МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗАВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНСТВО ПО ОБРАЗОВАНИЮ

Государственное образовательное учреждение среднего профессионального образования

«Чебоксарский механико-технологический техникум»

Специальность: 190604.

«Техническое обслуживание и ремонт автомобильного транспорта».

Курсовая работа

На тему: Определение финансового состояния автомобильных перевозок городскими автобусными маршрутными такси

Вариант № 26

Чебоксары 2010.

**Содержание**

1. Расчетно-пояснительная записка

1.1 Введение

1.2 Исходные данные для расчетов

2. Расчётная часть

2.1 Расчет потребности в автобусах для выполнения дополнительного объема перевозок

2.2 Расчет показателей производственной программы по эксплуатации

автобусов

2.2.1 Автодни в эксплуатации АДЭ

2.2.2 Авточасы в эксплуатации АЧЭ

2.2.3 Общий пробег автобусов αобщ

2.3 Расчет потребности в водителях для освоения дополнительного объема перевозок

2.4 Расчет фонда заработной платы водителей, пассажирские перевозки

2.4.1 Повременная заработная плата

2.4.2 Оплата подготовительно-заключительного времени (ОП-З)

2.4.3 Надбавка за классность НКЛ

2.4.4 Доплата за работу в ночное время

2.4.5 Доплата за работу в праздничные дни

2.4.6 Премии установленные положением о премировании (Пр)

2.4.7 Фонд заработной платы за отработанное время *(ФЗПОТВР)*

2.4.8 Фонд заработной платы за неотработанное время *ФЗПНЕОТР.ВР*

2.4.9 Фонд заработной платы водителей ФЗПЮД

2.4.10 Среднемесячная заработная плата водителей ЗПСР.МЕС

2.5 Расчет потребности автомобильного топлива

2.6 Расчёт затрат на перевозки

2.6.1 Статья «Заработная плата водителей автомобилей и кондукторов автобусов»

2.6.2 Статья «Отчисления на социальное страхование и обеспечение» ОССО

2.6.3 Статья «Автомобильное топливо» ЗТОП

2.6.4 Статья «Смазочные и прочие эксплуатационные материалы» ЗСМ.М

2.6.5 Статья «Износ и ремонт автомобильных шин» Зш

2.6.6 Статья «Техническое обслуживание и эксплуатационный ремонт автомобилей» 3Т0.ЭР

2.6.6.1 Зарплата

2.6.6.2 Амортизация

2.6.6.3 Затраты на техническое обслуживание и эксплуатационный ремонт ЗТО.ЭР

2.6.7 Статья «Амортизация подвижного состава»

2.6.8 Статья «Общехозяйственные расходы»

2.6.9 Общая сумма затрат на перевозки *3*

2.6.10 Расчет удельного веса доли каждой статьи затрат в общей сумме затрат (расчет структуры себестоимости)

2.6.11 Себестоимость перевозки одного пассажира S1ПАС

2.7 Расчет доходов от перевозок

2.7.1 Доходы (выручка) от перевозок ДПЕР

2.7.2 Финансовый результат от перевозок

Заключение

Список литературы

**1. Расчетно-пояснительная записка**

**1.1 Введение**

Автомобильный транспорт имеет большое значение, так как обслуживает все отрасли народного хозяйства. Ежегодно увеличиваются перевозки пассажиров автобусами и легковыми автомобилями по внутригородским, пригородным и международным маршрутам. В нашей стране непрерывно возрастает дальность перевозок грузов и пассажиров вследствие повышения эксплуатационных качеств автомобилей, улучшения автомобильных дорог и строительства новых. Значительно возрастает выпуск грузовых автомобилей и автопоездов повышенной грузоподъемности – важнейший резерв повышения эффективности использования автомобильного транспорта, так как увеличивается его производительность и снижается себестоимость перевозок, следовательно, и стоимости товара.

Для успешного решения автомобильным транспортом поставленных задач необходимо постоянно поддерживать автомобили в хорошем техническом состоянии, создать такую организацию технического обслуживания, которая предусматривала бы своевременное и высококачественное выполнение всех операций по уходу за автомобилем. При этом необходимо использовать правильные приемы выполнения каждой операции и широко применять средства механизации. Квалифицированное выполнение работ технического обслуживания обеспечивает безотказную работу агрегатов, узлов и систем автомобилей, увеличивает их надежность и максимальные межремонтные пробеги, повышает производительность, сокращает расход топлива, снижает себестоимость перевозок, обеспечивает повышение безопасности движения.

Улучшение качества услуг за счет ускорения темпов научно-технического прогресса на основе реконструкции действующих предприятий и широкого внедрения новой техники и передовой технологии рациональных форм и методов организации производства и труда, обеспечения запасными частями, эффективного управления производственной деятельностью и контроля качества работ.

Развитие и совершенствование авторемонтного производства требуют правильной организации ремонта автомобилей, которая в свою очередь зависит от целого ряда факторов, наиболее важных из них является рациональное размещение ремонтных предприятий, их специализация и производственная мощность. Эффективность использования автотранспортных средств зависит от совершенства организации транспортного процесса и свойств автомобилей сохранять в определенных пределах значения параметров, характеризующих их способность выполнять требуемые функции. В процессе эксплуатации автомобиля его функциональные свойства постепенно ухудшаются вследствие изнашивания, коррозии, повреждения деталей, усталости материала, из которого они изготовлены и др. В автомобиле появляются различные неисправности, которые снижают эффективность его использования.

Для предупреждения появления дефектов и своевременного их устранения автомобиль подвергают техническому обслуживанию (ТО) и ремонту. ТО – это комплекс операций или операция по поддержанию работоспособности или исправности автомобиля при использовании по назначению при стоянке, хранении или транспортировании.

Ремонт – это комплекс операций по восстановлению работоспособности и восстановлению ресурса автомобиля или его составных частей.

**1.2 Исходные данные для расчетов**

Вид перевозок – городские автобусные, выполняемые маршрутными такси.

Перевозки выполняются муниципальным автотранспортным предприятием.

Дополнительный объем перевозок на планируемый год, пассажиры-4978100.

Марка автобуса – ПАЗ-32053-07.

Из задания на проектирование принимается:

* ТН– Среднее время в наряде за день - 14,2 ч.
* αв – Коэффициент выпуска автомобилей на линию - 0,84
* Vэ - Средняя эксплуатационная скорость, - 17,8 км/ч
* β – Коэффициент использования пробега – 0,98
* γ – Коэффициент использования вместимости автобуса

по местам для сидения – 0,91

* ln - Среднее расстояние поездки пассажиров – 4,2 км.
* ДК – количество календарных дней в году, 365 дн.;
* Режим работы водителей – пятидневная рабочая неделя
* Класс водителей - первый

Рассчитать:

1.Потребность в автобусах для выполнения дополнительного объема перевозок.

2. Показатели производственной программы по эксплуатации автобусов.

3. Показатели в водителях для выполнения дополнительного объема перевозок.

4. Фонд заработной платы водителей.

5. Потребность в автомобильномтопливе.

6. Затраты на перевозки, себестоимость перевозки 1 пассажира. 7 Доходы (выручку) от перевозок.

8. Финансовый результат от освоения дополнительного объема перевозок.

**2. Расчётная часть**

**2.1 Потребность в автобусах для выполнения дополнительного объема перевозок**

Для установления потребности в подвижном составе предварительно нужно рассчитать годовую выработку одного списочного автобуса.

Расчёт годовой выработки одного списочного автобуса.

,пасс. (1)

Где: q – вместимость автобуса по местам для сидения для маршрутных такси –

22 посадочных места. (информация взята с сайта http://russian-car.ru/paz.htm)

Все остальное дано в исходных данных.

,пасс.

Потребное списочное количество подвижного состава для выполнения дополнительного объема перевозок.

,ед. (2)

Где: Q - Дополнительный объем перевозок пассажиров на планируемый год, -4978100

,ед.

**2.2 Методика расчета показателей производственной программы по эксплуатации автобусов**

**2.2.1 Автодни в эксплуатации АДЭ:**

,а-дн. (3)

,а-дн.

**2.2.2 Авточасы в эксплуатации АЧЭ:**

,а-ч. (4)

,а-ч.

**2.2.3 Общий пробег автобусов αобщ:**

,км. (5)

Где: lcc среднесуточный пробег автобуса

,км. (6)

,км.

Результаты расчетов занесем в таблицу №1:

Таблица № 1

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование показателей | Величина |
| 1. | Автодни в эксплуатации АДЭ | 4216363 |
| 2. | Авточасы в эксплуатации АЧЭ | 59872354 |
| 3. | Общий пробег автобусов αобщ | 1065727911,88 |

**2.3 Методика расчета потребности в водителях для освоения дополнительного объема перевозок**

Количество водителей *NВОД*:

, чел. (7)

Где: Чл *-* часы, отработанные водителями на линии за планируемый период,

Чл = АЧ э(см*.* форм.4, *АЧЭ* =59872354);

Чп.3 *-* часы подготовительно-заключительного времени, ч., определяются расчетом:

, ч. (8)

, ч.

tсм -продолжительность смены водителя, ч. (установить согласно заданному режиму работы: при пятидневной рабочей неделе - 8 ч, при шестидневной - 6,7 ч, исходя из 40 часовой рабочей недели);

0,38- норма подготовительно-заключительного времени с учетом медицинского осмотра на одну смену, ч;

ФРВ *-* фонд рабочего времени за год, ч, принять 1800ч. (кроме районов Крайнего Севера и приравненных к ним районов).

, чел.

**2.4 Методика расчета фонда заработной платы водителей, пассажирские перевозки**

**2.4.1 Повременная заработная плата**

Повременная заработная плата рассчитывается на основании часовой тарифной ставки СЧ*.* Для ее определения необходимо:

- по приложению 2 (с учетом информации, изложенной в примечании в приложении 3) установить разряд водителя - в нашем примере I разряд.

- по приложению 3 выбрать тарифный коэффициент КТАР,соответствующий разряду водителя (в нашем примере 1, 3 - I разряд), исходя из приложения.

Величина часовой тарифной ставки (СЧ):

, руб. (9)

где: ЗП'МЕС *-* отраслевая минимальная месячная тарифная ставка I разряда (установить по методическому письму - составляет 4330 руб.);

166,2 - среднемесячное количество часов.

, руб.

Повременная заработная плата (ЗПП0В):

, руб. (10)

Где: ЧЛ=АЧЭ

, руб.

**2.4.2 Оплата подготовительно-заключительного времени (ОП-З):**

, руб. (11)

, руб.

**2.4.3 Надбавка за классность НКЛ:**

, руб. (12)

Где: ПКЛ - процент надбавки за классность: водителям I класса - 25%;

II класса - 10%

ЧЛ=АЧЭ

, руб.

**2.4.4 Доплата за работу в ночное время**

Доплата за работу в ночное время ДНВ(ст. 153 Трудового кодекса РФ установлено, что каждый час работы в ночное время оплачивается в повышенном размере по сравнению с работой в нормальных условиях. В соответствии со статьей 96 кодекса ночным является время с 22:00 до 6:00).

, руб. (13)

Где: ЧН.В *-* количество часов, отработанных в ночное время в среднем за сутки; принять 2 часа;

40 -размер доплаты за работу в ночное время, %;

Nвод.Н.В.. *-* количество водителей, работающих в ночное время, чел., определить расчетом с точностью до целого числа:

, руб. (14)

Где: 30 *-* доля водителей, работающих в ночное время, %;

NВОД- количество водителей (34921 чел.)

, руб.

, руб.

**2.4.5 Доплата за работу в праздничные дни**

, руб. (15)

Где: Nвод.ПР.ДН.количество водителей, работающих в праздничные дни, определяется расчетом с точностью до целого числа:

, руб. (16)

, руб.

, руб.

60- доля водителей, работающих в праздничные дни, %;

ДПР - количество праздничных дней в году (принять 12 дней ст. 112 Трудового кодекса).

**2.4.6 Премии установленные положением о премировании (Пр):**

, руб. (17)

Где: ППРЕМ - размер премий (принять 130%).

, руб.

**2.4.7 Фонд заработной платы за отработанное время *(ФЗПОТВР):***

, руб. (18)

**2.4.8 Фонд заработной платы за неотработанное время *ФЗПНЕОТР.ВР.***

Этот фонд включает оплату неотработанного, но оплачиваемого по трудовому законодательству времени (оплата ежегодного, основного и дополнительного оплачиваемых отпусков и т.д.) он рассчитывается в процентах от фонда заработной платы за отработанное время

, руб. (19)

Процент фонда заработной платы за неотработанное время *ПНЕ(т,А1,*:

, %. (20)

, %.

Где: Д0- продолжительность ежегодного отпуска, дн. (принять 28 дн.)

12 *-* количество месяцев в году;

29,6 - среднемесячное число календарных дней (ст. 139 Трудового кодекса) 2 *-* доля прочего неотработанного, но оплачиваемого времени, %

(ст. 170 Трудового кодекса)

, руб.

**2.4.9 Фонд заработной платы водителей ФЗПЮД*:***

, руб. (21)

, руб.

**2.4.10 Среднемесячная заработная плата водителей ЗПСР.МЕС:**

, руб. (22)

, руб.

Результаты расчетов занесем в таблицу №2

Таблица №2

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование показателей | Величина |
| 1. Фонд заработной платы за отработанное время, всего.в том числе:- повременная заработная - оплата подготовительно-заключительного времени- надбавка за классность - доплата за работу в ночное время - доплата за работу в праздничные дни  | 2027876629,981012775,76506969157,5103608059,04120929149,95 |
| 2. Фонд заработной платы за неотработанное время,  | 622759569,56 |
| 3. Фонд заработной платы водителей, тыс.руб.  | 6913260272,27 |
| 4. Среднемесячная заработная плата, руб. | 16497,38 |

**2.5 Методика расчета потребности автомобильного топлива**

Методика определения нормируемого расход топлива на эксплуатацию подвижного состава ТЭКСПзависит от типа подвижного состава, в нашем примере автобус

, л. (23)

Где: Н100км - транспортная норма расхода топлива на 100 км пробега, л;

установить по марке автобуса (берем 36,0 л/100км);

D -суммарная надбавка к норме, %

D=DГОР+D40+DЗВ,% (24)

DГОР - надбавка при работе в городе, % (установить с учетом численности населения города, в котором проживает студент. Если студент проживает в малочисленном населенном пункте, то размер надбавки DГОРустановить по численности населения областного центра, берем - 15%);

Д40 - надбавка при работе, требующей частых остановок, связанных с посадкой и высадкой пассажиров, % ( берем - 10%);

DЗВ- среднегодовая надбавка при работе в зимнее время, %;

, %. (25)

НЗВ -предельная величина надбавки при работе в зимнее время (норма расхода топлива и смазочных материалов на АТП, Приложение 2 - берем 10%);

М3- срок действия зимней надбавки в течение года, месяца

(Приложение 2 - берем 5%);

12 – количество месяцев в году;

НЗВ, М3 – установлено с учетом места проживания.

, %. D=15+10+4,17=29,17,%

, л.

**2.6 Методика расчета затрат на перевозки**

Рассчитываем по статьям затрат. В целях упрощения расчетов в состав статей включены только основные затраты.

**2.6.1 Статья «Заработная плата водителей автомобилей и кондукторов автобусов»**

Пассажирские перевозки:

ФЗПВОД,К0НД= ФЗПВОД + ФЗПКОНД, руб. (26)

где: ФЗПвод - результат расчета по форм.21;

ФЗПкот - фонд заработной платы кондукторов, руб.

, руб (27)

Где: 55- доля фонда заработной платы кондукторов от ФЗП водителей, %

, руб

ФЗПВОД,К0НД =6913260272,27 + 3802293149,75 = 10715553422,02 руб.

**2.6.2 Статья «Отчисления на социальное страхование и обеспечение» ОССО:**

, руб (28)

где: П0Т.СС0 - размер отчислений на социальное страхование и обеспечение, % (установить по методическому письму, берем - 27,1%)

, руб

**2.6.3 Статья «Автомобильное топливо» ЗТОП:**

ЗТОП=ТЭКСП×Ц1Л,руб (29)

Где: ТЭКСП*-* результат расчета по формуле 23;

Ц1Л *-* цена одного литра автомобильного топлива, руб. (установить по методическому письму с учетом вида и марки топлива, в нашем примере ПАЗ-32053-07, используют дизельное топливо, цена за 1л - 18-90).

ЗТОП=495576267,76×18,9 = 9366391460,67 руб.

**2.6.4 Статья «Смазочные и прочие эксплуатационные материалы» ЗСМ.М*:***

, руб (30)

где: 20 - доля затрат на смазочные и прочие эксплуатационные материалы от затрат на топливо, %

, руб

**2.6.5 Статья «Износ и ремонт автомобильных шин» Зш*:***

, руб (31)

где: Цш*-* цена (стоимость) шин, руб. (принять по методическому письму, в нашем примере 6000 руб.);

nш*-* количество ходовых шин (количество колес на автомобиле без запасного) ед, (краткий автомобильный справочник, в нашем примере 6 шт.);

*αОБЩ -* общий пробег автобусов, км. (результат расчета по формуле 5);

Нш*-* норма на восстановление износа и ремонт шин на 1000 км пробега, %, определяем расчетом:

, % (32)

НПР – нормаэксплуатационного ресурса шин, тыс.км, принять по прил.4, для выбора нормы (установить размер шин, устанавливаемых на автобусе ПАЗ-шин 240R508 – норма 77).

, %

, руб

**2.6.6 Статья «Техническое обслуживание и эксплуатационный ремонт автомобилей» 3Т0.ЭР:**

Затраты по этой статье включают заработную плату ремонтным рабочим, отчисления на социальное страхование и обеспечение от их заработной, платы на материалы и запасные части, амортизационные отчисления по основным производственным фондам, обслуживающим технологический процесс ТО и эксплуатационного ремонта подвижного состава.

**2.6.6.1** **Зарплата**

Зарплата ремонтным рабочим, затраты на материалы и запасные части предлагается определить по нормам, установленным на 1000км пробега (приложение 5), если в приложении нет данных по марке автобуса, указанной в задании, то принять по имеющему автобусу близкую грузоподъемность (вместимость).

Общая норма затрат на техническое обслуживание и эксплуатационный ремонт на 1000 км пробега НТО.ЭР*:*

НТО.ЭР=НЗП×КПОВ.ЗП×КОТЧ+НМ×КПОВ.М+НЗЧ×КПОВ.ЗЧ,руб

где: НЗП,НМ,НЗЧ -норма затрат на 1000 км соответственно на заработную плату ремонтным рабочим, руб. (по приложению 5, берем НЗП-25,39, НМ -5,22, НЗЧ -3,98);

КПОВ.ЗП, КПОВ.М, КПОВ.ЗЧ - повышающие коэффициенты соответственно к заработной плате, материалам и запасным частям (установить по методическому письму КПОВ.ЗП - 110, КПОВ.М -110, КПОВ.ЗЧ-110);

КОТЧ -коэффициент, учитывающий отчисления на социальное страхование и обеспечение (принять по методическому письму - 1,272)

НТО.ЭР =25,39×110×1,271 + 5,22×110 + 3,98×110 = 4561,78 руб.

**2.6.6.2 Амортизация**

Амортизация основных производственных фондов, обслуживающих технологический процесс ТО и эксплуатационного ремонта Амто.эр*.* Для выполнения расчета нужно определить стоимость основных производственных фондов, обслуживающих процесс ТО и ремонт - С0ПФ*:*

, руб (34)

Где: АСП - результат расчета по формуле 2.

СПЕРВ – первоначальная стоимость еденицы подвижного состава, руб.

Определяется расчетом:

, руб (35)

ЦАВТ- цена единицы подвижного состава, руб., установить по методическому письму, в нашем примере ПАЗ - цена 1060000 руб.);

КДОСТ - коэффициент, учитывающий расходы по доставке приобретенного автобуса на предприятии, принять 1,05.

, руб.

, руб

Тогда, амортизация рассчитывается

, руб. (36)

Где: НАМ.ТО.ЭР. *-* норма амортизации основных фондов, обслуживающих процесс ТО и ремонт, % (принять 10%).

, руб.

**2.6.6.3 Затраты на техническое обслуживание и эксплуатационный ремонт ЗТО.ЭР:**

, руб. (37)

, руб.

**2.6.7 Статья «Амортизация подвижного состава» АМПС*.***

Расчет ведется по Нормам амортизации НАМ*,* которые определяются в соответствии со сроками полезного использования автотранспортного средства n:

,% (38)

Где: n – срок полезного использования в годах, т.к. определяется годовой размер амортизационных отчислений ( автобусы длинной 7м , срок использования от 3 до 5 лет, берем 4)

,%

Размер амортизационных отчислений рассчитываем по формуле:

, руб. (39)

где: СПЕР- результат расчета по форм.35; АСП *-* результат расчета по форм.2.

, руб.

**2.6.8 Статья «Общехозяйственные расходы» 3ОБХ*:***

, руб. (40)

где: 150 -размер общехозяйственных расходов от заработной платы водителей (кондукторов);

, руб.

**2.6.9 Общая сумма затрат на перевозки *^3* :**

∑З=ФЗПВОД.КОНД+ОССО+ЗТОП+ЗСМ.м+ЗШ+ЗТО.ЭР+АМПС+ЗОБХ, руб. (41)

∑З= 10715553422,02 + 2903914977,37 + 9366391460,67+ 1873278292,13 + 448884596,5 + 56269150738,56+ 3826494000 + 16073330133,03 = 101476997620,28руб.

**2.6.10 Расчет удельного веса доли каждой статьи затрат в общей сумме затрат (расчет структуры себестоимости)**

,% (42)

где: 3i *-* затраты по конкретной статье (ФЗПВОД.КОНД,ОССО,ЗТОП,ЗСМ.М ,ЗШ,ЗТО.ЭР,АМПС, ЗОБХ)

1. Заработная плата водителей и кондукторов ФЗПВОД.КОНД:

,%

2. Отчисления на социальное страхование и обеспечение ОССО:

,%

3. Автомобильное топливо ЗТОП *:*

,%

4. Смазочные и прочие эксплуатационные материалы ЗСМ.М*:*

,%

5. Износ и ремонт автомобильных шин ЗШ*:*

,%

6. Техническое обслуживание и эксплуатационный ремонт автомобилей ЗТО.ЭР:

,%

7. Амортизация подвижного состава АМПС:

,%

8. Общехозяйственные расходы ЗОБХ:

,%

**2.6.11 Себестоимость перевозки одного пассажира S1ПАС :**

,руб. (43)

где: Q - дополнительный объем перевозки на планируемый год (4978100пас.)

,руб.

Результаты расчетов занесем в таблицу №3

Таблица № 3

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование показателей | Величина  | Удельный |
| 1. Общая сумма затрат на перевозки, тыс.руб. В том числе по статьям:- заработная плата водителей и кондукторов- отчисления на социальное страхование иобеспечение- автомобильное топливо- смазочные и прочие эксплуатационные материалы- износ и ремонт автомобильных шин- техническое обслуживание и эксплуатационный ремонт автомобилей- амортизация подвижного состава- общехозяйственные расходы | 101476997620,2810715553422,022903914977,379366391460,671873278292,13448884596,556269150738,56382649400016073330133,03 | 10010,562,869,231,850,4455,453,7715,84 |
| 2. Себестоимость перевозки 1 пассажира, руб. | 20384,68 |  |

**2.7 Методика расчета доходов от перевозок, финансового результата**

**2.7.1 Доходы (выручка) от перевозок ДПЕР**

*-* Автобусные перевозки в городе на социальных маршрутах:

,руб. (44)

Где: Т!ПАС -тариф за поездку 1 пассажира, действующий на социальных маршрутах, руб. (принять тариф, действующий в населенном пункте, в котором проживает студент - в Чувашской Республике цена 1 поездки 10-руб., в городских условиях)

КЛЬГ - коэффициент, учитывающий долю льготных пассажиров – принять 0,88

Q -дополнительный объем перевозки на планируемый год (4978100 пас).

,руб.

- Автобусные перевозки в городе, выполняемые маршрутными такси:

,руб. (45)

Где: Т!ПАС тариф за поездку 1 пассажира по маршрутным такси (в Чувашской гспублике цена 1 поездки - 10 руб., в городских условиях).

,руб.

**2.7.2 Финансовый результат от перевозок**

В результате выполнения перевозок предприятие может иметь прибыль

,руб. (46)

Где: ДПЕР \_ Автобусные перевозки в городе, выполняемые маршрутными такси: (49781000 руб.).

,руб.

**Заключение**

При работе курсового проекта, определение финансового состояния автомобильных перевозок городскими автобусными маршрутными такси на планируемый год при планировании дополнительного объема перевозок составляет - 4978100 пассажиров.

Было рассчитано потребность в автобусах, что составило 13752 единицы;

Показатели производственной программы по эксплуатации автобусов;

Авто-дни в эксплуатации АДЭ *-* 4216363 а-дн;

Авто-часы в эксплуатации АЧЭ- 59872354 а-ч;

Общий пробег автобусов αОБЩ 1065727911,88 км;

Количество водителей для выполнения дополнительного объема перевозок, которое составило 34921 чел.;

Фонд заработной платы водителей за отработанное время составило -60526661,98 руб.;

Фонд заработной платы водителей составило 6913260272,27 руб.,

среднемесячная заработная плата водителей составляет 16497,38 руб.;

Общая сумма затрат на перевозки ∑З - 101476997620,28 руб.;

Затраты на автомобильное топливо ЗТОП- 9366391460,67 руб.;

Смазочные и прочие эксплуатационные материалы ЗСМ,М *-* 1873278292,13 руб.;

Износ и ремонт автомобильных шин ЗШ -448884596,5 руб.;

Техническое обслуживание и эксплуатационный ремонт автомобилей ЗТО.ЭР*-* 56269150738,56 руб.;

Общехозяйственные расходы 3ОБХ -16073330133,03 руб.;

Себестоимость перевозки одного пассажира S1ПАС -20384,68руб.;

Доходы, от перевозок выполняемые маршрутными такси в городе

ДПЕР - 49781000 руб.;

Финансовый результат показал, что объем перевозок - 4978100 пас. составит убыток предприятию в сумме 101427216620,28 руб., это приведет к банкротству.

**Список литературы**

1. Методическое пособие по выполнению курсовой работы.
2. Положение о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта. М., Транспорт, 1986г
3. Рогова Р.Н. «Задачник по Экономике, организация и планирование автомобильного транспорта» МОСКВА 1988г.
4. Анисимов А. П., Юфин В.К. Экономика, организация и планирование автомобильного транспорта» М., Транспорт, 1986г.
5. Экономика предприятия. Учебник. «ЮНИТИ» МОСКВА. 1996г. В.Я. Горфинкеля, Е.М. Купрянова.
6. Нормы расхода топлив и смазочных материалов на автомобильном транспорте. М., НИИАТ, 1993.
7. Краткий автомобильный справочник НИИАТ, М., Транспорт, 1985г
8. Экономика промышленного предприятия. Учебник. МОСКВА. 1998г. «ИНФРА – М» Н.Л. Зайцев.