**СОДЕРЖАНИЕ**

Задание

Введение

1. План перевозок

2. Планирование технико-экономических показателей и определение потребного количества подвижного состава

2.1 Выбор типа и расчет списочного количества подвижного состава

2.2 Расчет технико-экономических показателей

2.3 Расчет производительной программы по эксплуатации

3. Расчет производственной программы по техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава

3.1 Методика расчета производственной программы по ТО и ТР

3.2. Расчет численности ремонтных и вспомогательных рабочих

3.3 Расчет затрат на запасные части и ремонтные материалы

4. План материально-технического обеспечения

5. Амортизационные отчисления по подвижному составу

6. Расчет стоимости основных производственных фондов предприятия, стоимости и показателей использования оборотных средств

7. План по труду и заработной плате

7.1 Определение численности персонала АТП

7.2 Определение планового фонда заработной платы

8. Расчет общехозяйственных расходов

9. Калькуляция себестоимости перевозок

10. Выручка и прибыль от перевозки грузов

10.1 Определение выручки АТП

10.2 Расчет выручки с учетом НДС

10.3 Расчет балансовой прибыли

10.4 Налоги АТП-

10.5 Расчет остаточной прибыли

10.6 Расчет остаточной прибыли

10.7 Расчет единого фонда оплаты труда (ЕФОТ)

11. Анализ финансово-хозяйственной деятельности атп

11.1 Оценка рентабельности

11.2 Оценка деловой активности

11.3 Оценка экономической эффективности проекта

12.Сводная таблица технико-экономических показателей проекта

Заключение

Литература

**ЗАДАНИЕ**

Вариант 244.

Наименование груза – камень природный.

Марка подвижного состава – КамАЗ – 55111.

Способ погрузки – экскаватор.

Способ разгрузки – самосвалом.

Дорожное покрытие – цементобетонное.

Условия движения – большой город.

Время в наряде – 12 ч.

Объем перевозок – 614000 т.

Среднее расстояние перевозок – 8 км.

Коэффициент использования пробега – 0,54.

**ВВЕДЕНИЕ**

Автомобильный транспорт - одна из важнейших отраслей народного хозяйства, развивается как неотъемлемая часть единой транспортной системы. В современных условиях дальнейшее развитие экономики немыслимо без хорошо налаженного транспортного обеспечения. От его чёткости и надёжности во многом зависят трудовой ритм предприятий промышленности, строительства и сельского хозяйства. Он обеспечивает наряду с другими видами транспорта рациональное производство и обращение продукции промышленности и сельского хозяйства, удовлетворяет потребности населения в перевозках.

Производственное значение транспорта определяется объективной потребностью перемещения груза от места производства к месту потребления.

На транспортном предприятии производственным процессом является перемещение грузов и людей - транспортный процесс.

Главной задачей транспорта является своевременное, качественное и полное удовлетворение потребностей народного хозяйства и населения в перевозках.

Эффективность организации транспортного процесса и управление им, а в конечном счете и дальнейшее развитие автомобильного транспорта в значительной степени определяется подготовкой высококвалифицированных инженеров, владеющих научной теорией. Теория транспортного процесса рассматривает присущие ему закономерности и методы оптимизации. На базе этой теории строится организация перевозок и осуществляется управление ими.

В то же время следует отметить, что современное состояние автомобильного транспорта страны не позволяет в достаточной мере выполнять стоящие перед ним задачи. Во многом это связано с несогласованностью экономических интересов отрасли и обслуживаемой ею клиентуры, неполным соответствием типажа и структуры парка насущным потребностям перевозок, слабо развитой производственной базой автотранспортных предприятий и другими недостатками.

Эти проблемы могут быть решены только при переходе автомобильного транспорта к рыночной экономике, что позволит обновить транспортные услуги и повысить их качество.

**1.** **ПЛАН ПЕРЕВОЗОК**

В современных условиях хозяйствования предприятие самостоятельно планирует свою деятельность, исходя из спроса на транспортные услуги и продукцию. Основу планов составляют договоры с потребителями. Тарифы и цены на транспортные услуги и продукцию предприятием устанавливаются на основе договора.

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

План перевозок строят по видам грузов. Это позволяет эффективно распределять общий объем перевозок по отдельным типам и моделям автомобилей. Многообразие грузов, перевозимых автомобильным транспортом делает необходимой их группировку. Перечень грузов, объединенных по определенным признакам, называется номенклатурой, в том числе, навалочные, сельскохозяйственные, строительные (длинномеры, лес, металл, кирпич и другие) и наливные.

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

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

План перевозок разрабатывается в форме табл.1.1.

Таблица 1.1.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Вид груза | Класс груза | Характеристика условий эксплуатации | Категория условий эксплуатации | Способ погрузки |
| Тип дорожного покрытия | Рельеф местности | Условия движения |
| Камень природн | 1 | Цементобетон | Слабохолмистый  | Большой город | III | Экскаватор  |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Вид груза | Способ разгрузки | Объем перевозок Qт, т | Среднее расстояние перевозок Lср, км | Грузооборот Рткм, ткм | Марка автомобиля, прицепа, полуприцепа |
| Камень природн | Самосвалом  | 614000 | 8 | 4912000 | КамАЗ – 5511 |

**2. ПЛАНИРОВАНИЕ ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ И ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПОТРЕБНОГО КОЛИЧЕСТВА ПОДВИЖНОГО СОСТАВА**

**2.1 Выбор типа и расчет списочного количества подвижного состава**

При составлении трансфинплана для проектируемого предприятия необходим выбор типа и расчет списочного количества подвижного состава.

При выборе типа подвижного состава, марки и модификации автомобиля необходимо учитывать характер и структуру перевозок, вид груза и упаковки, расстояние перевозок, а также дорожные условия. Сравнительная оценка вариантов может быть проведена путем оценки экономической эффективности эксплуатации сравниваемых типов подвижного состава.

Количество подвижного состава, необходимое для перевозки каждого из видов груза, определяется с учетом перевозок QT , тыс. т. по каждому виду груза и головой выработки автомобиля Wгт, тыс.т:

Аср.сп = Qт / Wгт

Коэффициент использования грузоподъемности γ - характеризует степень использования номинальной грузоподъемности единицы подвижного состава и определяется физическими свойствами грузов, разделенных на четыре класса.

Техническая скорость Vт , км/ч измеряется количеством километров, проходимых автомобилем в среднем за час движения. Она определяется условиями, в которых работает автомобиль (тип покрытия, ширина проезжей части, частота пересечений, интенсивность движения и пр.

Грузоподъемность q зависит от особенности конструкции подвижного состава, является постоянноой величеной для данного типа и модели.

Полученные величины сводим в табл. 2.1.

Таблица 2.1.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Марка авто-мобиля | Грузо-подъем-ность, q, т | Линейная норма расхода топлива, на 100 км, л | Модель и размер шин | Приме-няемое топливо | Расход мотор. масла, л/100 л топлива | Расход трансмиссионного масла, л/100 л топлива |
| КамАЗ –5511 | 13 | 34 | 320-508Р | Дизельное | 2,8 | 0,4 |

**2.2 Расчет технико-экономических показателей**

Корректировка нормативной периодичности ТО – 1, ТО – 2

Lск ТО-1 = Lн ТО-1\*k1\*k3

Lск ТО-2 = Lн ТО-2\*k1\*k3

Где Lск ТО-1, Lск ТО-2 – скорректированная периодичность ТО-1, ТО-2, с учетом категорий условий эксплуатации и климатического района, км;

Lн ТО-1, Lн ТО-2 – нормативная периодичность обслуживания, км с учетом категории условий эксплуатации и климатического района.

Климатический район определяется административной территорией, на которой осуществляются перевозки грузов (умеренный).

Lск ТО-1 = Lн ТО-1\*k1\*k3 = 2000\*0,8\*1,0 = 1600 км

Lск ТО-2 = Lн ТО-2\*k1\*k3 = 10000\*0,8\*1,0 = 8000 км

Корректировка ресурсного пробега:

Lрск = Lрн \* k1\*k2\*k3

Где Lрск , Lрн - скорректированный, нормативный ресурсный пробег, соответственно, км;

k1, k2, k3 - коэффициенты корректирующие ресурс, с учетом категорий условий эксплуатации, модификации подвижного состава и климатического района (k1 = 0.8, k2 = 0.85, k3 = 1.0).

Lрск = Lрн \* k1\*k2\*k3 = 300000\*0,8\*0,85\*1,0 = 204000 км

В последующих расчетах Lск ТО-1, Lск ТО-2, Lрск необходимо скорректировать между собой и со средниесуточным пробегом

LТО-1 = Lсс \* n1

LТО-2 = LТО-1 \* n2

Lр = LТО-2 \* n3

Где LТО-1, LТО-2, Lр – принятые для дальнейших расчетов пробег до ТО-1, ТО-2 и ресурс, соответственно, км;

n1 – число рабочих дней между очередным ТО-1;

(n2 – 1) – число ТО – 1 между очередным ТО- 2;

n2 / n1 = 60/12 = 5, следовательно число ТО – 1 между очередным ТО – 2 равно 5

(n3 – 1) – число ТО – 2 за ресурсный пробег.

n3 / n2 = 1534/60 = 25,57, следовательно за ресурсный пробег произойдет 26 ТО – 2.

LТО-1 = Lсс \* n1 = 133 \* 12 = 1596 км,

LТО-2 = LТО-1 \* n2 = 1596\*5 = 7980 км,

Lр = LТО-2 \* n3 = 7980 \* 26 = 207480 км.

Время простоя под погрузкой и разгрузкой за одну ездку tп-р, ч зависит от способа производства погрузочно-разгрузочных работ, вида груза и определяется нормой времени погрузки и выгрузки 1 т, Нт, мин, грузоподъемностью автомобиля (автоцистерны) q и значением коэффициента использования грузоподъемности γ (т.к. класс груза 1, то=1,0). Для автомобиля- самосвала имеем

 ч

Время одной ездки tе, ч, складывается из времени движения с грузом и без груза tдв и времени простоя в пунктах погрузки и разгрузки tп-р :

tе = tдв + tп-р = Lег / (β\*Vт ) + tп-р = 8/(0,54\*24) + 0,74 = 1,36 ч

Средняя длинна ездки Lег совпадает по величине со средним расстоянием перевозки груза Lср при перевозки одного вида груза автомобилями одинаковой грузоподъемности.

Среднесуточное число ездок с грузок nег

nег = Тн / tе = Тн \*β\*Vт / (Lег + tп-р\*β\*Vт ) = 12\*0,54\*24/(8+0,74\*0,54\*24) = 8,8 9

Время пребывания автомобиля в наряде Тн зависит от суточного режима работы клиента и его удаленности от АТП, т.е. от времени утреннего и вечернего нулевых пробегов.

Среднесуточный пробег автомобиля Lсс , км,

Lсс = nег\* Lег/β = Тн\* Vт \*Lег /(Lег + tп-р\*β\*Vт )

Lсс = 9\*8/0,54 = 133 км

Суточная производительность автомобиля Qтсут, т,

Qтсут = nег \*q \*γ,

Qтсут =9\*13\*1,0 = 117 т

Число дней эксплуатации за цикл Дэц определяется с учетом циклового пробега Lц, равного ресурсному пробегу Lр, и среднесуточного пробега Lcc:

Дэц = Lц / Lcc = Lр / Lcc = 207480/133 = 1560 дней

Продолжительность простоя в ТО и ТР за цикл:

ДТоиТР = Дн ТоиТР\*k2\* Lц / 1000,

где Дн ТоиТР – норматив простоя в ТО и ТР, дней/1000 км, равен 0,52,

k2 – коэффициент корректирующий простой в ТО и ТР с учетом модификации подвижного состава, равен 1,1

ДТоиТР = 0,52 \* 1,1 \* 207480 / 1000 = 118,68 = 119 дней

Общая продолжительность цикла

Дц = Дэц + ДТоиТР + ДКР,

где – ДКР – дни простоя в капитальном ремонте, дн.

Для всех типов подвижного состава, которые кроме автобусов, капитальный ремонт не предусматривается. Учитывая это, общая продолжительность цикла для грузового АТП составит:

Дц = Дэц + ДТоиТР = 1560 + 119 = 1679 дней

Коэффициент технической готовности:

αт = Дэц / Дц = 1560/1679 = 0,93

Коэффициент нерабочих дней:

αн = (Дк - Дрг)/Дк = (365 – 305)/365 = 0,16

где Дк = 365 дн – число календарных дней в году, Дрг – число дней работы в году.

Коэффициент выпуска

αв = αт (1 - αн ) = 0,93(1 – 0,16) = 0.78

Годовая производительность Qтгод, т,

Qтгод = Qтсут \* Дк αв = 117 \* 365 \* 0.78 =33310 т

Потребное количество списочного подвижного состава

Асп = Qт / Qтгод = 614000/ 33310 = 18,4 = 19 автомобилей

где Qт – объем перевозок грузов, т.

**2.3 Расчет производительной программы по эксплуатации**

Производительная программа по эксплуатации разрабатывается в виде табл. 2.2

Таблица 2.2

Производительная программа по эксплуатации

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Показатели | Марки автомобилей  | В целом по АТП |
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1 | Среднесписочное количество автомобилей, Асп, ед. | Асп | АспАТП = 19 |
| 2 | Грузоподъемность, т:  |  |  |
|  | одного автомобиля, q | q | qср АТП = (Σ qi\* Аспi)/(Σ Аспi)qср АТП =13 |
|  | всех автомобилей, qобщ | qобщi = qi\* Аспi  | qобщАТП = Σqi\* АспiqобщАТП =13\*19=247 |
| 3 | Коэффициент выпуска на линию, αв  | αв | αвi = (ΣАспi \*αвi)/ /(Σ Аспi)αвi =19\*0,78/19=0,78 |
| 4 | Средняя техническая скорость, Vт, км/ч | Vт | VтсрАТП = LобщАТП/АЧдвАТПVT = 24 |
| 5 | Время в наряде, Тн, ч | Тн | Тнср АТП = АЧнАТП/АДэАТПTН = 12 |
| 6 | Время погрузочно-разгрузочных работ за одну ездку, tп-р, ч | tп-р | tп-рАТП = АЧп-рАТП/zстАТПtп-р = 0,74 |
| 7  | Коэффициент статистического использования грузоподъемности, γ | γ | γсрАТП = QтАТП / /(Σ zстАТП\*qi)γ =1 |
| 8 | Коэффициент использования пробега, β | β | βср = LгАТП/ /LобщАТПβ =0,54 |
| 9 | Среднее расстояние перевозки, Lср, км | Lср | LсрАТП = РткмАТП/ /QтАТПLср = 8 |
| 10 |  Среднесуточный пробег автомобиля, Lcc, км | Lcc | LccАТП = LобщАТП/ АДэАТПLcc = 133 |
| 11 | Среднее число ездок с грузом, nег | nег | nегсрАТП = zегАТП/ АДэАТПnег = 9 |
| 12 | Суточная поизводительность автомобиля, , т |  |  |
| 13 | Автомобиле-дни пребывания а АТП, , дн |  |  |
| 14 | Автомобиле-часы в наряде, , ч |  |  |
| 15 | Общий годовой пробег всех автомобилей, , км |  |  |
| 16 | Пробег с грузом всех автомобилей за год, , км |  |  |
| 17 | Количество ездок с грузом за год, |  |  |
| 18 | Автомобиле-часы простоя под погрузкой-разгрузкой,, ч |  |  |
| 19 | Автомобиле-часы в движении |  |  =7248 |
| 20 | Годовая производительность списочного автомобиля,, |  |  |
| 21 | Объем перевозок,, т |  |  |
| 22 | Грузооборот, , ткм |  |  |
| 23 | Годовая выработка на одну среднемесячную автомобилетонну, ,т , ткм |  |  |
| 24 | Коэффициент динамического использования грузоподъемности, |  |  |
| 25  | Производительность в тонно-километрах на 1 км общего пробега , т |  |  |
| 26 | Эксплуатационная скорость, км/ч |  |  |

**3. РАСЧЕТ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ И РЕМОНТУ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА**

Исходными данными для планирования технического обслуживания и ремонта подвижного состава на АТП служит:

* производственная программа по эксплуатации;
* принятые системы и методы ТО;
* установленная нормативная периодичность ТО и нормативы трудоемкости работ;
* значение коэффициентов корректирующих ресурс, периодичность ТО-1, ТО-2, простой в ТО и ТР, трудоемкость ЕЛ, ТО-1, ТО-2 и ТР.

**3.1 Методика расчета производственной программы по ТО и ТР**

Показатели производственной программы по ТО и ТР представляются в таблице 3.1

# Таблица 3.1

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| №п/п | Показатели | Марки автомобилей | В целом по АТП |
| КамАЗ – 5511 |
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1 |  Среднесуточный пробег автомобиля, Lcc, км | Lcc | Lcc = 133 |
| 2 | Нормативная периодичность ТО-1, , км, ТО-2, , км  |  |  |
| 3 | Значение коэффициентов, корректирующих периодичность ТО k1, k3 | k1, k3 | k1 = 0,8k3 = 1,0 |
| 4 | Скорректированная периодичность ТО-1, , км, ТО-2, , км  |  |  |
| 5 | Скорректированная по кратности периодичность ТО-1, LТО-1, ТО-2, LТО-2  |  LТО-1, LТО-2 | LТО-1 =1596 LТО-2 = 7980 |
| 6 | Нормативный ресурсный пробег, LНР, км | LНР | LНР = 300000 |
| 7 | Значение коэффициентов, корректирующих ресурсный пробег, k1, k2, k3 | k1, k2, k3 | k1 = 0,8,k2 = 0,85,k3 = 1,0 |
| 8 | Скорректированный ресурсный пробег, LСКР, км | LСКР = LНр \*k1\* k2 \*k3 | LСКР = =300000\*0,8\*0,85\*1,0==204000  |
| 9 | Скорректированный по кратности ресурсный пробег, LP, км | LP | LP = 207480 |
| 10 | Количество за цикл: |  |  |
|  | списаний (NСЦ); | NСЦ = LЦ/ LP = 1  |  |
|  | ТО-2, (NЦТО-2); | NЦТО-2=(LP/LТО-2)–1; | NЦТО-2 =(207480/7980)-1 = 25 |
|  | ТО-1, (NЦТО-1); | NЦТО-1=(LP/LТО-1)–- NЦТО – 2 – 1; | NЦТО-1 = (207480/1596)-25-1= =104 |
|  | ежедневных обслуживаний, выполняемых при возврате подвижного состава – ЕОС(NЦЕОС); | NЦЕОС = LP / LCС; | NЦЕОС =207480/133 = 1560 |
|  | ежедневных обслуживаний, выполняемых перед ТО и ТР – ЕОТ(NЦЕОТ), за цикл на 1 автомобиль | NЦЕОТ=( NЦТО – 2 + NЦТО – 1) \* 1,6;1,6 – коэффициент, учитывающий выполнение NТЕО при ТР | NЦЕОТ==(25+104)\*1,6 = =206 |
| 11 | Годовой пробег одного автомобиля, LАОБЩ, км | LАОБЩ = LCС\*365\*αВ | LАОБЩ = =133\*365\*0,78 = =37865 |
| 12 | Коэффициент перехода от числового к среднегодовому пробегу |  |  |
| 13 | Годовая программа по видам воздействий:число списаний , | ; |  |
|  | число ТО-2, , число ТО-1, число ЕОС, , |  |  =305\*0.93 = 284 |
| 14 | Нормативная трудоемкость работ ЕОС, tНЕОС чел-ч | tНЕОСi; | tНЕОС = 0,5  |
|  | ЕОТ, tНЕОТ, чел-ч |  |  |
| ТО-1, tНТО – 1, чел-ч  | tНТО – 1  | tНТО – 1 = 7,8  |
| ТО-2, tНТО – 2, чел-ч  | tНТО – 2 | tНТО – 2 = 31,2 |
| 15 | Удельная нормативная трудоемкость ТР, tНТР, чел-ч/1000 км | tНТРi | tНТР = 6,1 |
| 16 | Значение коэффициентов, корректирующего трудоемкость ЕО k2  | K2 | k2 = 1.15 |
| 17 | Скорректированная трудоемкость ЕО, tСКЕОС, чел-ч, tСКЕОТ, чел-ч | tСКЕОСi = tНЕОСi\*k2tСКЕОТi = tНЕОТi\*k2 | tСКЕОС = 0.5\*1.15 = =0.58tСКЕОТ = 0.25\*1.15 = =0.29 |
| 18 | Значение коэффициентов, корректирующих трудоемкость ТО-1 и ТО-2, k2, k4 | k2, k4 | k2 = 1.1k4 = 1.55 |
| 19 | Скоректированная трудоемкость ТО-1, ТО-2, tскТО-1, чел-ч, tскТО-2,чел-ч. |  |  |
| 20 | Значение коэффициентов, корректирующих трудоемкость ТР,k1,k2,k3,k4,k5 | k1, k2, k3 , k4, k5 | k1 = 1,2,k2 = 1,1,k3 = 1,0,k4 = 1,55,k5 = 0,99 |
| 21 | Удельная скорректированная трудоемкость ТР, tскТР, чел-ч |  |  |
| 22 | Годовой объем работ ТР, ТТР, чел-ч | LОБЩi – общий годовой пробег всех автомобилей i-той марки (см. производственную программу по эксплуатации) |  |
| 23  | Годовой объем работТО-2, ТТО-2, чел-чТО-1, ТТО-1, чел-чЕОС, Теос, чел-чЕОТ, Теот, чел-ч |  |  |
| 24 | Годовой объем работ ТО, ТТО, чел-ч |  |  |
| 25 | Годовой объем работ ТОиТР, ТТоиТР, чел-ч |  |  |

**3.2. Расчет численности ремонтных и вспомогательных рабочих**

# Определим численность ремонтных рабочих NPP, чел

где 1820 - годовой фонд времени рабочего для маляра и других профессий, соответственно, ч.

человек.

Определим численность вспомогательных рабочих NВСП,

где ПВСП - процент выполнения вспомогательных работ от общего объема работ по ТО и ТР (при NPP ≤ 50 чел, ПВСП=30 %; 100<Npp≤125 чел, ПВСП=25 %; NPP>260 чел, ПВСП=20 %)

 человек.

**3.3 Расчет затрат на запасные части и ремонтные материалы**

# Определим затраты на запасные части для ремонта подвижного состава

где НЭЧ - норма затрат на запасные части на 1000 км, руб (определяется на основе результатов работы АТП или преддипломной практики, с учетом коэффициента инфляции, который равен 5), k - коэффициент корректирования, учитывающий категорию условий эксплуатации, тип подвижного состава и т.д. = 1,25

руб.

Определим затраты на ремонтные материалы для подвижного состава

где НРМ - норма затрат на ремонтные материалы на 1000 км, руб (определяется на основе результатов работы АТП или преддипломной практики, с учетом коэффициента инфляции, который равен 5), k- коэффициент корректирования учитывающий категорию условий эксплуатации, тип подвижного состава и т.п. = 1,25

 руб.

**4. ПЛАН МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ**

На основе расчета производственной программы по эксплуатации подвижного состава определяют потребность и затраты на топливо, смазочные материалы и шины.

Общий расход топлива QЛТОП, л, по парку рассчитывают по формулам:

для самосвалов

.

Здесь LОБЩ - общий годовой пробег автомобилей, км - 719397 км;

zer- число ездок с грузом за год = 48681;

ne = 0,25 л/ездку - норма расхода топлива на одну ездку с грузом;

nL - линейная норма расхода топлива на 100 км пробега, 34 л/100 км:

л.

**5. АМОРТИЗАЦИОННЫЕ ОТЧИСЛЕНИЯ ПО ПОДВИЖНОМУ СОСТАВУ**

Сумма амортизационных отчислений на подвижной состав рассчитывается на основании норм амортизационных отчислений по основным нормам в виде табл.5.1

Таблица 5.1

Расчет амортизационных отчислений по подвижному составу.

|  |  |
| --- | --- |
| Показатели |  Способ и результаты расчета |
| Марки автомобилей | В целом по АТП |
| КамАЗ - 5511 |
| Балансовая стоимость единицы подвижного состава с учетом затрат на приобретение,транспортировку без учета НДС, Сб, руб | (по данным предприятия или преддипломной практики) |
| Сб  | СБ = 800000 |
| Общий годовой пробег автомобилей, Lобщ, км,  | Lобщ | LОБЩ = 719397 |
| Нормы амортизационных отчислений на:полное восстановление Нв, % | Нв | НВ = 0,3 |
| Сумма амортизационных отчислений на:полное восстановлениеАвос.руб | Авос=при установлении норм амортизационных отчислений в % от стоимости машин на 1000км пробега  | Авос==1726552,8 |
| Общая сумма амортизационных отчислений, Аобщ, руб | Аобщ=Авос | Аобщ= 1726552,8 |

**6. РАСЧЕТ СТОИМОСТИ ОСНОВНЫХ ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ФОНДОВ ПРЕДПРИЯТИЯ, СТОИМОСТИ И ПОКАЗАТЕЛЕЙ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ОБОРОТНЫХ СРЕДСТВ**

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

Стоимость основных фондов (Соф) с учетом их структуры, определяют повыражению:

Соф=

где Поф=0.4...0.45-доля стоимости подвижного состава в структуре основных фондов, принимаем = 0,45.

Соф= руб.

Сумма оборотных средств составляет 10...12% от общей стоимости производственных фондов, из них нормируемые оборотные средства-60...70%, а ненормируемые (фонды обращения)-30..40)%.

Стоимость производственных фондов (Спф, руб) с учетом их структуры:

Спф=Соф/(1-Пос),

где Пос=0.1...0.12-доля оборотных средств в структуре производственных фондов, принимаем 0,12.

Спф=33777777,8/(1-0,12) = 38383838,4 руб.

Стоимость нормируемых оборотных средств Снос, руб (автомобильное топливо; смазочные и прочие эксплуатационные материалы; запасные части; материалы для ремонта подвижного состава; фонд оборотных агрегатов; автомобильные шины в запасе; топливо для хозяйственных нужд; производственные бланки и канцелярские принадлежности; малоценный и быстроизнашивающийся инвентарь и инструменты; спец. одежда и др.)

Снос=Пнос\*Спф

где Пнос=0.06...0.09-доля нормируемых оборотных средств в структуре производственных фондов, принимаем 0,09.

Снос=0,09\*38383838,4 = 3454545,46 руб.

Показатели использования оборотных средств:

число оборотов нормируемых оборотных средств

Поо=В/Снос = 8224317/3454545,46 = 2,38 = 3

где В - выручка от реализации транспортных услуг и другой продукции, руб.

продолжительность оборота нормируемых оборотных средств, дн.

Т=360/Поо = 360/3 = 120 дней.

**7. ПЛАН ПО ТРУДУ И ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЕ**

План по труду и заработной плате работников АТП состоит из следующих показателей: численности персонала, фонда заработной платы и производительности труда всех категорий работников предприятия.

**7.1 Определение численности персонала АТП**

Количество водителей рассчитывается по формуле:

## NВ=

где АЧ н - автомобиле-часы в наряде = 43272;

0.054-дополнительное время на 1 час пребывания автомобилей в наряде, связанное с выполнением подготовительно-заключительных операций и предрейсовым медосмотром;

Фв=1840 ч. годовой фонд рабочего времени на одного водителя;

η= 1...1.05 коэффициент, учитывающий выполнение норм выработки, принимаем 1,05.

## NВ= водителя

Количество ремонтных и вспомогательных рабочих определяется при расчете производственной программы по ТО и ТП подвижного состава.

 Количество административно-управленческого персонала определяется с учетом среднесписочного количества автомобилей.

NАУП = 24 человека

**7.2 Определение планового фонда заработной платы**

#### Общий фонд заработной платы

Фобзп=Фосзп+Фдопзп = 1027360 + 1335,6 =1028695,6 руб.

где Фосзп - фонд основной заработной платы, руб,

Фдопзп - фонд дополнительной заработной платы за неотработанное, но оплачиваемое время, руб.

Фдопзп= руб.

где Рдотзп - процент дополнительной заработной платы от основной

Рдотзп=

где Дотп - количество дней отпуска = 28 суток;

Дв, Дпр - количество выходных и праздничных дней, соответственно равно 104 и 11.

Рдотзп=

Фонд основной заработной платы водителей определяется с учетом систем и форм оплаты труда, устанавливаемых АТП самостоятельно. На АТП применяется повременная, повременно-премиальная и сдельная система оплаты труда, в том числе со сдельными расценками за т и ткм, за Ачн и Lобщ, а также с 1 рубля выручки. Исходными данными для расчета фонда повременной заработной платы водителей (Фвзп) могут быть автомобиле-часы в наряде (Ачн) и часовые тарифные ставки водителей (Сч = 20 руб.):

Фвзп=АЧн\*Сч

Фвзп=43272\*20 = 865440 руб.

Фонд сдельной заработной платы, Фзпод, руб.

Фзпод=(QT\*Ст+Рткм\*Сткм)/100

где Ст, Сткм - сдельные расценки за 1т и 1ткм, соответственно, коп.

Ст=Нт\*Смин

где Нт - норма времени простоя под погрузкой и разгрузкой на одну ездку, мин;

Смин- минутная тарифная ставка, 20 руб/ч.

Ст = 3,4\*20/60\*100 = 113 коп.

Нт== 44,4/(13\*1,0) = 3,4 мин.

Фзпод=(614000\* 113+ 4912000\*12)/100 = 1283260 руб.

где tпр - время простоя под погрузкой и разгрузкой на одну ездку, мин.

Сткм=Нткм\*Смин,

где Нткм - норма времени на 1 ткм, мин.

Нткм== (60+2,5)/(24\*0,54\*13\*1,0) = 0,37 мин.

Сткм= 0,37\*20/60\*100 = 12 коп.

где tдв- время движения автомобиля, мин (при расчете Нткм tдв=60 мин);

tпз- подготовительно-заключительное время, мин (принимается равным 2.5 мин на 1 ч работы).

Надбавка за классность водителей, Ндкл, руб

Ндкл=Фв\*Сч\*(0.1\*Ne2+0.25\*Ne1),

где Ne1, Ne2- количество водителей первого и второго класса, соответственно, принимаем по 50%.

Ндкл=1840\*20\*(0,1\*12+0,25\*12) = 154560 руб.

Доплата за бригадирство, Дпбр, руб

ДПбр=Nбр\*Фв\*Сч\*,

где Nбр - количество бригадиров, 2чел,

Р - процент доплаты (при Nбр<10чел, р=10%; Nбр>10чел, р=15%).

ДПбр= 2\*1840\*20\*0,1 = 7360 руб.

Доплата за работу в ночное время

ДПноч=1/7\*Чноч\*Счас

где Чноч - число часов работы в ночное время (с 22до 6 часов), принимаем 0, тогда ДПноч= 0.

Фонд основной заработной платы водителей с учетом доплат и надбавок:

Фосзп=Фвзп+НДкл+ДПбр+ДПноч = 865440+154560+7360+0 = 1027360 руб.

Годовой план заработной платы представляет собой сумму выплат работникам данного предприятия за год.

Определение годового фонда заработной платы основных производственных рабочих производится на основании годовой трудоемкости Тг по видам услуг Ti, квалификации исполнителей и применяемой системы оплаты труда и премирования. Часовая тарифная ставка берется по тарифно-квалификационному справочнику и тарифной сетке.

Фонд сдельной заработной платы рассчитывается следующим образом:

ФЗПсд=Сср\*Tr

где Сср - средняя часовая тарифная ставка рабочего, руб.,

Сср=(Nн\*С ср.н+Nвр\*С ср.вр)/(Nн+Nвр).

Здесь Nн, Nвр - численность рабочих с нормальными и вредными условиями труда соответственно, чел., принимаем с вредными условиями труда 20% ;

С ср.н и С ср.вр - средняя часовая ставка для рабочих с нормальными и вредными условиями труда соответственно, руб.

С ср.н= = 10

где Ci, N н.i - соответственно часовая тарифная ставка и число рабочих i-го разряда с нормальными условиями труда, руб.

С ср.вр = k \* С ср.н = 1,2\*10 = 12 руб.

где k - коэффициент доплаты за вредные условия труда, принимается 1,2.

Сср=(14\*10 + 4\*12)/(14+4) = 10,4 руб.

ФЗПсд=10,4\*23528 = 244691,2 руб.

Доплата за бригадирство

Д бр=N бр\* Ф р.вр \*С час\* р / 100.

где N бр - количество бригадиров, чел, принимаем 2 чел;

р - процент доплат 10%.

Д бр=2\*1820\*10\*0,1 =3640 руб.

Доплата за работу в ночное время

Дн = 0,15 \* Чн \* Сср,

где 0.15-величина доплаты;

Чн - число часов работы в ночное время (с 22 до 6) 2 ч в сутки, т.е. 222\*2 = 444 ч.

Дн =0,15\*444\*10,4 = 692,6 руб.

Результаты расчета сводим в табл. 7.1

Таблица 7.1

Расчет фонда заработной платы ремонтных рабочих

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Показатели | Обозначение | Значение |
|  Годовая трудоемкость работ по ТО и ремонту, чел-чСписочное количество ремонтных рабочих, чел.в том числе:-с нормальными условиями труда-с вредными условиями трудасредняя часовая ставка рабочего, руб.в том числе:-с нормальными условиями труда-с вредными условиями трудаФонд сдельной заработной платы, руб.Премии за качественный труд, руб.Доплаты, руб.в том числе:-за бригадирство-за работу в ночное времяГодовой фонд основной заработной платы, руб.Дополнительная заработная плата, руб.Общий фонд заработной платы, руб.Начисления на заработную плату в социальные фонды, руб.Среднемесячная заработная плата, руб. | TrNppNнNврCсрС ср.нС ср.врФ сдПД брДнФоснФдопФобщНсфЗП ср.р | 235281814410,41012244691,297876,53640692,6346900,334690381590,3143096,41766,6 руб. |

Среднемесячная заработная плата производственного рабочего составляет

ЗП ср.р = Фобщ / (12 \* Npp) = 381590,3/(12\*18) = 1766,6 руб.

Фонд переменной заработной платы вспомогательных рабочих рассчитывается по формуле

Ф повр.всп=Nвсп \* Ф р.вр.всп \* С час.всп.

где Nвсп - количество вспомогательных рабочих.

Ф повр.всп=6\*1610\*8 = 77280 руб.

Расчет общего фонда заработной платы вспомогательных рабочих отражен в табл. 7.2.

Таблица 7.2.

Расчет общего фонда заработной платы вспомогательных рабочих

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Показатели | Обозначение | Значение |
| Количество вспомогательных рабочих, чел.Средняя часовая тарифная ставка, руб.Фонд рабочего времени, час.Фонд повременной заработной платы вспомогательных рабочих, руб.Размер премий, %Общий фонд заработной платы вспомогательных рабочих, руб.Начисления на заработную плату в социальные фонды, руб.Среднемесячная заработная плата, руб. | NвспС час.вспФ р.вр.вспФ повр.вспП. вспФ общ.вспН сфЗП ср.всп | 6816107728030912108192289801502,7 |

Сводный план по труду и заработной плате предприятия приведен в табл. 7.3.

Таблица 7.3.

Сводный план по труду и заработной плате

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Категория работников | Количество работников, чел. | Среднемесячная з/п, руб. | Годовой фонд з/пруб. |
| водителиРабочие,в том числе-основные-вспомогательныеАУП ИТРСлужащиеМОП и ПСО | 24241863872 | 3571,91766,61502,74500250020001200 | 1028695,6381590,310819216200024000016800028800 |
| ВСЕГО | 68 |  | 2117277,9 |

**8. РАСЧЕТ ОБЩЕХОЗЯЙСТВЕННЫХ РАСХОДОВ**

Величину общехозяйственных расходов АТП определяют исходя из удельных накладных расходов на один автомобиль в год, Снр, руб/авт.год, списочного количества автомобилей Асп и суммы налогов, сборов и платежей, относимых на себестоимость Нс, руб:

НР=Снр \* Асп+Нс

НР=2070+19\*296487 =5635323,4 руб

В себестоимость перевозок следует включить следующие налоги, сборы и платежи в бюджет.

Налог на пользование автомобильных дорог, Нпд, руб, в размере 2.5% от суммы реализованной продукции В (выручки):

Нпд=0,025\*В

Нпд=0,025\*8224317 = 205608 руб.

Налог на владельца транспортных средств, Нтс, руб, определяется в зависимости от списочного количества автомобилей Асп, мощности двигателя Ne, л.с. и ставки налога Hri, руб/л.с. по формуле

Нтс = Hri \* Ne \* Асп.

Нтс =15,63\*220\*19 =65333,4 руб.

Ставка налога с владельцев транспортных средств Hri установлена в процентах от минимальной заработной платы и зависит от модификации подвижного состава и мощности двигателя Ne л.с. (табл.8.1)

Таблица 8.1

Ставка налога с владельцев транспортных средств

|  |  |
| --- | --- |
| Ne л.с. | Hri руб/л.с. |
| <100100-150150-200200-250>250 | 4,212,0314,4315,6321,51 |

Транспортный налог Нт установлен в размере 1% от фонда оплаты труда ФотАТП

Нт=0,01\*ФотАТП,

где ФотАТП - фонд оплаты труда работников АТП, включающий фонды заработной платы водителей, ремонтных и вспомогательных рабочих, инженерно-технических работников и т.д.

Нт= 0,01\*2117277,9 = 21172,78 руб.

Плата зав загрязнение Пз атмосферного воздуха передвижными источниками

Пз=QтопАТП\*ρтоп\*Нз\*kэс\*kи/1000000

где QтопАТП - общая потребность в топливе в целом по АТП, л.;

ρтоп-плотность топлива, г/куб см, = 780-860 г/куб см;

kэс=4.2-коэффициент экологической ситуации;

kи=35-коэффициент инфляции;

Нз - норма отчислений

Для дизельных автомобилей Нз=2,1, руб/т.

Пз= 256765,23\*800\*2,1\*4,2\*1,35/106 = 2445,84 руб.

Плата за лицензирование

Пл=300 + 1000 = 1300 руб.

Налог на землю: Нзм=Пзм\*FАТП, руб

Пзм=1,32 -норматив платы на землю р/кв.м,

FАТП=Ht \* Асп - площадь земли предприятия кв.м = 25\*19 = 475 кв. м

Ht - нормотив площади на 1 среднесписочный автомобиль, кв.м/автомобиль равна 25.

Нзм= 1,32\*475 = 627 руб.

Общая сумма налогов, сборов и платежей, относимых на стоимость

Нс=Нпд+Нтс+Нт+Пз+Пл+Пзм+Ндр

где Ндр - налоги, сборы и платежи на другие цели, руб.

Нс=205608 +65333,4 + 21172,78 + 2445,84 + 1300 + 627 = 296487 руб.

**9. КАЛЬКУЛЯЦИЯ СЕБЕСТОИМОСТИ ПЕРЕВОЗОК**

Себестоимость перевозок представляет собой денежное выражение затрат АТП на выполнение единицы транспортной работы. Себестоимость является базой для определения цены (тарифа) транспортной продукции. Расчет себестоимости продукции называется калькулированием. Себестоимость грузовых автомобильных перевозок калькулируется на 10 ткм или 1т., 10авт-ч. табл.9.1

Таблица 9.1

Калькуляция стоимости перевозок

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Статьи затрат | Сумма затратС,тыс. руб. | Себестоимость |
| 10ткмS10ткм,руб | 1тS1т,руб |
| по АТП | по АТП | по АТП |
|  |  |  |
| 1.Заработная плата водителей2.Начисления на заработную плату водителей в социальные фонды3.Автомобильное топливо4.Смазочные и прочие эксплуатационные материалы5.Техническое обслуживание и текущий ремонт подвижного состава\*6.Восстановление износа и ремонт автомобильных шин7.Амортизация подвижного состава8.Общехозяйственные расходы  | 1028695,6385760,91489238821649828209,472038,71726552,8227309,2 | 2,090,793,031,671,690,143,510,46 | 1,680,632,431,341,350,122,810,37 |
| ИТОГО | 6579453,6 | 13,38 | 10,73 |

\*Примечание-затраты на ТО и ТР подвижного состава определяются как сумма затрат на заработную плату ремонтных рабочих, затрат на запасные части и ремонтные материалы.

Себестоимость 10ткм по i-той статье затрат

S10ткмi=Ci/Рткм\*10

где Ci-затраты по i-той статье, руб,

Рткм - грузооборот, 4912000 ткм.

Себестоимость 1 т по i-той статье затрат

S1т=Ci/Qт

где Qт - объект перевозок, 614000 т.

**10. ВЫРУЧКА И ПРИБЫЛЬ ОТ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ**

**10.1 Определение выручки АТП**

Для определения выручки (В) принимаем, что АТП работает с клиентами в условиях договорных тарифов по каждому виду перевозок и каждому виду подвижного состава, которые определяются на основании издержек производства при уровне рентабельности R=20...35%. Тогда

В=Ci (1+R/100)

Налог на пользователей автомобильных дорог (Нпд) установлен в размере 2.5% от суммы выручки (В), тогда выручку АТП поределим по формуле

В = 1,25\*6579453,6 = 8224317 руб.

где R-уровень рентабельности, %

Доходная ставка 10ткм d10ткм, руб/10ткм

d10ткм=В/Рткм\*10 = 8224317/4912000\*10 = 16,74 руб.

**10.2 Расчет выручки с учетом НДС**

Налог на добавленную стоимость НДС, руб, составляет 20% от выручки

НДС=0.2\*В = 0,2\*8224317 = 1644863,4 руб.

Выручка с учетом НДС

B'=В+НДС = 8224317 + 1644863,4 = 9869180,4 руб.

Расчетный тариф Ti на перевозку 1т груза по видам перевозок и каждому виду подвижного состава

Ti = B'i / Qтi, руб/т

где B' - выручка по видам перевозок и типу подвижного состава, руб;

Qтi - объем перевозок по каждому типу подвижного состава и видам перевозок (см.табл.2.2).

Ti = 9869180,4/632890 = 15,59 руб./т.

**10.3 Расчет балансовой прибыли**

Балансовая прибыль Пб, руб, определяется по формуле

Пб=В - (Ci+Нпд) = 8224317 – (6579453,6 + 205608) = 1439255,4 руб.

**10.4 Налоги АТП**

Налог на прибыль Нпр, руб.

Нпр=0.35\*Пб = 0,35 \* 1439255,4 = 503739,4 руб.

Налог на имущество предприятия Ни, руб., в размере 1,5 % от стоимости всего имущества АТП

Ни=0.015\*Си = 0,015\*33777777,8 = 506666,7 руб.

где Си-стоимость имущества АТП (см. расчет стоимости производственных фондов), руб.

Целевой сбор на благоустройство территории и содержание милиции Нбл, руб., в размере 3 % от расчетного фонда оплаты труда РФот, руб.

Нбл = 0,03\*РФот = 0,03\*489600 = 14688 руб.

РФот = 6\*ЗПmin\*12Np =6\*100\*12\*68 = 489600 руб.

где ЗПmin - размер минимальной заработной платы (100 руб.)

 Np - численность, работающих на, АТП чел.

Np = Npp+Nв+Nитр = 24+24+20 = 68 чел.

где Npp, Nв, Nитр - численность ремонтных и вспомогательных рабочих, водителей, ИТР и служащих, соответственно.

Налог на содержание общеобразовательных учреждений Ноу, руб.

Ноу=0,01\*ФотАТП = 0,01\*2117277,9 = 21172,78 руб.

где ФотАТП - фонд оплаты труда работников АТП, 2117277,9руб.

Налог на содержание жилищного фонда Нж, руб.

Нж=0.015\*В = 0,015\*8224317 = 123364,8 руб.

**10.5 Расчет остаточной прибыли**

Прибыль остаточная Пост, руб. рассчитывается по формуле

Пост=Пб-(Нпр+Ни+Нбл+Ноу+Нж).

Пост= 1439255,4-503739,4-506666,7-14688-21172,78-123364,8 = 269623,7 руб.

**10.6 Расчет фондов экономического стимулирования**

Прибыль остаточная является источником формирования фондов экономического стимулирования Фэс АТП

Фонд накопления Фн, руб.

Фн=0.7\*Пост = 0,7\*269623,7 = 188736,6 руб.

Фонд потребления Фп, руб.

Фп=0,3\*Пост = 80887,1 руб.

**10.7 Расчет единого фонда оплаты труда (ЕФОТ)**

Из средств ФотАТП и Фп на предприятии формируется единый фонд оплаты труда (ЕФОТ) работников. Для этих целей расходуется (0.5...0.8)\*Фп. в последнюю величину включаются отчисления в социальные фонды в размере 37,5% от размера приработка ПР, руб.

ПР== 0,65\*80887,1/1,375 = 38237,5 руб.

Единый фонд оплаты труда (ЕФОТ), руб

ЕФОТ=ФотАТП+ПР =2117277,9+38237,5 = 2155515,4 руб.

Среднемесячная заработная плата на АТП ЗПср, руб

ЗПср=ЕФОТ/(12\*Np) = 2155515,4/(12\*68) = 2641,6 руб.

**11. АНАЛИЗ ФИНАНСОВО-ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АТП**

**11.1 Оценка рентабельности**

Чистая прибыль АТП Пч, руб,

Пч=Пб - Плб=Пост - 0,375\*ПР = 269623,7 – 0,375\*38237,5 = 255284,6 руб.

где Плб - платежи в бюджет, руб.

Рентабельность продаж Rп, %

Rп=Пб/В\*100 =1439255,4/ 8224317\*100% = 17 %

Рентабельность основной деятельности Rод, %

Rод=Пб/(ΣCi+Нпд)\*100 = 1439255,4/(6579453,6 + 205608)\*100% = 21 %

Рентабельность основного капитала Rоф, %

Rоф=Пб/ΣСоф\*100 =1439255,4/ 33777777,8\*100% = 4,3 %

**11.2 Оценка деловой активности**

Производительность труда определяется по АТП в целом ПтАТП, руб/чел и для водителей ПТв, руб/чел.

ПтАТП=В/Nр = 8224317/68 = 120945,8 руб./чел.

ПТв=В/Nв = 8224317/24 = 342679,9 руб./чел.

где Nр,Nв - среднесписочная численность работников АТП и водителей, соответственно, чел.

Фондоотдача ФО

ФО=В/Соф = 8224317/33777777,8 = 0,24

**11.3 Оценка экономической эффективности проекта**

Срок окупаемости капитальных вложений Ток, лет

Ток=Соф/Пч = 33777777,8/255284,6 = 132 года

Коэффициент экономической эффективности капитальных вложений Е

Е=1/Ток = 1/132 = 0,008

Эффективность деятельности предприятия Эд

Эд=В/(ΣCi+Нпд) = 8224317/(6579453,6 + 205608) = 1,21.

**12. СВОДНАЯ ТАБЛИЦА ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ПРОЕКТА**

Таблица 12.1

|  |  |
| --- | --- |
| Показатели | Действующее АТП |
| Объем перевозок, тыс. т.Грузооборот, тыс. ткм.Списочное количество автомобилей по маркам:а) КамАЗ - 55111Коэффициент выпуска автомобилей на линию Коэффициент использования пробегаВремя в наряде, ч.Среднее расстояние перевозки, км.Время погрузки-разгрузки, ч.Суточная выработка на один автомобиль, т.годовые эксплуатационные затраты, тыс.руб.В том числе сумма налогов, относимых на себестоимость, тыс.руб.Себестоимость 10ткм, руб.Себестоимость перевозки 1 т, руб.Годовые доходы по эксплуатации, тыс.руб.Годовая балансовая прибыль, тыс.руб.сумма налогов, относимых на финансовый результатКоличество производственных рабочих постов на один млн.км. пробегаПлощадь земельного участка на один автомобиль, кв.м.Установленная мощность, кВт.капиталовложения, тыс.руб.Рентабельность продаж,%Рентабельность основной деятельности,%Рентабельность основного капитала,%Стоимость нормируемых оборотных средств, тыс.руб.Число оборотов нормируемых оборотных средств. |  |

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

В ходе выполнения работы были получены значения: коэффициента экономической эффективности (отношение полученного экономического эффекта к затратам) и срока окупаемости.

При сравнении с нормативными, т.е. 0,15 и 6,7 года соответственно, можно сделать вывод, что при данных условиях работа автотранспортного предприятия не выгодна, так как коэффициент экономической эффективности равен 0,008, а срок окупаемости 132 года.

На это повлияли следующие факторы:

* внешние (не зависят от АТП, но на некоторые можно воздействовать, т.е. природно-климатические условия, размещение производственных сил, состояние дорожной сети);
* организация производства (развитие прогрессивных форм организации транспортного процесса, совершенствование технологии ТО и Р подвижного состава);
* улучшение технико-эксплуатационных показателей работы;
* организация труда;
* совершенствование управления;
* режим экономии.

Литература

1. Организация автомобильных перевозок в пределах Российской Федерации: Учебное пособие./ Под ред. Н. Н. Фролова. – Тула: Тульский полиграфист, 1999. – 320 с.
2. Силкин А.А. Грузовые и пассажирские автомобильные перевозки: Пособие по курс. и диплом. проектированию. Учеб. пособие для учащихся автотрансп. техникумов. -М.: Транспорт, 1985. -256 с.