации (предприятия промышленности): [пособие]: для студентов учреждений высшего образования специальности 1-й ступени высшего образования 1-26 01 03 "Государственное управление и экономика" / Е. С. Русак, Н. Н. Морозова. - Минск : Академия управления при Президенте Республики Беларусь, 2018. – 467 с.

12. Экономика организации: методические рекомендации к практическим занятиям для студентов специальности 1-27 02 01 "Транспортная логистика (по направлениям)" очной и заочной форм обучения / [составитель Н. А. Пекерт]. – Могилев: Белорусско-Российский университет, 2019. – 35 с.
13. Экономика организации: учебное пособие для студентов учреждений высшего образования по специальностям "Финансы и кредит", "Бухгалтерский учет, анализ и аудит", "Маркетинг" / О. В. Володько, Р.Н. Грабар, Т. В. Зглюй ; под ред. О.В. Володько. - 3-е изд, испр. и доп. - Минск : Вышэйшая школа, 2017. – 396 с.
14. Экономика предприятия: учебное пособие для студентов высших учебных заведений, обучающихся по специальности "Торговое дело" / А.Ф. Зимин, В. М. Тимирьянова. - Москва : Форум, Инфра-М, 2018. – 286 с.
15. Жудро, М. К. Методология оценки эффективности развития технологической конвергенции межстранового бизнеса / М. К. Жудро, Н. В. Жудро // XI форум вузов инженерно-технологического профиля союзного государства [Электронный ресурс] : сборник материалов (Белорусский национальный технический университет, г. Минск, 12–16 декабря 2022 г.). – Минск: БНТУ, 2023. – С.258 – 261.
16. Жудро, М.К. Smart-маркетинговая квантификация покупателей / Мировая экономика и бизнес-администрирование малых и средних предприятий : мат. 16-го Межд. науч. семинара, проводимого в рамках 18-ой Международной научно-технической конференции «Наука – образованию, производству, экономике» 26 марта 2020 года, Минск, Респ. Беларусь; программ. комитет С.В. Харитончик, А.В. Данильченко [и др.]. – Минск : Право и экономика, 2020. – С. 119 – 121.
17. Жудро, М.К. Имплементация мехатроники в автомобильный бизнес // М.К. Жудро, Н.В. Жудро / Актуальные проблемы транспорта и логистики: Материалы первой Международной научно-технической конференции, посвященной 25-летию со дня образования кафедры «Управление автомобильными перевозками и дорожным движением» (Белорусский государственный университет транспорта, Гомель, 30 мая 2023 г.) (Электронный ресурс) / По общ. ред. В.Д. Чижонка – Гомель: БелГУТ, 2023. – С.9 –10.
18. Жудро, М.К. Методологические проблемы научного форматирования SMART-экономики // М.К. Жудро, В.М. Жудро / Инновации: от теории к практике: сборник научных статей IX Межд. науч.- практ. конф. (Брестский государственный технический университет, 19–20 октября 2023 г.); редкол. : Г. Б. Медведева [и др.] / В 2 ч. Ч. 2. – Брест : Издательство БрГТУ, 2023. – С.23–27.
19. Жудро, М.К. Мехатроника – ключевой драйвер конкурентного развития автотранспортного бизнеса / М. К. Жудро, В. М. Жудро // Актуальные проблемы и перспективы развития сельских территорий и кадрового обеспечения АПК : сборник научных статей III Международной научно-

- практической конференции, Минск, 7-8 июня 2023 г. - Минск : БГАТУ, 2023.
20. Жудро, М.К. Развитие SMART-экосистемы как ключевой фактор актуализации SMART-маркетинга 5P (ZHUDRO) / Актуальные проблемы устойчивого развития сельских территорий и кадрового обеспечения АПК : материалы Международной научно-практической конференции (Минск, 3-4 июня 2021 года) / редкол.: Н. Н. Романюк [и др.]. – Минск, БГАТУ, 2021. – С. 198 – 203.
21. Жудро, М.К. Экспортная диагностика комплементарности SMART-индустрии Беларуси и Китая // М.К. Жудро, М.М. Жудро / Беларусь-Китай: контуры инновационно-технологического сотрудничества: сборник материалов научно-практической конференции (г. Минск, Научно-технологический парк БНТУ «Политехник», 19–20 октября 2023 г.); сост. М. А. Войтешонок. – Минск : БНТУ, 2023. – С.16–18.

Средства диагностики результатов учебной деятельности

Оценка уровня знаний студента производится по десятибалльной шкале в соответствии с критериями, утвержденными Министерством образования Республики Беларусь.

Для оценки достижений студента рекомендуется использовать следующий диагностический инструментарий:

- устный и письменный опрос во время практических занятий;
- выступление студента на конференции по подготовленному реферату;
- защита курсовой работы;
- сдача экзамена по дисциплине.

Перечень тем курсовых работ

1. Транспортный комплекс Республики Беларусь и перспективы его развития.
2. Трудовые ресурсы автотранспортной организации – проблемы формирования и эффективного использования.
3. Проблемы эффективности использования основного капитала.
4. Проблемы обновления основных средств автотранспортной организации и пути их решения.
5. Совершенствование амортизационной системы автотранспортной организации.
6. Оценка нематериальных активов: проблемы и основные пути их решения.
7. Оборотные средства организации – проблемы эффективного использования.
8. Методические подходы к нормированию оборотных средств.
9. Формирование затрат на материальные ресурсы автотранспортной организации.

10. Разработка ценовой политики автотранспортной организации на рынке транспортных услуг.

11. Направления повышения производительности труда автотранспортной организации.

12. Стимулирующая роль заработной платы на современном этапе развития.

13. Прибыль в системе показателей эффективности транспортной деятельности.

14. Экономическое обоснование мероприятий по снижению себестоимости грузовых автомобильных перевозок.

15. Калькулирование себестоимости услуг, оказанных автомобильным транспортом.

16. Совершенствование системы налогообложения на автомобильном транспорте.

17. Формирование тарифов на перевозки грузовым автомобильным транспортом.

18. Совершенствование тарифной системы пассажирского автомобильного транспорта.

19. Оценка эффективности диверсификации деятельности и освоение новых рынков транспортных услуг.

20. Основные направления повышения эффективности формирования и использования инновационного потенциала автотранспортной организации.

21. Оценка инвестиционной привлекательности автотранспортной организации.

22. Повышение конкурентоспособности автотранспортной организации на основе инновационной деятельности.

23. Экономические основы формирования рынка лизинга автомобильного транспорта.

24. Экономический инструментарий оценки и повышения рентабельности транспортной деятельности.

25. Организационно-правовые формы организаций: экономические проблемы выбора и функционирования.

26. Формирование и распределение прибыли автотранспортной организации.

27. Проблемы и перспективы развития лизинговых операций в Республике Беларусь.

28. Экономическая сущность налога на добавленную стоимость и его роль в налоговой системе.

29. Планирование численности персонала автотранспортной организации.

30. Оценка кадрового потенциала автотранспортной организации.

31. Конкурентоспособность транспортных услуг и пути ее повышения.

32. Мотивация персонала автотранспортной организации.

Тематика рефератов

1. Учет и анализ основных средств автотранспортной организации.
2. Планирование производительности труда и пути ее повышения.
3. Планирование себестоимости автотранспортной организации.
4. Оплата и стимулирование труда.
5. Трудовой потенциал, его формирование и рациональное использование.
6. Оценка уровня использования основного капитала.
7. Эффективность использования основного капитала.
8. Классификация основных средств. Экономическая сущность оценки и переоценки основных средств.
9. Износ основных средств: виды, методы оценки.
10. Амортизационная политика автотранспортной организации.
11. Амортизация и методы ее начисления.
12. Экономический механизм воспроизводства основных средств и его роль в повышении эффективности производства и конкурентоспособности автотранспортной организации.
13. Показатели и пути повышения эффективности использования основных производственных средств.
14. Методы анализа конкурентной среды транспортного рынка.
15. Конкурентоспособность транспортной организации.
16. Себестоимость, прибыль, рентабельность транспортной организации.
17. Влияние себестоимости услуг на рентабельность автотранспортной организации.
18. Планирование себестоимости автомобильных перевозок.
19. Понятия, состав и структура оборотного капитала.
20. Показатели и пути улучшения использования оборотных средств.
21. Показатели и пути ускорения оборачиваемости оборотных средств.
22. Нормирование оборотных средств автотранспортной организации.
23. Организация и регулирование оплаты труда автотранспортной организации.
24. Планирование численности кадров и заработной платы автотранспортной организации.
25. Методы определения численности персонала: статистические, нормативно-аналитические.
26. Оценка соотношения темпов роста производительности труда и заработной платы.
27. Планирование фонда заработной платы. Формы и системы оплаты труда в современных организациях.
28. Определение потребности в персонале и планирование его численности.
29. Мотивация персонала и современные формы оплаты труда.

Перечень контрольных вопросов и заданий для самостоятельной работы

1. Научные основы развития организации. Функции, роль и проблемы развития организаций.
2. Функциональная структура и принципы построения транспортного комплекса.
3. Идентификация и классификация организационно-правовых форм организаций.
4. Экономическая среда функционирования организации: сущность, факторы и субъекты.
5. Персонал организации: сущность, состав, структура, классификация.
6. Система показателей наличия, движения и использования персонала.
7. Расчет численности персонала.
8. Баланс рабочего времени: сущность и назначение.
9. Производительность труда: понятие, показатели и алгоритм их вычислений.
10. Трудоемкость: понятие, показатели и алгоритм их вычислений.
11. Инструменты повышения производительности труда.
12. Понятие основных средств организации и их классификация.
13. Виды стоимостной оценки основных средств.
14. Показатели наличия, движения и технического состояния основных средств.
15. Способы начисления амортизации.
16. Оценка эффективности использования основных средств организации.
17. Инструменты повышения эффективности использования основных средств.
18. Сущность, состав и структура оборотных средств организации.
19. Классификация оборотных средств.
20. Нормирование оборотных средств: сущность, назначение, методы.
21. Методы оценки эффективности использования оборотных средств
22. Инструменты повышения эффективности использования оборотных средств.
23. Материальные ресурсы организации: понятие, состав, структура.
24. Классификация норм расхода материальных ресурсов.
25. Оценка эффективности использования материальных ресурсов организации.
26. Инструменты повышения эффективности использования и экономии материальных ресурсов.
27. Производственная программа организации: понятие, структура, назначение.
28. Алгоритм разработки производственной программы.
29. Производственная мощность организации и факторы, ее определяющие.

- 30.Методика расчета производственной мощности организации, подразделения, транспортного средства.
- 31.Методика оценки эффективности использования производственной мощности.
- 32.Инструменты повышения эффективности производственных мощностей организации.
- 33.Сущность и виды оплаты труда.
- 34.Функции заработной платы.
- 35.Формы и системы заработной платы.
- 36.Тарифная система: сущность, элементы, область применения.
- 37.Сдельная форма оплаты труда.
- 38.Повременная форма оплаты труда.
- 39.Инструменты повышения эффективности использования средств на оплату труда.
- 40.Экономическое содержание издержек производства. Виды и классификация издержек.
- 41.Себестоимость продукции: сущность, классификация, показатели.
42. Расчет себестоимости продукции по элементам затрат.
43. Методы калькулирования себестоимости.
44. Проблемы снижения издержек организации и себестоимости услуг.
- 45.Экономическое содержание тарифов, фрахта. Виды тарифов, фрахта.
- 46.Обоснование тарифов, фрахта в организации.
- 47.Методы ценообразования: их достоинства и недостатки.
- 48.Затратные методы ценообразования.
- 49.Стратегия и тактика ценообразования.
- 50.Инвестиции: сущность, состав, структура.
- 51.Инвестиционные ресурсы организации: виды, состав, источники образования и финансирования.
- 52.Инвестиционные проекты: понятие, виды, классификация.
- 53.Оценка эффективности инвестиционного проекта на основе показателей, не учитывающих фактор времени.
- 54.Оценка эффективности инвестиционной деятельности организации.
- 55.Инновации: понятие, виды, классификация.
- 56.Инновационная деятельность: понятие, этапы и их содержание.
57. Оценка эффективности инновационной деятельности организации.
- 58.Сущность, показатели оценки, измерители качества услуг.
- 59.Принципы построения системы менеджмента качества в соответствии с требованиями международных стандартов.
- 60.Экономическая оценка повышения качества услуг.
- 61.Конкурентоспособность организации и факторы ее определяющие
- 62.Доход организации: сущность и виды. Методы определения дохода организации.
- 63.Прибыль организации: сущность, виды, функции.
- 64.Механизм формирования и использования прибыли организации.

- 65.Рентабельность: сущность, виды, показатели и методика их расчета.
- 66.Инструменты повышения эффективности рентабельности организации.
- 67.Оценка стоимости транспортной организации в логистическом бизнесе.
- 68.Уровень развития транспортного комплекса Беларуси.
- 69.Приоритетные направления транспортной политики. Проблемы модернизации и повышения конкурентоспособности транспорта Беларуси.
- 70.Экономическая среда функционирования автотранспортной организации.
71. Государственное регулирование производственно-хозяйственной деятельности автотранспортной организации.
- 72.Диверсификация деятельности автотранспортных организаций и выход на новые рынки.
- 73.Методические подходы к планированию потребности транспортной организации в трудовых ресурсах.
74. Планирование заработной платы транспортной организации.
- 75.Оценка стоимости рабочей силы.
- 76.Инструменты повышения прибыли транспортной организации. Методы максимизации прибыли.
- 77.Планирование прибыли транспортной организации – баланс доходов и расходов.
- 78.Прибыль в системе международных стандартов.
- 79.Налогообложение доходов и прибыли как элемент экономической ответственности организации.
- 80.Рентабельность в системе международных стандартов.
- 81.Характеристика налоговой системы Республики Беларусь. Тенденции прогрессивного налогообложения в Республике Беларусь.
- 82.Налоговая политика и налоговый механизм организации: проблемы формирования и направления развития.
- 83.Характеристика основных налогов и проблемы их исчисления.
- 84.Баланс доходов и расходов транспортной организации и его сбалансированность.
- 85.Регулирование денежных доходов и расходов транспортной организации.
- 86.Методические подходы к определению экономической эффективности деятельности автотранспортной организации.

Методические рекомендации по организации и выполнению самостоятельной работы студентов

При изучении дисциплины рекомендуется использовать следующие формы самостоятельной работы:

- решение индивидуальных заданий (задач);
- составление тематической подборки литературных источников, интернет-источников;
- подготовка сообщений, тематических докладов, презентаций по заданным темам;

проработка тем (вопросов), вынесенных на самостоятельное изучение.

ПРОТОКОЛ СОГЛАСОВАНИЯ УЧЕБНОЙ ПРОГРАММЫ

Название дисциплины с которой требуется согласование	Название кафедры	Решение, принятое кафедрой, разработавшей учебную программу (с указанием даты и номера протокола)
Организация производства	Экономика и логистика	Согласовано (протокол № 5 от 28.11.2023)
Финансы организации	Экономика и логистика	Согласовано (протокол № 5 от 28.11.2023)
Бизнес-аналитика	Экономика и логистика	Согласовано (протокол № 5 от 28.11.2023)
Бухгалтерский учет и аудит	Экономика и логистика	Согласовано (протокол № 5 от 28.11.2023)
Экономика электронного бизнеса	Экономика и логистика	Согласовано (протокол № 5 от 28.11.2023)

Список литературы

Основная литература

Законодательные и нормативные акты Республики Беларусь

1. Конституция Республики Беларусь 1994г. с изменениями и дополнениями, принятыми на республиканских референдумах 24.11.1996г. и 17.10.2004г.
2. Гражданский кодекс Республики Беларусь от 07.12.1998г. с последующими изменениями и дополнениями.
3. Инвестиционный кодекс Республики Беларусь от 09.12.2001г. с последующими изменениями и дополнениями.
4. Трудовой кодекс Республики Беларусь в редакции Закона Республики Беларусь от 16.06.2019г.

Учебники и учебные пособия

1. Бабук И.М. Экономика промышленного предприятия: Учебное пособие/ И.М.Бабук, Т.А.Сахнович.-М.: Инфа-М, 2018.- 432с.
2. Балашов А.И. Экономика фирмы/А.И.Балашов.-М.: Феникс, 2019. – 103с.
3. Бычков, В.П. Экономика автотранспортного предприятия: Учебник / В.П. Бычков. - М.: Инфра-М, 2016. - 384с.
4. Головачев, А.С. Экономика организации (предприятия): учебное пособие для студентов учреждений высшего образования по специальностям "Экономика и управление на предприятии", "Экономика", "Экономическая теория" / А. С. Головачев, Л. А. Лобан. - Минск: РИВШ, 2022. - 387 с.
5. Ивуть Р.Б. Экономика автомобильного транспорта. Учебно-методическое пособие/ Р.Б.Ивуть. Часть 1.- М.: БНТУ, 2007.
6. Ивуть Р.Б. Экономика автомобильного транспорта. Учебно-методическое пособие- Р.Б.Ивуть. Часть 2.- М.: БНТУ, 2010.
7. Мормуль Н.Ф. Экономика предприятия. Теория и практика. Учебное пособие/ Н.Ф.Мормуль. – М.: Омега-Л, 2019. – 192с.
8. Тозик А.А. Экономика автомобильного транспорта. Учебное пособие/ А.А.Тозик. – М.: УП «Технопринт», 2005. – 140с.
9. Туревский И.С. Экономика отрасли (автомобильный транспорт). Учебник/ И.С.Туревский. – Москва, форум: Инфра-М, 2017. – 287с.

Дополнительная литература

1. Гуреева, М.А. Основы экономики транспорта: учебное пособие / М. А. Гуреева. - Москва: Академия, 2016. - 188 с.

2. Раздорожный, А.А. Экономика отрасли (автомобильный транспорт) Учебное пособие / А.А. Раздорожный. - М.: ИЦ РИОР, 2018. - 316 с.
3. Савченко П.В. Национальная экономика. Учебник- П.В.Савченко, Н.А.Абрамова, Н.Ю.Ахапкин и др. – М.: Инфра-М, 2018. – 256с.
4. Словарь современных экономических и правовых знаний. Под ред. Шимова В.Н., Каменкова В.С. – М.: «Тэхналогія», 1999.
5. Статистический бюллетень. Национальный статистический комитет Республики Беларусь. – М., 2016-2020.