

**Министерство сельского хозяйства Российской Федерации
Иркутский государственный аграрный университет
им. А.А. Ежевского**

**Кафедра «Эксплуатация машинно - тракторного парка,
безопасность жизнедеятельности и профессиональное обучение»**

**ОРГАНИЗАЦИОННО - ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ СТРУКТУРА
АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ**

**Методические указания
для студентов инженерного факультета
направления подготовки 23.03.03 Эксплуатация
транспортно - технологических машин и комплексов**

Молодёжный, 2021

УДК 658.58 + 629.3.017 + 625.08(075)

Рекомендовано к изданию учебно - методической комиссией инженерного факультета Иркутского ГАУ (протокол № 7 от «26» марта 2021 г.)

Рецензент:

Бураев М.К. – заведующий кафедрой «Технический сервис и общинженерные дисциплины», д.т.н., профессор

Организационно - производственная структура автотранспортных предприятий : методические указания для студентов инженерного факультета направлений подготовки 23.03.03 Эксплуатация транспортно - технологических машин и комплексов» / Составитель: П.И. Ильин – Молодёжный : Изд - во Иркутского ГАУ, 2021. - 24 с. – Текст : электронный.

Методические указания предназначены для изучения дисциплин «Организационно - производственная структура автотранспортных предприятий в АПК».

В методических указаниях рассмотрены организационно - производственная структура АТП, экономическое содержание материально - технической базы предприятия, себестоимость услуг автотранспорта и методика её определения, производительность труда на автомобильном транспорте, формы и системы оплаты труда работников автотранспортных предприятий, производственная программа участка автосервиса и её составляющие, классификация продукции транспорта.

© П.И. Ильин, 2021

© Иркутский ГАУ им. А.А. Ежевского, 2021

ОРГАНИЗАЦИОННО - ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ СТРУКТУРА АТП

Автотранспортные предприятия (АТП) осуществляют планирование, организацию и выполнение перевозок грузов и пассажиров, техническое обслуживание (ТО), текущий ремонт (ТР) и хранение автомобильного подвижного состава.

АТП включает в себя: подвижной состав (автомобили, прицепы, полуприцепы); производственные и служебные помещения и оборудование; персонал, занимающийся использованием, обслуживанием и хранением подвижного состава.

Каждое АТП имеет: службу управления, которая осуществляет руководство, планирование, учет и снабжение; эксплуатационную службу, ведающую выполнением перевозок; техническую службу, выполняющую обслуживание, ремонт и хранение подвижного состава. В крупных АТП создают отделы: эксплуатации, технический, главного механика, ведающий оборудованием, отоплением и вентиляцией, освещением, плановый и др.

На автомобильном транспорте общего пользования грузовые АТП и производственные объединения грузового автомобильного транспорта подчинены в своей деятельности транспортным управлениям; пассажирские АТП и их объединения - управлениям пассажирского автомобильного транспорта. На ведомственном автомобильном транспорте работой АТП руководят транспортные управления министерств или транспортные конторы других организаций.

Бригады подготовки производства осуществляют комплектацию необходимых агрегатов, узлов, запасных частей и материалов и доставку их на рабочие места, транспортировку снятых с автомобиля агрегатов и узлов и перемещение автомобилей со стоянки в производственные помещения и наоборот.

Ключевой элемент системы управления – ОТК (отдел технического контроля) включает в себя станцию диагностики – основной источник ин-

формации о тех состоянии автомобилей, на основании которой назначаются работы по УН и планируется все функционирование технической службы. Кроме того, ОТК контролирует качество работы всех подразделений производства. Станция диагностики обеспечивает информацией группу планирования, организации и управления и группу учёта и анализа. Система ОР - Д - УН, в отличие от строго регламентных систем, функционирует по гибкому алгоритму, допускающему различные технологические маршруты объекта с выполнением большего или меньшего перечня работ по ТОР. Каждая контрольно - диагностическая (КД) операция в этом алгоритме является условным оператором, определяющим дальнейший маршрут автомобиля в системе (рисунок 1).

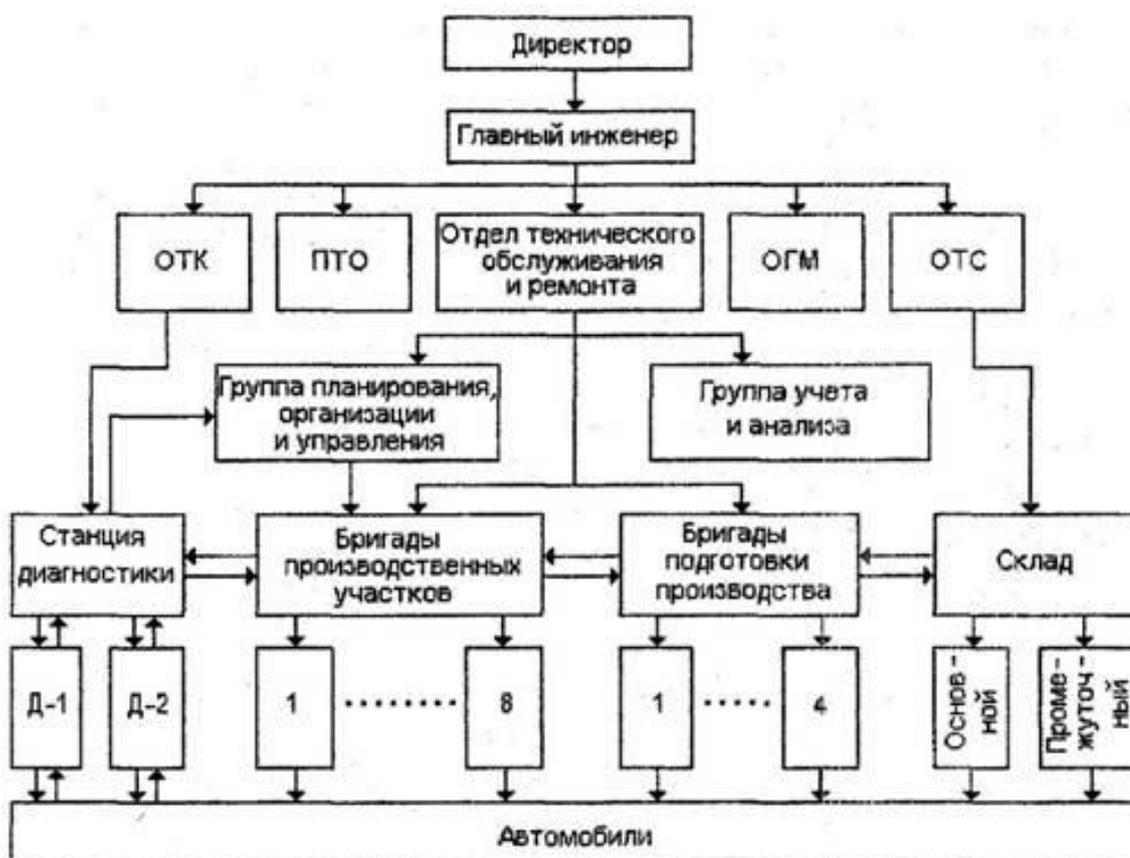


Рисунок 1 – Элемент системы управления

ПТО (производственно - технический отдел – занимается внедрением новой техники и технологических процессов, реконструкцией помещений и оборудования, охраной труда и техникой безопасности, разрабатывает нор-

мативы и инструкции, руководит изобретательской и рационализаторской деятельностью, занимается подготовкой и переподготовкой рабочих и ИТР.

ОГМ (отдел главного механика) – обеспечивает работоспособное состояние производственного оборудования и инструмента, помещений, сооружений, энергосилового и сантехнического хозяйства.

ОТС (отдел технического снабжения) – снабжает АТП запчастями, материалами для ремонта автомобилей и для функционирования АТП, организует работу складского хозяйства (основного склада и промежуточных).

ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОДЕРЖАНИЕ МАТЕРИАЛЬНО - ТЕХНИЧЕСКОЙ БАЗЫ ПРЕДПРИЯТИЯ

Материально - техническая база автомобильного транспорта представляет собой совокупность средств производства и, прежде всего, средств труда, необходимых для выполнения перевозочного Процесса (подвижной состав, автомобильные дороги, производственно - техническая база. Уровень развития материально - технической базы тесно связан с технологическими процессами в отраслях экономики. Автотранспортное производство испытывает на себе благотворное влияние прогресса технических средств автомобильной, машиностроительной, химической, нефтяной и других отраслей.

Материально - техническая база предприятия включает средства и предметы труда.

Средства труда представляют собой комплекс или совокупность вещей, при помощи которых человек воздействует на предмет труда. Средства труда подразделяются на механические (машины, механизмы, автоматы, инструменты, приборы) и материальные (производственные здания и сооружения, средства транспорта и связи, линии передачи электрической энергии, каналы, земля, способствующие осуществлению производственного процесса).

Предметы труда – объект приложения сил человека, всё то, на что направлен его труд, из чего изготавливается продукт. Они либо даны природой, либо сами являются продуктом предшествующего труда.

Средства и предметы труда, участвующие в процессе труда, выступают как средства производства.

Основные фонды – это средства труда, которые, участвуя в процессе производства на протяжении многих производственных циклов, сохраняют в течение длительного периода свои свойства и натуральную форму, по мере износа их стоимость постепенно переносится на стоимость готовой продукции.

Оборотные фонды – это предметы труда, которые принимают участие только в одном производственном цикле, в течение которого полностью переносят свою стоимость на стоимость готовой продукции

Материально - техническая база предприятия представляет собой совокупность зданий, сооружений, технологического и энергетического оборудования, транспортных средств, инструментальной оснастки, организационных и вычислительных средств, с помощью которых происходит процесс воспроизводства в рамках основных, вспомогательных, обслуживающих и управленческих звеньев предприятия.

Средства производства (производственные фонды) в разных отраслях экономики имеют различное структурное соотношение. Для промышленности это соотношение составит 3 : 1, а для предприятий автомобильного транспорта взаимосвязь основных и оборотных средств зависит от типа предприятия: транспортных – 9 : 1; промышленных – 4 : 1; автообслуживающих – 3 : 1.

В состав материально - технической базы предприятий автомобильного транспорта включаются дороги, находящиеся на балансе предприятий. Они относятся к основным производственным фондам.

Каждому типу предприятий автотранспорта свойственна своя структура производственных фондов и их компонентов. Структура основных фондов

и оборотных средств предприятий каждого типа имеет свои особенности. Так, в основных фондах автотранспортных предприятий наибольший удельный вес занимает подвижной состав, в промышленных предприятиях – здания, сооружения и оборудование, в автообслуживающих – здания и сооружения.

Увеличение материально - технической базы за счет подвижного состава дает возможность увеличить объемы транспортной продукции. Изменение структуры парка грузовых автомобилей, автобусов и таксомоторов происходит в соответствии с изменением структуры перевозок.

СЕБЕСТОИМОСТЬ УСЛУГ АВТОТРАНСПОРТА И МЕТОДИКА ЕЁ ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Под себестоимостью понимают затраты, приходящиеся на единицу продукции. В себестоимость входят потребленные оборотные средства, доля основных фондов в виде амортизационных отчислений, заработная плата работающих и отчисления на социальные нужды себестоимость продукции является одним из оценочных показателей, характеризующих эффективность работы предприятия. Она служит важнейшим элементом отражения хозяйственной деятельности предприятия. На себестоимость влияет много различных факторов (размер партий грузов, тип подвижного состава, расстояние перевозки, способ производства погрузочно - разгрузочных работ, обеспеченность загрузки подвижного состава в обратном направлении, организация управления перевозками), поэтому её величина может быть неодинакова для автотранспортных предприятий выполняющих одни и те же перевозки.

На автомобильном транспорте различают себестоимость по видам перевозок и по видам деятельности. При этом выделяются индивидуальная и отраслевая себестоимости. Индивидуальная себестоимость формируется на автотранспортном предприятии и отражает конкретные расходы по осуществлению перевозок или услуг. Отраслевая себестоимость представляет

собой среднюю себестоимость продукции по отрасли и определяется делением расходов всех ПАТ отрасли на общий объём перевозок. При определении себестоимости перевозок учитываются расходы, связанные с перемещением грузов и пассажиров, однако не все элементы транспортного процесса находят отражение в себестоимости автомобильных Перевозок. К ним относятся расходы на погрузочно - разгрузочные работы, ремонт и содержание автомобильных дорог, организацию и; обеспечение безопасности движения подвижного состава. При выборе эффективного вида транспорта по, осуществлению перевозок грузов в себестоимости необходимо учитывать и эти элементы транспортного процесса.

Полная себестоимость перевозок в руб. на единицу продукции определяется по формуле:

$$C_{\text{пол}} = \frac{C_{\text{эк}} + C_{\text{дор}} + C_{\text{пр}}}{W}$$

где $C_{\text{эк}}$ – сумма эксплуатационных расходов подвижного состава;

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

$C_{\text{пр}}$ – сумма расходов на выполнение погрузочно - разгрузочных работ, руб.;

W – объём транспортной продукции (ткм, пасс. - км, платные километры).

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

Переменные расходы рассчитываются на 1 км пробега и включают затраты на топливо для автомобилей, смазочные и другие эксплуатационные материалы, затраты на восстановление износа и ремонт шин, затраты на ТО и ТР подвижного состава, амортизационные отчисления по подвижному составу.

Постоянные расходы рассчитываются в рублях на 1 авт - ч работы и включают: расходы на амортизацию подвижного состава.

После того, как рассчитаны расходы по каждой статье, определяют себестоимость автомобильных перевозок делением сумм расходов по содержанию автомобильного парка за определённый период времени на выполненную транспортную работу за тоже время.

ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ ТРУДА НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ

Производительность труда измеряется выработкой – количеством продукции; произведённой в единицу времени, и трудоёмкостью – количеством времени, затрачиваемого на единицу продукции. В первом случае рост производительности труда определяется увеличением количества продукции в единицу времени, во втором – уменьшением затрат рабочего времени на изготовление каждого изделия. Различают производительность индивидуального, коллективного и общественного труда.

Производительность индивидуального труда характеризуется затратами живого труда на производство единицы продукции (трудозатраты на осуществление погрузочно - разгрузочной операции, ремонт узла и т. д.) или выполнение заданного объёма работ.

Производительность коллективного труда характеризует эффективность производственной деятельности людей в трудовых коллективах – предприятии, бригаде. При производстве однородной продукции она может определяться затратами живого Труда и выражаться в натуральных единицах, а при изготовлении разнородной продукции – затратами живого и овеществленного труда. При этом производительность труда основывается на учёте полных затрат рабочего времени на производство конкретной продукции, т. е. как затрат живого труда работников, производящих данный продукт, так и затрат прошлого труда, овеществлённого в сырьё, топливе, материалах, использованных при выполнении данной работы.

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

Применительно к транспортным операциям общие затраты живого труда определяются суммой затрат рабочего времени каждого из работников, участвующих в перевозках, погрузочно - разгрузочных операциях и складировании. Прошлый овеществлённый труд заключен в транспортных средствах, топливе и материалах, которые используются на всех этапах перемещения грузов и пассажиров.

На высокой ступени технического прогресса, когда в суммарных затратах преобладает прошлый овеществлённый труд, экономия живого труда уже не может выступать решающим условием экономического роста. Критерий экономической эффективности общественного производства применительно к транспорту состоит в том, что чем меньше количество труда, овеществлённого и живого, которое требуется для перевозки товара на данное расстояние, тем выше производительная сила труда, и наоборот.

На уровне ПАТ наиболее характерным способом определения производительности труда является измерение количества продукции, изготовленной в единицу времени одним работником, выработки продукции или затрат рабочего времени на единицу продукции – трудоёмкостью единицы продукции. Таким образом, производительность труда отдельного работника или коллектива работающих характеризуется двумя показателями, которые связаны между собой обратной взаимозависимостью.

Выработка продукции в единицу времени на одного работающего:

$$W_{\text{выр}} = \frac{Q}{T}$$

где Q – объём произведенной продукции;

T – рабочее время, затраченное на производство продукции, чел. - ч; смены; дни.

Трудоёмкость единицы продукции

$$W_{\text{тр}} = \frac{T}{Q}.$$

Соотношение между выработкой $dW_{\text{выр}}$ и трудоёмкостью $dW_{\text{тр}}$ определяется по формулам:

$$dW_{\text{выр}} = \frac{dW_{\text{тр}}}{100 - dW_{\text{тр}}} \cdot 100$$

где $dW_{\text{выр}}$ – рост выработки при снижении трудоёмкости на $dW_{\text{тр}}$;

$dW_{\text{тр}}$ – снижение трудоёмкости при росте выработки на $dW_{\text{выр}}$, %.

Точность измерения производительности труда влияет на экономическую обоснованность плана по труду, степень использования резервов. Без показателя производительности труда невозможно установить плановую численность работников производственного коллектива и плановый фонд заработной платы, оценить эффективность затрат живого труда, эффективность использования трудовых ресурсов. Натуральный метод измерения производительности труда работников автотранспорта отличается наибольшей простотой и позволяет учитывать особенности организации различных видов перевозок (грузовых, автобусных, таксомоторных). Наиболее точно объём производства характеризуется натуральными измерителями. На ПАТ, осуществляющих перевозки однородных грузов в неизменных условиях, используют натуральные измерители производительности труда – объём перевозки грузов (в тоннах) и грузооборот (в тонно - километрах).

Показатели производительности труда работников автомобильного транспорта в натуральном измерении дают представление об организации производственного процесса, степени механизации погрузочно - разгрузоч-

ных работ и т. п. Однако определение производительности труда в натуральном измерении применимо только при выполнении однородной работы в одинаковых условиях.

К сожалению, данный метод нельзя использовать при расчёте сводных показателей производительности труда на грузо - пассажирских предприятиях и в автобусно - таксомоторных парках, а также в масштабе неспециализированных управлений и, тем более, министерства.

Существенным недостатком натуральных показателей считается и то, что они не отражают влияния на производительность труда таких важных и качественных особенностей отдельных транспортных работ и процессов, как:

- 1) расстояние перевозки;
- 2) грузоподъёмность и вместимость подвижного состава, его технический уровень и состояние;
- 3) характер (класс) грузов.

Поэтому натуральные показатели производительности труда на автомобильном транспорте не могут использоваться в качестве основных.

На автомобильном транспорте однородные условия при перевозке грузов встречаются сравнительно редко. Большинство ПАТ выполняют работу разнообразным подвижным составом на различные расстояния и перевозят неоднородный груз в разных условиях. Поэтому продукция грузовых ПАТ по затратам труда весьма неоднородна. Использование натуральных показателей для определения производительности труда особенно затруднено на смешанных ПАТ, которые имеют различные типы подвижного состава и осуществляют разные виды грузовых и пассажирских перевозок. Поэтому в таких случаях производительность труда определяют в условно натуральных измерителях, т. е. в приведенных тонно-километрах:

$$P_{\text{пр}} = P_{\text{пр}} \cdot k_1 \cdot AЧ_p \cdot P_{\text{пкм}} \cdot k_3 \cdot L_{\text{общ}} \cdot k_4 \cdot L_{\text{пр}}$$

где $P_{пр}$ – объём работы грузовых автомобилей, работа на которых оплачивается за 1 т перевезённого груза, ткм;

$AЧ_p$ – время работы на линии грузовых автомобилей, работа на которых оплачивается по часовому тарифу, ч;

$P_{пкм}$ – объём работы автобусов, работа на которых оплачивается за перевезенного пассажира, пасс. - км;

$L_{общ}$ – общий пробег автобусов, работа на которых оплачивается по часовому тарифу, км;

$L_{пл}$ – платный пробег таксомоторов, км;

$k1 = 60$, $k2 = 0,4$, $k4 = 8$ – поправочные коэффициенты для перевода и приведённые тонно - километры соответственно времени работы на линии автомобилей, работа на которых оплачивается по часовому тарифу, объёмов работы автобусов в пассажиро - километрах и километрах платного пробега легковых таксомоторов;

$k4 = 0,65$ – поправочный коэффициент для перевода общего пробега автобусов, работа на которых оплачивается по часовому тарифу, км.

Показатели производительности труда в приведённых тонно - километрах позволяют сопоставить выработку одного работника на различных ПАТ и проанализировать работу предприятия за ряд лет. Однако этот метод определения производительности труда условный и не даёт точного представления о действительных затратах труда при различных видах перевозок.

Метод измерения производительности труда в приведённых тонно - километрах представляет разновидность условно - натурального и трудового методов измерения объёма продукции. При измерении производительности труда в приведённых тонно - километрах в результате использования коэффициентов приведения различных Видов перевозок, отражающих трудоёмкость их выполнения, обеспечивается учёт специфики грузового и пассажирского автотранспорта и даётся возможность суммировать и сравнивать показатели Их работы. Показатели выработки в Приведённых тонно - километрах

дают обобщенную характеристику производительности труда на автопредприятиях всех типов.

Основные недостатки, присущие данному методу, связаны с наличием определённого несоответствия между действительными трудовыми затратами и коэффициентами приведения к тонно - километрам объёмов работ грузовых «почасовых» автомобилей, автобусов и легковых такси. Они состоят в следующем:

1) коэффициенты не позволяют учитывать влияние расстояния перевозок, грузоподъёмности подвижного состава, дорожных условий и других особенностей транспортного процесса;

2) не учитываются затраты труда водителей на выполнение погрузочно - разгрузочных и транспортно - экспедиционных работ;

3) коэффициенты не обеспечивают сравнимость показателей производительности труда в приведённых тонно - километрах на автомобильном и других видах транспорта в связи с различиями в методике определения коэффициентов приведения выполненной работы.

Метод измерения производительности труда по валовому доходу позволяет наиболее полно учесть все виды продукции автомобильного транспорта, включая не только перевозки, но и другие выполняемые с его помощью работы и услуги (погрузочно - разгрузочные, транспортно - экспедиционные и т. д.).

В настоящее время основным показателем производительности труда работников ПАТ считается выработка на одного работника в стоимостном выражении, исчисленная по общей сумме доходов за все виды услуг. Применение этого метода даёт возможность не только определить объём производственной деятельности предприятия с разнородной по составу продукцией или разным характером выполняемых работ, но и рассмотреть динамику объёма производства и производительности труда по группе предприятий.

С помощью стоимостного измерителя производительности труда на автомобильном транспорте при увеличении работ, выполняемых ПАТ (экспе-

диционные и другие услуги) и не учитываемых в объёмах перевозок, можно более объективно оценить уровень и динамику производительности труда в целом по отрасли и отдельным предприятиям. Вместе с тем он имеет свои недостатки. Валовой доход предприятия определяют по тарифам, которые полностью не отражают затраты общественно необходимого труда на выполнение того или иного вида транспортной работы. В тарифах, например, заложены пониженные размеры затрат на перевозку самосвалами массовых навальных грузов на расстояние до 10 км. Это ставит различные ПАТ в несопоставимые условия и является причиной искажения уровня производительности труда независимо от условий работы трудового коллектива. Кроме того, выработка в стоимостном измерении не может быть использована для оценки производительности труда отдельных категорий работников автомобильного транспорта.

Вместе с тем при использовании показателей выручки или дохода для измерения объема транспортной работы сохраняется большинство недостатков, свойственных стоимостным показателям продукции промышленности. Эти отрицательные черты проявляются более отчетливо в связи с особенностями действующих на автомобильном транспорте тарифов на перевозку грузов и пассажиров.

Наряду с частными недостатками, которые присущи каждому из методов измерения производительности труда в автомобильном транспорте, они имеют и некоторые общие методологические недостатки. Основным из них является то, что они не отражают всей трудоёмкости работ, связанных с выполнением полного перевозочного процесса.

Поэтому для измерения производительности труда целесообразно применять трудовой метод, при котором уровень производительности труда определяется отношением нормативных затрат труда на весь объём произведенной продукции к средне - списочной численности работников. При этом разнородная продукция приводится к единому измерителю посредством об-

щественно необходимых затрат живого труда на производство единицы продукции. Объем произведенной продукции в затратах живого труда

$$P_{\text{тр}} = \text{сумма } (c \cdot P)$$

где c – норматив общественно необходимых затрат живого труда на производство единицы i - го вида продукции, нормо - час;

P – объем произведенной продукции i - го вида в натуральных измерителях.

Применение нормо - часов предполагает наличие нормативов затрат живого труда на все виды изготавливаемой продукции. Это связано с рядом трудностей.

На автомобильном транспорте используют разновидность трудового метода измерения производительности труда – метод суммированного рабочего времени. Измерение затрат времени на произведенную продукцию в отчетном периоде по сравнению с базисным определяют индексом динамики производительности труда J_w .

Преимуществами использования трудового метода измерения производительности труда являются точная характеристика эффективности живого труда с помощью трудоёмкости, зависимость трудоёмкости от факторов её роста, применение единых методов измерения, анализа и планирования производительности труда от рабочего места до отрасли в целом.

Однако при определении производительности труда на автомобильном транспорте не учитываются трудовые затраты на выполнение погрузочно - разгрузочных работ, эксплуатацию и содержание дорожного хозяйства и капитальный ремонт автомобилей и агрегатов.

Существующая система измерителей производительности труда на автомобильном транспорте не в полной мере соответствует предъявляемым требованиям и нуждается в дальнейшем совершенствовании.

Для объективной оценки и измерения уровня И динамики производительности труда на автомобильном транспорте необходимо иметь показатели двух типов:

- 1) единый (сквозной) показатель в стоимостном выражении для планирования и учёта производительности труда на всех уровнях;
- 2) группу дифференцированных, показателей для каждого звена производственной деятельности (предприятия, участка, бригады), отражающих специфические особенности грузовых и пассажирских перевозок.

ФОРМЫ И СИСТЕМЫ ОПЛАТЫ ТРУДА РАБОТНИКОВ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Организация оплаты труда рабочих на автомобильном транспорте имеет две основные формы: сдельную и повременную, которые включают в себя ряд систем.

Сдельная форма оплаты труда

Прямая индивидуальная сдельная – заработная плата рабочего определяется объёмом выработанной продукции (выполненной работы) по установленной расценке.

Сдельно - премиальная – заработок рабочего состоит из оплаты по прямым сдельным расценкам и премии за выполнение и перевыполнение количественных и качественных показателей.

Сдельно - прогрессивная – изготовленная в пределах нормы продукция оплачивается по прямым сдельным расценкам, а сверх нормы – по повышенным (прогрессивным) расценкам.

Косвенная – применяется для рабочих, обслуживающих основное оборудование и технику (ремонтников, электриков, наладчиков и т. д.). Размер

их заработной платы ставится в зависимость от результатов труда основных производственных рабочих.

Коллективная (бригадная) – оплата труда производится по конечным результатам работы коллектива (бригады) в целом. Повышает заинтересованность в росте выработки каждого рабочего и всего коллектива, развивает чувство взаимопомощи и способствует совмещению профессий.

Аккордная – оплата производится по договору за выполнение всего заранее заданного объема работ (аккордного задания) в установленные сроки.

Повременная форма оплаты труда

Простая повременная – зарплата рабочим определяется умножением тарифной ставки присвоенного разряда на фактически отработанное время независимо от количества и качества выполняемых работ.

Повременно - премиальная – к тарифной, зарплате добавляется премия за достижение установленных количественных и качественных показателей плана, что стимулирует повышение качества и результатов труда,

При сдельной форме размер заработной платы определяется разрядом рабочего, количеством произведенной продукции, временем работы. За основу для построения системы оплаты труда принимаются прогрессивные, технически обоснованные нормы выработки или нормы времени и сдельные расценки, установленные на каждую единицу продукции. Сдельная оплата труда применяется для тех видов работ, при которых возможны учёт изготовленной продукции и её нормирование. Она, находится в прямой зависимости от результатов труда.

Повременная форма предполагает оплату труда в зависимости от таких факторов, как квалификация и отработанное время. Она применяется в случаях, когда невозможно установить нормы выработки и точный учёт объёма выполненных работ, а также когда количественные и качественные показатели труда в решающей мере зависят от других коллективов.

Такая форма оплаты используется применительно к рабочим, занятым техническим обслуживанием и техническим ремонтом подвижного состава.

Повременно - премиальная система оплаты труда применяется для водителей специальных автомобилей, которые осуществляют внутрипроизводственные технологические перевозки, доставку мелких партий грузов с большим числом, заездов и хозяйственное обслуживание предприятия.

Эффективность как сдельной, так и повременной форм оплаты труда и возможность наиболее полного использования имеющегося производственного потенциала неразрывно связаны с качеством нормативной базы. Совершенствование нормирования труда осуществляется в нескольких направлениях.

Первое – это проведение мероприятий по расширению сферы применения всесторонне обоснованных норм, где в полной мере учитываются производственные возможности машин и оборудования, а также организационные, технологические и социальные условия труда.

В настоящее время нормируется труд всех рабочих - сдельщиков, около 50 % рабочих - повременщиков и 1 / 3 ИТР и служащих.

Второе направление связано с разработкой и осуществлением мероприятий по повышению качества применяемых норм.

Третье – с постоянным обновлением и пересмотром норм по мере внедрения организационных, технологических и других мероприятий, обеспечивающих рост производительности труда.

Четвёртое направление связано со стимулированием, по опыту передовых предприятий, заинтересованности рабочих в пересмотре и введении новых более высоких норм времени и выработки.

ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ ПРОГРАММА УЧАСТКА АВТОСЕРВИСА И ЕЁ СОСТАВЛЯЮЩИЕ

Производственная программа автосервисного предприятия $V_{\text{пр}}$ зависит от состава системы сервиса предприятия и складывается из производственных программ отдельных элементов этой системы. Производственная программа должна быть уравнена с мощностью предприятия M и его отдельных элементов. Хозяйствование считается рационально организованным и эффективным, если для предприятия в целом и для каждого подразделения поддерживается следующее соотношение между производственной программой и мощностью на определенном отрезке времени (обычно год, квартал, месяц, декада):

$$0,6 \cdot M < V_{\text{пр}} < 0,85 \cdot M.$$

Производственная программа участка автосервиса может складываться из трёх основных частей:

- 1) производственная программа работ, выполняемых для автомобильного парка предприятий, на базе которого организуется автосервисный участок или дочернее автосервисное предприятие;
- 2) производственная программа автосервиса для сторонних заказчиков;
- 3) производственная программа магазина запасных частей и, автопринадлежностей, который целесообразно организовать в дополнение к автосервисной деятельности.

Производственная программа технического обслуживания текущего ремонта (ТО и ТР) для автомобильного парка предприятия рассчитывается в зависимости от объёмов перевозок, выполняемых автомобилями, принадлежащими предприятию.

Для расчёта производственной программы автосервиса для сторонних заказчиков предварительно необходимо провести маркетинговые исследова-

ния рынка автосервисных услуг, оценить спрос И предложение на этом рынке, изучить конкурентов, ассортимент, цены и качество предоставляемых услуг.

Для выполнения автосервисных работ необходимы запасные части, поэтому следует организовать материально - техническое обеспечение работ. При этом мобильность ремонтных работ зависит от номенклатуры и количества запасных частей на складе. Но увеличение запасов приводит к временному и излишнему замораживанию части оборотных средств и снижению эффективности предприятия. Поэтому целесообразно увеличить количество запасных частей и одновременно ускорить их оборот, создав в дополнение к складу запасных частей магазин автозапчастей и организовав торговлю ими. Правильная организация торговли запасными частями позволяет улучшить экономические показатели работы предприятия, повысить мобильность ремонтных работ за счёт достаточного ассортимента и количества запчастей на складе, получить дополнительный доход от торговли запасными частями.

КЛАССИФИКАЦИЯ ПРОДУКЦИИ ТРАНСПОРТА

Транспортные услуги представляют собой вид продукции по перемещению грузов и пассажиров. Транспортные услуги имеют особенности по перемещению в пространстве и во времени людей, Ассортимент транспортных услуг зависит от свойств услуг и условий.

Свойства услуг:

- нематериальные;
- неделимость – невозможно разрыва между услугой и его выполнения;
- неодинаковость – не существует двух одинаковых по качеству услуг;
- непродолжительность – невозможно сохранить услугу при повышении спроса;
- неравномерность во времени – определяется сезоном спроса на транспортные услуги.

Классификация транспортно - экспедиционных услуг:

1) Транспортные:

- перевозка (автомобильный транспорт, ж / д транспорт, интермодальный);

- погрузка - разгрузка (у клиентов, на складах и сторонних организациях, на собственных складах);

- складирование (на складах, на терминалах, в открытых площадках).

2) Экспедиционный:

- подготовка к экспедированию (разработка маршрутов, графиков движения, перевалами между видами транспорта; выбор рационального маршрута и вида ТС; подготовка грузов к перевозке, маркировка упаковка, счёт, взвешивание);

- организация экспедирования (координация работы видов ТС и информирование о ходе перевозки; согласование режимов и графиков работы видов ТС; оформление необходимых товарно-транспортных документов).

СОДЕРЖАНИЕ

Организационно - производственная структура АТП.....	3
Экономическое содержание материально - технической базы предприятия.....	5
Себестоимость услуг автотранспорта и методика её определения.	7
Производительность труда на автомобильном транспорте.....	9
Формы и системы оплаты труда работников автотранспортных предприятий.....	17
Производственная программа участка автосервиса и её состав- ляющие.....	20
Классификация продукции транспорта.....	21

Ильин Пётр Иванович

**ОРГАНИЗАЦИОННО - ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ СТРУКТУРА
АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ**

Методические указания

Молодёжный, 2021

**Учебное пособие
для студентов инженерного факультета
направление подготовки 23.03.03 Эксплуатация
транспортно - технологических машин и комплексов**