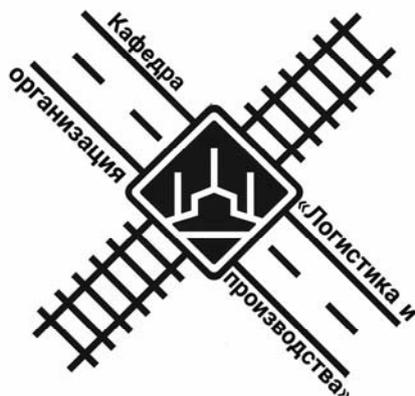


МЕЖГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ  
ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ  
«БЕЛОРУССКО-РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Кафедра «Логистика и организация производства»

# ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА

*Методические рекомендации к курсовому проектированию  
для студентов специальности  
1-27 02 01 «Транспортная логистика (по направлениям)»  
очной и заочной форм обучения*



Могилев 2020

УДК 65.115  
ББК 39.3  
Э 40

Рекомендовано к изданию  
учебно-методическим отделом  
Белорусско-Российского университета

Одобрено кафедрой «Логистика и организация производства»  
«11» сентября 2020 г., протокол № 2

Составитель канд. экон. наук, доц. М. Н. Гриневич

Рецензент канд. экон. наук, доц. И. В. Ивановская

Представлены материалы к выполнению курсового проекта, включающие пояснения к выбору темы, содержанию, порядку защиты, расчетному заданию.

Учебно-методическое издание

ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА

Ответственный за выпуск	М. Н. Гриневич
Корректор	И. В. Голубцова
Компьютерная верстка	Н. П. Полевничая

Подписано в печать . Формат 60×84/16. Бумага офсетная. Гарнитура Таймс.  
Печать трафаретная. Усл. печ. л. . Уч.-изд. л. . Тираж 56 экз. Заказ №

Издатель и полиграфическое исполнение:  
Межгосударственное образовательное учреждение высшего образования  
«Белорусско-Российский университет».  
Свидетельство о государственной регистрации издателя,  
изготовителя, распространителя печатных изданий  
№1/156 от 07.03.2019.  
Пр-т Мира, 43, 212022, Могилев.

© Белорусско-Российский  
университет, 2020

## Содержание

Введение.....	4
1 Общие положения.....	5
2 Выбор темы курсового проекта .....	6
3 Общая характеристика и содержание курсового проекта.....	7
4 Организация выполнения курсового проекта .....	9
5 Критерий оценки и защита курсового проекта .....	9
6 Порядок выполнения расчетного задания «Расчет тарифов на автомобильные перевозки».....	10
6.1 Исходные данные для расчета тарифов.....	10
6.2 Расчет показателей транспортной работы.....	11
6.3 Расчет затрат на перевозки по статьям.....	13
6.4 Определение прибыли, стоимости перевозки и тарифов.....	23
Список литературы.....	24
Приложение А.....	25
Приложение Б.....	27

## Введение

В процессе изучения дисциплины «Экономика транспорта» выполняется курсовой проект, способствующий закреплению полученных знаний и дающий возможность самостоятельно разобраться во всех разделах курса.

Курсовой проект направлен на закрепление, систематизацию и углубление теоретических знаний, выработку умения применять их при решении конкретных практических задач автотранспортных предприятий (АТП) и их структурных подразделений.

В процессе работы над курсовым проектом студенты:

- осваивают наиболее распространенные методы работы транспорта;
- приобретают навыки самостоятельного решения вопросов, связанных с выявлением и использованием резервов повышения эффективности деятельности автотранспортных предприятий;
- научатся пользоваться нормативной и справочной литературой.

Все предложения курсового проекта должны быть экономически обоснованными результатами самостоятельной творческой работы студентов и приводить к повышению производительности труда, более эффективному использованию подвижного состава и оборудования при одновременном улучшении качества выполняемых работ и снижении себестоимости. В каждом курсовом проекте находят отражение последние достижения науки и техники на транспорте, а также передовые методы труда и организации производства.

Выполнение курсового проекта подготавливает студентов к самостоятельному решению задач, возникающих на предприятиях, развивает умение находить оптимальные варианты принимаемых решений, вырабатывает навыки в определении экономической целесообразности использования новейших достижений науки и техники.

Курсовой проект включает углубленное изучение одной из проблем производственно-хозяйственной деятельности автотранспортного предприятия с соответствующими расчетами, а также выполнение расчетного задания.

Общая трудоемкость курсового проекта в соответствии с учебной программой – 60 ч.

Выдача заданий производится преподавателем по дисциплине на первой неделе обучения в четвертом семестре. Выполненный курсовой проект сдается преподавателю по графику занятий.

## 1 Общие положения

В результате выполнения курсового проекта студент усвоит экономические понятия, концепции и инструменты на транспорте; раскроет содержательную характеристику выбранной темы; обеспечит рациональное сочетание общетеоретических положений и анализа конкретных ситуаций; научится формулировать основные выводы по результатам анализа работы над конкретной темой.

Следует обратить внимание на то, что каждая тема представляет собой ту или иную экономическую проблему, которую студент должен раскрыть и показать результаты ее применения на конкретном примере из практики. Одна из распространенных ошибок – понимание курсового проекта как простого изложения различных теорий по той или иной теме. Студент должен уметь формулировать выводы из анализа теоретических знаний и их применения на практике конкретных предприятий. Это должно учитываться при выборе темы.

Курсовое проектирование – это индивидуальный процесс. В исключительных случаях с разрешения преподавателя сложный курсовой проект, представляющий особую теоретическую, практическую значимость, может быть выполнен группой студентов в виде комплексного курсового проекта.

При глубокой теоретической и практической проработке темы, обоснованности и новизне сделанных выводов курсовой проект может быть рекомендован руководителем в качестве научного доклада для выступления на ежегодной студенческой научной конференции, а также в качестве основы будущего дипломного проекта.

**Целью** курсового проекта является систематизация, закрепление и расширение теоретических знаний, практическое выполнение студентами одной из тем исследований вопросов экономики транспорта, развитие аналитических навыков, овладение элементами самостоятельной исследовательской работы.

**Основные задачи** при выполнении курсового проекта.

1 Обоснование актуальности и значимости темы проекта в теории и практике экономики транспорта.

2 Теоретическое исследование с позиций экономической науки и современных концепций на транспорте состояния взятой к рассмотрению проблемы, раскрытие сущности экономических понятий, методов и инструментов решения проблемы.

3 Овладение современной методикой проведения исследований, раскрывающих тему курсового проекта.

4 Обеспечение четкой взаимосвязи теоретических и практических аспектов поставленной проблемы путем раскрытия результатов применения рассматриваемых методов и инструментов на конкретных предприятиях.

5 Обобщение полученных в результате проведенных исследований материалов, формулирование выводов и рекомендаций на основе самостоятельного анализа научных, методических источников и практического материала.

6 Формирование навыков самостоятельной работы с экономической литературой, цитирования и ссылок на источники, умения грамотно и логически

обоснованно излагать свои идеи, мысли, обобщать расчеты, строить графики, таблицы, диаграммы.

## **2 Выбор темы курсового проекта**

Тема курсового проекта выбирается студентом самостоятельно на основе предлагаемой примерной тематики (приложение А). Она может быть выбрана и индивидуально, с учетом личного практического опыта студента, но в этом случае требуется ее согласование с руководителем от кафедры.

После выбора темы следует ознакомиться со всеми вопросами по программе курса и изучить методические пособия, литературу. Результатом должен стать предварительный вариант плана курсового проекта по выбранной теме. Затем предстоит самостоятельно расширить круг источников литературы, подобрать практический материал и составить окончательный вариант плана курсового проекта.

### ***Подбор и изучение источников литературы***

Подбор литературы – это самостоятельная работа студента, успешность которой зависит от его инициативности и умения пользоваться каталогами, библиографическими справочниками и т. п.

Подбор и изучение литературы следует начинать с законодательных актов по организационным, экономическим, хозяйственным вопросам, подчеркивающим актуальность той или иной темы, значимость отдельных вопросов курсового проекта.

Исследование общеэкономической сущности рассматриваемой проблемы должно базироваться на изучении монографий, сборников научных трудов, периодической экономической литературы (журналы и газеты), посвященных вопросам деятельности предприятий.

При выполнении аналитических разделов курсового проекта внимательного изучения требуют методические, инструктивные материалы.

При использовании статистического и цифрового материала, изложении точек зрения различных авторов требуется обязательная ссылка на источники.

Важнейшим признаком самостоятельной работы автора при подборе и изучении литературы по избранной теме должно быть проявление авторской позиции в рассматриваемой проблеме, проведение критического анализа и осмысление имеющихся точек зрения, постановка проблемы, основание и выработка путей ее решения.

При подборе литературы следует обращаться к наиболее поздним изданиям, законам и инструкциям, т. к. они с современных позиций освещают тему. Согласовывая с преподавателем-руководителем список использованных источников, надо проконсультироваться о том, какие изменения и дополнения необходимо учесть при изучении литературы.

### ***Составление плана***

План курсового проекта должен быть тщательно продуман на основе предварительного ознакомления с литературой и цифровыми данными о работе предприятия. Начинается план с введения, где аргументируется выбор исследования, ставятся цель, задачи проекта, дается характеристика объекта и предмета исследования, приводятся приемы анализа и т. д.

Первый раздел должен иметь обобщенное название (к примеру – «Теоретические аспекты...»), раскрывающее роль, значение, историю рассматриваемой проблемы, направления совершенствования.

Название подразделов должно детально характеризовать данный вопрос. Можно дать обзор определений рассматриваемой категории, его состав и структуру, показатели, характеризующие категорию, и т. д.

Второй раздел должен называться «Оценка...» той или иной проблемы в отрасли или на конкретном предприятии. Рекомендуется раздел начинать с рассмотрения организационно-экономического механизма конкретного предприятия. В следующих подразделах необходимо проанализировать существующую практику работы по исследуемой теме курсового проекта на данном предприятии (провести расчеты, сделать промежуточные выводы).

Третий раздел должен содержать перечень предлагаемых мероприятий для улучшения деятельности предприятия, конкретные расчеты их эффективности и механизм реализации. Четвертый раздел включает расчетное задание.

Заключение проекта отражает выводы и результаты исследования.

Список источников должен содержать не менее 30 наименований.

### **3 Общая характеристика и содержание курсового проекта**

Курсовой проект по экономике транспорта состоит из введения, трех разделов (теоретического, аналитического, практического) и заключения.

**Введение** является важной частью проекта. Его значение определяется тем, что именно в нем обосновывается актуальность темы, формулируются цели и задачи проекта, указываются объект, предмет и методы исследования.

Под *актуальностью темы* понимается значимость рассматриваемого вопроса для теории и практики, о чем свидетельствуют такие факторы, как существование несовпадающих научных подходов, недостаточная изученность темы, противоречия в законодательной и нормативной базе по данному вопросу, недостаточная апробация теоретических положений на практике.

*Историографический обзор* по теме исследования должен выявить степень разработанности изучаемой проблемы и показать основательную осведомленность студента.

*Цель курсового исследования* должна быть сформулирована конкретно и вытекать из темы проекта либо из формулировки поставленной проблемы.

*Задачи курсового проекта* тесно связаны с целью исследования. Решение указанных во введении задач должно найти отражение в содержании основной

части проекта, а заголовки глав должны соответствовать поставленным задачам.

*Объект и предмет исследования* – обязательные элементы введения. В курсовых проектах объектом исследования является исследуемое предприятие (организация, регион, отрасль); предметом – определенные, соответствующие теме выполняемого проекта, экономические отношения.

*Методической базой курсового проекта* являются общие и специальные научные методы, выступающие в качестве инструментов познания, решения научных задач и достижения цели проводимого исследования.

*Перечень материалов*, использованных в ходе изучения проблемы, может быть разнообразным, но в любом случае в нем должны быть отражены реально изученные документы.

**В теоретическом** разделе кратко анализируются различные теоретические концепции, связанные с вопросами экономики транспорта. При этом он должен носить объективный характер, т. е. должны быть даны как позитивная характеристика той или иной концепции, так и ее недостатки. Теоретический обзор проблемы занимает 7–8 с. машинописного текста.

**В аналитическом** разделе излагаются теоретические аспекты рассматриваемой проблемы, ее важность и значение для экономики в целом или отдельных отраслей. Этот раздел включает также характеристику того предприятия или организации, информация о которой была использована при выполнении курсового проекта (структура органов управления; номенклатура и объемы перевозок и потребляемых материально-технических ресурсов; существующая система организации, планирования и управления складским, тарным или транспортным хозяйством; используемый документооборот). Далее следует провести всесторонний экономический анализ рассматриваемой проблемы на основании действующих нормативных актов, собранных статистических данных и практических материалов. Аналитический раздел заканчивается выводами.

**Практический** раздел работы посвящен вопросам совершенствования конкретной проблемы, анализ которой был проведен в предыдущем разделе. Здесь следует всесторонне обосновать и охарактеризовать рекомендуемые предложения. При этом направления совершенствования должны быть подкреплены соответствующими цифрами. Целесообразно рассчитать экономическую эффективность проектных предложений, которая может быть выражена или в стоимостных единицах, или показателями, характеризующими повышение качества работы и оперативности различных процедур расчета, снижение затрат в том или ином звене логистической цепи, сокращение документооборота и номенклатуры используемых материальных ресурсов. Проектная часть занимает около 12–13 с. машинописного текста.

Расчетный раздел содержит расчет тарифа на автомобильные перевозки.

Курсовой проект завершается краткими выводами в виде **заключения**. Эта часть проекта характеризует степень и качество выполнения поставленных перед студентом задач. Выводы формулируются исходя из следующей схемы: результаты достижения поставленных задач курсового проекта; методы и средства решения этих задач; характер полученных результатов; ожидаемое их внедрение. Заключение занимает 4–5 с. машинописного текста.

## **4 Организация выполнения курсового проекта**

После того, как выбрана тема курсового проекта и составлен его план, студент приступает к его написанию.

Курсовой проект должен быть сдан на кафедру для проверки руководителем не позднее чем за месяц до очередной сессии.

Защита курсового проекта проводится в указанный деканатом день путем 10-минутной презентации основных аспектов и выводов.

Проект будет допущен к защите, если студент его выполнил в полном соответствии с методическими рекомендациями, т. е. теоретически обосновал тему, достиг поставленных целей и задач, четко и последовательно изложил материал, сделал доказательные и обоснованные предложения и выводы, выполнил расчетное задание, оформил с соблюдением всех правил и стандартов.

Проект, не соответствующий методическим рекомендациям по содержанию и оформлению, возвращается студенту для доработки. Студент должен внести дополнения и исправления по замечаниям.

## **5 Критерий оценки и защита курсового проекта**

Руководитель курсового проекта проверяет решения, расчеты и графический материал, подготовленные студентом, по мере выполнения им проекта. Все недоработки, неточности и ошибки должны быть указаны студенту с необходимыми разъяснениями. После проверки выполнения каждой части руководитель визирует ее и разрешает перейти к следующему этапу.

Подведение итогов курсового проекта включает следующие шаги:

- сдача курсового проекта на проверку руководителю;
- доработка курсового проекта с учетом замечаний руководителя;
- сдача готового курсового проекта на защиту;
- защита курсового проекта.

Срок сдачи курсового проекта определяется заданием в курсовом проекте, но не позднее предпоследней недели учебных занятий в семестре.

Срок доработки назначается руководителем с учетом сущности замечаний и объема необходимой доработки.

Выполненный курсовой проект подписывается студентом и представляется на защиту. Курсовой проект, удовлетворяющий предъявляемым требованиям, допускается к защите, о чем руководитель делает надпись на титульном листе.

День и час защиты устанавливает руководитель курсового проекта.

Защита курсового проекта может быть организована разными методами: индивидуально или группой; с привлечением оппонентов из числа студентов.

Руководитель работы устанавливает требования к содержанию и продолжительности доклада при защите, регламент для оппонентов.

Защита курсового проекта должна состоять из короткого доклада о сущности проделанной работы и полученных результатах и ответов на вопросы. Дли-

тельность выступления с докладом не должна превышать 7–10 мин.

Оценивается курсовой проект по десятибалльной системе с учетом:

- обоснованности материала и качества расчетов и разработок;
- качества выполнения графического материала;
- соблюдения требований государственных стандартов к оформлению пояснительной записки;
- оригинальности решения поставленных задач (один из основных критериев оценки качества курсового проекта);
- содержания доклада и качества ответов на вопросы.

Также учитывается качество анализа студентом источников литературы, статистических данных, практических проблем и ситуаций.

Студент, не представивший в установленный срок готовый курсовой проект или не защитивший его, считается имеющим академическую задолженность и не допускается к сдаче зачета или экзамена по данной дисциплине.

Курсовые проекты, имеющие творческий характер и практический интерес, могут быть представлены на конкурс студенческих научных работ.

После защиты курсовые проекты передаются на хранение в архив кафедры до списания.

## **6 Порядок выполнения расчетного задания «Расчет тарифов на автомобильные перевозки»**

### ***6.1 Исходные данные для расчета тарифов***

Исходными данными для расчета тарифов при применении сдельной системы оплаты за выполненную транспортную работу являются договор или заявка заказчика на перевозку грузов и технико-экономические показатели работы подвижного состава перевозчика.

Заявка включает следующую информацию заказчика: вид груза, пункты и способ погрузки и разгрузки (при погрузке экскаватором – емкость ковша).

Технико-экономические показатели работы подвижного состава, которые используются для расчета тарифов:

- марка и модель грузового автомобиля, прицепа (полуприцепа);
- грузоподъемность грузового автомобиля, прицепа (полуприцепа);
- расстояние перевозки по группам дорог;
- расстояние подачи (нулевой пробег);
- пробег автомобиля, прицепа (полуприцепа) с начала эксплуатации;
- собственный вес прицепа (полуприцепа);
- амортизируемая стоимость автомобиля, прицепа (полуприцепа);
- стоимость используемых автомобильного топлива и шин;
- расчетные показатели за одну смену работы автомобиля:
  - а) количество ездов с грузом;
  - б) общий пробег автомобиля;

- в) пробег автомобиля с грузом;
- г) объем перевозок грузов;
- д) объем транспортной работы (грузооборот).

При расчете тарифов по группам подвижного состава используются средние сложившиеся у перевозчика технико-экономические показатели за период, предшествующий расчетному.

При применении сдельной системы оплаты за перевозку груза по городу и (или) в пригородном сообщении тарифы целесообразно рассчитывать на 1 т, 1 т·км, 1 км общего пробега, а при междугородных перевозках – на две единицы: 1 км пробега с грузом и 1 км порожнего пробега.

## 6.2 Расчет показателей транспортной работы

Расчет показателей транспортной работы за одну смену работы следующий.

1 Количество ездов с грузом за смену

$$n_e = \frac{T_n}{\frac{l_{\text{гр}}}{\beta \cdot V_T} + t_{\text{п-р}}}, \quad (1)$$

где  $T_n$  – время в наряде,

$$T_n = T_{\text{см}} - t_{\text{п-з}} - t_{\text{п}}, \quad (2)$$

где  $T_{\text{см}}$  – продолжительность рабочего дня (смены) водителя, ч.

Для расчета тарифов на две единицы (1 км пробега с грузом и 1 км порожнего пробега) время в наряде определяется:

– при простое под погрузкой-разгрузкой и перевозке груза  $T_n^{\text{с гр}}$  по формуле

$$T_n^{\text{с гр}} = t_{\text{п-р}} \cdot n_e + \frac{L_{\text{гр}}}{V_T}; \quad (3)$$

– на порожний пробег  $T_n^{\text{без гр}}$  по формуле

$$T_n^{\text{без гр}} = T_{\text{см}} - T_n^{\text{с гр}}; \quad (4)$$

где  $t_{\text{п-з}}$  – подготовительно-заключительное время (с учетом времени предрейсового медицинского осмотра),  $t_{\text{п-з}} = 25$  мин или 0,417 ч. Определяется на основании Положения о рабочем времени и времени отдыха для водителей автомобилей, утвержденного постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 25 ноября 2010 г. № 82;

$t_{\text{п}}$  – время на подачу подвижного состава заказчику,

$$t_{\text{п}} = \frac{L_{\text{п}}}{V_{\text{T}}} , \quad (5)$$

где  $L_{\text{п}}$  – расстояние подачи (нулевой пробег), км;

$V_{\text{T}}$  – расчетная скорость движения автомобиля, км/ч. Определяется в соответствии с рекомендациями по установлению норм времени;

$l_{\text{ег}}$  – длина ездки с грузом, км;

$\beta$  – коэффициент использования пробега автомобиля. Определяется в соответствии с рекомендациями по установлению норм времени;

$t_{\text{п-р}}$  – время простоя автомобиля под погрузкой-разгрузкой за одну ездку,

$$t_{\text{п-р}} = \frac{q \cdot \gamma \cdot N_{\text{пр}}}{60} , \quad (6)$$

где  $q$  – грузоподъемность автомобиля (автопоезда), т;

$\gamma$  – коэффициент использования грузоподъемности автомобиля в соответствии с классом перевозимого груза. Класс перевозимого груза определяется в соответствии с Правилами перевозок грузов;

$N_{\text{пр}}$  – норма времени погрузки и разгрузки 1 т груза. Определяется в соответствии с Правилами перевозок грузов.

2 Пробег автомобиля с грузом за смену  $L_{\text{гр}}$ , км, определяется по формуле

$$L_{\text{гр}} = n_{\text{е}} \cdot l_{\text{ег}} . \quad (7)$$

3 Общий пробег автомобиля за смену  $L_{\text{общ}}$ , км, вычисляется по формуле

$$L_{\text{общ}} = L_{\text{гр}} / V_{\text{T}} + L_{\text{п}} . \quad (8)$$

4 Объем перевозок грузов автомобилем за смену  $Q$ , т, рассчитывается по формуле

$$Q = n_{\text{е}} \cdot q \cdot \gamma . \quad (9)$$

5 Объем транспортной работы (грузооборот) за смену  $P$ , т·км, определяется по формуле

$$P = Q \cdot l_{\text{ег}} . \quad (10)$$

### 6.3 Расчет затрат на перевозки по статьям

Расчет затрат на перевозки по статьям зависит от единицы измерения транспортной работы, выбранной для расчета тарифа.

При применении сдельной системы оплаты за перевозку груза по городу и (или) в пригородном сообщении расчет затрат на перевозки по статьям осуществляется следующим образом.

#### 6.3.1 Статья «Затраты на оплату труда».

В статье учитываются затраты на оплату труда водителей, ремонтных и вспомогательных рабочих, служащих, непосредственно связанных с осуществлением перевозок. В состав заработной платы включаются выплаты по сдельным расценкам, тарифным ставкам и должностным окладам, выплаты компенсирующего и стимулирующего характера, доплаты и надбавки, а также суммы предстоящей оплаты отпусков (если создается резерв) и другие, относимые в установленном порядке на себестоимость перевозок, к управленческим расходам или расходам на реализацию.

Заработная плата ремонтных и вспомогательных рабочих может учитываться в статье «Ремонт и техническое обслуживание подвижного состава», заработная плата служащих – в статье «Общехозяйственные расходы».

Расчет заработной платы персонала по организации и осуществлению перевозок может производиться согласно применяемым в организации формам и системам оплаты труда работников, если иное не установлено законодательством.

6.3.1.1 Затраты на оплату труда ( $S_{зп}$ ) за одну смену работы определяются по формуле

$$S_{зп} = S_{зп}^B + S_{зп}^P + S_{зп}^C, \quad (11)$$

где  $S_{зп}^B$  – заработная плата водителей;

$S_{зп}^P$  – заработная плата ремонтных и вспомогательных рабочих;

$S_{зп}^C$  – заработная плата служащих.

6.3.1.2 Общая сумма заработной платы водителей при сдельной системе оплаты труда  $S_{зп}^B$  рассчитывается по формуле

$$S_{зп}^B = (S_{зпсд} + S_{зпп-з} + S_{зпп} + S_{зпк}) \cdot K_{зп}, \quad (12)$$

где  $S_{зпсд}$  – заработная плата по сдельным расценкам, р.;

$S_{зпп-з}$  – заработная плата за подготовительно-заключительное время, р.;

$S_{зпп}$  – заработная плата за подачу подвижного состава заказчику, р.;

$S_{зпк}$  – доплата с учетом коэффициента повышения тарифной ставки в качестве дополнительной меры стимулирования труда в размере, предусмотренном контрактом, заключенным с работником ( $0 < K_{зп} \leq 0,5$ );

$K_{зп}$  – коэффициент, учитывающий выплаты стимулирующего и компенсирующего характера, резерв на оплату очередных отпусков, компенсацию за не-

использованный отпуск (если резерв создается) и иные выплаты, предусмотренные коллективными договорами, положениями об оплате труда, трудовыми договорами (контрактами), иными локальными нормативными правовыми актами в соответствии с законодательством (в том числе с учетом Методических рекомендаций по применению гибких систем оплаты труда в коммерческих организациях, утвержденных постановлением Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь от 21 октября 2011 г. № 104 (далее – Рекомендации по применению гибких систем оплаты труда), относимые в установленном порядке на себестоимость перевозок, к управленческим расходам или расходам на реализацию ( $K_{зп} > 1$ ).

$K_k$  и  $K_{зп}$  определяются как средневзвешенные (по количеству водителей) величины по фактическим данным за период, определяемый в соответствии с учетной политикой организации. Поскольку сдельные расценки устанавливаются не для конкретного работника, а на определенные виды работ, заработная плата по сдельным расценкам за время простоя автомобиля под погрузкой и разгрузкой груза и выполненную транспортную работу (тонно-километры или километры пробега) определяется по одной из следующих формул:

$$S_{зпсд} = CP_T \cdot K_{пов} \cdot Q + CP_{ткм} \cdot K_{пов} \cdot P \quad (13)$$

или

$$S_{зпсд}^{с гр} = CP_{км}^{с гр} \cdot K_{пов} \cdot L_{гр} \quad (14)$$

$$S_{зпсд}^{без гр} = CP_{км}^{без гр} \cdot K_{пов} \cdot (L_{общ} - L_{ср}),$$

где  $CP_{T(ткм)}$  – сдельная расценка в расчете на 1 т перевезенного груза (на 1 т·км), р.;

$CP_{км}^{с гр}$  (без гр) – сдельная расценка в расчете на 1 км пробега с грузом (1 км порожнего пробега), р.;

$K_{пов}$  – коэффициент повышения тарифной ставки (оклада), а также сдельной расценки, размер и условия установления которого предусматриваются в локальном нормативном правовом акте и (или) трудовом договоре (контракте). Определяется перевозчиком как средневзвешенная (по количеству водителей) величина по фактическим данным за период, определяемый в соответствии с учетной политикой организации ( $K_{пов} > 1$ ). Сдельные расценки в расчете на 1 т перевезенного груза  $CP_T$  и на 1 т·км  $_{ткм}$  рассчитываются по формулам

$$CP_T = T_{ч}^B \cdot N_{пр} / 60; \quad (15)$$

$$CP_{ткм} = T_{ч}^B \cdot H_{вр} / 60, \quad (16)$$

где  $T_{ч}^B$  – часовая тарифная ставка водителя грузового автомобиля, р.;

$H_{вр}$  – норма времени на 1 т·км, мин.

Норма времени на 1 т·км  $H_{вр}$  определяется в соответствии с Рекомендациями по установлению норм времени по формуле

$$H_{вр} = 60 / (V_T \cdot q \cdot \gamma). \quad (17)$$

Сдельные расценки в расчете на 1 км пробега с грузом  $CP_{км}^{с гр}$  и на 1 км порожнего пробега  $CP_{км}^{без гр}$  рассчитываются по формулам

$$CP_{км}^{с гр} = T_{ч}^B \cdot (t_{п-р} / l_{гр} + 1 / V_T); \quad (18)$$

$$CP_{км}^{без гр} = T_{ч}^B / V_T. \quad (19)$$

При применении в организации системы оплаты труда на основе Единой тарифной сетки работников Республики Беларусь или тарифной сетки, разработанной в организации, часовая тарифная ставка водителя  $T_{ч}^B$  определяется по формуле

$$T_{ч}^B = T_K \cdot T^1 / M_{\phi}, \quad (20)$$

где  $T_K$  – кратный размер тарифной ставки первого разряда водителя. Принимается в расчетах в размере, предусмотренном локальными нормативными правовыми актами в соответствии с законодательством (в том числе с учетом рекомендаций по применению гибких систем оплаты труда);

$T^1$  – тарифная ставка первого разряда, действующая в организации, р.;

$M_{\phi}$  – среднемесячная расчетная норма рабочего времени, определенная исходя из расчетной нормы рабочего времени, установленной постановлением Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь на текущий календарный год при полной норме его продолжительности для организаций с соответствующим режимом рабочего времени, ч. При применении в организации иных систем оплаты труда для расчета заработной платы водителей рассчитывается часовая тарифная ставка водителя  $T_{ч}$  исходя из часовой и (или) месячной тарифной ставки (оклада) либо ежемесячного вознаграждения, установленных с учетом Рекомендаций по применению гибких систем оплаты труда, и среднемесячной расчетной нормы рабочего времени  $M_{\phi}$ .

Заработная плата за подготовительно-заключительное время  $S_{ЗПп-з}$ , за подачу подвижного состава заказчику  $S_{ЗПп}$  и доплата с учетом коэффициента повышения тарифной ставки в качестве дополнительной меры стимулирования труда в размере, предусмотренном контрактом, заключенным с работником  $S_{ЗПк}$ , рассчитываются по формулам

$$S_{ЗПп-з} = T_{ч}^B \cdot K_{пов} \cdot t_{п-з}; \quad (21)$$

$$S_{зпн} = T_{ч}^B \cdot K_{пов} \cdot t_{п}; \quad (22)$$

$$S_{зпк} = T_{ч}^B \cdot K_K \cdot T_{см}. \quad (23)$$

При расчете заработной платы водителей по сдельным расценкам на 1 км с грузом доплата с учетом коэффициента повышения тарифной ставки в качестве дополнительной меры стимулирования труда в размере, предусмотренном контрактом, заключенным с работником  $S_{зпк}$ , рассчитывается за время в наряде при простое под погрузкой-разгрузкой и перевозке груза  $T_{н}^c$  гр. По сдельным расценкам на 1 км без груза доплата  $S_{зпк}$  начисляется за время в наряде на порожний пробег  $T_{н}^{без гр}$  и подготовительно-заключительное время  $t_{п-з}$ , а заработная плата за подачу подвижного состава заказчику  $S_{зпн}$  учитывается при расчете сдельной заработной платы.

6.3.1.3 Заработная плата ремонтных и вспомогательных рабочих  $S_{зп}^P$  определяется по формуле

$$S_{зп}^P = N_{зп} \cdot T^1 / M_{ф} \cdot L_{общ} / 1000, \quad (24)$$

где  $N_{зп}$  – норма затрат на заработную плату ремонтных и вспомогательных рабочих на 1 000 км пробега, р. Определяется в соответствии с нормами затрат на техническое обслуживание и ремонт автомобильных транспортных средств, утвержденными приказом Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 19 июля 2012 г. № 391-Ц «Об утверждении рекомендаций по установлению норм времени на единицу транспортной работы, норм затрат на техническое обслуживание и ремонт автомобильных транспортных средств» (далее – Нормы затрат на ТО и Р).

В случае, если в наименовании марки (модели) грузового транспортного средства не указан тип кузова, при расчете заработной платы ремонтных и вспомогательных рабочих  $S_{зп}^P$  к норме затрат  $N_{зп}$  применяется коэффициент корректировки в соответствии с нормами затрат на техническое обслуживание и ремонт.

Заработная плата ремонтных и вспомогательных рабочих может также определяться на основе норм, утвержденных руководителем организации (в том числе в составе затрат на ремонт и техническое обслуживание подвижного состава при отсутствии в штате организации ремонтных и (или) вспомогательных рабочих), но не выше указанных норм.

6.3.1.4 Заработная плата служащих рассчитывается по формуле

$$S_{зп}^C = S_{зп}^B \cdot K_C, \quad (25)$$

где  $K_C$  – коэффициент заработной платы служащих, приходящейся на 1 р. заработной платы водителей. Определяется в соответствии с учетной политикой, принятой в организации.

Если организация осуществляет (планирует осуществлять) различные виды деятельности и (или) перевозок и учетной политикой организации не предусмотрен порядок распределения косвенных расходов по видам деятельности и (или) перевозок, данный коэффициент рассчитывается в следующем порядке:

- определяется удельный вес выручки от соответствующего вида перевозок в общей сумме выручки по организации за период, предшествующий расчетному;

- находится сумма заработной платы служащих, относящейся на соответствующий вид перевозок, умножением удельного веса выручки от соответствующего вида перевозок в общей сумме выручки по организации на сумму заработной платы служащих в целом по организации;

- рассчитывается коэффициент заработной платы служащих, приходящейся на 1 р. заработной платы водителей, делением суммы заработной платы служащих, относящейся на соответствующий вид перевозок, на сумму заработной платы водителей, приходящейся на соответствующий вид перевозок за тот же период.

Если организация занимается только перевозками грузов или пассажиров, то коэффициент определяется прямым счетом, т. е. отношением заработной платы служащих к заработной плате водителей за период, предшествующий расчетному.

### 6.3.2 *Статья «Отчисления на социальные нужды».*

В статье «Отчисления на социальные нужды» отражаются обязательные страховые взносы по государственному социальному страхованию в Фонд социальной защиты населения Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь и по обязательному страхованию от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний в Белорусское республиканское унитарное страховое предприятие «Белгосстрах» в соответствии с законодательством, определяемые по формуле

$$S_{\text{оос}} = S_{\text{зп}} \cdot N_{\text{оос}} / 100, \quad (26)$$

где  $N_{\text{оос}}$  – ставка отчислений на социальные нужды от средств на оплату труда, %.

6.3.3 *В состав прямых материальных затрат включается стоимость израсходованного на перевозки топлива, смазочных и других эксплуатационных материалов, а также затраты на ремонт автомобильных шин, ремонт и техническое обслуживание подвижного состава.*

#### 6.3.3.1 *Статья «Топливо».*

Затраты на автомобильное топливо  $S_{\text{т}}$  определяются исходя из расхода топлива в зависимости от пробега, выполненной транспортной работы, стоимости топлива по формуле

$$S_{\text{т}} = R_{\text{т}} \cdot C_{\text{т}}, \quad (27)$$

где  $R_T$  – расход топлива на плановое задание, л;

$C_T$  – цена 1 л автомобильного топлива без учета налога на добавленную стоимость, уплаченного при его приобретении, р.

Цена автомобильного топлива  $C_T$  определяется в соответствии с учетной политикой, принятой в организации, с использованием одного из методов оценки запасов, установленных инструкцией по бухгалтерскому учету запасов, утвержденной постановлением Министерства финансов Республики Беларусь от 12 ноября 2010 г. № 133.

Расход топлива на плановое задание рассчитывается исходя из линейных норм расхода топлива (бензин, дизельное топливо, сжатый и сжиженный газ) на 100 км пробега  $N_L$  (далее – Нормы расхода топлива), их повышения (понижения) и дополнительного расхода топлива в соответствии с инструкцией о порядке применения норм расхода топлива для механических транспортных средств, машин, механизмов и оборудования, утвержденной постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 31 декабря 2008 г. № 141 (далее – Инструкция о применении норм расхода топлива).

При формировании тарифов на использование средств самопогрузки-саморазгрузки или другого специального оборудования, которыми оснащены специальные автомобили, дополнительный расход топлива на работу указанного оборудования не учитывается при расчете расхода топлива на плановое задание  $R_T$  по перевозкам.

В случае применения по согласованию с заказчиком тарифов на использование специального оборудования, установленного на иных автомобилях, применяется аналогичный порядок определения расхода топлива на плановое задание  $R_T$ .

1 Расход топлива для грузовых автомобилей (кроме самосвалов, самосвальных автопоездов и седельных тягачей с самосвальными полуприцепами) определяется по формуле

$$R_T = ((N_L + N_{\text{п}} \cdot G_{\text{п}}) / 100 \cdot L_{\text{общ}} \cdot K_T + N_{\text{р}} \cdot P / 100 \cdot K_T + N_{\text{со}} \cdot T_{\text{н}}) \cdot K_T, \quad (28)$$

где  $N_{\text{п}}$  – дополнительный расход топлива на 1 т собственного веса прицепа (полуприцепа), л. Определяется как сумма (разность) повышений (понижений) линейной нормы расхода топлива, предусмотренных Инструкцией о применении норм расхода топлива;

$G_{\text{п}}$  – собственный вес прицепа (полуприцепа), т;

$K_T$  – коэффициент корректировки линейных норм расхода топлива;

$N_{\text{р}}$  – дополнительный расход топлива на каждые 100 т·км транспортной работы, л;

$N_{\text{со}}$  – усредненный дополнительный расход топлива, в том числе на работу специального оборудования, л. Определяется на 1 ч использования автомобиля по фактическим данным за отчетный период, рассчитываемый в соответствии с учетной политикой организации;

$K_T$  – коэффициент, учитывающий дополнительный расход топлива на внутригаражные разезды и технические надобности.

2 Пунктом 20 Инструкции о применении норм расхода топлива предусмотрено повышение или понижение расхода топлива на каждые 100 т·км перевыполненной или невыполненной транспортной работы по отношению к транспортной работе, выполняемой при коэффициенте использования грузоподъемности 0,5, с учетом которого установлена линейная норма расхода топлива для автомобилей-самосвалов. Так как расчет тарифов в соответствии с данными методическими рекомендациями осуществляется при полном использовании грузоподъемности автомобиля на линии и коэффициенте использования пробега  $\beta$  в соответствии с Рекомендациями по установлению норм времени, то расход топлива для самосвалов, самосвальных автопоездов и седельных тягачей с самосвальными полуприцепами определяется по одной из следующих формул:

$$R_T = ((N_{л} + N_{п} \cdot (G_{п} + 0,5 \cdot q_{н} \cdot \gamma)) / 100 \cdot L_{общ} \cdot K_T + (P - q \cdot \beta \cdot L_{общ}) / 100 \cdot N_{P0,5} + N_{ер} \cdot n_e + N_{со} \cdot T_{н}) \cdot K_T \quad (29)$$

или

$$R_T = ((N_{л} + N_{п} \cdot (G_{п} + 0,5 \cdot q_{н} \cdot \gamma)) / 100 \cdot L_{общ} \cdot K_T + (P - q \cdot \beta \cdot L_{общ}) / 100 \cdot N_{P0,5} + N_{ер} \cdot n_e) \cdot K_T, \quad (30)$$

где  $N_{ер}$  – дополнительный расход топлива на езду с грузом, л;

$N_{P0,5}$  – дополнительный расход (или экономия) топлива на каждые 100 т·км перевыполненной (или невыполненной) транспортной работы по отношению к транспортной работе, выполняемой при коэффициенте динамического использования грузоподъемности 0,5.

### 6.3.3.2 Статья «Смазочные и другие эксплуатационные материалы».

Затраты на смазочные и другие эксплуатационные материалы  $S_{см}$  рассчитываются по формуле

$$S_{см} = S_T \cdot N_{см} / 100, \quad (31)$$

где  $N_{см}$  – норма расхода смазочных и других эксплуатационных материалов на 1 р. затрат на топливо, %. Определяется в соответствии с Нормами затрат на ТО и Р.

Затраты на смазочные и другие эксплуатационные материалы также могут определяться на основе норм, утвержденных руководителем организации (в том числе в случае отсутствия собственной ремонтной базы и проведения смазочных и других работ сторонними организациями), но не выше указанных норм.

### 6.3.3.3 Статья «Ремонт автомобильных шин».

Затраты на ремонт и восстановление автомобильных шин  $S_{ш}$  определяются по формуле

$$S_{ш} = C_{ш} \cdot n_{ш} \cdot N_{ш} / 100 \cdot L_{общ} / 1000, \quad (32)$$

где  $C_{ш}$  – цена одного комплекта шин (покрышка, камера, ободная лента) (далее – шина), принятая в соответствии с учетной политикой организации без учета налога на добавленную стоимость, р.;

$n_{ш}$  – количество шин, установленных на автомобиле (прицепе, полуприцепе), ед.;

$N_{ш}$  – норма износа в процентах на 1 000 км пробега к стоимости шины. Определяется в соответствии с техническим кодексом установившейся практики ТКП 299–2011 «Автомобильные шины. Нормы и правила обслуживания», утвержденным приказом Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 21 марта 2011 г. № 149-Ц (далее – ТКП 299–2011), по формуле

$$N_{ш} = 1\,000 / (L_{Э} \cdot K_{ш}) \cdot 100, \quad (33)$$

где  $L_{Э}$  – эксплуатационная норма пробега одной шины до списания, км. Принимается в соответствии с ТКП 299–2011;

$K_{ш}$  – коэффициент, учитывающий условия эксплуатации подвижного состава. Принимается в соответствии с ТКП 299–2011.

### 6.3.3.4 Статья «Ремонт и техническое обслуживание подвижного состава».

Материальные затраты на техническое обслуживание и ремонт подвижного состава  $S_P$  рассчитываются по формуле

$$S_P = N_{МЗ} \cdot L_{общ} / 1000 \cdot I_{шп} / 100, \quad (34)$$

где  $N_{МЗ}$  – норма затрат на запасные части, узлы, агрегаты и материалы для технического обслуживания и ремонта подвижного состава, р. на 1 000 км пробега. Определяется в соответствии с Нормами затрат на ТО и Р;

$I_{шп}$  – индекс цен производителей промышленной продукции производственно-технического назначения на момент расчета тарифов нарастающим итогом в соответствии с Нормами затрат на ТО и Р, %.

В случае, если в наименовании марки (модели) грузового транспортного средства не указан тип кузова, при расчете материальных затрат на техническое обслуживание и ремонт  $S_P$  к норме затрат  $N_{МЗ}$  применяется коэффициент корректировки в соответствии с Нормами затрат на ТО и Р.

Затраты на техническое обслуживание и ремонт также могут определяться на основе норм, утвержденных руководителем организации (в том числе в случае отсутствия собственной ремонтной базы и проведения ремонта и технического обслуживания подвижного состава сторонними организациями, а также с учетом создаваемых ремонтных фондов и резервов), но не выше указанных норм.

### 6.3.4 Статья «Амортизационные отчисления».

Расчет амортизации основных средств  $S_{АО}$  производится по формуле

$$S_{АО} = S_a + S_{пс}, \quad (35)$$

где  $S_a$  – амортизационные отчисления на полное восстановление подвижного состава (автомобилей, прицепов, полуприцепов и др.), р.,

$$S_a = S_a^{\text{час}} \cdot T_{\text{см}}, \quad (36)$$

или

$$S_a = S_a^{\text{км}} \cdot L_{\text{общ}}; \quad (37)$$

$S_{пс}$  – амортизация прочих основных средств, приходящаяся на данный вид перевозок. Определяется в соответствии с учетной политикой, принятой в организации, с учетом коэффициента амортизации прочих основных средств, приходящейся на 1 р. амортизации на полное восстановление подвижного состава или заработной платы водителей  $K_{пс}$ , аналогично заработной плате служащих ЗПС.

При наличии и использовании в организации полностью самортизированных автомобилей (прицепов, полуприцепов) рекомендуется применять коэффициент амортизации прочих основных средств, приходящейся на 1 р. заработной платы водителей,  $K_{пс}$ .

Начисление амортизации основных средств производится в соответствии с Инструкцией о порядке начисления амортизации основных средств и нематериальных активов, утвержденной постановлением Министерства экономики Республики Беларусь, Министерства финансов Республики Беларусь и Министерства архитектуры и строительства Республики Беларусь от 27 февраля 2009 г. № 37/18/6 (далее – Инструкция о порядке начисления амортизации) и принятому в учетной политике организации способу начисления амортизации.

При начислении амортизации по подвижному составу линейным и нелинейным способами в зависимости от срока полезного использования норматив отчислений на полное восстановление подвижного состава  $S_a^{\text{час}}$  устанавливается на 1 автомобиле-час исходя из расчетной нормы рабочего времени на текущий календарный год при полной норме его продолжительности, установленной постановлением Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь для организаций с соответствующим режимом рабочего времени, или фактически сложившегося количества автомобиле-часов в наряде за период, определяемый в соответствии с учетной политикой организации, но не менее планового уровня.

При начислении амортизации по подвижному составу производительным способом норматив отчислений на полное восстановление подвижного состава  $S_a^{\text{км}}$  устанавливается на 1 км пробега в рублях исходя из пробега до капиталь-

ного ремонта (ресурса транспортных средств) по данным завода-изготовителя или согласно техническому кодексу установившейся практики ТКП 248–2010 (02190) *Техническое обслуживание и ремонт транспортных средств. Нормы и правила проведения*, утвержденному постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 13 мая 2010 г. № 36, за период, определяемый в соответствии с учетной политикой организации.

### 6.3.5 Статья «Общехозяйственные расходы».

Общехозяйственные расходы ( $S_{\text{охр}}$ ) без учета налогов и платежей, которые включаются в затраты на выполнение работ, оказание услуг, и фонда заработной платы служащих при условии, что он включен в общий фонд оплаты труда, определяются по одной из следующих формул:

$$S_{\text{охр}} = S_{\text{зп}}^{\text{B}} \cdot K_{\text{охр}}^{\text{B}} \text{ или } S_{\text{охр}} = S_{\text{зп}} \cdot K_{\text{охр}}, \quad (38)$$

где  $K_{\text{охр}}^{\text{B}}$ ,  $K_{\text{охр}}$  – коэффициенты, учитывающие общехозяйственные расходы, соответственно приходящиеся на 1 р. заработной платы водителей или персонала по организации и осуществлению перевозок. Определяются аналогично коэффициенту заработной платы служащих, приходящейся на 1 р. заработной платы водителей  $K_{\text{с}}$ .

При этом налоги и платежи в составе управленческих расходов (расходов на реализацию), величина которых не может быть определена прямым счетом и не зависит от объема перевозок, не учтенные при расчете других статей, включаются в состав статьи «Общехозяйственные расходы».

6.3.6 Если учетной политикой организации предусмотрен учет общепроизводственных затрат, то при расчете тарифов перевозчик вправе дополнительно вводить статью «Общепроизводственные расходы». В состав указанной статьи включаются распределяемые переменные косвенные затраты, величина которых зависит от объема перевозок. Условно-постоянные косвенные общепроизводственные затраты включаются в статью «Общепроизводственные расходы» либо в статью «Общехозяйственные расходы» в соответствии с учетной политикой организации.

Общепроизводственные расходы  $S_{\text{опр}}$  определяются аналогично общехозяйственным расходам  $S_{\text{охр}}$ .

6.3.7 *Налоги и платежи, включаемые в затраты на выполнение работ, оказание услуг.*

Кроме перечисленных затрат, отдельной статьей прямым счетом рассчитываются также налоги и платежи  $S_{\text{нз}}$ , предусмотренные действующим законодательством, не учтенные при расчете других статей.

Таким образом, затраты на осуществление перевозок  $S$  определяются как сумма затрат по статьям с включением налогов и платежей по формуле

$$S = S_{\text{зп}} + S_{\text{оцс}} + S_{\text{т}} + S_{\text{см}} + S_{\text{ш}} + S_{\text{р}} + S_{\text{ао}} + S_{\text{опр}} + S_{\text{опр}} + S_{\text{нз}}. \quad (39)$$

Затраты на перевозки по статьям при применении сдельной системы оплаты за междугородные перевозки грузов целесообразно калькулировать отдельно на пробег с грузом и пробег без груза по формулам (10)–(39).

#### **6.4 Определение прибыли, стоимости перевозки и тарифа**

Плановая прибыль  $P_{\text{г}}$  определяется по формуле

$$P_{\text{г}} = S \cdot R / 100, \quad (40)$$

где  $R$  – рентабельность перевозок, %.

Стоимость перевозки  $D_{\text{п}}$  определяется как сумма затрат на осуществление перевозок, прибыли и налогов, сборов и отчислений, уплачиваемых из выручки  $S_{\text{нв}}$ , по формуле

$$D_{\text{п}} = S + P_{\text{г}} + S_{\text{нв}}. \quad (41)$$

Налоги, сборы и отчисления, уплачиваемые из выручки, рассчитываются в соответствии с действующим законодательством.

Для определения тарифа на необходимую единицу измерения полученная стоимость перевозки делится на соответствующий объем транспортной работы:

– тариф за 1 т

$$T_{\text{т}} = D_{\text{п}} / Q; \quad (42)$$

– тариф за 1 т·км

$$T_{\text{ткм}} = D_{\text{п}} / P; \quad (43)$$

– тариф за 1 км пробега

$$T_{\text{км}} = D_{\text{п}} / L_{\text{общ}}. \quad (44)$$

Тарифы на выбранную единицу измерения с учетом налога на добавленную стоимость  $T^{\text{ндс}}$  определяются по формуле

$$T^{\text{ндс}} = T \cdot (100 + N_{\text{ндс}}) / 100, \quad (45)$$

где  $N_{\text{ндс}}$  – ставка налога на добавленную стоимость, %.

Аналогично рассчитываются тарифы и на другие единицы измерения транспортной работы.

Исходные данные к расчетному заданию представлены в таблицах Б.1 и Б.2.

## Список литературы

- 1 **Бычков, В. П.** Экономика автотранспортного предприятия: учебник / В. П. Бычков. – Москва: ИНФРА-М, 2013. – 384 с.
- 2 **Бабук, И. М.** Экономика промышленного предприятия: учебное пособие / И. М. Бабук, Т. А. Сахнович. – Минск: Новое знание; ИНФРА-М, 2013. – 439 с.
- 3 Экономика автомобильного транспорта: учебное пособие для вузов / Под ред. Г. А. Кононовой. – 4-е изд., стер. – Москва: Академия, 2009. – 320 с.
- 4 Экономика предприятий автомобильного транспорта: учебное пособие / Под ред. Б. Ю. Сербиновского. – Москва: МарТ; Ростов-на-Дону: МарТ, 2006. – 496 с.
- 5 Нормы расхода топлива в области транспортной деятельности / М-во трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь. – 2-е изд., стер. – Минск : Транстехника, 2015. – 468 с.
- 6 Перевозка грузов и пассажиров автомобильным транспортом: сб. норматив. правовых актов / М-во трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь. Транстехника. – Минск : Транстехника, 2014. – 414 с.
- 7 Об утверждении рекомендаций по применению гибких систем оплаты труда в коммерческих организациях: Постановление М-ва тр. и соц. защиты Респ. Беларусь от 21 окт. 2011 г., № 104 // Эталон-Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2016.
- 8 Нормы затрат на техническое обслуживание и ремонт автомобильных транспортных средств : утв. пр. М-ва трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь от 19 июля 2012 г., № 391-Ц // Эталон-Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2016.
- 9 Инструкция по бухгалтерскому учету запасов : утв. постановлением Мин. фин. Респ. Беларусь от 12 ноября 2010 г., № 133 // Эталон-Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2016.
- 10 **ТКП 299–2011.** Автомобильные шины. Нормы и правила обслуживания. – Минск, 2011. – 38 с.
- 11 **ТКП 248–2010 (02190).** Техническое обслуживание и ремонт автомобильных транспортных средств. Нормы и правила проведения. – Минск, 2010. – 42 с.

## Приложение А (справочное)

### Примерный перечень тем курсовых работ

- 1 Негосударственный сектор экономики Республики Беларусь и перспективы его развития.
- 2 Трудовые ресурсы автотранспортного предприятия – проблемы формирования и эффективного использования.
- 3 Проблемы эффективности использования основного капитала.
- 4 Проблемы обновления основных средств автотранспортного предприятия и пути их решения.
- 5 Совершенствование амортизационной системы автотранспортного предприятия.
- 6 Оценка нематериальных активов: проблемы и основные пути их решения.
- 7 Оборотные средства предприятия – проблемы эффективного использования.
- 8 Методические подходы к нормированию оборотных средств.
- 9 Формирование затрат на материальные ресурсы автотранспортного предприятия.
- 10 Разработка ценовой политики автотранспортного предприятия на рынке транспортных услуг.
- 11 Направления повышения производительности труда на автотранспортном предприятии.
- 12 Стимулирующая роль заработной платы на современном этапе развития.
- 13 Прибыль в системе показателей эффективности транспортной деятельности.
- 14 Экономическое обоснование мероприятий по снижению себестоимости грузовых автомобильных перевозок.
- 15 Калькулирование себестоимости услуг, оказанных автомобильным транспортом.
- 16 Совершенствование системы налогообложения на автомобильном транспорте.
- 17 Формирование тарифов на перевозки грузовым автомобильным транспортом.
- 18 Совершенствование тарифной системы пассажирского автомобильного транспорта.
- 19 Оценка эффективности диверсификации деятельности и освоение новых рынков транспортных услуг.
- 20 Основные направления повышения эффективности формирования и использования инновационного потенциала автотранспортного предприятия.
- 21 Оценка инвестиционной привлекательности автотранспортного предприятия.

22 Повышение конкурентоспособности автотранспортного предприятия на основе инновационной деятельности.

23 Экономические основы формирования рынка лизинга автомобильного транспорта.

24 Рентабельность как показатель эффективности транспортной деятельности.

25 Организационно-правовые формы предприятий: экономические проблемы выбора и функционирования.

26 Формирование и распределение прибыли автотранспортного предприятия.

27 Проблемы и перспективы развития лизинговых операций в Республике Беларусь.

28 Экономическая сущность налога на добавленную стоимость и его роль в налоговой системе.

29 Планирование численности персонала на автотранспортном предприятии.

30 Оценка кадрового потенциала автотранспортного предприятия.

31 Конкурентоспособность транспортных услуг и пути ее повышения.

32 Мотивация персонала на автотранспортном предприятии.

## Приложение Б (справочное)

Таблица Б. 1 – Исходные данные

Показатель	Вариант												
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Вид груза	Ас-фальт	Кирпич	Кирпич	Кирпич	Кирпич	Кирпич	Кирпич						
Марка: автомобиль	МАЗ-5551	МАЗ-5432	МАЗ-5432	МАЗ-5432	МАЗ-5432	МАЗ-5432	МАЗ-5432						
полуприцепа	–	–	–	–	–	–	–	МАЗ-9397	МАЗ-9397	МАЗ-9397	МАЗ-9397	МАЗ-9397	МАЗ-9397
Пробег с начала эксплуатации, тыс. км:													
автомобиля	200	320	90	350	240	120	80	350	80	120	250	320	450
полуприцепа	–	–	–	–	–	–	–	350	120	90	330	250	250
Способ погрузки и разгрузки	Механический												
Расстояние перевозки, км, в т. ч. по дороге категории:													
I	16	12	14	10	11	13	17	38	40	42	36	44	34
II								20	20	22	16	20	14
III	10	6	10	6	5	10	14						
IV	6	6	4	4	6			12	20	10	15	12	15
V						3	3	6		10	5	12	5

Окончание таблицы Б.1

Показатель	Вариант												
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Расстояние по- дачи, км, в т. ч. по дороге категории:	I	7	6	4	6	8	10	6	5	6	7	4	8
	II												
	III											4	4
	IV	2	6	6		6	4	4	5	6			4
	V	5			4	4	4	6	6		7		
Тарифная ставка первого разряда, тыс. р.	10	5		4	4	4	6	6					
Повышение оплаты труда в соответствии с Положением, %	12	11	9	10	11	9	13	10	8	9	10	11	12
Повышение оплаты труда в соответствии с контрактом, %	25	28	26	20	18	22	24	18	19	20	25	22	23
Форма оплаты за услуги	Сдель- ная												
Амортизируемая стоимость, млн р.:	285	250	330	230	270	320	340	280	480	320	300	290	220
полуприцепа	–	–	–	–	–	–	–	120	200	180	110	130	130



Окончание таблицы Б.2

Показатель	Вариант														
	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26		
6 Расстояние подачи, км, в т. ч. по дороге категории:															
	5														
7 Тарифная ставка первого разряда, тыс. р.															
8 Повышение оплаты труда в соответствии с Положением, %	13	8	12	9	11	13	15	12	12	10	9	13	15		
9 Повышение оплаты труда в соответствии с контрактом, %	24	25	24	18	20	22	19	21	25	30	20	22	24		
10 Форма оплаты за услуги	Сдельная	Почасовая													
11 Амортизируемая стоимость, млн. р.: автомобиль полуприцеп	200	–	300	400	550	500	360	350							
	110	–	100	200	220	160	210	120							