

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой: <https://stuservis.ru/otchet-po-praktike/257296>

Тип работы: Отчет по практике

Предмет: Транспорт

Содержание

Введение 3

1. План перевозок. 5

2. Планирование технико-экономических показателей и определение потребного количества подвижного состава. 6

2.1. Выбор типа и расчет списочного количества подвижного состава. 6

2.2. Расчет технико-экономических показателей. 12

2.3. Расчет производственной программы по эксплуатации. 15

3. Расчет производственной программы по техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава. 18

3.1. Методика расчета производственной программы по ТО и ТР. 18

3.2. Расчет численности ремонтных и вспомогательных рабочих. 22

3.3. Расчет затрат на запасные части и ремонтные материалы. 22

4. План материально-технического обеспечения. 24

5. Амортизационные отчисления по подвижному составу. 30

6. Расчет стоимости основных производственных фондов предприятия, стоимости и показателей использования оборотных средств. 31

7. План по труду и заработной плате. 33

7.1. Определение численности персонала АТП. 33

7.2. Определение планового фонда заработной платы. 33

8. Расчет общехозяйственных расходов. 41

9. Калькуляция себестоимости перевозок. 43

10. Выручка и прибыль от перевозки грузов. 44

10.1. Определение выручки АТП. 44

10.2. Расчет выручки с учетом НДС. 44

10.3. Расчет балансовой прибыли. 45

10.4. Налоги АТП. 45

10.5. Расчет остаточной прибыли. 45

10.6. Расчет фондов экономического стимулирования. 45

10.7. Расчет общего фонда оплаты труда. 46

11. Анализ финансово-хозяйственной деятельности АТП. 47

11.1. Оценка рентабельности. 47

11.2. Оценка деловой активности. 47

11.3. Оценка экономической эффективности проекта. 48

11.4. Определение экономической целесообразности проекта на основе расчета чистого дисконтированного дохода (ЧДД). 49

Заключение 51

Список использованной литературы 52

Приложение 53

Введение

Учебная практика является одной из неотъемлемых частей подготовки квалифицированных специалистов. Во время прохождения практики происходит закрепление и конкретизация результатов теоретического обучения, приобретение студентами умения и навыков практической работы по избранной специальности и присваиваемой квалификации.

Основной целью практики является практическое закрепление теоретических знаний, полученных в ходе обучения. Основным результатом данной работы является отчет о прохождении практики, в котором собраны все результаты деятельности студента за период прохождения учебной практики.

Задачи практики состоят в следующем:

- сбор необходимого практического материала, в том числе первичной информации, для написания отчета;
- закрепление профессиональных знаний, умений и навыков, полученных в процессе теоретической подготовки;
- проведение общего анализа производственно-хозяйственной деятельности организации;
- анализ состава и содержания функций логистического структурного подразделения;
- анализ действующей логистической системы организации.

Базой практики и объектом исследования является ООО «АвтоСпецТехника», г. Ханты-Мансийск, ул. Аграрная, 3.

Предметом исследования выступает система логистики рассматриваемого предприятия.

Основными методами исследования в ходе практики стали:

- Сравнительный анализ;
- Системный подход.

1. План перевозок

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

План перевозок, разработанный на основе исходных данных данной курсовой работы, представлен в таблице 1.1.

Таблица 1.1

План перевозок

Вид груза	Класс груза	Характеристика условий эксплуатации	Категория условий эксплуатации	Способ погрузки
-----------	-------------	-------------------------------------	--------------------------------	-----------------

Тип дорожного покрытия	Рельеф местности	Условия движения
------------------------	------------------	------------------

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

Камень природный 1

Гравий без обра- ботки 100 м над уровнем моря За пределами пригородной зоны

III

Экскаватор

Окончание таблицы 1.1.

Способ разгрузки	Объем перевозок Qт, т	Среднее расстояние перевозок Lср, км	Грузооборот Рткм, ткм
------------------	-----------------------	--------------------------------------	-----------------------

Марка автомобиля, прицепа, полуприцепа
--

8	9	10	11	12
---	---	----	----	----

самосвалом 150000	7	1050000	КАМАЗ-5511
-------------------	---	---------	------------

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

2.1. Выбор типа и расчет списочного количества подвижного состава

Транспорт является одной из ключевых отраслей любого государства. Объем транспортных услуг во многом зависит от состояния экономики страны. Однако сам транспорт часто стимулирует повышение уровня активности экономики.

Особое место среди различных видов транспорта занимает автомобильный. Он более мобилен по своей природе и менее зависит от внешних факторов. В большинстве стран, в том числе и в России, автомобильный транспорт занимает ведущее место по объемам перевозок грузов и пассажиров.

Одним из первых мероприятий Министерства транспорта Российской Федерации по формированию системы регулирования транспортной деятельности в условиях перехода к рынку стало создание Российской транспортной инспекции (РТИ). На органы РТИ были возложены обязанности проводить лицензирование транспортной деятельности и сервисных услуг, контроль выполнения законодательных актов и требований,

налагаемых выданными лицензиями, а также осуществлять целый ряд иных функций, связанных с обеспечением нормального функционирования рынка транспортных услуг.

Регулирование рынка транспортных услуг предполагает сочетание экономических и административных методов воздействия на работу транспорта, осуществления регулирования, как в долгосрочной перспективе, так и в режиме оперативных воздействий.

Существует много причин, по которым общество должно осуществлять контроль над транспортом.

Задачи регулирования транспортной деятельности со стороны государства следующие:

1. Основные операции транспорта необходимо регулировать в интересах общественной безопасности (дорожного движения и экологической).
2. Во многих случаях транспорт является естественной монополией, что представляет собой сдерживающий фактор его развития.
3. Чаще всего транспорт сильно подвержен конкурентной борьбе. Это ведет к снижению заработной платы работников отрасли.
4. Социальные затраты транспорта очень велики, в связи с этим их необходимо учитывать и перераспределять. Автомобильный транспорт не может существовать без таких элементов, как автомобильные дороги, стоянки и т.п. Это обуславливает дополнительное финансирование.
5. Транспорт часто требует международного взаимодействия, что предопределяет необходимость государственных соглашений.
6. Транспорт вместе с системой материально-технического снабжения и связью является частью инфраструктуры национальной экономики и одновременно стимулятором ее развития.
7. Транспорт, в связи с высоким коэффициентом перевозимости производимых товаров, является отраслью, прогрессивно стимулирующей инфляционные процессы. В связи с этим, в условиях нестабильной экономической обстановки необходим контроль за уровнем тарифов.
8. Транспорт является центральным звеном при ликвидации чрезвычайных ситуаций и играет важную роль в обеспечении обороноспособности страны.

Методы регулирования транспортной деятельности укрупненно можно подразделить на следующие виды: нормативно-правовые; экономические; комплексные [2].

Нормативно-правовые методы по области своего воздействия могут быть подразделены на:

- методы, определяющие безопасность;
- методы, регулирующие рынок транспортных услуг.

В числе нормативно-правовых актов, регулирующих безопасность автомобильного транспорта, можно отметить правила дорожного движения, устав автомобильного транспорта, правила перевозок опасных грузов, стандарты по экологической безопасности и т.д.

К методам регулирования рынка транспортных услуг следует отнести: лицензирование; квоты и разрешения (например, для международных перевозок); ограничения (числа компаний, размеров парка и др.).

Среди экономических методов, можно выделить комплексные и частные. Комплексные методы предполагают изменение системы производственных отношений, и в частности отношений собственности. Это национализация транспортных компаний либо их приватизация. Частные методы экономического регулирования транспортной деятельности осуществляются при неизменной системе производственных отношений.

В некоторых регионах уже созданы или создаются новые органы транспортной администрации (транспортные департаменты), особые структуры типа служб единого заказчика транспортных услуг. В ряде мест существуют межведомственные координационные органы, призванные способствовать нормальной работе транспорта. По мере развития рыночной экономики в РФ и устранения причин, тормозящих развитие системы государственного регулирования, функции и задачи РТИ значительно расширятся.

Маршрут для перевозки грузов должен тщательно прорабатываться с учетом качества покрытия дорог на всех этапах перевозки.

При планировании маршрутов автомобильных перевозок любых видов грузов необходимо учитывать соблюдение режима труда и отдыха водителей в зависимости от расстояния перевозки и установленного времени доставки груза между военными гарнизонами.

Если пребывание в автомобиле предусматривается продолжительностью более 12 часов, в рейс направляются два водителя. Основные элементы сочетания труда и отдыха водителей на маршруте выглядят следующим образом.

Остановка для кратковременного отдыха водителя продолжительностью не менее 15 минут должна быть предусмотрена после первых 3-х часов непрерывной работы, далее остановки необходимо делать не более чем через каждые 2 часа.

Водителям предоставляется перерыв для отдыха и питания продолжительностью не более 2 часов, как правило, в середине рабочей смены, не позднее чем через 4 часа после начала работы.

Перед выездом руководитель обязан проинформировать водителя об условиях работы на линии (маршруте) и особенностях перевозимого груза.

При направлении водителя в рейс продолжительностью более 1 суток он должен проверить укомплектованность автомобиля дополнительными приспособлениями, и исправность их технического состояния.

При организации грузовых автомобильных перевозок существенное значение имеет выбор подвижного состава.

В данных условиях выполнения задания на транспортировку грузов на выбор подвижного состава оказывают влияние свойства груза и требования, предъявляемые к его защите от воздействия внешних факторов, способ выполнения погрузо-разгрузочных работ, дорожные условия и т.п.

Для перевозки крупногабаритных грузов используют разные виды автотранспорта, а также дополнительное оборудование.

При перевозке тяжеловесных грузов на обычных автомобилях (прицепах) необходимо подготовить подстилочные доски толщиной 50 мм в целях предотвращения проламывания пола кузова. Длина досок должна быть такой, чтобы они могли опираться на поперечные брусья кузова.

Перед началом погрузки крупногабаритной техники на автомобиль (прицеп) необходимо:

- демонтировать детали и узлы, не помещающиеся в пределах габарита кузова, а также препятствующие равномерной загрузке автомобиля;
- поднять и прочно закрепить в транспортном положении навесное оборудование, чтобы после погрузки оно находилось на высоте не менее 200 мм над полом кузова;
- проверить надежность действия тормозной системы машины.

При погрузке техники, которая по длине не размещается в пределах кузова, задний борт автомобиля (прицепа) открыть и закрепить.

При укладке грузов, центр тяжести которых смещен к одному из концов, они размещаются в кузове так, чтобы более тяжелые концы рядом расположенных в ярусе ящиков были расположены в разные стороны. Необходимость в перевозке крупногабаритной техники на значительные расстояния может возникать в разных случаях, наиболее характерные среди которых:

- перевозка новой техники от предприятия, на котором она была изготовлена, к месту дальнейшей эксплуатации;
- перевозка техники, вышедшей из строя, к месту ее капитального ремонта и обратно;
- изменение места дислокации строительной организации, имеющей данную технику на вооружении.

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

При выборе типа подвижного состава, марки и модификации автомобиля необходимо учитывать характер и структуру перевозок, вид груза и упаковки, расстояние перевозок, а также дорожные условия.

Количество подвижного состава, необходимое для перевозки каждого из видов груза, определяется с учетом объема перевозок Q_t , тыс.т. по каждому виду груза и годовой выработки автомобиля $W_{гт}$, тыс.т.:
, (1)

Грузоподъемность q зависит от особенности конструкции подвижного состава, является постоянной величиной для данного типа и модели. Полученные величины сводим в табл. 2.1.

Список использованной литературы

1. Понизовкин А. Н., Власко Ю. М., Ляликов М. Б. «Краткий автомобильный справочник» – М.: АО «Транконсалтинг», НИИАТ, 2017. – 779 с.
2. Сербиновский Б.Ю., Фролов Н.Н., Напхоненко Н.В., Колоскова Л.И., Напхоненко А.А. «Экономика предприятий автомобильного транспорта»: Учебное пособие. – М.: ИЦК «МарТ», Ростов н/Д: Издательский центр МарТ», 2018. – 496 с. __

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой: <https://stuservis.ru/otchet-po-praktike/257296>