

Документ подписан простой электронной подписью
Информация о владельце:
ФИО: Мищенко Елена Анатольевна
Должность: Заместитель директора по СПО
Дата подписания: 23.09.2024 14:04:36
Уникальный программный ключ:
76a278a54abade2940ce7a476e59c491b232c9db



МИНОБРНАУКИ РОССИИ
Старооскольский филиал

федерального государственного бюджетного образовательного учреждения
высшего образования

«Российский государственный геологоразведочный университет имени
Серго Орджоникидзе»
(СОФ МГРИ)

УТВЕРЖДАЮ

Заместитель директора по СПО

_____ Е.А. Мищенко

« ____ » _____ 2023 г.

**ФОНД ОЦЕНОЧНЫХ СРЕДСТВ
ПО ПРОФЕССИОНАЛЬНОМУ МОДУЛЮ**

**ПМ 02 Организация сервисного обслуживания на автомобильном транспорте
в рамках программы подготовки специалистов среднего звена по специальности
СПО23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам)**

Старый Оскол
2023

Фонд оценочных средств разработан с учетом требований к освоению содержания профессионального модуля ПМ 02 Организация сервисного обслуживания на автомобильном транспорте по специальности среднего профессионального образования (далее СПО): **23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам)**

Организация-разработчик:

Старооскольский филиал федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Российский государственный геологоразведочный университет имени Серго Орджоникидзе»

Разработчик:

Котарев В.В. преподаватель СОФ МГРИ

ОДОБРЕН

на заседании преподавателей ОПОП специальности

23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам)

Протокол № _____ от « ____ » _____ 20 ____ г.

Руководитель ОПОП: _____ Т.А. Юшкова

РЕКОМЕНДОВАН

учебно-методическим отделом СПО СОФ МГРИ

« ____ » _____ 2023 г.

Начальник УМО СПО: _____ А.Л.Трубчанинова

СОДЕРЖАНИЕ

1. ПАСПОРТ ФОНДА ОЦЕНОЧНЫХ СРЕДСТВ.....
2. КОНТРОЛЬ И ОЦЕНКА РЕЗУЛЬТАТОВ ОСВОЕНИЯ
ПМ02.....
3. МАТЕРИАЛЫ ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ ТЕКУЩЕГО,
ПРОМЕЖУТОЧНОГО КОНТРОЛЯ.....

1. Паспорт фонда оценочных средств

1.1. Область применения фонда оценочных средств

Фонд оценочных средств предназначен для оценки результатов освоения ПМ 02 Организация сервисного обслуживания на автомобильном транспорте.

Форма аттестации по ПМ 02. (в соответствии с учебным планом) – **экзамен (квалификационный)**. Итогом является однозначное решение: «вид профессиональной деятельности освоен (не освоен)».

Оценить освоение модуля во время экзамена в режиме «здесь и сейчас» невозможно ввиду специфики специальности. Поэтому результаты представляются в материалах студенческого портфолио документами, подтверждающими практический опыт, сформированность компетенций и качество освоения вида профессиональной деятельности.

Тип задания – анализ и защита портфолио.

Условия выполнения задания (защиты портфолио):

1. Место выполнения задания (защиты портфолио): аудитория №128.
2. Максимальное время защиты портфолио: 20 минут.
3. При защите портфолио студент может воспользоваться компьютером, мультимедийным проектором, интерактивной доской.

1.2. Показатели оценки сформированности ПК

Результаты освоения	Основные показатели оценки результата	Критерии оценки показателей
ПК 2.1. Планировать, организовывать работу по транспортному обслуживанию и осуществлять контроль в сфере грузовых перевозок.	Демонстрация профессиональной деятельности в роли специалиста при осуществлении перевозочного процесса с применением информационных технологий. Рациональность планирования перевозочного процесса. Обоснованность выбора необходимой информации для выполнения профессиональных задач, профессионального и личностного развития. Использование информационно-коммуникативных технологий в профессиональной деятельности, умение работать с профессиональными программами. Использование новых технологий в условиях их частой смены при смене	– качество заполнения перевозочных документов; – соблюдение требований мер безопасности при перевозке грузов; – грамотное использование нормативно-правовых документов при организации перевозок грузов; – правильное определение сроков доставки; – правильное определение класса и степени опасности перевозимых грузов; – правильность обоснования выбора вида транспорта и способов доставки грузов; – точный расчет показателей качества и эффективности транспортной логистики; – учет особенностей функционирования внутрипроизводственной логистики;

	оборудования. Готовность к самообразованию и повышению квалификации.	
ПК 2.2. Планировать, организовывать работу по транспортному обслуживанию и осуществлять контроль в сфере пассажирских перевозок	Соблюдение требований инструкций по безопасности перевозок. Обоснованность выбора оптимальных решений при работах в условиях стандартных, нестандартных и аварийных ситуациях. Демонстрация готовности к работе в команде, к общению с коллегами. Демонстрация готовности к ответственности за результат выполнения задания.	-правильность обоснования выбора вида транспорта для перевозки пассажиров; – точный расчет показателей качества и эффективности транспортной логистики; – учет особенностей функционирования внутрипроизводственной логистики;
ПК 2.3. Организовывать работу персонала по технологическому обслуживанию перевозочного процесса.	Соответствие оформления документов, регламентирующих перевозочный процесс, требованиям нормативных документов.	– правильность выполнения расчетов провозных платежей при различных условиях перевозки; -соблюдение порядка оформления документов, регулирующих взаимоотношения пользователей транспорта и перевозчика

1.3. Показатели оценки сформированности ОК.

Общие компетенции	Показатели оценки результата	Критерии оценки
ОК 1. Понимать сущность и социальную значимость своей будущей профессии, проявлять к ней устойчивый интерес	демонстрация интереса к будущей профессии	- Положительная динамика качества обучения по ПМ 02. - Активное участие в НСО, студенческих олимпиадах, научных конференциях, в органах студенческого самоуправления, в социально-проектной деятельности; в мероприятиях по профессиональной ориентации школьников.

<p>ОК 2. Организовывать собственную деятельность, выбирать типовые методы и способы выполнения профессиональных задач, оценивать их эффективность и качество.</p>	<p>Обоснование выбора и применения методов и способов решения профессиональных задач в области разработки технологических процессов; Демонстрация эффективности и качества выполнения профессиональных задач.</p>	<p>- Рациональность распределения времени при выполнении работ, планирование своей деятельности; оптимальность выбора методов и способов решения профессиональных задач. - Аргументированность оценки итогов производственной деятельности в сложившейся рабочей ситуации. - Рациональность организации собственной деятельности во время выполнения практических заданий, мини- проектов, др. заданий.</p>
<p>ОК3. Принимать решения в стандартных и нестандартных ситуациях и нести за них ответственность</p>	<p>Демонстрация способности принимать решения в стандартных и нестандартных ситуациях, и нести за них ответственность.</p>	<p>- Аргументированность анализа ситуации в соответствии с поставленной задачей. - Адекватность оценки полученных результатов; самостоятельность в принятии оптимальных решений в стандартных и нестандартных ситуациях. - Полное выполнение требований инструкций и правил техники безопасности в различных условиях.</p>
<p>ОК4. Осуществлять поиск и использование информации, необходимой для эффективного выполнения профессиональных задач, профессионального и личностного развития.</p>	<p>Нахождение и использование информации для эффективного выполнения профессиональных задач, профессионального и личностного развития</p>	<p>- Эффективный поиск необходимой информации при самостоятельной работе по ПМ 01: написании рефератов, докладов, сообщений и т.д. - Целесообразное использование различных источников информации при подготовке к практическим занятиям, к подготовке проведения внеклассных мероприятий.</p>
<p>ОК 5. Использовать информационно-коммуникационные технологии в профессиональной деятельности</p>	<p>Демонстрация навыков использования информационно-коммуникационные технологии в профессиональной деятельности.</p>	<p>- Грамотное использование информационно-коммуникационных технологий при поиске, обработке и хранению информации; результативность работы с различными прикладными программами. Интернет.</p>

ОК 6. Работать в коллективе и команде, эффективно общаться с коллегами, руководством, потребителями	Взаимодействие с обучающимися, преподавателями и мастерами в ходе обучения	<ul style="list-style-type: none"> - Добросовестное выполнение обязанностей в соответствии с распределением групповой деятельности. - Корректное отношение к членам коллектива в ходе освоения ПМ 02. - Уважительное отношение к преподавателям, руководству.
ОК 7. Брать на себя ответственность за работу членов команды (подчиненных), результат выполнения заданий	Проявление ответственности за работу подчиненных, результат выполнения заданий	<ul style="list-style-type: none"> - Ответственное отношение к результатам собственной деятельности и итогов работы членов команды. - Объективная оценка деятельности членов команды (подчиненных). - Своевременная коррекция собственной деятельности, деятельности подчиненных
ОК 8. Самостоятельно определять задачи профессионального и личностного развития, заниматься самообразованием, осознанно планировать повышение квалификации	Планирование обучающимися повышения личностного и квалификационного уровня	<ul style="list-style-type: none"> - Самостоятельный, профессионально-ориентированный выбор тематики творческих и практических работ (рефератов, докладов и т.п.). - Систематическое участие в НИРС, кружковой работе. - Оптимальный отбор дополнительных материалов для выполнения, практических работ, творческих заданий во время учебной практики, учебных и внеклассных занятий.
ОК 9. Ориентироваться в условиях частой смены технологий в профессиональной деятельности.	Проявление интереса к инновациям в области профессиональной деятельности; быстрой адаптации к изменившимся условиям.	<ul style="list-style-type: none"> - Грамотный анализ инноваций в области гидравлики и пневматики. - Активное участие в мероприятиях с использованием новых технологий в профессиональной деятельности (фотоматериалы, доклады,

<p>Личностные результаты реализации программы воспитания (описатели)</p>	<p>Код личностных результатов реализации программы воспитания</p>
<p>Личностные результаты реализации программы воспитания, определенные отраслевыми требованиями к деловым качествам личности</p>	

Демонстрирующий готовность и способность вести диалог с другими людьми, достигать в нем взаимопонимания, находить общие цели и сотрудничать для их достижения в профессиональной деятельности	ЛР 13
Проявляющий сознательное отношение к непрерывному образованию как условию успешной профессиональной и общественной деятельности	ЛР 14
Проявляющий гражданское отношение к профессиональной деятельности как к возможности личного участия в решении общественных, государственных, общенациональных проблем	ЛР 15
Личностные результаты реализации программы воспитания, определенные ключевыми работодателями (при наличии)	
Готовый соответствовать ожиданиям работодателей: проектно мыслящий, эффективно взаимодействующий с членами команды и сотрудничающий с другими людьми, осознанно выполняющий профессиональные требования, ответственный, пунктуальный, дисциплинированный, трудолюбивый, критически мыслящий, нацеленный на достижение поставленных целей; демонстрирующий профессиональную жизнестойкость.	ЛР 16
Готовый к профессиональной конкуренции и конструктивной реакции на критику.	ЛР 17
Личностные результаты реализации программы воспитания, определенные ключевыми работодателями	
Умение реализовать лидерские качества на производстве	ЛР 18
Стрессоустойчивость, коммуникабельность	ЛР 19
Личностные результаты реализации программы воспитания, определенные субъектами образовательного процесса	
Мотивация к самообразованию и развитию	ЛР 20

2. Комплект оценочных средств

2.1. Подготовка и защита портфолио

Структура портфолио

1. **Титульный лист** (Приложение 1).

2. **Обязательные документы:**

-Индивидуальные показатели успеваемости: выписки из экзаменационных ведомостей по ПМ 02 Организация сервисного обслуживания на автомобильном транспорте.

(Приложение 2);

- Информационная карта успеваемости выполнения практических и лабораторных работ
- Аттестационный лист учебной практики (Приложения 3,4,5);
- аттестационный лист практики по профилю специальности (Приложение 6);
- Информационная карта индивидуальных показателей успеваемости (Приложение 7);
- бланк анализа портфолио (Приложение 8).

3. **Дополнительные материалы:**

- отчеты всех видов практик (учебной практики и практики по профилю специальности);
- результаты выполнения лабораторных и практических занятий;
- сведения об участии студента в олимпиадах и конкурсах профессионального мастерства, конференциях по профилю специальности (копии дипломов, грамот, свидетельств, др.);
- документы о поощрении за участие в мероприятиях различного уровня (учебного заведения, областных, региональных, всероссийских, международных).

Основные требования к портфолио

1. **Требования к оформлению портфолио**

Портфолио оформляется студентом в течение всего периода освоения программы профессионального модуля, в том числе в период прохождения практик (учебной и по профилю специальности) под руководством преподавателей , руководителей практик.

Студент имеет право включать в портфолио дополнительные разделы, материалы, элементы оформления (фотоматериалы, презентации и т.п.), отражающие его индивидуальность. При оформлении портфолио должны соблюдаться следующие требования:

- регулярность ведения;
- достоверность представленных сведений;
- аккуратность и эстетичность оформления;

- целостность и эстетическая завершенность материалов;
- наглядность.

Портфолио оформляется на **электронном и бумажном носителях**.

Требования к **электронным носителям**: диски CD в конвертах, на которых указываются:

- вид документа (портфолио),
- полное наименование учебного заведения (Старооскольский филиал федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Российский государственный геологоразведочный университет имени Серго Орджоникидзе»,

-специальность ПМ 02 Организация сервисного обслуживания на автомобильном транспорте.

- группа
- фамилия, имя, отчество студента.

Требования к бумажным носителям:

- текстовые документы представляются в форматах Word 2003 (doc.) или pdf;
- параметры текстового редактора: поля: верхнее, нижнее – 1,5 см, левое – 1,5 см, правое – 1,5 см; шрифт Times New Roman; размер шрифта – 12, межстрочный интервал – одинарный, выравнивание – по ширине, красная строка – 1,25 см;
- в текстах не допускается сокращение названий и наименований;
- все страницы нумеруются (нумерация начинается с титульного листа, номер на титульном листе не ставится);
- портфолио формируется в одной папке-накопителе с файлами.

2. Требования к анализу портфолио

Анализ портфолио производится экспертной группой после окончания изучения всех элементов профессионального модуля ПМ 02 Организация сервисного обслуживания на автомобильном транспорте.

Результаты анализа портфолио записываются в бланк (Приложение 8) и представляются при защите портфолио.

3. Требования к презентации и защите портфолио

Защита портфолио осуществляется в устной форме с демонстрацией презентации, выполненной в среде Power Point. В презентации должны быть отражены документы портфолио (возможен вариант перечисления достижений, документов, фрагменты работ).

При защите портфолио студент демонстрирует умение предоставлять на основе сбалансированных формализованных показателей структурированную и систематизированную информацию о собственном профессиональном развитии, личных достижениях в образовательной деятельности; отвечает на вопросы членов комиссии по существу представленных документов.

Показатели оценки портфолио

Коды и наименование компетенций	Основные показатели оценки результата	Оценка (да/нет)
<p>ПК 2.1. Планировать, организовывать работу по транспортному обслуживанию и осуществлять контроль в сфере грузовых перевозок.</p>	<p><i>Наличие в портфолио материалов, подтверждающих умения:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Оформлять первичные документы учета технического обслуживания и текущего ремонта - Разрабатывать графики технического обслуживания и текущего ремонта автомобилей - осуществлять работы за соблюдением технологической дисциплины - Проектировать производственные участки, цеха автотранспортных предприятий - Составлять и оформлять техническую и отчетную документацию о работе производственного участка - Оценивать эффективность производственной деятельности 	
<p>ПК 2.2. Планировать, организовывать работу по транспортному обслуживанию и осуществлять контроль в сфере пассажирских перевозок</p>	<p><i>Наличие в портфолио материалов, подтверждающих знания:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Осуществлять самостоятельный поиск необходимой информации для решения профессиональных задач - Контролировать и оценивать качество работы исполнителей работ 	
<p>ПК 2.3. Организовывать работу персонала по технологическому обслуживанию перевозочного процесса.</p>	<p><i>Наличие в портфолио материалов, подтверждающих знания:</i></p> <p>нормативно-техническую и руководящую документацию, регламентирующую деятельность по транспортному обслуживанию в</p>	

	<p>области грузовых перевозок;</p> <ul style="list-style-type: none"> - организацию грузовой работы на транспорте; - правила перевозок грузов; - назначение и функциональные возможности систем, применяемых в грузовой работе; - формы грузовых перевозочных документов и договоров на транспортное обслуживание и оказание услуг, связанных с перевозкой грузов; - порядок ведения установленной документации по транспортному обслуживанию и оказанию услуг, связанных с перевозкой грузов; 	
<p>ОК 1. Понимать сущность и социальную значимость своей будущей профессии, проявлять к ней устойчивый интерес.</p>	<p><i>Наличие подтверждающей документации о проведении профориентационной работы с абитуриентами, участии в мероприятиях профессиональной направленности (грамот, благодарственных писем, дипломов различных конкурсов и т.п.).</i></p>	
<p>ОК 2. Организовывать собственную деятельность, выбирать типовые методы и способы выполнения профессиональных задач, оценивать их эффективность и качество.</p>	<p><i>Наличие в портфолио материалов, подтверждающих умения:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Рационально организовывать собственную деятельность, выбирать типовые методы и способы выполнения геологических работ во время учебной практики и практики по профилю специальности. 	
<p>ОК 3. Принимать решения в стандартных и нестандартных ситуациях и нести за них ответственность.</p>	<p><i>Наличие в портфолио материалов, подтверждающих умения:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Анализировать и оценивать состояние охраны труда на учебном полигоне во время учебной практики и практики по профилю специальности. 	
<p>ОК 4. Осуществлять поиск и использование информации, необходимой для эффективного выполнения профессиональных задач, профессионального и личностного развития</p>	<p><i>Наличие в портфолио материалов, подтверждающих умения:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Осуществлять самостоятельный 	

	<p>поиск необходимой информации для решения профессиональных задач;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Использовать различные источники информации, включая электронные. - Выбирать необходимую информацию с учетом целей и задач профессиональной деятельности. - Оценивать достоверность полученной информации. - Структурировать профессиональную информацию. 	
ОК 5. Использовать информационно-коммуникационные технологии в профессиональной деятельности	<p><i>Наличие подтверждающей документации об использовании информационно-коммуникационных технологий в поиске информации, техническом нормировании, проектировании.</i></p>	
ОК 6. Работать в коллективе и команде, эффективно общаться с коллегами, руководством, потребителями.	<p><i>Наличие положительных характеристик с учебной практики, руководителя группы и т.п.</i></p>	
ОК 7. Брать на себя ответственность за работу членов команды (подчиненных), результат выполнения заданий.	<p><i>Наличие подтверждающей документации (отчеты по практике), выполненные членами бригады под руководством бригадира.</i></p>	
ОК 8. Самостоятельно определять задачи профессионального и личностного развития, заниматься самообразованием, осознанно планировать повышение квалификации.	<p><i>Наличие подтверждающей документации (творческие и практические работы, рефераты, доклады и т.п.)</i></p>	
ОК 9. Ориентироваться в условиях частой смены технологий в профессиональной деятельности.	<p><i>Наличие документации, подтверждающая готовность к изучению и использованию новых технологий в профессиональной деятельности.</i></p> <p><i>Наличие в портфолио материалов, подтверждающих умения:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> — Использовать для выполнения 	

	геологических работ новые технологии и инструменты	
--	--	--

2.2. Пакет экзаменатора

1.Группа

2. ПМ 02 Организация сервисного обслуживания на автомобильном транспорте.

Тип задания – защита портфолио.

В результате аттестации по профессиональному модулю осуществляется комплексная оценка следующих профессиональных и общих компетенций:

Условия выполнения задания

Место выполнения задания (защиты портфолио): кабинет 128.

Максимальное время защиты портфолио: 20 минут.

При **защите портфолио** студенту обеспечиваются необходимые условия: компьютер, мультимедийный проектор, интерактивная доска и другое необходимое оборудование.

2.2.1. Формы и методы оценивания

Предметом оценки освоения ПМ 02 Организация сервисного обслуживания на автомобильном транспорте являются умения и знания

уметь;

- оформлять перевозочные документы на грузы в информационных автоматизированных системах;
- организовывать выполнение погрузочно-разгрузочных операций при работе с грузами;
- определять условия перевозки грузов различных категорий;
- анализировать работу транспорта в сфере грузовых перевозок;
- организовывать сервисное обслуживание в сфере пассажирских перевозок;
- анализировать работу транспорта в сфере пассажирских перевозок;
- принимать решения по организации и контролю перевозочного процесса;

знать:

- нормативно-техническую и руководящую документацию, регламентирующую деятельность по транспортному обслуживанию в области грузовых перевозок;
- организацию грузовой работы на транспорте;
- правила перевозок грузов;
- назначение и функциональные возможности систем, применяемых в грузовой работе;
- формы грузовых перевозочных документов и договоров на транспортное обслуживание и оказание услуг, связанных с перевозкой грузов;
- порядок ведения установленной документации по транспортному обслуживанию и оказанию услуг, связанных с перевозкой грузов;

Задачами текущего контроля являются:

- приобретение и развитие у обучающихся навыков систематической самостоятельной работы с учебным материалом;
- объективная оценка качества освоения обучающимися учебного материала ;
- контроль формирования общих и профессиональных компетенций;
- получение преподавателями оперативной информации о ходе усвоения обучающимися учебного материала;
- стимулирование учебной работы обучающихся;
- подготовка обучающихся к промежуточной аттестации.

Таблица

Результаты (освоенные профессиональные компетенции)	Основные показатели оценки результата	Формы и методы контроля и оценки
Планировать, организовывать работу по транспортному обслуживанию и осуществлять контроль в сфере грузовых перевозок.	<ul style="list-style-type: none">– качество заполнения перевозочных документов;- соблюдение требований мер безопасности при перевозке грузов;– грамотное использование нормативно-правовых документов при организации перевозок грузов;– правильное определение сроков доставки;	<p>Экспертная оценка разработанных методических материалов и документации.</p> <p>Экзамен по профессиональному</p>

	<ul style="list-style-type: none"> – правильное определение класса и степени опасности перевозимых грузов; -правильность обоснования выбора вида транспорта и способов доставки грузов; – точный расчет показателей качества и эффективности транспортной логистики; – учет особенностей функционирования внутрипроизводственной логистики 	<p>модулю..</p> <p>Экспертная оценка на практическом занятии.</p>
<p>Планировать, организовывать работу по транспортному обслуживанию и осуществлять контроль в сфере пассажирских перевозок</p>	<ul style="list-style-type: none"> правильность обоснования выбора вида транспорта для перевозки пассажиров; – точный расчет показателей качества и эффективности транспортной логистики; – учет особенностей функционирования внутрипроизводственной логистики; 	<p>Экзамен по профессиональному модулю..</p> <p>Экспертная оценка на практическом занятии.</p>
<p>Организовывать работу персонала по технологическому обслуживанию перевозочного процесса.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – правильность выполнения расчетов провозных платежей при различных условиях перевозки; соблюдение порядка оформления документов, регулирующих взаимоотношения пользователей транспорта и перевозчика 	<p>Экзамен по профессиональному модулю..</p> <p>Экспертная оценка на практическом занятии.</p>

Формы и методы контроля и оценки результатов обучения должны позволять проверять у обучающихся не только сформированность профессиональных компетенций, но и развитие общих компетенций и обеспечивающих их умений.

Результаты (освоенные общие компетенции)	Основные показатели оценки результата	Формы и методы контроля и оценки
<p>Организовывать собственную деятельность, выбирать типовые методы и способы выполнения профессиональных задач, оценивать их эффективность и качество.</p>	<ul style="list-style-type: none"> -выбор и применение методов и способов решения профессиональных задач в области разработки технологического процесса технического обслуживания и ремонта автомобилей; -оценка эффективности и качества выполнения; 	<ul style="list-style-type: none"> - наблюдения и экспертная оценка плана профессионального самосовершенствования; - оценка эффективности самоанализа

Принимать решения в стандартных и нестандартных ситуациях и нести за них ответственность.	-решение стандартных и нестандартных профессиональных задач в области разработки технологических процессов технического обслуживания и ремонта автомобилей;	- интерпретация результатов наблюдений, за деятельностью обучающегося при выполнении практических работ и прохождении производственной практики
Осуществлять поиск и использование информации, необходимой для эффективного выполнения профессиональных задач, профессионального и личностного развития.	-эффективный поиск необходимой информации; -использование различных источников, включая электронные;	- экспертная оценка эффективности и правильности выбора информации
Использовать информационно-коммуникационные технологии в профессиональной деятельности.	- применение математических методов и ПК в техническом нормировании и проектировании ремонтных предприятий;	- экспертная оценка навыков владения информационно-коммуникационными технологиями
Работать в коллективе и в команде, эффективно общаться с коллегами, руководством потребителями.	-взаимодействие с обучающимися, преподавателями и мастерами п/о в ходе обучения	- интерпретация результатов наблюдений, за деятельностью обучающихся, в процессе освоения образовательной программы
Брать на себя ответственность за работу членов команды (подчиненных), за результатами выполнения заданий.	-самоанализ и коррекция собственной работы;	- наблюдения и экспертная оценка коммуникабельности
Самостоятельно определять задачи профессионального и личностного развития, заниматься самообразованием, осознанно планировать повышения квалификации.	-организация самостоятельного изучения и занятий при изучении ПМ	- интерпретация результатов наблюдений за деятельностью обучающегося в процессе самообразования
Ориентироваться в условиях частной смены технологий в профессиональной деятельности.	-анализ новых технологий в области технологических процессов технического обслуживания и ремонта автомобилей;	- экспертная оценка за деятельностью обучающегося при прохождении производственной практики
Исполнять воинскую обязанность, в том числе с	-демонстрация готовности к исполнению воинской	- интерпретация результатов наблюдений за

применением полученных профессиональных знаний (для юношей).	обязанности.	деятельностью обучающегося
--	--------------	----------------------------

2.3. Перечень заданий для оценки освоения ПМ 02 Организация сервисного обслуживания на автомобильном транспорте

2.3.1. Комплект оценочных средств для ведения текущего контроля:

Вопросы для устного опроса

- 1 Организационная структура АТП.
2. Производственные фонды, что к ним относится?
- 3 Подвижной состав автомобильного транспорта.
- 4 Как повысить рентабельность АТП?
- 5 Как подразделяется грузовой подвижной состав?
- 6 Что представляет собой трансфинплан?
- 7 Какой существует пассажирский подвижной состав?
- 8 Экономическая подготовка объёма перевозок и услуг.
- 9 Дать характеристику основным эксплуатационным свойствам подвижного состава.
- 10 Из каких звеньев состоит простейший транспортный комплекс?
- 11 Основные цели и задачи структурных подразделений АТП.
- 12 Техническая подготовка перевозки грузов. ____
- 13 Цели и задачи службы эксплуатации.
- 14 Организационная подготовка перевозки грузов
- 15 Структурная схема управления АТП.
- 16 Охарактеризуйте технологический процесс перевозки.
- 17 Перечислить основные показатели работы АТП
- 18 Организация труда на АТП ____
- 19 Что такое КТГ ?
- 20 Основные задачи службы маркетинга АТП в новых экономических условиях
- 21 Как рассчитать КТГ ?
- 22 Факторы, определяющие себестоимость работ автотранспорта
- 23 Дать определение КВЛ.

24 Измерители процесса перевозки и учёта выполненных работ.

25 Измерители процесса перевозки и учёта выполненных работ.

Перечень заданий для самостоятельной работы

-Примерная тематика внеаудиторной самостоятельной работы

-Изучить нормативные документы, касающиеся эксплуатации , технического обслуживания и текущего ремонта автотранспорта;

-Изучить подчинённость АТП общего пользования и ведомственных

-Изучить основные эксплуатационные свойства автомобилей

-Изучить параметры транспортной работы

-Изучить правила перевозки строительных грузов

-Изучить правила перевозки грузов продовольственного назначения

2.4. Комплект оценочных средств для проведения промежуточной аттестации (экзамена):

Экзаменационные билеты

№ би ле та	<i>Содержание</i>
1	<p style="text-align: center;">1.Типы АТП</p> <p>Существует три типа автотранспортных предприятий – это непосредственно автотранспортные предприятия, автообслуживающие и авторемонтные предприятия.</p> <p>Так автотранспортные предприятия занимаются перевозкой грузов или пассажиров, а также включают в себя все производственные функции, которые заключаются в техническом обслуживании, ремонте, хранение и снабжение подвижного состава.</p> <p>По своему непосредственному назначению автотранспортные предприятия подразделяются таким образом:</p> <ul style="list-style-type: none">грузовые;пассажирские (легковые и автобусные);смешанные и специальные (пожарные, скорой медицинской помощи, газового обслуживания и т.д.).

По производственной деятельности АТП классифицируются на:

комплексные;

кооперированные, так сказать с учетом централизации транспортной работы.

Зачастую кооперированные АТП имеют основное предприятие и филиалы.

Так на основном предприятии производят наиболее сложные и трудоемкие виды технического обслуживания, а именно, диагностические работы, текущий ремонт всего подвижного состава, а также все виды техобслуживания. В филиалах же осуществляется частичный ремонт и хранение.

В состав автообслуживающего предприятия входят базы централизованного обслуживания, станции технического обслуживания, стоянки, стоянки, пассажирские автостанции и автовокзалы, грузовые автостанции, а так же заправки.

Деятельностью станций технического обслуживания является обслуживание автомобилей частных владельцев, выполнение отдельных ремонтных работ, полного ремонта автотранспортного средства и, в целом, технического обслуживания, а также сюда включено снабжение запасными частями транспортных средств, в том числе и принадлежностями, и эксплуатационными материалами. С целью обеспечить качественные услуги на автотранспортных предприятиях внедряется система менеджмента качества.

Гаражи и стоянки предназначены для хранения автомобилей. Также на стоянках, иногда расположены мини центры технического обслуживания автомобилей частных владельцев. К такому типу организаций можно также отнести гостиницы для автомобилей, мотели и кемпинги, а другими словами – помещения для временного хранения автотранспортных средств.

Автовокзалы и автостанции занимаются обслуживанием междугородных автобусных и таксомоторных сообщений. Автовокзалы располагаются в мегаполисах и крупных городах, где сконцентрированы конечные пункты междугородних сообщений. Автостанции же строят в небольших городах и других населенных пунктах, в которых относительно небольшая интенсивность транспортного движения.

Авторемонтные организации также специализируются на выполнении ремонтно-восстановительных работ для автомобилей и агрегатов. К ним относят авторемонтные заводы и мастерские, шиномонтажные мастерские, аккумуляторные станции и специализированные цеха. Специализированные цеха осуществляют ремонтные работы узлов и механизмов транспортного средства, а также покрасочные работы.

2.Понятия услуг автосервиса. Цель автосервиса.

Цели сервисных предприятий звучат коротко и просто:

- ♦ обеспечивать удовлетворение клиентов как обслуживанием, так и фирмой;
обеспечивать лучший сервис в районе.

Автотехцентры автодилерских фирм ориентированы на выполнение следующих задач:

- ♦ предпродажная подготовка новых машин;

- ◆ предпродажный ремонт подержанных машин;
- ◆ гарантийный ремонт проданных новых и подержанных машин;
- ◆ коммерческое регламентное обслуживание техники;
- ◆ коммерческое предупредительное обслуживание (регулировки и т. п.);
- ◆ коммерческое реабилитационное обслуживание (ремонт);
- ◆ коммерческое предоставление (прокат) ремонтных мощностей желающим самостоятельно обслуживать свои машины при условии покупки ими запчастей и материалов у дилера;
- ◆ все виды обслуживания собственного парка техники;
- ◆ предоставление ремонтных мощностей своим сотрудникам, желающим самим ремонтировать личные машины;
- ◆ ремонт подержанных узлов и агрегатов для фонда восстановленных запасных частей.

Приоритетные задачи современного сервиса:

- ◆ неукоснительное выполнение персоналом порученных обязанностей;
- ◆ увеличение прибыли посредством рационального управления предприятием и непрерывного контроля за показателями его эффективности;
- ◆ постоянная забота об улучшении внешнего вида и интерьеров предприятия, поэтапная модернизация всех зданий, сооружений и оборудования;
- ◆ приведение количества рабочих мест и персонала в соответствие с реальным наличием заказов;
- ◆ учет и контроль рабочего времени;
- ◆ сокращение количества рекламаций за счет повышения качества работы и контроля, выполнение регулярного выборочного контроля;
- ◆ оказание действенной помощи в аварийных случаях;
- ◆ организация технической помощи на дороге и эвакуации неисправных автомобилей силами предприятия;
- ◆ представление гарантии качества;
- ◆ использование талонов выходного контроля;
- ◆ проверка послеремонтного состояния автомобиля телефонным звонком клиенту;
- ◆ применение рекомендованных нестандартных инструментов и приспособлений, аппаратуры и оборудования;
- ◆ пополнение и эффективное использование имеющихся информационных материалов;
- ◆ целенаправленное повышение квалификации работников курсовыми, семинарскими и другими видами обучения.

Задачи, приоритетные для предприятия, определяются в зависимости от следующих факторов:

- ◆ результаты выполнения плана истекшего года;
- ◆ тенденции в динамике спроса и предложения в сервисной отрасли в целом, по определенным маркам машин и в конкретном регионе;
- ◆ наличие актуальных поводов для приложения особых усилий в развитии сервиса.

Задачи формулируйте так, чтобы способствовать выявлению и устранению проблем. По результатам опроса клиентуры и сотрудников принимайте надлежащие меры, чтобы и сотрудникам, и клиентам было очевидно стремление к улучшениям в работе.

Хороший сервис по стандартам крупных автокомпаний, предусматривает: высококачественное обслуживание и ремонт техники, доставку машин после обслуживания точно в обещанный день и час, разумные цены, доброжелательное обслуживание заказчиков, эффективную, аккуратную и быструю офисную работу – оформление заказов, подготовку документации и т. д.

Сервисная служба и служба запасных частей являются самостоятельными и весьма эффективными источниками дохода в автодилерской фирме. Роль этих служб в рентабельности фирмы особенно заметна в периоды спадов в экономике, *которые обычно длятся дольше, чем подъемы*. Агрессивный маркетинг в продаже запасных частей и услуг по ремонту в такие периоды компенсирует негативные последствия снижения продажи машин. Разумеется, потребители тоже хотели бы сократить свои расходы в такие времена. Но обойтись без обслуживания, если машины эксплуатируются, им не удастся, не говоря

уж о ремонте и окраске кузова после происшествий.

Сервисная служба способствует образованию сообщества клиентов данного дилера из владельцев определенных моделей машин. Предупредительное отношение, качественный сервис, консультирование потребителей помогает сформировать их мнение в пользу приобретения следующей машины у того же дилера.

2

1.Организационная структура АТП.

Построение правильной организационной структуры является главной задачей любого автотранспортного предприятия (АТП). От рационального состава подразделений органов управления, их связи между собой и взаимодействия с производственными подразделениями в значительной степени зависит эффективность работы предприятия в целом.

Признаками оптимальной структуры управления являются:

- небольшое количество подразделений с высококвалифицированным персоналом;
- небольшое количество уровней управления;
- наличие в структуре управления групп специалистов;
- ориентация графика работ на заказчика;
- быстрота реакции на изменения;
- высокая производительность и низкие затраты.

В стандартной организационной системе управления автотранспортным предприятием можно выделить три самостоятельных блока управления: эксплуатационный, технический и экономический, каждый из которых подчиняется соответствующему руководителю.

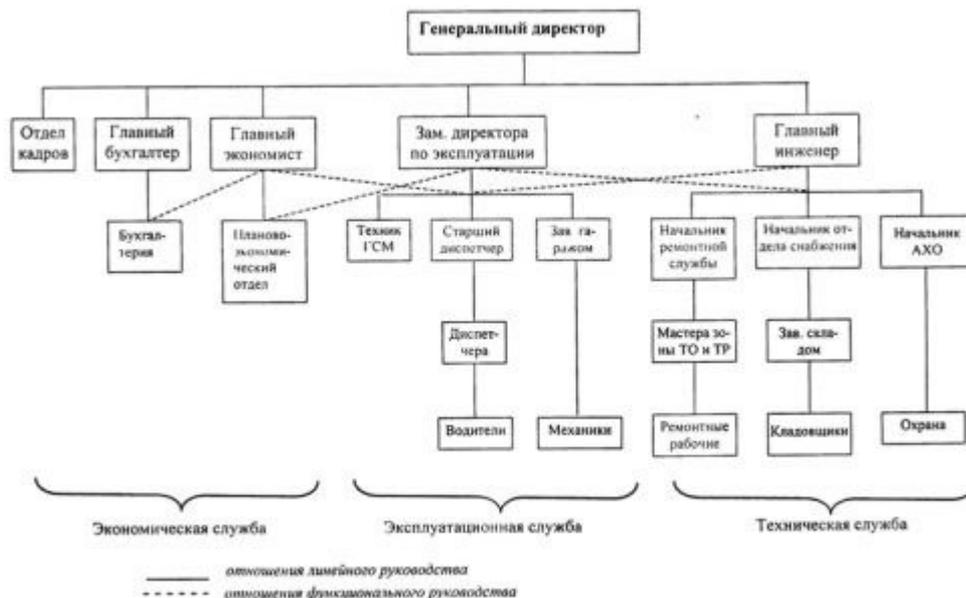


Рис.3. Организационная структура управления АТП

Для АТП характерна бесцеховая организационная структура, при которой все функции по

управлению сосредоточены в аппарате управления предприятия.

Организационная структура управления большинства АТП является линейно-функциональной. На линейные звенья управления возлагаются функции и права командования и принятия решений, а на функциональные подразделения (например, планово-экономический отдел) – методическое руководство при подготовке и реализации решений по планированию, организации, учету, контролю и анализу по всем функциям производственно-хозяйственной деятельности. Такая структура характеризуется использованием формальных процедур и правил, жесткой иерархией власти в организации, централизацией принятия решений. Каждый исполнитель подчиняется только одному руководителю. Все указания и решения по функциям управления исполнитель получает от непосредственного руководителя. Между исполнителем и функциональными подразделениями остаются информационные связи методического и консультационного характера. Для того, чтобы решение функционального подразделения стало директивным,



оно должно быть утверждено руководителем.

Несмотря на то, что, в принципе, все руководители АТП выполняют управленческие действия, нельзя сказать, что все они занимаются одним и тем же видом трудовой деятельности. Отдельным руководителям приходится затрачивать время на координирование работы других руководителей, которые, в свою очередь, координируют работу сотрудников более низкого уровня и т.д. до уровня руководителя, который координирует действия неуправленческого персонала – людей, физически производящих продукцию или оказывающих услуги. Такое вертикальное развертывание разделения труда и образует уровни управления.

2. Классификация предприятий, оказывающих автосервисные услуги.

При решении вопросов развития ПТБ предприятий автосервиса учитывается их тип и назначение, поэтому необходимо рассмотреть классификацию данных предприятий. Они могут быть классифицированы по организационно-правовой форме, типу обслуживаемых автомобилей и назначению.

По организационно-правовой форме предприятия автосервиса делятся на государственные (СТОА, базы обслуживания правительственных легковых автомобилей, частично пункты инструментального контроля (ПИК) автомобилей при ежегодном техническом осмотре); муниципальные (платные стоянки, станции мойки и др.); акционерные и частные. За последние десять лет наблюдался активный переход предприятий автосервиса от государственной формы собственности путем

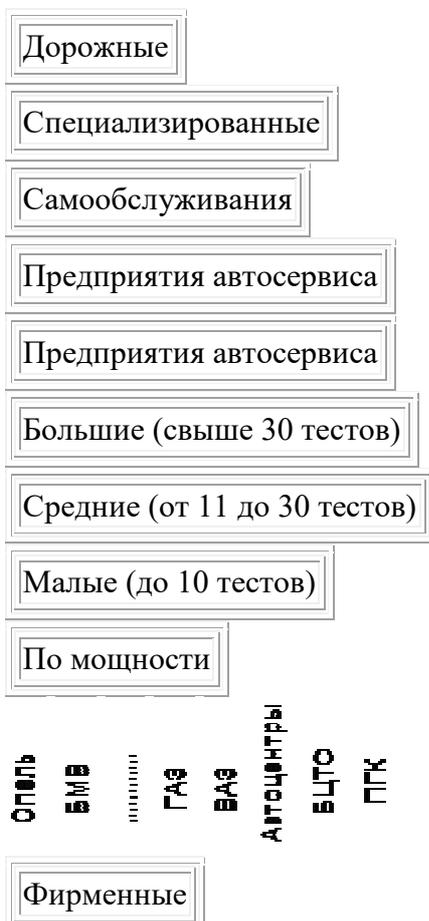
приватизации в частную. Сейчас практически нет государственных предприятий автосервиса. Эта тенденция вносит существенные изменения в структуру и методы расчета и проектирования их ПТБ.

По типу автомобилей предприятия автосервиса классифицируются на обслуживающие грузовые автомобили, автобусы и легковые автомобили. Типаж автомобилей накладывает заметный отпечаток на ПТБ предприятия.

Наибольшее влияние на ПТБ оказывает функциональное назначение предприятия, которое определяется услугами, оказываемыми им. Все услуги, оказываемые предприятием автосервиса, можно разделить на основные, дополнительные по обслуживанию автомобилей клиентов и дополнительные для самих клиентов. Наименование и назначение предприятия определяется основными услугами. Дополнительные услуги являются сопутствующими, они создают удобство для клиента, повышают качество его обслуживания и, одновременно, позволяют предпринимателю получить дополнительную прибыль. Впрочем, разделение услуг на основные и дополнительные весьма условно.

Основные услуги одного предприятия могут являться дополнительными для другого предприятия автосервиса и наоборот.

На рис. 2.1 представлена классификация предприятий автосервиса по месту расположения, назначению и мощности. Рассмотрим более подробно представленные в классификации типы предприятий автосервиса.



Независимые

Страховых компаний

По принадлежности

По обслуживанию грузовых автомобилей и автобусов

По обслуживанию одной марки

По обслуживанию нескольких марок

По числу обслуживаемых марок

По специализации

Городские

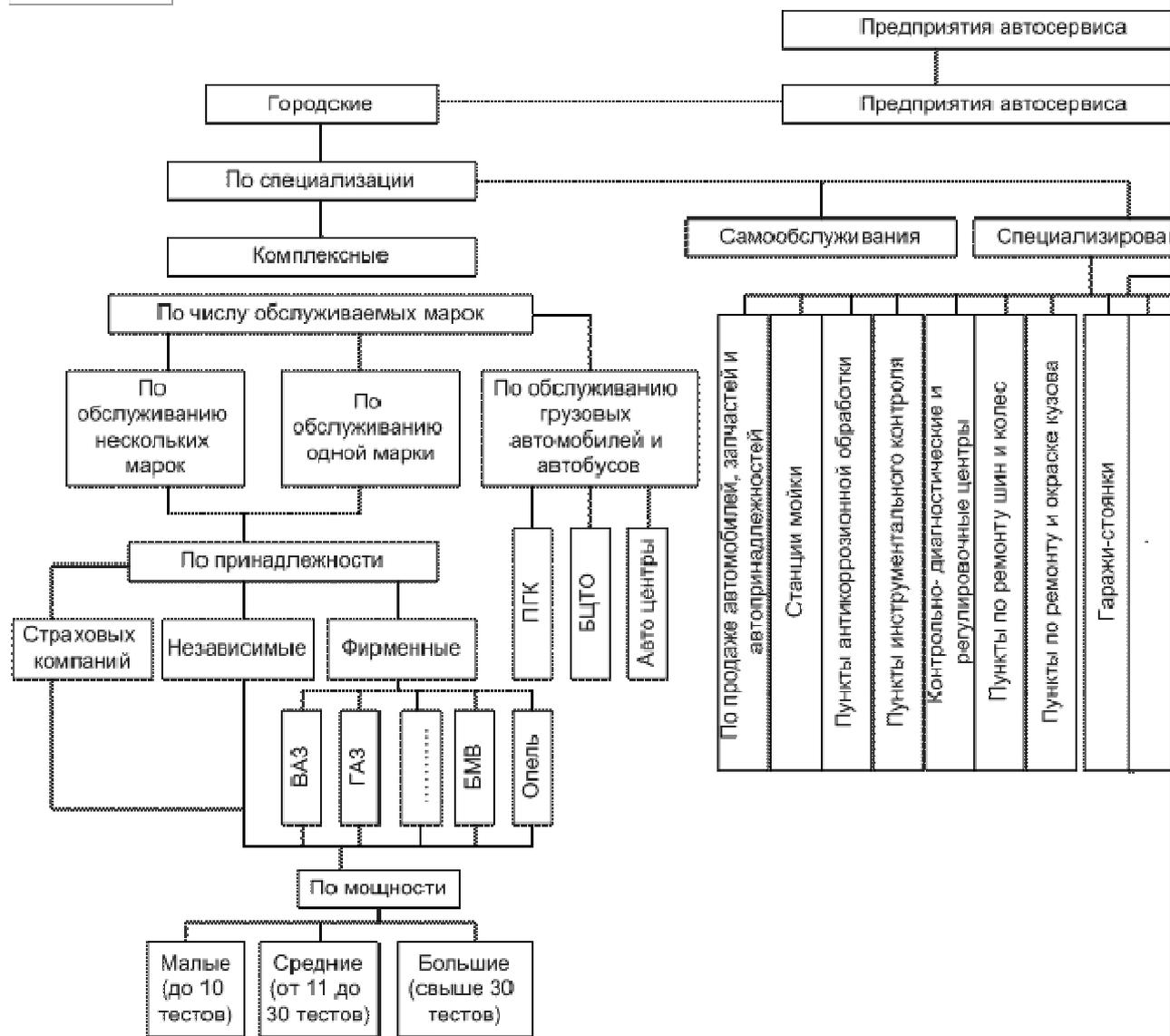


Рис. 2.1. Классификация предприятий автосервиса

1. Подвижной состав автомобильного транспорта. Как подразделяется грузовой подвижной состав?

Подвижной состав автомобильного транспорта состоит из автомобилей различных типов, а также прицепов и полуприцепов, буксируемых автомобилями. Применение автопоездов позволяет увеличить производительность подвижного состава и снизить себестоимость перевозок. Прицепной состав:

а – одноосный прицеп;

б – двухосный прицеп;

в – прицеп-ропуск;

г – двухосный полуприцеп

Для соединения с автомобилем – тягачом прицепы имеют дышло 2. Дышло соединяют с тягачом при помощи тягово-сцепного устройства (ТСУ). Тягово-сцепные устройства могут иметь различную конструкцию. Требования к тягово-сцепным устройствам изложены в Правилах № 55, 102 Европейской экономической комиссии Организации объединённых наций.

Полуприцепы оборудуются опорной площадкой, в центре которой располагается шкворень 5 (рис. 1, г), который входит в пазы захватов опорно-сцепного устройства тягача. Опорно-сцепное устройство иначе называется седельно-сцепным устройством или просто седлом.

Тягач, предназначенный для буксировки полуприцепа и имеющий опорно-сцепное устройство, называется седельным тягачом. Отцепленный от седельного тягача полуприцеп опирается на поддерживающую стойку (суппорт) 4 (см. рис. 1, г).

Прицеп-ропуск (рис. 1, в) применяют для перевозки длинномерных грузов. Грузы, уложенные в кузов автомобиля-тягача, поддерживаются прицепом-ропуском. Он имеет поворотный конник 3 — опорную поворачивающуюся балку, обеспечивающую правильное размещение груза. Дышло 2 прицепа-ропуска выполняется иногда телескопическим (раздвижным).

Для обеспечения устойчивого положения в отцепленном состоянии одноосные прицепы могут иметь переднюю 1 (рис. 1, а) и (или) заднюю подставки.

2. Государственное регулирование предпринимательства, функции гос. регулирования.

Одной из главных проблем современного предпринимательства в России является создание его организационно-хозяйственного механизма. Организационно-хозяйственный механизм предпринимательства — это способ ведения хозяйства предпринимательского типа, организации предпринимательского воспроизводства с помощью научнообоснованной системы экономических и организационных форм, методов и рычагов. Организационно-хозяйственный механизм предпринимательства включает в себя два органически взаимосвязанных блока. Первый — это механизм рыночно-конкурентной системы самоорганизации и самоуправления воспроизводством предпринимательского типа на уровнях макро-, ме-зо- и микроэкономик. Во второй блок входят системы государственного регулирования, адекватные требованиям экономических законов, в том числе законов рынка и предпринимательства.

Все формы предпринимательства, особенно в процессе его формирования, нуждаются в эффективном функционировании обоих блоков организационно-хозяйственного механизма. Важно раскрыть концептуальные основы формирования рациональной системы государственного регулирования предпринимательства. В мире развитого предпринимательства по существу общепризнано, что государственное регулирование в тех или других формах, масштабах есть закономерность социальной рыночной экономики. Государственное регулирование предпринимательства представляет собой систему экономического, социального, организационного, правового и политического обеспечения государством благоприятной среды для формирования и устойчивого развития современного предпринимательства. Государство в период становления предпринимательства выполняет следующие основные функции.

Первая функция — формирование государством субъектов современного

предпринимательства, способных и реализующих свои возможности к инновационной, связанной с риском деятельности людей во всех сферах экономики. Государство располагает для этого различными возможностями и средствами. Оно обеспечивает экономическую свободу предпринимательства, создает четкие равные “правила игры” на всем экономическом пространстве России, формирует экономический механизм стимулирования предпринимательства, а также налоговую, кредитную, страховую, амортизационную и другие научно-обоснованные системы регулирования. Государству принадлежит обязанность создания эффективной системы образования, подготовки, переподготовки и повышения уровня квалификации предпринимателей и т.д.

Вторая функция — формирование конкурентной среды, способствующей развитию подлинной экономической состоятельности, где конкурентные преимущества обеспечиваются за счет непрерывного обновления технологии и техники на базе высших достижений науки, внедрения инновационного менеджмента и маркетинга, полной реализации инновационных и рискованных способностей предпринимателей, разгосударствления и рациональной приватизации, хорошо отработанного эффективного механизма антимонопольной политики, регулирования уровня открытости российского рынка для иностранных конкурентов, рационального протекционизма экспорта наукоемкой конкурентоспособной продукции.

Третья функция — создание условий для устойчивого увеличения предложения товаров и услуг высокого качества, производимых на инновационной основе. Эти условия создаются с помощью стимулирования и поддержки предпринимательских структур. Формирование предложения инновационных товаров и услуг требует соответствующей инновационной политики государства, ориентации предпринимательской стратегии и предпринимательских структур в рамках всего инновационного цикла. Речь идет об ориентации фундаментальной и прикладной науки, сферы воспроизводства на макро-, мезо- и микроэкономическом уровнях.

Формирование предложения инновационной конкурентоспособной продукции может быть стимулировано государством с помощью налоговой, финансово-кредитной, страховой, амортизационной политики и других составляющих инновационной и экономической политики в целом. Государство может поощрять своей экономической политикой рационализацию процесса специализации в каждом регионе и предпринимательской структуре в направлении их переориентации на производство конкурентоспособной продукции на местном, региональном, национальном и международном рынках.

Четвертая функция — стимулирование и непосредственное формирование спроса на инновационную продукцию. Прежде всего, необходима разработка системы государственных заказов на наукоемкую продукцию. Государственные заказы целесообразно формировать в первую очередь в рамках соответствующих программ по производству необходимых обществу наукоемких изделий. Это продукция в интересах обороны, обеспечения государственных предприятий наукоемким оборудованием, созданным на базе высших достижений науки и техники, осуществления интервенции продаж конкурентоспособной продукции с целью сбивания цен, приведения их к социально приемлемому уровню, а также для создания резерва наукоемкой продукции на всякие непредвиденные случаи с задачей воздействовать на конъюнктуру рынка и т.д. Государственный заказ — это не только заказ Федерального Правительства. Необходима и система региональных заказов на наукоемкую продукцию высших кондиций, конкурентоспособную не только на региональном, но и на национальном и международном уровнях. Государство может поддерживать устойчивый спрос на конкурентоспособную продукцию, стимулируя его с помощью налоговой и кредитной систем, обеспечивая социальную защиту населения, способствуя развитию импорта наукоемкой, конкурентоспособной продукции, создавая или способствуя созданию эффективной организационной и рыночной инфраструктуры.

Пятая функция — формирование организационной и рыночной инфраструктуры предпринимательства.

В настоящее время ставится и в определенной мере решается проблема государственной поддержки в целях создания инфраструктуры малого бизнеса. Инфраструктура малого

предпринимательства должна быть интегрирована в систему инфраструктурного обеспечения предпринимательства в целом, вне зависимости от масштаба предпринимательской деятельности (малое, среднее, крупное предпринимательство). Выполнение этой функции требует создания системы соответствующих рынков: национального, регионального, местного, в рамках СНГ. Одновременно, государство призвано оказывать поддержку в создании системы учреждений, фирм, структур, обеспечивающих процесс формирования, развития и поддержки всех форм предпринимательства (центров информационноконсультативного, научного обеспечения, подготовки и повышения кадров предпринимательства, лизингового и маркетингового обслуживания, инновационных центров и союзов предпринимателей и т.д.).

Шестая функция — обеспечение социальной ориентации данного процесса. Выполнение этой функции требует внимания предпринимательских структур к достижению не только экономического, но и социального эффекта. Последний обеспечивается тем, что предпринимательский тип воспроизводства является основой благосостояния всех членов общества. Правильное понимание сущности и роли предпринимательства требует от государственного регулирования стимулировать воспроизводство, инновационного типа, развивать конкуренцию. Это повышает уровень и динамичную устойчивость развития национальной экономики. Здесь путь к росту национального богатства и возможность обеспечить благосостояние для всех.

Государственная служба сможет эффективно выполнять перечисленные и другие функции государственного регулирования, если она будет строиться на определенных принципах. Так, необходимо научное понимание экономической сущности содержания и роли предпринимательства в развитии экономики страны и материальном обеспечении жизнедеятельности общества. Важно обеспечить рациональный протекционизм современного цивилизованного предпринимательства, органическое сочетание экономических и социальных целей и программно-целевое регулирование. Особое значение имеют государственная поддержка многообразных форм предпринимательской деятельности при условии ее мотивационной направленности, гарантированности, гибкого дифференцированного подхода. Должны быть обеспечены разделение и кооперация полномочий между государственной, федеральной, региональной и местной службами.



4 **1. Что такое коэффициент использования грузоподъемности ? От чего он зависит?**

На повышение производительности работы автомобилей большое влияние оказывает коэффициент использования грузоподъемности, определяемый делением массы фактически перевезенного груза на грузоподъемность автомобиля. Количество перевезенных т-груза определяет объем выполненных перевозок. Работа грузового автомобиля учитывается в т км и определяется произведением количества перевезенного груза в т на пробег, выраженный в км. Количество т км определяют за каждую езду отдельно, а потом суммируют за всю смену.

2. Планирование, его сущность и задачи.

Планирование — непрерывный процесс установления или уточнения и конкретизации целей развития всей организации и ее структурных подразделений, определения средств их достижения, сроков и последовательности реализации, распределения (выявления) ресурсов.

Планирование деятельности компании – это документальная фиксация предстоящих действий или результатов конкретных действий компании в будущем.

Характерные черты эффективного планирования:

- целесообразность и адекватность;
- реалистичность;
- полнота;
- формализованность;
- сопоставимость показателей;
- систематичность;
- цикличность;
- определенность и конкретность;
- профессионализм.

Очень часто на предприятиях отсутствует систематическое и эффективное планирование по ряду причин.

Задачи планирования:

1. Обеспечение целенаправленного развития организации в целом и всех ее структурных подразделений.
2. Перспективная ориентация и раннее распознавание проблем развития. План намечает желаемое в будущем состояние объекта и предусматривает конкретные меры, направленные на поддержку благоприятных тенденций или сдерживание отрицательных.
3. Координация деятельности структурных подразделений и работников организации. Координация осуществляется как предварительное согласование действий при подготовке планов и как согласованная реакция на возникающие помехи и проблемы при выполнении планов.
4. Создание объективной базы для эффективного контроля. Наличие планов позволяет производить объективную оценку деятельности предприятия путем сравнения фактических значений параметров с планируемыми по принципу «факт-план».
5. Стимул (мотивация) трудовой активности работающих. Успешное выполнение плановых заданий, как правило, является объектом особого стимулирования и основанием для взаимных расчетов, что создает действенные мотивы для продуктивной и скоординированной деятельности всех участников.
6. Информационное обеспечение работников организации. Планы содержат важную для каждого участника информацию о целях, прогнозах, альтернативах, сроках, ресурсных и административных условиях проведения работ.

5 **1. Дать характеристику основным эксплуатационным свойствам подвижного состава.**

Рациональное использование автомобилей с обеспечением безопасности движения определяется **основными эксплуатационными свойствами** подвижного состава, к которым относятся:

- грузоподъемность или вместимость;
- тягово-скоростные свойства;
- топливная экономичность;
- надежность и безопасность движения.

Грузоподъемность грузового или вместимость пассажирского автомобиля определяет максимальное количество груза или пассажиров, которое может быть перевезено на автомобиле за один рейс. При больших грузопотоках (пассажиропотоках) и крупных партиях грузов (групп пассажиров) **грузоперевозки** осуществляются автомобилями большой грузоподъемности (вместимости), что позволяет повысить производительность подвижного состава и снизить себестоимость перевозок.

При небольших партиях грузов и небольшом пассажиропотоке целесообразно использовать подвижной состав меньшей грузоподъемности или вместимости, чтобы избежать лишних расходов, связанных с неполной загрузкой автомобилей.

Доля грузовых автомобилей в большинстве стран составляет не более 25% (в Японии до 40%). Парк грузовых автомобилей в зарубежных странах распределяется следующим образом:

- примерно 80% автомобилей малой производительности;
- 1-5% автомобилей средней грузоподъемности;
- остальные — большой грузоподъемности.

Малая доля автомобилей средней грузоподъемности объясняется их низкой производительностью, что делает невыгодным держать наемного водителя. Тогда как на грузовых автомобилях малой производительности обычно работают сами владельцы автомобилей.

В нашей стране структура парка грузовых автомобилей значительно отличается от зарубежной. Основную массу автомобилей **транспортных компаний** составляют грузовые автомобили средней грузоподъемности, что объясняется большим выпуском в предыдущие годы грузовых автомобилей автомобильными заводами. Новые условия экономического развития страны дали импульс таким заводам, как ГАЗ и ЗИЛ, к выпуску автомобилей малой грузоподъемности для перевозки мелкопартионных грузов («Газель», «Соболь»). В

то же время снабжение потребителей высокопроизводительными большегрузными автомобилями Камского автозавода недостаточно, что вызывает приток автомобилей данного класса зарубежного производства. Для перевозки новых автомобилей используются прицепы автовозы или стандартные полуприцепы-площадки.

Тягово-скоростные свойства автомобиля определяют динамичность движения, то есть возможность перевозить грузы (пассажиров) с наибольшей средней скоростью. Они зависят от тяговых, тормозных свойств автомобиля и его проходимости — способности автомобиля преодолевать бездорожье и сложные участки дорог.

Тяговые свойства автомобиля характеризуются его максимальной скоростью, ускорением при трогании с места и максимальной величиной преодолеваемых подъемов. Все эти свойства зависят от мощности двигателя, передаточных отношений в трансмиссии и массы автомобиля.

Тормозные свойства автомобиля определяются значениями максимального замедления и длины тормозного пути. Эти свойства автомобиля зависят от устройства и технического состояния тормозных систем, типа и степени изношенности протекторов шин.

Динамические свойства автомобиля в немалой степени зависят от легкости управления — то есть от усилий, затрачиваемых водителем, и степени его утомляемости при управлении автомобилем, а также маневренности — возможности автомобиля осуществлять повороты и развороты на минимальной площади.

Топливная экономичность автомобиля оценивается по расходу топлива в литрах на 100 километров пробега, отнесенному к единице транспортной работы (т/км). В средних условиях эксплуатации расход топлива автомобилями должен укладываться в технически обоснованные нормы. Увеличение расхода горюче-смазочных материалов может быть вызвано тяжелыми условиями эксплуатации и ухудшением технического состояния подвижного состава. Для облегчения оценки технического состояния автомобилей заводами-изготовителями указывается контрольный расход топлива на ровной дороге с полной нагрузкой и при определенной скорости движения. Превышение контрольного расхода топлива при соблюдении этих условий будет свидетельствовать о неисправности или нарушении регулировок систем и механизмов автомобиля.

Надежность определяет способность автомобиля работать долгое время (долговечность) без неисправностей и отказов, без ремонта или замены деталей и механизмов. Надежность прежде всего зависит от конструкции автомобиля, качества материалов и соблюдения технологических процессов их обработки при изготовлении автомобиля. Большое влияние на долговечность и поддержание надежности автомобиля оказывают условия его

эксплуатации и соблюдение правил технического содержания автомобиля.

Легкость управления определяется усилием, затрачиваемым водителем, и степенью его утомляемости при управлении автомобилем.

Безопасность движения зависит от надежности и эффективности действия рулевого управления, тормозных систем, устойчивости автомобиля и безотказной работы световой сигнализации, а также от строгого выполнения правил дорожного движения и правильного выбора водителем режима движения автомобиля в конкретных дорожных условиях.

2.Классификация (виды) планов.

Предприятия используют различные виды планирования и формы планов. Выбор того или иного вида планирования зависит от многих факторов, среди которых доминирующее положение занимает специфика предприятия. Важнейшими из факторов, определяющих специфику предприятия, являются форма собственности и концентрация капитала; размеры предприятия; уровень научно-технологического развития; характер выпускаемой продукции и отраслевая принадлежность предприятия; уровень концентрации и комбинирования, специализации и кооперирования производства и т.д.

По содержанию и форме проявления различают следующие **виды (формы)** планирования и виды планов.

- 1.С точки зрения *обязательности плановых заданий* – директивное и индикативное планирование.

Директивное планирование представляет собой процесс принятия решений, имеющих обязательный характер для объектов планирования.

Индикативное планирование представляет собой наиболее распространенную во всем мире форму государственного планирования макроэкономического развития. Оно является антиподом директивного, потому что индикативный план не носит обязательный для исполнения характер. В составе индикативного плана могут быть обязательные задания, но их число весьма ограничено. В целом же он носит направляющий, рекомендательный характер.

Индикативное и директивное планирование должны дополнять друг друга, быть органически увязаны.

- 2. *По содержанию плановых решений* выделяют стратегическое, тактическое, оперативно-календарное и бизнес-планирование. (планы стратегические, тактические (текущие), оперативно-производственные и бизнес-планы)

Стратегическое планирование, как правило, ориентировано на долгосрочную перспективу и определяет основные направления развития хозяйствующего субъекта.

Основная цель стратегического планирования состоит в создании потенциала для выживания предприятия в условиях динамично изменяющихся внешней и внутренней сред, порождающих неопределенность перспективы. В результате стратегического планирования предприятие ставит перспективные цели и вырабатывает средства их достижения.

Тактическое планирование следует считать процессом создания предпосылок для реализации новых возможностей предприятия. В результате тактического планирования составляется план экономического и социального развития предприятия, представляющий собой комплексную программу его производственной, хозяйственной и социальной деятельности на соответствующий период.

Оперативно-календарное планирование (ОКП) является завершающим этапом планирования хозяйственной деятельности предприятия. Основная задача ОКП состоит в конкретизации показателей тактического плана с целью организации повседневной планомерной и ритмичной работы предприятия и его структурных подразделений.

Бизнес-планирование предназначено для оценки целесообразности внедрения того или иного мероприятия. Особенно это касается инноваций, которые требуют для своей реализации крупных инвестиций.

• 3. В зависимости от **срока, на который составляется план, и степени детализации плановых расчетов** принято различать долгосрочное (перспективное), среднесрочное и краткосрочное (текущее) планирование.

Перспективное планирование охватывает период более 5 лет, например, 10, 15 и 20. Такие планы призваны определять долговременную стратегию предприятия, включая социальное, экономическое, научно-технологическое развитие.

Среднесрочное планирование осуществляется на период от 1 года до 5 лет. На некоторых предприятиях среднесрочное планирование совмещается с текущим. В этом случае составляется так называемый скользящий пятилетний план, в котором первый год детализируется до уровня текущего плана и представляет собой, по сути дела, краткосрочный план.

Текущее планирование охватывает период до одного года, включая полугодичное, квартальное, месячное, недельное (декадное) и суточное планирование.

Т.о., от времени действия выделяют планы долгосрочные (более 5 лет), среднесрочные (от 1 года до 5 лет), краткосрочные (менее 1 года, на квартал, месяц);

• 4. *уровням управления* — планы предприятия, цеха, участка, бригады, отдела, рабочего места;

• 5. *по степени охвата:*

• общее планирование, охватывающее все аспекты проблемы;

• частичное планирование, охватывающее только определенные области и параметры;

В теории и практике планирования могут также выделяться другие виды планирования, охватывающие как главные, так и второстепенные аспекты этого процесса.

В частности, планирование можно классифицировать по следующим критериям:

б) *по объектам планирования:*

• целевое планирование, относящееся к определению стратегических и тактических целей;

• планирование средств, относящееся к определению средств достижения поставленных целей (планирование таких потенциалов, как оборудование, персонал, финансы,

информация);

- программное планирование, относящееся к разработке и реализации конкретных программ, например программ производства и сбыта;
- планирование действий, например, специальных продаж, найма кадров;

в) по сферам планирования:

- планирование сбыта (цели сбыта, программы действий, расходов на сбыт, развитие сбыта);
- планирование производства (производственной программы, подготовки производства, хода производства);
- планирование персонала (потребности, найма, переподготовки, увольнения);
- планирование приобретений (потребности, закупок, реализации излишних запасов);
- планирование инвестиций, финансов и т.д.;

д) по координации, частных планов во времени:

- последовательное планирование, при котором процесс разработки различных планов представляет собой один долгий, согласованный, последовательно осуществляемый процесс, состоящий из нескольких этапов;
- одновременное планирование, при котором параметры всех планов определяются одновременно в одном единственном акте планирования;

е) по учету изменения данных:

- жесткое планирование;
- гибкое планирование;

ж) по очередности во времени:

- упорядоченное (текущее) планирование, при котором по завершении одного плана разрабатывается другой (планы чередуются последовательно один за другим);
- скользящее планирование, при котором по истечении определенного запланированного срока план продлевается на следующий период;
- внеочередное планирование, при котором планирование осуществляется по мере необходимости, например при реконструкции или санации предприятия;

6

1.Основные цели и задачи структурных подразделений АТП.

Техническая служба АТП уделяет главное внимание вопросам поддержания

транспортных средств в технически исправном состоянии и обеспечения развития производственной базы, а также осуществляет руководство материально-техническим снабжением предприятия.

Главными задачами технической службы предприятия являются:

- организация надлежащего хранения подвижного состава, обеспечивающего высокую техническую готовность его к работе, своевременность выпуска автомобилей на линию и прием их (*гаражная служба*);
- разработка и решение вопросов, связанных с укреплением производственно-технической базы предприятия (*главный инженер*);
- оперативное планирование всех видов ТО и ремонта автомобилей и автомобильных шин, организация выполнения этих работ и контроля за их качеством, проведение технического учета и отчетности по подвижному составу, автомобильным шинам и другим производственным фондам (*начальник ремонтной службы*);
- руководство всей совокупностью работ по обеспечению нормального материально-технического снабжения предприятия, организации хранения, выдачи и учета топлива, запасных частей и других материальных ресурсов, разработка и осуществление мероприятий по более рациональному их использованию (*отдел снабжения*);



- разработка и проведение организационно-технических мероприятий по совершенствованию процессов производства, внедрению новой техники, охране труда и предупреждению аварийности.

Исходя из вышеперечисленных задач техническая служба имеет право контролировать техническое состояние подвижного состава, снимать его с эксплуатации, планировать и проводить профилактические и ремонтные работы, привлекать к материальной ответственности за неправильную эксплуатацию подвижного состава, зданий, сооружений, оборудования и т.д., а также лимитировать расходы ГСМ.

Важное место в хозяйственном руководстве и улучшении качественных показателей работы предприятия отводится *экономической службе*. На основе систематического анализа работы предприятия, автоколонн и других подразделений и исходя из объемных

показателей перевозок, их ресурсного обеспечения, экономическая служба определяет пути, по которым должны разрабатываться технические и организационные мероприятия, направленные на повышение технической готовности подвижного состава и совершенствование эксплуатационной и коммерческой деятельности АТП. В состав *экономической службы* обычно входит *бухгалтерия*. Этот отдел во главе с главным бухгалтером проводит учет наличия средств, выделенных в распоряжение АТП, их сохранности и уровня использования, организует выполнение финансового плана, проверяет финансовое состояние предприятия, проводит большую оперативную работу по организации расчетов с клиентурой, поставщиками и финансовыми органами, организует первичный учет расходования материальных ресурсов и денежных средств. Главный бухгалтер несет ответственность за целесообразность и законность расходования средств, и соблюдение финансовой дисциплины.

Таким образом, оптимальная организационная структура АТП является одним из условий эффективной его деятельности. При этом, важно учитывать, что на всех уровнях управления руководители выполняют не только чисто управленческие, но и исполнительные функции. Однако с повышением уровня руководства удельный вес исполнительских функций понижается. Это значит, что руководитель любого уровня управления определенный процент времени тратит на принятие управленческих решений и определенный – на принятие решений по специальности. С повышением уровня управления удельный вес заданий по специальности падает, а по менеджменту возрастает. Отсюда руководители предприятия должны обладать высокими профессиональными навыками. Для работников аппарата управления процесс труда представляет собой выполнение совокупности функций, к основным из которых следует отнести планирование, организацию, координацию, контроль, учет, анализ, регулирование. Они наделены и определенными правами, прежде всего, в части поощрения и наказания работников, находящихся в подчинении. По их представлению решаются вопросы найма и увольнения сотрудников.

Но даже при правильно организованной системе управления, ни одно АТП не сможет осуществлять свою деятельность, без ведущей для таких предприятий профессии – водителя. Поэтому одной из важнейших задач АТП является правильная организация труда водителей, так как от их работы во многом зависит выполнение плана перевозок, а следовательно, удовлетворение нужд заказчиков, и в итоге эффективность функционирования предприятия.

2. Планирование численности персонала ПАТ

Планирование численности персонала — это комплекс мер по обеспечению потребности предприятия в работниках.

Оно призвано решать следующие задачи:

- обеспечение предприятия необходимым количеством работников;
- подбор нужных людей, способных выполнять функциональные обязанности и ставить новые цели развития предприятия.

Основными этапами планирования персонала на предприятии являются:

- оценка имеющегося персонала;
- планирование потребности в персонале, в том числе долго-срочной и текущей;
- планирование работы с персоналом;
- определение бюджета на персонал.

На первом этапе выявляется соответствие работников должностным требованиям к ним. На втором этапе учитываются:

- специфика отрасли;
- объем деятельности предприятия;
- необходимые виды работ;
- задачи управления;
- финансовые возможности предприятия.

Этот этап призван установить необходимый количественный и качественный состав персонала на длительную и краткосрочную перспективы.

В зависимости от используемых исходных данных применяются следующие методы планирования численности персонала:

- **корректировки базовой численности;**
- **на основе плановой выработки;**
- **нормативные.**

Первые два метода планирования численности персонала предполагают использование *выработки на одного работника* (отчётной или плановой). Нормативные методы основаны на использовании норм труда. Планирование численности на основе нормативной трудоёмкости производственной программы (производственных заданий) предполагает использование либо номинального, либо эффективного фонда рабочего времени одного работника. При таком планировании используются следующие нормы труда: норма выработки, норма обслуживания, норма численности и др. С их помощью определяется в первую очередь плановая явочная численность персонала. Затем с использованием коэффициента приведения она приводится в плановую списочную численность.

1. Правила технического содержания подвижного состава

Для хранения автомобилей могут размещаться на открытых площадках, под навесом и в отдельных случаях в крытых отапливаемых или неотапливаемых помещениях.

На открытой площадке чаще всего хранят грузовые автомобили. Площадка должна быть освещена, спланирована и иметь твердое покрытие. Те же требования предъявляются и при организации хранения автомобилей под навесом.

Крытые помещения для хранения автомобилей могут быть манежного и боксового типа.

На манежной стоянке автомобили размещают в одном общем помещении без перегородок. Такие стоянки используют для хранения всех типов автомобилей. Стоянку боксового типа, чаще всего используют для хранения специальных автомобилей (пожарных; санитарных и т. п.). Она имеет отдельные помещения (боксы), на один или несколько автомобилей.

В зоне хранения за каждым автомобилем закреплено постоянное место. Зона хранения должна иметь несколько выездов (крытые помещения — несколько легкооткрывающихся ворот), которые нельзя загромождать. Это требование нужно обязательно соблюдать для обеспечения пожарной безопасности. В зоне хранения необходимо поддерживать чистоту, разлитые нефтепродукты нужно немедленно убирать, а для сбора использованного обтирочного материала вне зоны хранения должны быть установлены металлические ящики.

Если крытые помещения для хранения автомобилей отапливаются, то не требуется специального оборудования для разогрева двигателей автомобилей в холодное время года.

На открытых площадках должно быть установлено оборудование для индивидуального или группового подогрева двигателей автомобилей.

Подогрев двигателей перед их пуском в холодное время обязателен, так как при этом улучшается образование горючей смеси и подача смазки к трущимся деталям, в результате чего увеличивается срок службы двигателя. Чаще всего подогрев осуществляется горячей водой или паром, который подают от котельной, размещенной недалеко от зоны хранения. От котельной горячую воду подают по уложенным в земле трубам к стоякам, к которым присоединяются резиновые шланги. Стояк оборудован вентилями для перекрытия подачи воды или пара.

Применяют также электроподогрев с использованием электроэлемента, установленного в нижнем соединительном патрубке системы охлаждения двигателя. Питание такой системы осуществляется от электрической сети. Разогрев двигателей в отдельных случаях можно осуществлять с применением теплого воздуха, горячей воды и масла, разогреваемых в водомаслогреях.

Если автомобили обеспечиваются длительным подогревом, то назначают дежурных, в обязанности которых входит наблюдение за работой подогревательных устройств, а также обеспечение сохранности автомобилей.

Автомобили и прицепы нужно расстановливать в зоне хранения так, чтобы был свободный доступ к ним, а в случае необходимости и быстрый выезд из зоны.

В зависимости от количества рядов, угла установки автомобилей и от условий выезда и въезда в зону хранения различают следующие способы расстановки автомобилей: по числу рядов (рис. 192, а) — однорядная (1), двухрядная (2) и многорядная (3); по углу установки (рис. 192, б) — прямоугольная (1) и косоугольная (2); по условиям выезда и въезда (рис. 192, б) — тупиковая (1) и прямочная (2).

Расстояние между рядом расположенными автомобилями при прямоугольной расстановке должно быть не менее 0,5 м. Если автомобили устанавливают один за другим, то расстояние между ними должно быть 0,5...0,8 м, а между задним бортом автомобиля и стеной нужно оставлять проход не менее 0,5 м. Для выезда автомобилей необходимо

оставлять проход (проезд) 6...9 м, Косоугольная расстановка автомобилей допускает сокращение указанных расстояний на 0,1 м, а проход для выезда может быть уменьшен до 5...7 м. В зону хранения разрешено ставить только чистый и исправный автомобиль. При постановке автомобиля в зону хранения водитель обязан выключить двигатель и надежно затормозить автомобиль. Исправность автомобиля и продление срока его службы, как правило, зависят от того, насколько своевременно и качественно выполняются все работы по техническому обслуживанию перед выездом на линию, проверке работы агрегатов и узлов на линии, а также при возвращении в гараж.

При эксплуатации автомобиля на линии водитель должен постоянно следить за показаниями приборов, контролирующих работу двигателя (амперметра, указателей давления масла и температуры охлаждающей жидкости, манометра давления воздуха в системе пневматического привода тормозов), всех агрегатов и узлов, трансмиссии, ходовой части, шин, а также контролировать их работу.

Если водитель обнаружил какую-либо неисправность или посторонние стуки, он должен установить неисправность и принять меры к ее устранению. По окончании работы водитель должен указать в заявке на ремонт обнаруженные неисправности. Для восстановления работоспособности автомобиля его подвергают ремонту. Для повышения эффективности использования автомобилей ремонтные работы и техническое обслуживание на крупных АТП выполняют в ночное время.

Ремонт подвижного состава выполняют по потребности в зависимости от его фактического технического состояния. В процессе ремонта подвижной состав приводится в пригодное для его дальнейшей эксплуатации состояние. При ремонте могут быть выполнены все виды работ, включая разборочные и сборочные, механические и слесарные, кузнечные, медницкие и сварочные, жестяницкие, обойные, и столярные, электротехнические, рихтовочные и малярные.

В зависимости от вида и объема работ различают текущий ремонт и капитальный ремонт. Оба вида ремонта выполняют или для всего автомобиля (и прицепа), или по какому-то одному из агрегатов.

При текущем ремонте автомобиля или прицепа восстанавливают или заменяют все неисправные детали, узлы или агрегаты, устраняют неисправности, выявленные при контрольно-осмотровых работах технического обслуживания и в процессе эксплуатации. При текущем ремонте автомобиля или прицепа не исключен капитальный ремонт отдельных агрегатов.

При текущем ремонте агрегата устраняют неисправности только в данном агрегате, для чего могут быть заменены или отремонтированы поврежденные или износившиеся детали. При капитальном ремонте автомобиля или агрегата их техническое состояние должно быть доведено до уровня технических условий на ремонт, а также на испытание автомобилей или капитально отремонтированных агрегатов. После капитального ремонта автомобиль или агрегат должен пройти установленный межремонтный пробег, если не были нарушены правила эксплуатации, своевременно и качественно выполнялись текущий ремонт и техническое обслуживание.

Учитывая, что потребность в ремонтах определяется фактическим техническим состоянием, существуют условия, по которым автомобиль или агрегат может быть направлен в капитальный ремонт.

Для направления агрегата в капитальный ремонт необходимо, чтобы базовая деталь его нуждалась в ремонте, требующем полной его разборки. Агрегат направляют в капитальный ремонт также и в том случае, если большинство его деталей изношено и не может быть восстановлено текущим ремонтом, а общее техническое состояние агрегата в связи с этим ухудшилось.

Автомобиль направляют в капитальный ремонт, если в нем нуждается большинство агрегатов, а у грузовых автомобилей — рама и кабина.

Наиболее прогрессивным, позволяющим значительно сократить время простоя автомобиля в капитальном ремонте, является агрегатный метод ремонта.

Агрегатный метод ремонта автомобиля предусматривает замену неисправных узлов, приборов и целых агрегатов на заранее отремонтированные и находящиеся в оборотном фонде. При этом все агрегаты и механизмы оборотного фонда обезличены и могут быть установлены на любой ремонтируемый автомобиль. Таким образом, агрегатный метод ремонта позволяет значительно сократить время ремонта автомобиля, который по сути сводится к сборке автомобиля из заранее отремонтированных узлов, механизмов и агрегатов.

Капитальный ремонт автомобилей и отдельных агрегатов выполняют на ремонтных заводах. На АТП отремонтированные агрегаты заменяют при текущем ремонте. Несмотря на то, что потребность в ремонте определяется по фактическому техническому состоянию автомобиля, для каждой марки установлена минимальная норма пробега до капитального ремонта. Если после прохождения установленной нормы пробега комиссией из административно-технического персонала с участием водителя, за которым закреплен автомобиль, установлено, что по своему техническому состоянию автомобиль еще не требует ремонта, то он допускается к дальнейшей эксплуатации с установлением дополнительного (сверх нормы) пробега до капитального ремонта.

Планирование ремонта автомобилей на АТП осуществляют с учетом установленных минимальных норм пробега между ремонтами.

Для новых автомобилей, по данным заводов, средний пробег до капитального ремонта составляет: для ГАЗ-53А—250 тыс. км. и ЗИЛ-130—300 тыс. км, КамАЗ—350 тыс. км (для автомобилей выпуска до 1971 г.). После капитального ремонта нормы пробега до следующего капитального ремонта уменьшаются и составляют 200 тыс. км для автомобилей ГАЗ-53А и 240 тыс. км для ЗИЛ-130.

Передовые водители в своей практической работе доказали, что эти нормы могут быть увеличены до 500...700 тыс. км

Увеличения межремонтных пробегов и продления срока службы автомобиля можно добиться, если водитель хорошо знает устройство и особенности конструкции автомобиля, на котором он работает, с соблюдением всех требований проводит обкатку нового или вышедшего из ремонта автомобиля, вовремя, качественно и в полном объеме выполняет техническое обслуживание.

Для продления срока службы автомобиля необходимо точно соблюдать требования инструкции завода-изготовителя, систематически на линии контролировать работу агрегатов, узлов и механизмов автомобиля, немедленно устранять появившиеся неисправности, своевременно промывать систему смазки и питания двигателя, а также проверять правильность регулировки трансмиссии и механизмов управления при ее нарушении.

На продление срока службы автомобиля большое влияние оказывают и приемы вождения, вот почему их совершенствованию большое внимание уделяют передовые водители.

Чтобы автомобиль работал без перегрузки и на наиболее экономичном режиме, необходимо хорошо изучить маршрут, на котором приходится работать. Хорошее знание маршрута позволяет выбрать наиболее выгодную скорость, лучше использовать разгон и накат автомобиля и избежать резкого торможения.

2. Сущность, состав и структура трудовых ресурсов предприятий автотранспорта (ПАТ).

Трудовые ресурсы – это часть населения страны, располагающая совокупностью физических и духовных способностей, которая может принять участие в процессе труда.

Весь персонал работников ПАТ делится на две группы: персонал основной деятельности и персонал неосновной деятельности.

К персоналу основной деятельности ПАТ относятся:

1. Водители грузовых и легковых автомобилей, автобусов, занятые на перевозке грузов и пассажиров;

2. Кондукторы

3. Ремонтные рабочие, занятые техническим обслуживанием и ремонтом автомобилей и агрегатов, выполняемых хозяйственным способом;

4. Вспомогательные рабочие, обслуживающие электрические и тепловые сети, подстанции, работники по ремонту и содержанию оборудования, водители-загонщики автомобилей, водители по хозяйственному обслуживанию, рабочие инструментальных участков и др.;

5. Работники информационно-вычислительных и вычислительных центров, состоящих на балансе предприятия, а также в случае, если эти работники выполняют работы для других предприятий;

6. Инструкторы (методисты) по физической культуре, художники-оформители, состоящие в штате предприятия;

7. Работники всех видов охраны, состоящие в штате данного предприятия;

8. Работники аппарата управления со всеми отделами и бюро, включая работников отдела материально-технического снабжения и сбыта, складов топлива и материалов, а также работников по уборке производственных помещений и дворов;

9. Работники диспетчерских пунктов или автобусных станций на линии, контрольно-ревизионный аппарат и линейный персонал;

К персоналу неосновной деятельности ПАТ относятся работники:

1. Подсобных сельских хозяйств;

2. Занятые на капитальном ремонте зданий и сооружений, выполняемом хозяйственным способом;

3. Жилищного хозяйства;

4. Медицинских учреждений и детских яслей, состоящих на балансе предприятия;

5. Баз отдыха, домов отдыха, пансионатов, детских лагерей отдыха, детских садов и яслей-садов, состоящих на балансе предприятия.

В зависимости от выполняемых функций работники предприятий автомобильного транспорта распределяются на такие категории: рабочие, руководители, специалисты, служащие.

К рабочим на автомобильном транспорте относятся те работники, которые непосредственно заняты перевозкой грузов, техническим обслуживанием и ремонтом подвижного состава, обеспечивают нормальные условия для осуществления транспортного процесса, выполняют обязанности кондуктора.

К руководителям относятся работники, занимающие должности руководителей предприятий и их структурных подразделений: директора (генеральные директора), начальники управляющие, заведующие, председатели, мастера, производители работ на предприятиях, в структурных единицах и подразделениях; главные специалисты-главный бухгалтер, главный диспетчер, главный инженер, главный механик, главный металлург, главный сварщик, главный агроном, главный геолог, главный электрик, главный экономист, главный научный сотрудник, главный редактор; государственные инспекторы.

1. Перечислить основные показатели работы АТП

Показатели работы автомобильного транспорта - ряд показателей, по которым производится оценка работы автомобильного транспорта на основании характеристик рациональности использования, технической готовности подвижного состава и четкости организации транспортного процесса: коэффициент технической готовности; коэффициент выпуска на линию; продолжительность работы на линии; техническая и эксплуатационные скорости; пробег и коэффициент его использования; коэффициент использования грузоподъемности, количество перевезенного груза в т; выполненная работа в т км.

Технико-эксплуатационные показатели использования подвижного состава в транспортном процессе можно разделить на две группы. К первой группе следует отнести показатели, характеризующие степень использования подвижного состава грузового автомобильного транспорта: коэффициенты технической готовности, выпуска и использования подвижного состава; коэффициенты использования грузоподъемности и пробега; среднее расстояние ездки с грузом и среднее расстояние перевозки; время простоя под погрузкой-разгрузкой; время в наряде; техническая и эксплуатационная скорости. Вторая группа характеризует результативные показатели работы подвижного состава: число ездов; общее расстояние перевозки и пробег с грузом; объем перевозок и транспортная работа.

2. Функции и задачи руководителя (менеджера), требования, предъявляемые к нему

Менеджер и требования, предъявляемые к нему
Термин "менеджер" имеет довольно широкое распространение и употребляется применительно:

- к организатору конкретных видов работ в рамках отдельных подразделений или программно-целевых групп;
- к руководителю предприятия в целом или его подразделений (управлений, отделений, отделов);
- к руководителю по отношению к подчиненным;
- к администратору любого уровня управления, организующего работу, руководствуясь современными методами и др.

К менеджеру любого уровня предъявляются высокие требования. Можно выделить несколько ролей, в которых выступает менеджер:

1.1 Менеджер-управляющий

От него в частности требуется:

- наличие общих знаний в области управления предприятием;
- компетентность в вопросе технологии производства в той отрасли производства, к которой относится фирма по виду и характеру своей деятельности;
- владение не только навыками администрирования, но и предпринимательства, умение владеть ситуацией на рынках, проявлять инициативу и активно перераспределять ресурсы фирмы в наиболее выгодных сферах применения;
- принятие обоснованных и компетентных решений на основе согласования с нижестоящими руководителями и работниками и распределение участия каждого в их

исполнении.

Так как принятие управленческого решения - это сложный процесс, я бы хотел рассмотреть его подробнее.

1.2 Основные стадии подготовки и методы принятия управленческих решений

Управленческое решение - это творческий акт субъекта управления направленный на устранение проблем, которые возникли в субъекте управления. Любое управленческое решение проходит через три стадии:

1. Уяснение проблемы

- 1) Сбор информации.
- 2) Анализ полученной информации.
- 3) Выяснение актуальности.
- 4) Выяснение, определение условий, при которых эта проблема будет решена.

2. Составление плана решения.

- 1) Разработка альтернативных вариантов решения.
- 2) Сопоставление альтернативных вариантов решения с имеющимися ресурсами.
- 3) Оценка альтернативных вариантов по социальным последствиям.
- 4) Оценка альтернативных вариантов по экономической эффективности.
- 5) Составление программ решения.
- 6) Разработка и составление детального плана решения.

3. Выполнение решения.

- 1) Доведение решений до конкретных исполнителей.
- 2) Разработка мер поощрений и наказаний.
- 3) Контроль над выполнением решений.

Методы принятия управленческих решений

Методы - это конкретные способы, с помощью которых может быть решена проблема.

- 1) Декомпозиция.

Представление сложной проблем, как совокупности простых вопросов.

- 2) Диагностика.

Поиск в проблеме наиболее важных деталей, которые решаются в первую очередь.

	<p>Используется при ограниченных ресурсах.</p> <p>3) Экспертные оценки</p> <p>Формируются какие-либо идеи, рассматриваются, оцениваются, сравниваются.</p>
9	<p>1. Как определяется продолжительность работы автомобиля на линии?</p> <p>Не менее важный фактор оценки работы АТП- продолжительность работы автомобиля на линии, определяемая фактическим временем пребывания автомобиля на линии с момента выхода из гаража и до его возвращения. Этот показатель зависит от режима работы автотранспортного предприятия, характера транспортной работы, а также от времени работы пунктов получения и доставки грузов и расстояния, на которое перевозят груз. Повышение этого показателя достигается созданием бригад водителей, организацией двух- и трехсменной работы водителей, сменой водителей на линии и заменой в выходные дни осн. водителя подменным.</p> <p>2. Принципы управления на предприятии (ПАТ).</p> <p>Рассматривая долгоживущие функциональные структуры, можно отметить такие характерные для них особенности:</p> <ul style="list-style-type: none"> · формирование группы “экспертов”, помощников руководителя. Их задача -- распределять между сотрудниками исполнение технологических операций; · формирование групп помощников экспертов, которые не отвечают за общую эффективность бизнес-системы, исполняют только свои обязанности, т. е. те элементы общей технологии, которые им поручил руководитель -- главный “эксперт”; · отсутствие горизонтальных связей между подразделениями; · лавинообразный рост согласований, усложняющих бизнес-процесс; · вовлечение большого количества работников, никак не влияющих на конечную эффективность бизнес-системы; · концентрация функций и ответственности на руководителе и размывание их среди менеджеров. <p>Это -- типичный признак кризиса координации, характерного для управления по функциям. Много в появлении таких кризисов зависит от личности руководителя, но основная причина -- в самой системе управления (организационной структуре). Выход из кризиса включает три варианта:</p> <ul style="list-style-type: none"> · принять решение о движении вперед и перейти к новой системе управления, лишенной негативных характеристик функциональной системы; · остаться в данной ситуации, что равносильно повышению риска потери бизнеса, поскольку кризис имеет свойство разрушать систему управления; · сократить функциональные подразделения и объемы работ.

Два принципа управления

Современный менеджмент указывает на наличие двух принципов управления: функциональный и процессный. Все остальное -- лишь примеры их практической реализации, как в "чистом" виде, так и в сочетании различных комбинаций.

Функциональные системы построены обычно так, как показано на рис. 1. управление менеджером
руководитель ошибка

10

1.Что такое КТГ? От чего он зависит?

Показатель, характеризующий готовность подвижного состава к транспортной работе- коэффициент технической готовности. Его определяют делением количества технически исправных автомобилей на их списочное количество, имеющееся на автотранспортном предприятии (АТП).

2.Методы управленческого воздействия на подчиненных на ПАТ

Термин "персонал" объединяет всех участников организации. Управление персоналом организации - это комплексное, целенаправленное воздействие на коллективы и отдельных работников, согласующее, объединяющее совместный созидательный труд работников для достижения целей организации.

Цель управления персоналом - принятие на работу в организацию компетентных и заинтересованных сотрудников, их эффективное использование, совершенствование их профессиональной подготовки. Успешная работа любой организации – это, прежде всего, грамотное управление людьми. Еще Сталин говорил: «Кадры решают все!» Поэтому методы и приемы управленческого влияния должен знать каждый руководитель.

Искусство делать работу руками подчиненных

Оттого, как происходит передача информации от начальника сотрудникам, зависит конечный результат. Главное – правильно поставить задачу. Если присутствует мотивация, персонал с удовольствием будет исполнять поручения руководителя. Стимулирование труда – великая вещь! Действенное материального рычага в мире бизнеса ничего нет. Но не все измеряется деньгами, иначе бы Доска почета давно уже канула в Лету. Ан нет! То там, то тут в различных организациях можно видеть фотографии лучших сотрудников. Значит, работают и моральные стимулы.

Просьба в упаковке

При передаче информации важно не только ее содержание, но и форма. Вот почему правильно выбранный метод воздействия на психику работника значительно повышает эффект просьбы или поручения начальника. Люди по-разному относятся к требованиям вышестоящих чинов, неодинаково реагируют на критику. Одного достаточно мягко пожуришь, а с другим нужно разговаривать жестко, иначе не поймет. Руководители с большим опытом работы и огромным авторитетом обладают способностью менять «упаковку» для своих поручений в зависимости от того, кому они предназначаются.

Принудить или убедить?

Самый простой (и самый тупой) метод воздействия – это наказание. Принуждение всегда унижительно для подчиненного. Но многие начальники пользуются данным приемом в своей работе, покрикивая на сотрудников: «Если через месяц объемы продаж не увеличатся – будете лапу сосать!» Авторитет такого руководителя, как правило, на уровне плинтуса. Наиболее правильным решением будет использовать в своих отношениях с подчиненными метод убеждения. Большинство людей адекватны и понятливы. Поэтому

достаточно сказать подчиненному фразу типа «Надо постараться выполнить это задание. Тогда ты приобретешь бесценный опыт и сможешь рассчитывать на продвижение по службе», и дело будет сделано. Просто и эффективно.

Кролики и удавы

Некоторые руководители обладают даром внушения. Стоит им только посмотреть на подчиненных, как те приходят в состояние священного трепета и замирают, как кролик перед удавом. В такой ситуации человеку можно поручить все, что угодно, и он согласится выполнить просьбу, хотя за пять минут до этого божился в курилке, что «ни за какие коврижки». Влияние на работника через обещание вознаграждения - более приятный и человеческий способ. Поощрение не обязательно должно быть в денежном выражении. Иногда работа делается за хорошее отношение со стороны начальства, за расширение полномочий менеджера, за возможность продвижения по служебной лестнице. Можно придумать и какой-нибудь специальный бонус.

Манипулирование подчиненными

Манипуляции можно встретить не только во время переговоров между партнерами, но и в отношениях между начальником и сотрудником. Часто руководители, распекая своих работников, обращаются к ним только по фамилии: «Голубцов! Ты опять не выполнил в срок мое задание?!» Но, если шефу что-то нужно, он меняет тон: «Игорь Иванович! Ты ведь у нас уже 10 лет работаешь, все знаешь, все умеешь. Есть одно очень ответственное задание, но поручить его, кроме тебя, некому. Сделаешь?»

И работник, преисполненный гордости и собственной значимости, с готовностью бросается выполнять просьбу босса. Ему и невдомек, что начальник им манипулирует, а способов такого управленческого влияния сколько угодно. Они даже свои названия имеют: «Взаимный обмен», «Иллюзия выбора», «Подмена цели». А если вы хотите узнать, что такое «Страшный эталон» или «Метод Штирлица», приходите на тематический семинар в консультационно-тренинговый центр «Позиция», чтобы пополнить свой арсенал «новинками сезона».

11

1.Тарифы на автомобильном транспорте,

Применение повременных тарифов обуславливается, как правило, неопределенностью количественных характеристик перевозок, и прежде всего нестабильностью временных интервалов, в течение которых по условиям заказчика возможно производительное использование подвижного состава.

В городских и пригородных перевозках целесообразно выделять перевозки, имеющие большое социальное значение (перевозки хлеба, молока, обслуживание детских учреждений, больниц и т.п.), на которые должны быть установлены по возможности низкие цены. В этом случае для обеспечения полного хозрасчета предприятий автомобильного транспорта, могут выделяться средства из местных бюджетов.

Тарифы рассчитываются для каждой конкретной марки подвижного состава исходя из условий его эффективного использования и экономически обусловленных затрат на перевозки.

Рекомендуемые схемы построения тарифов приводятся ниже:

1. повременные тарифы устанавливаются в зависимости от грузоподъемности автомобиля за 1 автомобиле-ч и за 1 км пробега. Устанавливается минимальная плата за пользование автомобилем в зависимости от грузоподъемности;

2. покилометровые тарифы устанавливаются в зависимости от грузоподъемности автомобиля за 1 км пробега;
3. сдельные тарифы устанавливаются по расстоянию перевозок (1,2 км и более), в зависимости от размера отправок (в тоннах) и класса груза;
4. тарифы за автотонно-часы устанавливаются в зависимости от грузоподъемности автомобиля за 1 ч работы по перевозке грузов и за 1 км пробега с грузом.

На автобусном и таксомоторном транспорте разрабатываются тарифы на пассажирские автомобильные перевозки. Основой для установления проездной платы на пассажирском автомобильном транспорте является себестоимость перевозок.

Тарифы на автобусные перевозки едины по всей территории Российской Федерации. Основой для тарифных систем на автобусном транспорте является установленная плата за проезд пассажиров на расстояние 1 км. В соответствии с установленной платой за 1 пассажиро-км определяется стоимость проезда пассажира на определенном участке дороги.

2. Конфликты, функции конфликтов. Формы разрешения конфликтов

Управление конфликтом — это процесс целенаправленного воздействия на персонал организации с целью устранения причин, породивших его, и приведения поведения участников конфликта в соответствие со сложившимися нормами взаимоотношений.

Любой руководитель заинтересован в том, чтобы конфликт, возникший в организации или подразделении, был как можно быстрее преодолен, ибо его последствия могут принести немалый моральный или материальный ущерб. В качестве приоритетных рассматривают пять возможных средств воздействия на участников конфликта, которые могут привести к его разрешению.

Убеждение возможно, если противник готов действовать иначе, поскольку пришел к убеждению, что это полезно для него самого, не принимая во внимание случайности, возникающие внутри группы или навязанные изменением внешней ситуации, а также не обращая внимания на то, что его заставляют брать на себя какие-то обязательства по изменению своих действий. Преимущества подобного способа в его гибкости и доверительном характере.

Навязывание норм извне со ссылкой на общественные интересы. Это институциональный путь, опирающийся на обычаи и традиции. Его главное преимущество — в возможности предсказания поведения соперников; недостаток — в отсутствии достаточной гибкости.

Материальное стимулирование используется в зависимости от ситуации. Обычно применяется в том случае, когда конфликт зашел слишком далеко. Соперники согласны на частичное достижение цели и хотят хоть как-то компенсировать свои потери. Посредством стимулирования можно выработать минимум доверия и на его основе найти более или менее приемлемое решение конфликта. Недостаток этого пути — в слабой результативности и нормативности.

Использование власти часто сопровождается недозволенными силовыми приемами, запугиванием, шантажом и т. д. Поскольку, как правило, проигравшая сторона с поражением не смиряется, конфликт в любой момент может вспыхнуть с новой силой и неизвестно, чем впоследствии он закончится. Таким образом, при проигрыше

одного оппонента явного выигрыша для другого, а следовательно, и организации в целом может и не быть.

Компромисс, то есть соглашение, в рамках которого выгоды и потери делятся примерно поровну. Поскольку при этом обе стороны оказываются не в проигрыше, такая стратегия широко используется на практике, но оптимального решения при этом принять, как правило, не удастся, так как проблема остается нерешенной. Иногда на компромисс идут оппоненты, находящиеся в разных рангах, но заинтересованные в решении проблемы, ибо это помогает сэкономить время и силы. Компромисс позволяет сохранить отношения и что-то приобрести вместо того, чтобы все потерять.

Предполагается, что возможность влияния на участников конфликта тем больше, чем лучше взаимопонимание, интенсивнее взаимная коммуникация и шире пространство действий.

На практике сложились три направления управления конфликтами: уход от конфликта, подавление его и собственно управление конфликтом.

Преимущество метода *ухода от конфликта* состоит в том, что решение принимается, как правило, оперативно. Этот метод применяется в случае ненужности данного конфликта, когда он не соответствует ситуации, сложившейся в организации, или очень высоки возможные издержки. Метод также целесообразно применять в случаях банальности проблемы, лежащей в основе конфликта; существование более важных проблем, требующих решения; необходимости охлаждения разгоревшихся страстей; потребности выиграть время для сбора необходимой информации и ухода от принятия немедленного решения; подключения других сил для разрешения конфликта; страха перед противоположной стороной или надвигающимся конфликтом.

К уходу от конфликта не следует прибегать в случаях, когда очень важна проблема, лежащая в его основе, при застарелости конфликта.

Подавление конфликта предполагает использование различных методов: это и кулуарные переговоры, и политика «разделяй и властвуй», и подкуп. Нередко используется прямой обман, создаются различного рода дополнительные препятствия в форме скрытого или открытого сопротивления «секретным действиям», применяется саботаж, распространение среди работников негативных настроений по отношению к руководству и т. д.

Для управления конфликтом наиболее рациональным и оправданным является использование всего комплекса методов воздействия на конфликтную ситуацию и поведение ее участников.

Соблюдение ряда правил во время переговоров ускоряет процесс разрешения конфликта:

- следует отдавать приоритет обсуждению важных вопросов;
- стремиться к снятию психологической и социальной напряженности сторон;
- демонстрировать взаимное уважение друг к другу;

- стремиться превратить содержательную и скрытую часть конфликтной ситуации в открытую, гласно и доказательно раскрывая позиции друг друга и сознательно создавая атмосферу публичного, равноправного обмена мнениями;
- проявлять склонность к компромиссу.

Большое значение имеет заключительная, послеконфликтная стадия. На этой стадии должны быть предприняты усилия по окончательному устранению противоречий интересов, целей, установок, ликвидирована социально-психологическая напряженность и прекращена любая борьба.

12

1. Как рассчитать КВЛ? От чего он зависит?

Выпуск подвижного состава на линию характеризуется коэффициентом выпуска, который определяется отношением количества дней, фактически отработанных на данном автомобиле, к количеству дней работы АТП. Коэффициент выпуска зависит от режима работы предприятия, т.е. от прерывной или непрерывной недели, технического состояния автомобилей, проезжего состояния дорог на маршрутах перевозки и от четкости организации транспортной работы.

2. Конфликты, типы (виды) конфликтов.

В современной литературе существует множество классификаций конфликтов по различным основаниям.

Так А.Г. Здравомыслов дает классификацию уровней конфликтующих сторон:

- Межиндивидуальные конфликты
- Межгрупповые конфликты и их типы:
 - группы интересов
 - группы этнонационального характера
 - группы, объединенные общностью положения;
- конфликты между ассоциациями
- внутри и межинституциональные конфликты
- конфликты между государственными образованиями
- конфликты между культурами или типами культур

Р. Дарендорф дает одну из наиболее широких классификаций конфликтов.

Мы приведем данную классификацию, указав в скобках типы конфликтов:

- По источникам возникновения (конфликты интересов, ценностей, идентификации).
- По социальным последствиям (успешные, безуспешные, созидательные или конструктивные, разрушительные или деструктивные).
- По масштабности (локальные, региональные, межгосударственные, глобальные, микро-, макро-, и мегаконфликты).
- По формам борьбы (мирные и немирные).
- По особенностям условий происхождения (эндогенные и экзогенные).
- По отношению субъектов к конфликту (подлинный, случайный, ложный, латентный).
- По использованной сторонами тактики (сражение, игра, дебаты).

А. В. Дмитриев дает несколько классификацией социальных конфликтов по разным основаниям. К конфликтам по сферам автор относит: экономические, политические, трудовые, социального обеспечения, образования, образования и пр.

Виды конфликтов по отношению к отдельному субъекту:

- внутренние (личностные конфликты);
- внешние (межличностные, между личностью и группой, межгрупповые).

В психологии принято также выделять: мотивационные, когнитивные, ролевые и пр. конфликты.

К. Левин относит **мотивационные конфликты** (мало кто удовлетворен работой, многие не верят в себя, испытывают стрессы, перегрузки на работе) в большей мере, к внутриличностным конфликтам. Л. Берковиц, М. Дойч, Д. Майерс описывают мотивационные конфликты как групповые. Когнитивные конфликты также в литературе описаны как с позиций внутриличностных, так и межгрупповых конфликтов.

Ролевые конфликты (проблема выбора одного из нескольких возможных и желаемых вариантов): внутриличностные, межличностные и межгрупповые чаще всего проявляются в деятельности сфере. Но чаще всего в психологической литературе описываются три вида конфликтов: на внутриличностном уровне, на межличностном и межгрупповом. Ф. Лютенс выделяет **3 типа внутриличностных конфликтов**: конфликт ролей; конфликт, вызванный фрустрацией, конфликт целей.

Межгрупповые конфликт — это, как правило, конфликты интересов групп в производственной сфере.

Межгрупповые конфликты порождаются чаще всего борьбой за ограниченные ресурсы или сферы влияния в рамках организации, которая состоит из множества формальных и неформальных групп, имеющих совершенно различные интересы. Такое противостояние имеет разные основы. Например, профессионально-производственная (конструкторы-производственники-финансисты), социальная (рабочие-служащие — руководство) или эмоционально-поведенческие ("лентяи" — "работяги").

Но самыми многочисленными являются **межличностные конфликты**. В организациях они проявляется по-разному чаще всего в виде борьбы руководства за всегда ограниченные ресурсы. 75-80% межличностных конфликтов порождается столкновением материальных интересов отдельных субъектов, хотя внешне это проявляется как несовпадение характеров, личных взглядов или моральных ценностей. Это коммуникационные конфликты. Аналогичными являются конфликты между личностью и группой. Например, столкновение руководителя с единым фронтом подчиненных, которым не по нраву крутые дисциплинарные меры начальника, направленные на "завинчивание гаек".

Виды конфликтов по характеру:

- объективные, связанные с реальными проблемами и недостатками;
- субъективные, обусловленные различиями оценок тех или иных событий и поступков.

Виды конфликтов по последствиям:

- конструктивные, предполагающие рациональные преобразования;
- деструктивные, разрушающие организацию.

13

1. Что такое доходы, прибыль, рентабельность?

Доходы автотранспортного предприятия (организации) включают в себя:

- доходы от обычных видов деятельности;
- операционные доходы;
- внереализационные доходы.

Доходами автотранспортных организаций от обычных видов деятельности является:

- выручка от внутренних и международных перевозок грузов;
- выручка от перевозок грузов в грузовых таксомоторах;
- выручка от направления автомобилей для работы вне места их постоянного пребывания;
- выручка от использования порожних пробегов грузовых автомобилей других организаций;
- выручка от предоставления автомобилей на условиях проката;
- выручка от транспортно-экспедиционных операций, осуществляемых водителем при совмещении с основной деятельностью либо другим сотрудником автотранспортной организации;
- выручка от погрузочно-разгрузочных работ;
- выручка от складских операций;
- доходы от доставки (перегона) автомобилей новых и отремонтированных с автомобильных и авторемонтных заводов;
- арендная плата за предоставление во временное владение и пользование своих активов по договору аренды (по организациям, предметом деятельности которых является аренда);
- доходы, получаемые в виде вознаграждения автотранспортной организацией по договорам комиссии на транспортную экспедицию.

Операционными доходами являются:

- поступления, связанные с предоставлением за плату во временное пользование (временное владение и пользование) активов организации;
- поступления, связанные с участием в уставных капиталах других организаций (включая проценты и иные доходы по ценным бумагам);
- прибыль, полученная организацией в результате совместной деятельности (по договору простого товарищества);
- поступления от продажи основных средств и иных активов, отличных от денежных средств (кроме иностранной валюты), продукции, товаров.

Внерезультационными доходами являются:

- штрафы, пени, неустойки за нарушение условий договоров;
- активы, полученные по договору безвозмездно, в том числе по договору дарения;
- поступления в возмещение причиненных организации убытков;
- прибыль прошлых лет, выявленная в отчетном году;

· суммы кредиторской и депонентской задолженности, по которым истек срок исковой давности;

· прочие внереализационные доходы.

На величину доходов хозяйствующих субъектов автомобильного транспорта влияют как экзогенные (внешние), так и эндогенные (внутренние) факторы. К экзогенным факторам автотранспортного производства, влияющим на уровень валовой выручки предприятия, относятся:

- степень конкуренции в обслуживаемом сегменте рынка автотранспортных услуг;
- уровень платежеспособности клиентуры;
- налоговая политика государства;
- конкурентоспособность автотранспортных услуг;
- уровень тарифов (цен) на предоставляемые автотранспортные услуги;
- таможенная политика государства (при организации международных перевозок грузов);
- экологические требования к эксплуатации автотранспортных средств и производственно-технической базе предприятия;
- ситуация на рынке трудовых ресурсов.

К эндогенным факторам, влияющим на увеличение объемов доходов хозяйствующего субъекта, относятся:

- формирование тарифной политики с учетом рыночной сегментации;
- активная политика с дебиторами;
- уровень менеджмента предприятия, особенно в сфере коммерческой деятельности;
- обеспечение работоспособности автомобильного парка;
- соответствие структуры автомобильного парка спросу на автотранспортные услуги;
- информационно-техническое обеспечение управленческих оперативных и стратегических решений;
- проведение оперативного мониторинга выполнения договоров по автотранспортному обслуживанию клиентуры.

Расчеты доходов по различным видам перевозок в условиях рыночных отношений проводятся на основе маркетинга сегментов автотранспортного рынка, которые может обслуживать автотранспортное предприятие, владеющее определенным подвижным составом. Выбор тарифа (цены услуги) на перевозки (сдельный, повременный, покилометровый) или величина арендной платы (при сдаче в аренду подвижного состава) определяются с учетом специфики обслуживания клиента по определенному

виду перевозок.

Доходы от грузовых перевозок при сдельной оплате труда водителей определяют как произведение сдельного тарифа на объем выполненной транспортной работы в тоннах. При почасовой оплате доходы определяют сложением произведения установленного тарифа на количество отработанных часов и суммы дополнительной оплаты за каждый километр пробега. При покилометровой оплате доходы равны произведению установленного тарифа на общий пробег.

Доходы от транспортно-экспедиционных операций зависят от категорий экспедируемого груза и составляют определенный процент от доходов, полученных при перевозке грузов.

По погрузочно-разгрузочным работам доходы АТП определяются в зависимости от установленного тарифа и выполненного объема работ.

Сумма доходов АТП от автобусных перевозок зависит от объема, дальности и вида перевозок (городские, пригородные, внутрирайонные, внутриобластные и междугородные), а также размера комиссионного сбора за предварительную продажу билетов. Доходы от перевозок автобусами, работающими по заказам, исчисляются как произведение почасового тарифа на продолжительность работы автобуса.

Доходы по таксомоторным перевозкам рассчитываются в зависимости от выполненных платных километров пробега, количества вызовов автомобилей-такси к клиентам, числа посадок, часов простоя и тарифов по перечисленным видам услуг.

Для ускорения проведения расчетов доходов рекомендуется создать вариантную информационную базу по доходным ставкам на тонну, тонно-километр, платный километр и другие измерители.

Расходами предприятия, осуществляющего автомобильные перевозки и другие услуги, выполняемые автомобильным транспортом, признаются обоснованные, документально подтвержденные и связанные с получением доходов затраты.

Расходы автотранспортного предприятия делятся на следующие группы:

- расходы по обычным видам деятельности;
- операционные расходы;
- внереализационные расходы.

При формировании расходов по обычным видам деятельности автомобильного транспорта должна быть обеспечена их группировка по следующим элементам:

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

Операционные и внереализационные расходы учитываются по видам услуг и работ в соответствии с получаемыми доходами. Расходы, отражаемые в себестоимости перевозок и других измерителях выполняемых услуг и работ, принимаются в составе издержек автотранспортного производства в соответствии с указанной инструкцией.

В условиях рыночной экономики особую значимость для обеспечения финансовой устойчивости функционирования автотранспортных предприятий и их стратегии развития представляет величина прибыли как показатель эффективности автотранспортного производства. За счет прибыли хозяйствующий субъект формирует не только собственные финансовые ресурсы для расширенного воспроизводства, но и выполняет обязательства перед бюджетом, банками, поставщиками и другими контрагентами автотранспортной деятельности. В современных условиях интегрирующим показателем, характеризующим финансовый результат деятельности автотранспортной организации, является балансовая (валовая) прибыль.

Балансовая прибыль формируется как разница между выручкой (доходами) от реализации автотранспортных услуг (D) и суммарными расходами на их осуществление (P), а также за счет разницы между доходами ($D_{в.о}$) и расходами ($P_{в.о}$) по внереализационным операциям:

$$П_б = (D - P) + (D_{в.о} - P_{в.о}).$$

На рост прибыли влияет значительное число факторов, проявляющих свое воздействие через прирост доходной ставки, снижение себестоимости автотранспортных услуг, увеличение объемов оказываемых услуг, характеризующихся высоким уровнем доходной ставки.

В условиях рыночных отношений конкурентоспособность хозяйствующих субъектов отражается на величине рентабельности автотранспортной деятельности. Рентабельность предприятия определяется как отношение прибыли к затратам:

$$R_{п} = П / Z \cdot 100\%.$$

2. Сущность, состав и структура трудовых ресурсов предприятий автотранспорта (ПАТ).

Трудовые ресурсы – это часть населения страны, располагающая совокупностью физических и духовных способностей, которая может принять участие в процессе труда.

Весь персонал работников ПАТ делится на две группы: персонал основной деятельности и персонал неосновной деятельности.

К персоналу основной деятельности ПАТ относятся:

1. Водители грузовых и легковых автомобилей, автобусов, занятые на перевозке грузов и пассажиров;
2. Кондукторы
3. Ремонтные рабочие, занятые техническим обслуживанием и ремонтом автомобилей и агрегатов, выполняемых хозяйственным способом;
4. Вспомогательные рабочие, обслуживающие электрические и тепловые сети, подстанции, работники по ремонту и содержанию оборудования, водители-загонщики автомобилей, водители по хозяйственному обслуживанию, рабочие инструментальных участков и др.;
5. Работники информационно-вычислительных и вычислительных центров, состоящих

на балансе предприятия, а также в случае, если эти работники выполняют работы для других предприятий;

6. Инструкторы (методисты) по физической культуре, художники-оформители, состоящие в штате предприятия;

7. Работники всех видов охраны, состоящие в штате данного предприятия;

8. Работники аппарата управления со всеми отделами и бюро, включая работников отдела материально-технического снабжения и сбыта, складов топлива и материалов, а также работников по уборке производственных помещений и дворов;

9. Работники диспетчерских пунктов или автобусных станций на линии, контрольно-ревизионный аппарат и линейный персонал;

К персоналу неосновной деятельности ПАТ относятся работники:

1. Подсобных сельских хозяйств;

2. Занятые на капитальном ремонте зданий и сооружений, выполняемом хозяйственным способом;

3. Жилищного хозяйства;

4. Медицинских учреждений и детских яслей, состоящих на балансе предприятия;

5. Баз отдыха, домов отдыха, пансионатов, детских лагерей отдыха, детских садов и яслей-садов, состоящих на балансе предприятия.

В зависимости от выполняемых функций работники предприятий автомобильного транспорта распределяются на такие категории: рабочие, руководители, специалисты, служащие.

К рабочим на автомобильном транспорте относятся те работники, которые непосредственно заняты перевозкой грузов, техническим обслуживанием и ремонтом подвижного состава, обеспечивают нормальные условия для осуществления транспортного процесса, выполняют обязанности кондуктора.

К руководителям относятся работники, занимающие должности руководителей предприятий и их структурных подразделений: директора (генеральные директора), начальники управляющие, заведующие, председатели, мастера, производители работ на предприятиях, в структурных единицах и подразделениях; главные специалисты-главный бухгалтер, главный диспетчер, главный инженер, главный механик, главный металлург, главный сварщик, главный агроном, главный геолог, главный электрик, главный экономист, главный научный сотрудник, главный редактор; государственные инспекторы.

20

1. Диспетчерское руководство работой подвижного состава

Диспетчерское руководство работой автомобильного транспорта необходимо для достижения наиболее эффективного его использования, соблюдения суточного графика работы и постоянного наблюдения за работой подвижного состава, а также своевременного принятия мер по устранению перебоев в работе. Только при выполнении всех этих требований может быть обеспечено выполнение суточного плана перевозок.

Различают две системы диспетчерского руководства работой автомобилей на линии: систему децентрализованного диспетчерского руководства, при которой отдел эксплуатации каждого АТП руководит работой автомобилей, и систему централизованной диспетчерской службы (ЦДС). Этой службе подчинено несколько АТП одного ведомства (объединения), расположенных в крупном городе. При такой системе отдел эксплуатации

не руководит работой автомобилей на линии, а в задачу АТП входит подготовка подвижного состава к работе и выпуск его на линию по разрядкам ЦДС, которая руководит работой автомобилей всех подчиненных ей предприятий.

ЦДС может обеспечить более рациональные маршруты, ликвидировать встречные перевозки грузов, в результате чего повышается коэффициент использования пробега автомобилей, и добиться равномерного распределения объема транспортной работы между АТП. В настоящее время находит применение система АСУ, являющаяся основным комплексным направлением по совершенствованию работы автомобильного транспорта.

Перед выездом на линию водитель получает путевой лист и сменное задание на перевозку грузов. При выдаче путевого листа он получает инструктаж о маршрутах, условиях перевозки, способах связи, погодных и дорожных условиях.

Связь водителя с диспетчером осуществляется по телефону, радио или личным контактом с линейными диспетчерами, находящимися на передвижных или постоянно действующих диспетчерских пунктах. В случае вынужденной остановки из-за отказов или неисправностей и невозможности устранения их своими силами водитель должен сообщить об этом на АТП для принятия мер.

В случае непредставления груза заказчиками или сверхнормативного простоя автомобиля водитель обязан сообщить об этом диспетчеру для получения указаний о дальнейшей работе. В этом случае по указанию диспетчера водителю может быть поручена другая работа. По окончании смены водитель должен сдать оформленный путевой лист с товарно-транспортными документами для обработки сменному диспетчеру. Если водитель по каким-либо причинам возвратился на предприятие раньше или позже указанного времени, он должен сообщить диспетчеру о причинах, вызвавших несвоевременный заезд.

Контроль за работой водителей на линии осуществляется линейными контролерами. При возникновении неисправности автомобиля водитель должен принять меры к ее устранению, а если это невозможно — вызвать техническую помощь.

Результат выполненной транспортной работы, расход топлива и заработную плату водителя определяют по путевому листу и товарно-транспортным документам.

2.5. Критерии оценки результата

Результаты обучения оцениваются по пятибалльной системе. При оценке учитываются следующие качественные показатели ответов:

- глубина (соответствие изученным теоретическим обобщениям);
- осознанность (соответствие программным требованиям умения применять полученные знания);
- полнота (соответствие объему программы).

«5» - отвечает на вопросы билета в полном объеме, использует при ответе профессиональную терминологию, ответ построен логично, использует дополнительные источники информации, владеет грамотной речью, отвечает на все дополнительные вопросы

«4»- отвечает на вопросы билета в полном объеме, использует при ответе профессиональную терминологию с допустимыми неточностями, ответ построен недостаточно логично, владеет грамотной речью, отвечает на все дополнительные вопросы

«3» - ставится за раскрытие одного теоретического вопроса. За знание и понимание основных положений учебного материала, но не полное изложение, непоследовательное. При ответе

допускает неточности в определении понятий. «2» - ставится, если не раскрываются не один вопрос экзаменационного билета.

3. Приложения

Приложение 1

ПОРТФОЛИО

результатов учебной деятельности при изучении

профессионального модуля ПМ.02

Организация сервисного обслуживания на автомобильном транспорте

в рамках основной профессиональной образовательной программы

по специальности СПО

23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам)

Студента группы _____ (Ф.И.О.)

Преподаватели

(Ф.И.О.)

Руководители учебной практики

(Ф.И.О.)

Руководитель практики по профилю специальности Котарев В.В.

(Ф.И.О.)

Эксперты от работодателя:

(место работы)

(занимаемая
должность)

(инициалы,
фамилия)

Старый Оскол

**Бланк
анализа портфолио**

№ п/п	Элемент портфолио	Наличие (да/нет)	Соответствие требованиям к оформлению портфолио (соответствует полностью / частично, не соответствует)
1.	Титульный лист		
2.	Индивидуальные показатели успеваемости		
3.	Информационная карта успеваемости выполнения практических и лабораторных работ/		
4.	Аттестационный лист по учебной практике		
5.	Аттестационный лист по производственной практике		
6.	Аттестационный лист по практике по профилю специальности.		
	Дополнительные материалы		
7.	Результаты самостоятельной работы студента (Рефераты, доклады, слайдовые презентации и т.д)		
8.	Отчеты по проведению работ учебной и практики по профилю специальности (индивидуальные или один отчет на бригаду)		
9.	Результаты лабораторных и практических работ		
10.	Сведения об участии студента в олимпиадах и конкурсах профессионального мастерства, конференциях по профилю специальности		
11.	<i>Другое</i>		

Члены экспертной группы:

(подпись)

(Ф.И.О.)

(подпись)

(Ф.И.О.)

(подпись)

(Ф.И.О.)

« ____ » _____ 20__ г.

*Дополнительные материалы***Информация об участии в олимпиадах, конкурсах
профессионального мастерства по профилю специальности**

№ п/п	Компетенция	Название олимпиады	Место и время проведения	Примечание (наличие грамоты, диплома и т.п.)
1.				
2.				
3.				

Заместитель директора

по СПО

(подпись)

(Ф.И.О.)

Начальник

учебно-производственного

отдела

(подпись)

(Ф.И.О.)

Начальник

научно-исследовательского

отдела

(подпись)

(Ф.И.О.)

