А.В. Николаев

КУРСОВАЯ

РАБОТА

2005

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № строки | Формат | Обозначение | Наименование | Кол. лист | № экз. | Примечание |
| 1 | А4 | КР.01.042.00.00.ПЗ | Пояснительная записка | 22 | 1 |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |

МИНИСТЕРСТВО СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА

РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ

СРЕДНЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

Глазовский технический колледж

Специальность 1705

КУРСОВАЯ РАБОТА

по предмету «Экономика и управление предприятием»

(таблицы и пояснительная записка с расчётами)

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

КР.ОТ.01.042.00.00.ПЗ

Студент

А.В. Николаев

Руководитель

Т.И. Гедола

*2005*

|  |
| --- |
| **СОДЕРЖАНИЕ** |
| 1.ВВЕДЕНИЕ |
| 2.РАСЧЕТ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ ПО РЕМОНТУ И ОБСЛУЖИВАНИЮ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА |
| 2.1.Расчет количества технических обслуживаний подвижного состава на год |
| 2.2. Расчет трудоемкости |
| 3. РАСЧЕТ ЧИСЛЕННОСТИ РЕМОНТНЫХ РАБОЧИХ |
| 3.1. Общая численность ремонтных рабочих |
| 3.2. Численность ремонтных рабочих по видам воздействий |
| 4. РАСЧЕТ ЗАТРАТ ПРЕДПРИЯТИЯ НА ВЫПОЛНЕНИЕ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ ПО ТО И ТР ПОДВИЖНОГО СОСТАВА |
| 4.1. Расчет заработной платы ремонтных рабочих |
| 4.2. Затраты на материалы |
| 4.3. Затраты на запасные части для текущего ремонта |
| 4.4. Расчет амортизационных отчислений по основным производственным фондам, обслуживающим процесс ТО и ТР |
| 4.5. Затраты на выполнение производственной программы предприятия по ТО и ТР подвижного состава |
| 5. КАЛЬКУЛЯЦИЯ ПОЛНОЙ СЕБЕСТОИМОСТИ |
| 5.1. Фонд заработной платы ремонтных рабочих, занятых на ТО – 1, за отработанное время |

|  |  |
| --- | --- |
| 5.2. Фонд заработной платы ремонтных рабочих, занятых на ТО – 1, за неотработанное время |  |
| 5.3. Фонд заработной платы ремонтных рабочих, занятых на ТО – 1 |  |
| 5.4. Отчисление на социальные нужды от фонда заработной платы рабочих, занятых на ТО – 1 |  |

|  |  |
| --- | --- |
| 5.5. Затраты на материалы на ТО – 1 |  |
| 5.6. Амортизация основных производственных фондов, обслуживающих процесс ТО – 1 |  |
| 5.7. Общехозяйственные расходы |  |
| 5.8. Сумма затрат на ТО – 1 |  |
| 5.9. Полная себестоимость одного обслуживания |  |
| 6. РАСЧЕТ ФИНАНСОВЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ОТ ВЫПОЛНЕНИЯ ТЕХНИЧЕСКИХ ОБСЛУЖИВАНИЙ СТОРОННИМ ОРГАНИЗАЦИЯМ |  |
| 6.1. Расчет цен за выполнение одного обслуживания |  |
| 6.2. Количество обслуживаний, выполненным сторонним организациям |  |
| 6.3. Доход от выполнения услуг сторонним организациям |  |
| 6.4. Прибыль от выполнения услуг сторонним организациям |  |
| ЗАКЛЮЧЕНИЕ |  |
| СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ |  |

**ВВЕДЕНИЕ**

На современном этапе перехода к рыночным отношениям возникает потребность ускоренного развития производственной инфраструктуры, в том числе транспорта, обеспечивающей надежное обращение материальных ресурсов. Ежегодно в нашей стране образуется около 200 млрд. различных хозяйственных связей. Эти данные свидетельствуют надежного экономичного функционирования процессов товарообмена в современных условиях. о необходимости детального рассмотрения возможностей транспортного комплекса по обеспечению.

Переход к рыночным отношениям требует новых подходов к проблемам формирования материальных потоков, их рационализации и определения роли транспорта, в том числе и автомобильного, как основного участника процессов воспроизводства, оказывающего существенное влияния на рациональность размещения, обмена и эффективности общественного производства.

При грузовых перевозках автомобильный транспорт участвует практически во всех взаимосвязях производителей и потребителей продукции производственного назначения и товаров народного потребления.

При переходе к рыночному хозяйству повышаются требования потребителей к качеству используемой ими продукции. Это относится и к транспортным услугам, так как повышение их качества позволяет в конечном счете увеличить эффективность производства и соответственно доходы коллективов предприятий, пользующихся услугами транспорта.

Для грузовых перевозок в зависимости от специфики грузов и требований клиентуры показателями качества являются сохранность грузов в процессе транспортирования, регулярность поступления партий груза к получателям, максимальное сокращение времени доставки грузов, строгое соблюдение расписания отправления партий груза и гарантированное их прибытие к получателю в точно назначенные сроки, возможность перевозки крупногабаритных отправок без разборки их на части во избежание сборочных работ в пунктах получения.

Автомобильный транспорт по сравнению с другими видами транспорта имеет ряд преимуществ при перевозках грузов. К ним относятся:

* доставка грузов "от двери до двери";
* сохранность грузов;
* сокращение потребности в дорогостоящей и громоздкой упаковке;
* экономия упаковочного материала;
* более высокая скорость доставки грузов автомобилями;
* возможность участия в смешанных перевозках;
* перевозки небольших партий груза, позволяющее предприятию ускорить отправку продукции и сократить сроки хранения груза на складах.

Ввиду перечисленных выше преимуществ, автомобильный транспорт широко используется во всех областях экономики, применяется во всех областях народного хозяйства, В процессе производства сырье, материалы, полуфабрикаты и комплектующие изделия перемещаются многократно. Для этого используются различные виды транспорта и в первую очередь автомобильный. Из общего объема перевозок более 70 % осуществляется автомобильным транспортом. Таким образом, транспорт является неотъемлемой частью производственного процесса на предприятиях. Он тесно взаимосвязан со всеми элементами производства. Поэтому выявление использования имеющихся на автомобильном транспорте резервов позволяет увеличить объем транспортных услуг, предоставляемых предприятиям, снизить их транспортные издержки, а соответственно и цены выпускаемой продукции.

Курсовая работа является одним из важнейших этапов изучения предмета «Экономика и управление предприятием».

Выполнение курсовой работы направленно на достижение следующих целей:

* углубление, закрепление и систематизация полученных теоретических знаний, их применение для решения конкретных практических задач;
* закрепление навыков работы со справочной литературой и нормативными документами;
* подготовка к разработке экономической части дипломного проекта.

**2. РАСЧЁТ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ И РЕМОНТУ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА**

**2.1. Расчёт количества технических обслуживаний подвижного**

**состава за год**

Количество технических обслуживаний зависит от периодичности и величины общего пробега автомобилей за планируемый период Lобщ

2.1.1.  (1)



где lcc- среднесуточный пробег автомобиля, км;

Acc – среднесписочное количество автомобилей, ед;

Дк – количество календарных дней в году (365) дн;

αb  - коэффициент выпуска автомобилей на линию.



2.1.2. Количество технических обслуживаний № 2 NТО – 2

 (2)

где Lобщ - общий пробег автомобилей;

LнТО – 2 – нормативная периодичность ТО – 2,км [1,с.14,таб.2.1.];

Крез – результирующий коэффициент корректирования периодичности ТО [1, с. 28,п. 2.25.2].

Крез =К1 К3

где К1 – условие эксплуатации автомобилей;

К3 – природно-климатические условия.





2.1.3. Количество технических обслуживаний № 1 NТО – 1

 (3)

где LнТО - 1 – нормативная периодичность ТО – 1,км [1,с.14,таб.2.1.];

Крез - результирующий коэффициент корректирования периодичности ТО [1, с. 28,п. 2.25.2].



2.1.4. Количество ежедневных обслуживаний NЕО

 (4)

где lcc- среднесуточный пробег автомобиля, км



2.1.5. Количество сезонных обслуживаний NСО [1,с.14,п.2.8].

 (5)

где Асс – среднесписочное количество автомобилей, ед.



**2.2. Расчет трудоемкости технических обслуживаний и текущего**

**ремонта подвижного состава**

2.2.1. Техническое обслуживание № 2

Скорректированная трудоемкость одного обслуживания tскТО-2

 (6)

где tНТО-2–норматив трудоемкости одного обслуживания, чел-ч

[1, с.15, таб.2.2.];

Крез - результирующий коэффициент корректирования трудоемкости ТО [1, с. 28,п. 2.25.2].



где К2 – коэффициент корректирования нормативов зависимости от модификации подвижного состава и организации его работы;

К5 – коэффициент корректирования нормативов трудоемкости технического обслуживания и текущего ремонта в зависимости от количества обслуживаемых и ремонтируемых автомобилей на автотранспортном предприятии и количество технологически совместимых групп подвижного состава.





Годовая трудоемкость технических обслуживаний № 2 ТТО-2

 (7)



2.2.2. Техническое обслуживание № 1

Скорректированная трудоемкость одного обслуживания tскТО-1

 (8)

где tНТО-1 - норматив трудоемкости одного обслуживания, чел-ч

[1, с.15, таб.2.2.];

Крез - результирующий коэффициент корректирования трудоемкости ТО [1, с. 28,п. 2.25.2].



Годовая трудоемкость технических обслуживаний № 1 ТТО-1

 (9)



2.2.3. Ежедневное обслуживание

Скорректированная трудоемкость одного обслуживания tскЕО

 (10)

где tНЕО - норматив трудоемкости одного обслуживания, чел-ч

[1, с.15, таб.2.2.];

Крез - результирующий коэффициент корректирования трудоемкости ТО [1, с. 28,п. 2.25.2].



Годовая трудоемкость ежедневных обслуживаний ТЕО

 (11)



2.2.4. Сезонное обслуживание

Трудоемкость одного обслуживания tСО

 (12)

где ПСО – норматив трудоемкости сезонного обслуживания, % [1, с. 14. п. 2.11.2].



Годовая трудоемкости сезонного обслуживания ТСО

 (13)



2.2.5. Текущий ремонт

Скорректированная трудоемкость текущего ремонта на 1000км пробега tскТР

 (14)

где tНТР – норматив трудоемкости текущего ремонта на 1000км пробега, чел – ч [1, с. 15, таб. 2.2.];

Крез – результирующий коэффициент корректирования трудоемкости текущего ремонта [1,с.28, п. 2.25.2].



где К1  – условие эксплуатации автомобилей;

К2 –коэффициент корректирования нормативов зависимости от модификации подвижного состава и организации его работы;

К3 – природно-климатические условия;

К4 – коэффициент корректирования нормативов удельной трудоемкости текущего ремонта;

К5 – коэффициент корректирования нормативов трудоемкости технического обслуживания и текущего ремонта в зависимости от количества обслуживаемых и ремонтируемых автомобилей на автотранспортном предприятии и количество технологически совместимых групп подвижного состава.





Годовая трудоемкость текущего ремонта ТТР

 (15)



2.2.6. Суммарная трудоемкость обслуживаний и текущих ремонтов подвижного состава

 (16)



Таблица 1

ПЛАН ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ И ТЕКУЩЕМУ РЕМОНТУ АВТОБУСА ЛиАЗ 677 А

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование показателей | Величина показателя |
| 1. Количество технических обслуживаний: |  |
| - ежедневное обслуживание, ед. | 43946 |
| - техническое обслуживание № 1, ед. | 3858 |
| - техническое обслуживание № 2, ед. | 1286 |
| - сезонное обслуживание, ед. | 280 |
| 2. Скорректированная трудоемкость: |  |
| - ежедневное обслуживание, чел. – ч. | 0,9 |
| - техническое обслуживание № 1, чел. – ч. | 6,75 |
| - техническое обслуживание № 2, чел. – ч. | 28,35 |
| - сезонное обслуживание, чел. – ч. | 8,5 |
| - текущий ремонт, чел. – ч. | 8,,8 |
| 3. Годовая трудоемкость работ по ТО и ТР: |  |
| - ежедневное обслуживание, чел. – ч. | 39551,4 |
| - техническое обслуживание № 1, чел. – ч. | 26041,5 |
| - техническое обслуживание № 2, чел. – ч. | 36458,1 |
| - сезонное обслуживание, чел. – ч. | 2380 |
| - текущий ремонт, чел. – ч. | 114083,8 |
| 4. Общая суммарная трудоемкость ТО и ТР, чел.- ч | 218514,8 |

**3. РАСЧЕТ ЧИСЛЕННОСТИ РЕМОНТНЫХ РАБОЧИХ**

3.1. Общая численность ремонтных рабочих 

 (17)

где ФРВ – годовой фонд рабочего времени ремонтного рабочего, ч;

η-коэффициент, учитывающий рост производительности труда ремонтных рабочих.



3.2. Численность ремонтных рабочих по видам воздействий:

Техническое обслуживание № 2:

 (18)



Техническое обслуживание № 1:

 (19)



Ежедневное обслуживание:

 (20)



Текущий ремонт:

 (21)



Таблица 2

ЧИСЛЕННОСТЬ РЕМОНТНЫХ РАБОЧИХ

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование показателя | Величина показателя |
| 1. Численность ремонтных рабочих, чел. |  |
| всего, | 114 |
| В том числе занятых на: |  |
| - ежедневном обслуживании | 21 |
| - техническом обслуживании № 1 | 14 |
| - техническом обслуживании № 2 | 20 |
| - текущем ремонте | 59 |

**4. РАСЧЕТ ЗАТРАТ ПРЕДПРИЯТИЯ НА ВЫПОЛНЕНИЕ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ ПО ТО И ТР ПОДВИЖНОГО СОСТАВА**

**4.1. Расчет заработной платы ремонтных рабочих**

Для определения затрат на оплату ремонтных рабочих принимаем следующие системы оплаты труда:

- повременно – премиальная в зоне ЕО;

- сдельно – премиальная в зонах ТО-1 и ТО-2;

- косвенная сдельно – премиальная на текущем ремонте.

Для определения размера заработной платы устанавливаем часовые тарифные ставки.

4.1.1. Часовые тарифные ставки

Часовая тарифная ставка рабочих – повременщиков I разряда:



Часовая тарифная ставка рабочих – сдельщиков I разряда:



Данные по часовым тарифным ставкам взяты с предприятия.

Часовые тарифные ставки ремонтных рабочих II – VI разрядов определяем произведением часовой тарифной ставки рабочего I разряда сдельщиков или повременщиков СIч.пов.(сд) на тарифный коэффициент, соответствующий конкретному i –тому разряду Кiтар.:

 (22)

где i = II,III,IV,V,VI.

Часовые тарифные ставки для повременщиков:



Часовые тарифные ставки для сдельщиков:



Таблица 3

Тарифные коэффициенты и часовые тарифные ставки ремонтных рабочих, занятых на техническом обслуживании и ремонте подвижного состава с нормальными условиями труда

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Разряды | I | II | III | IV | V | VI |
| Тарифные коэффициенты | 1,0 | 1,09 | 1,20 | 1,35 | 1,54 | 1,80 |
| Часовые тарифные ставки для повременщиков Сч .пов. | 6,54 | 7,13 | 7,85 | 8,83 | 10,07 | 11,77 |
| Часовые тарифные ставки для повременщиков Сч .сд. | 7,06 | 7,69 | 8,47 | 9,53 | 10,87 | 12,71 |

4.1.2. Средние часовые тарифные ставки ремонтных рабочих

Средняя часовая тарифная ставка определяется в соответствии со средним разрядом ремонтных рабочих. Средние разряды ремонтных рабочих, установленные по типам подвижного состава и по видам воздействий (принимаем по приложению 2).

Если средний разряд рабочих выражается целым числом, то средняя часовая тарифная ставка не рассчитывается, а принимается равной тарифной ставке данного разряда по таблице 3.

Если средний разряд рабочих выражается нецелым числом, то средняя часовая ставка определяется расчетом:

Для ЕО:  (23)

Для ТО – 1, ТО – 2, ТР:

 (24)

где Ксртор – средний тарифный коэффициент

 (25)

где Кмтар – тарифный коэффициент, соответствующий меньшему из двух смежных разрядов тарифной сетки, между которыми находится средний тарифный разряд;

Кбтар – тарифный коэффициент, соответствующий большему из двух смежных разрядов тарифной сетки, между которыми находится средний тарифный разряд;

Рс – средний тарифный разряд;

Рм – меньший из двух смежных разрядов тарифной сетки, между которыми находится средний тарифный разряд.

Для ТО – 2:





Для ТО – 1:





Для ЕО:





Для ТР:





Таблица 4

Средние часовые тарифные ставки по видам воздействий

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Вид воздействий | Средний разряд | Средний тарифный коэффициент | Средняя часовая ставка | |
| Обозначения | Величина руб. |
| ТО – 2 | 3,1 | 1,21 | Ссрч.ТО -2 | 8,54 |
| ТО – 1 | 2,6 | 1,16 | Ссрч.ТО -1 | 8,19 |
| ЕО | 1,1 | 1,009 | Ссрч.ЕО | 6,6 |
| ТР | 3,6 | 1,29 | Ссрч.ТР | 9,11 |

4.1.3. Сдельная (повременная) заработная плата ремонтных рабочих

4.1.3.1. Сдельная расценка за одно ТО – 2 

 (26)

Где tскТО-2 – скорректированная трудоемкость одного обслуживания п. 2.2.1.



4.1.3.2. сдельная заработная плата ремонтных рабочих, занятых на ТО – 2, 

 (27)

где NТО – 2 – количество технических обслуживаний № 2 п. 2.2.1.;

η - коэффициент, учитывающий рост производительности труда ремонтных рабочих. п. 3.1.



4.1.3.3. Сдельная расценка одного СО 

 (28)

где tСО – трудоемкость одного обслуживания п. 2.2.4.



4.1.3.4. Сдельная заработная плата ремонтных рабочих за выполнение СО  

 (29)

где NСО - количество сезонных обслуживаний п. 2.1.5.



4.1.3.5. Сдельная заработная плата ремонтных рабочих, занятых на ТО – и СО, 

 (30)



4.1.3.6. Сдельная расценка за одно ТО – 1, 

 (31)

где tскТО-1 - скорректированная трудоемкость одного обслуживания п. 2.2.2.



4.1.3.7. Сдельная заработная плата ремонтных рабочих, занятых на ТО – 1, 

 (32)

где NТО-1 - количество технических обслуживаний № 1 п. 2.1.3.



4.1.3.8. Повременная заработная плата ремонтных рабочих, занятых на ЕО, 

 (33)

где ТЕО - годовая трудоемкость ежедневных обслуживаний п. 2.2.3.



4.1.3.9. Сдельная расценка на 1000км пробега автомобилей на текущем ремонте,

 (34)

где  - скорректированная трудоемкость текущего ремонта на 1000км пробега п. 2.2.5.



4.1.3.10. Сдельная косвенная заработная плата ремонтных рабочих, занятых на ТР, 

 (35)



4.1.4. Расчет надбавок и доплат

Все виды и размеры надбавок и доплат стимулирующего характера предприятия определяют самостоятельно в пределах средств на оплату труда. Доплаты за работу в условиях труда, отличающихся от нормальных (при работе в ночное время, праздничные дни, в сверхурочное время, в неблагоприятных условиях и т.д.), выплачиваются в размерах не ниже раннее установленных законодательными актами, решениями правительства и других органов по их поручению.

4.1.4.1. Доплаты за неблагоприятные условия труда Днеб.ус.т.

Доплаты за неблагоприятные условия труда сохраняются в размерах не ниже ранее установленных: 12% на работах с тяжелыми и особо вредными условиями труда и до 24%-- с особо тяжелыми и особо вредными условиями труда. Конкретные размеры этих доплат определяются по результатам аттестации рабочих мест с учетом фактической занятости на них работников. При наличии у предприятия средств указанные размеры доплат могут увеличиваться, а при улучшении условий труда и устранении вредных факторов производственной среды они уменьшаются или отменяются полностью.

Расчет доплат для ремонтных рабочих, занятых на ТО - 2 и ТР:

 (36)

где  - средняя часовая тарифная ставка ремонтного рабочего, занятого на ТО – 2 или ТР, руб. (данные таб. 4);

Пнеб.ус.т. – процент доплаты за неблагоприятные условия труда 9%;

 - количество работников, занятых на работах с неблагоприятными условиями труда, чел. На работах по ТО – 2 и ТР – 10% (п. 3.2.)

12 – количество месяцев в году.











4.1.4.2. Доплата за работу в ночное время Дн.ч.

Ночным считается время с 22 часов до 6 часов утра. Расчет этой доплаты производится только для рабочих, занятых в производственных подразделениях, выполняющих ТО, ТР, ЕО в ночную смену. Ночной считается смена, в которой не менее 50% рабочего времени приходится на ночное время. При работе в ночное время установленная продолжительность смены сокращается на 1 час.

Сменность работы производственных подразделений:

ЕО – первая;

ТО – 1 – третья;

ТО – 2 – вторая;

ТР – вторая.

 (37)

где 40 – размер доплаты за работу в ночное время, %;

 - средняя часовая тарифная ставка ремонтного рабочего, занятого на соответствующем виде ТО или ТР с учетом неблагоприятных условий труда, руб.

 (38)

где Днеб.ус.т. – доплата за работу в неблагоприятных условиях труда на соответствующем виде воздействий;

ЗПсд(пов)– сдельная или повременная заработная плата на соответствующем виде обслуживания (п. 4.1.3.);

Тн.ч. – количество часов, отработанных одним рабочим в ночное время, ч;

Др.н.ч. – количество рабочих дней в году с работой в ночное время, дн. (п. 9)

 - количество ремонтных рабочих, работающих ночные часы, чел.









4.1.4.3. Доплаты за работу в вечернее время Двч

 (39)

где 20 – размер доплаты за работу в вечернее время, %;

Твч – количество часов отработанных одним рабочим в вечерние часы, т.е. с 18 до 22 часов;

Др.вч – количество рабочих дней в году с работой в вечернее время, дн.

 - количество ремонтных рабочих, работающих в вечерние часы, чел.





4.1.4.4. Доплата за руководство бригадой бригадиром, не освобожденным от основной работы Дбр

 (40)

где  - доплата за руководство бригадой за месяц, руб.

 (41)

где Пбр – процент доплаты за руководство бригадой:

ЕО – 25%, 1 чел.,

ТО – 1 – 20%, 1чел.,

ТО – 2 – 25%, 1чел.,

ТР – 35%, 2чел.;

Nбр  – количество бригадиров;

СIмес – минимальная месячная тарифная ставка рабочих I разряда, установленная Отраслевым тарифным соглашением по автомобильному транспорту, руб. (п. 4.1.1.).





4.1.5. Премии за выполнения, перевыполнение количественных и

качественных показателей

 (42)

где ПП  - размер премии,70%;

ЗПсд(пов) – п. 4.1.3.5; 4.1.3.7; 4.1.3.8;4.1.3.10.



4.1.6. Фонд заработной платы ремонтных рабочих за отработанное время ФЗПот.в

 (43)

1,4 – районный коэффициент для холодного климатического района.

 (44)



Таблица 5

ЗАРАБОТНАЯ ПЛАТА ПО ВИДАМ ТЕХНИЧЕСКИХ ВОЗДЕЙСТВИЙ

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Вид воздействий | Сдельная (повременная)  з/п,руб. | Доплаты | | | | Премии | Фонд з/п за отработанное время, руб. |
| За неблагоприятные условия труда | За ночное время | За вечернее время | За руководство бригадой |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| ЕО | 246263,43 | 2370,77 | 458953,92 | - | 3262,8 | 172384,4 | 1584617,33 |
| ТО -1 | 201198,34 | 1470,96 | - | 33726 | 2817,72 | 140838,84 | 532072,6 |
| ТО – 2 | 293729,68 | 3067,64 | - | - | 3522,04 | 219033,08 | 753938,3 |
| ТР | 980499,52 | 9817,15 | - | - | 9862,08 | 686349,66 | 2361139,77 |
| Итого: | 1721690,97 | 16726,52 | 458953,92 | 33726 | 19464,64 | 1218605,98 | 5231768 |

4.1.7. Заработная плата за неотработанное время по всем видам воздействий

 (45)

где Пнеот.в – процент заработной платы за неотработанное время;

ΣФЗПот.в – фонд заработной платы за отработанное время по всем видам воздействий, руб.

  (46)

где До – продолжительность оплачиваемого отпуска, дн. 28;

Дк – 365 дн;

Дв – количество воскресных дней – 51;

Дп – количество праздничных дней – 11.



4.1.8. Фонд заработной платы по всем видам воздействий

 (47)



4.1.9. Отчисление на социальные нужды

 (48)



где Псоц.от – процент отчислений на социальные нужды – 35,4



4.2. Затраты на материалы

- на техническое обслуживание № 2:

 (49)

- на техническое обслуживание № 1:

 (50)

- на ежедневное обслуживание :

 (51)

- на текущий ремонт:

 (52)

где  - норма затрат на материалы на одно воздействие, руб.;

- норма затрат на ТР на 1000км пробега, руб.

45 – коэффициент, учитывающий рост цен.



Итого затраты на материалы на ТО и ТР.

 (53)



4.3. Затраты на запасные части для текущего ремонта

 (54)

где - норма затрат на запчасти на 1000км пробега для текущего ремонта (приложение 4);

45 – коэффициент, учитывающий рост цен.







4.4. Расчет амортизационных отчислений по основным производственным фондам, обслуживающим процесс ТО и ТР

Стоимость основных производственных фондов для начисления амортизации укрупнено определяется в процентном отношении от стоимости подвижного состава.

4.4.1. Первоначальная стоимость единицы подвижного состава Сперв.

 (55)

где Цавт – цена автомобиля, руб.;

Кдост – коэффициент, учитывающий расходы по доставке нового автомобиля в АТП 1,06;



4.4.2. Стоимость основных производственных фондов, обслуживающих

процесс ТО и ТР,

 (56)

где Асс – среднесписочное количество автомобилей, ед;

Сперв.×Асс – стоимость всего подвижного состава, руб.;

25 – доля стоимости основных производственных фондов от стоимости подвижного состава, %.



4.4.3. Амортизация основных производственных фондов, обслуживающих процесс ТО и ТР,

 (57)

где Нам – средняя норма амортизации зданий и оборудования, обслуживающих процесс ТО и ТР,10%



4.5. Затраты на выполнение производственной программы предприятия по ТО и ТР подвижного состава

 (58)



**5. КАЛЬКУЛЯЦИЯ ПОЛНОЙ СЕБЕСТОИМОСТИ ОДНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ**

5.1. Фонд заработной платы ремонтных рабочих, занятых на ТО – 1, за отработанное время (данные таблицы 5 по ТО – 1)

532072,6руб.

5.2. Фонд заработной платы ремонтных рабочих, занятых на ТО – 1, за неотработанное время

 (59)

где Пнеот.в - процент заработной платы за неотработанное время (п. 4.1.7.)



5.3. Фонд заработной платы ремонтных рабочих, занятых на ТО – 1

 (60)



5.4. Отчисление на социальные нужды от фонда заработной платы рабочих, занятых на ТО – 1

 (61)

где Псоц.от – процент отчислений на социальные нужды – 35,4 (п. 4.1.9.).



5.5. Затраты на материалы на ТО – 1 (п. 4.2.).



5.6. Амортизация основных производственных фондов, обслуживающих процесс ТО – 1

 (62)

где  - амортизация основных производственных фондов, обслуживающих процесс ТО и ТР.

10 – доля амортизации основных фондов, обслуживающих процесс ТО – 1, %.



5.7. Общехозяйственные расходы 

Принимаем долю общехозяйственных расходов 25% от суммы расходов рассчитанных в пп. 5.3. – 5.6.

 (63)



5.8.Сумма затрат на ТО – 1 

 (64)



5.9. Полная себестоимость одного обслуживания

 (65)

где NТО-1 - количество технических обслуживаний № 1 (п.2.1.2.)



**6. РАСЧЕТ ФИНАНСОВЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ОТ ВЫПОЛНЕНИЯ ТЕХНИЧЕСКИХ ОБСЛУЖИВАНИЙ СТОРОННИМ ОРГАНИЗАЦИЯМ**

6.2. Расчет цены за выполнение одного обслуживания ЦТО-1

 (65)

где Рент. – уровень рентабельности, учитывающий прибыль, 40%



6.2. Количество обслуживаний, выполняемых сторонним организациям N\*ТО-1

 (66)

где Пстор. – количество воздействий выполненных сторонним организациям, 15%.

NТО–1 - количество технических обслуживаний № 1 (п.2.1.2.)



6.3. Доход от выполнения услуг сторонним организациям ДТО-1

 (67)



6.4. Прибыль от выполнения услуг сторонним организациям ПТО-1

 (68)



**ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Выполнив курсовую работу, достигнута цель овладеть и применить навыки и методические решения определенных задач путем самостоятельной работы. Упрочив умение работы со справочной литературой, стандартами, таблицами и специальной литературой. Рассчитаны затраты предприятия на выполнение программы работ по ТО и ТР автобусов ЛиАЗ – 677 А.

1. Количество технических воздействий на год: ТО – 1 = 3858ед., ТО – 2 = 1286ед., ЕО = 43946ед., СО = 280ед.
2. Суммарная трудоёмкость технических обслуживаний и текущего ремонта = 218514,8 чел – ч.
3. Численность ремонтных рабочих: ЕО = 21 чел, ТО – 1 = 14 чел, ТО – 2 = 20чел. ТР = 59 чел всего 114 чел.
4. Затраты на выполнение технических обслуживаний и текущих ремонтов = 21335439,7 руб.
5. Калькуляция себестоимости одного ТО – 1 = 473,88 руб.
6. Финансовые показатели от выполнения ТО – 1 сторонним организациям: прибыль 109749,45 руб.

По данным результатам можно сделать вывод: данное предприятие может работать с большей прибылью. Для этого нужно снизить себестоимость технических обслуживаний путём:

* + внедрения новой техники,
  + повышения качества обслуживания и ремонта,
  + повышение уровня квалификации ремонтных рабочих,
  + своевременное обновление парка автомобилей с целью недопущения чрезмерного морального и физического износа,
  + повышение коэффициента сменности работы,
  + сокращение затрат на производство продукции за счет повышения уровня производительности труда,
  + экономное использование сырья, материалов, электроэнергии, топлива,
  + сокращение непроизводственных расходов, производственного брака и т.д.

**ЛИТЕРАТУРА**

1. Положение о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта. М., Транспорт, 1986.
2. Краткий автомобильный справочник. НИИАТ. М., Транспорт.1982 – 1985, 1994.
3. Нормативы численности рабочих, занятых на ТО и ТР подвижного состава автомобильного транспорта. ЦБНТ Госкомтруда СССР.
4. Кодекс законов о труде Российской Федерации (с изменениями и дополнениями на 25.09.92 г. согласно Закону РФ «О внесении изменений и дополнений в Кодекс законов о труде РФ»).
5. Инструкции по составу, учету и калькуляции затрат, включаемых в себестоимость перевозок (работ, услуг) предприятий автомобильного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации. М. 1995.
6. Суханов Б. Н., Борзых И. О., Бедарев Ю. Ф. Техническое обслуживание и ремонт автомобилей. М., 1985.
7. Карташов В. П. Техническое проектирование автотранспортных предприятий. М., Транспорт, 1981.
8. Анисимов А. П., Юфин В. К. Экономика, организация и планирование автомобильного транспорта, 1986.