

Министерство образования и науки Украины
Севастопольский национальный технический университет



ТРАНСПОРТНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ТУРИЗМА

Методические указания
к практическим занятиям
для студентов специальности 7.090258
«Автомобили и автомобильное хозяйство»
дневной формы обучения

Севастополь
2005

Транспортное обслуживание туризма. Методические указания к практическим занятиям/ Разраб. Т. А. Рогозина, — Севастополь: Изд-во СевНТУ, 2005. — 28 с.

Целью методических указаний является оказание помощи студентам при выполнении практических занятий по "Транспортное обслуживание туризма". Излагаются основные теоретические сведения, порядок выполнения и требования к оформлению отчетов по выполнению практических работ.

Методические указания предназначены для студентов специальности 7.090258 «Автомобили и автомобильное хозяйство» дневной формы обучения.

Методические рекомендации рассмотрены и утверждены на заседании кафедры Автомобильного транспорта

Допущено учебно-методическим центром СевНТУ в качестве методических указаний

Рецензент: доктор техн. наук, проф, Копп В. Я.

СОДЕРЖАНИЕ

1 Практическое занятие №1	
Маркетинг в международном туризме	4
2 Практическое занятие №2	
Составление договора на туристическое обслуживание	8
3 Практическое занятие №3	
Составление паспорта междугородного и городского автобусных маршрутов	13
4 Практическое занятие №4	
Определение показателей работы автотранспортных средств на линии	17
5 Практическое занятие №5	
Расчет выработки подвижного состава	19
6 Практическое занятие №6	
Определение себестоимости автомобильных перевозок и элементы тарифной системы автомобильного транспорта.....	22
7 Практическое занятие №7	
Расчет стоимости перевозки пассажиров автомобильным транспортом.....	26

1 ПРАКТИЧЕСКОЕ ЗАНЯТИЕ №1

МАРКЕТИНГ В МЕЖДУНАРОДНОМ ТУРИЗМЕ

Цель – изучить состав подразделений автотранспортных предприятий и виды работ, выполняемых этими подразделениями.

1.1 Теоретический раздел

Маркетинговое исследование применяется на всех стадиях процесса управления, а именно: при выборе стратегии, разработке плана маркетинга, применении этого плана и оценке его эффективности. Это исследование базируется на научных методах. С его помощью определяют характеристики рынка, измеряют его возможности, анализируют составные части и объемы продаж, а также изучают тренды. Компании вовлечены в процесс исследования рынка в разной степени в зависимости от их размеров, но все они нуждаются в тщательно подобранной и аккуратно проанализированной информации, так как в противном случае цена допущенной ошибки при принятии решений будет непомерно высока. Например, в обязанности коммерческого директора одной из известных мировых компаний в сфере отдыха "Фёрст Чойс Холи-дейс", ориентированной на разнообразные секторы рынка, помимо контроля над операциями маркетинга и продажи, также входит контроль за службой исследования и разработки нового продукта, за ежедневными функциями по торговле авиабилетами, управлению номерным фондом гостиниц и т. д. (рисунок 1.1).



Рисунок 1.1 – Организационная структура компании

Один из важных критериев изучения сегментов потребителей - их стиль жизни. Многонациональную типологию стилей жизни в этих странах называли системой "Евростиль". Различиями в стиле жизни обусловлено употребление различных продуктов и услуг.

На основе собранных социодемографических и психографических данных разрабатывают критерии для оценки специфического (элитного) туристского рынка и сравнения целевых рынков. Затем выбирают атрибуты и сравниваемые преимущества туристского продукта (стиль и имидж, уровень качества и цены и Др.), наиболее соответствующие тем сегментам рынка, которые могут оценить наилучшим образом. Оценка туристского продукта осуществляется в трехмерном пространстве, координатами которого служат сегмент рынка, цель и позиционирование.

Позиционирование туристского продукта представляет собой размещение этого продукта на определенном рынке, который называют целевым туристским рынком. Концепция позиционирования тесно связана с сегментацией рынка и определением целей рынка.

На основе проведенного анализа туристская компания может применять некоторые стратегии позиционирования, а именно, стратегию дифференциации продукта, стратегию нахождения своей ниши на рынке, стратегию малых издержек и др.

Западные специалисты позиционируют туристский продукт в основном следующими способами: 1) на основе специфических атрибутов продукта; 2) на основе полезности туристского продукта для клиентов; 3) с помощью категорий потребителей; 4) путем отрицания другого туристского продукта; 5) путем разъединения классов туристского продукта; 6) с помощью гибридной стратегии. Если первый способ достаточно прост, то предпоследний способ, который эффективен при выдвижении нового продукта, более сложен. Второй способ существенно связан с различными чертами продукта и очень эффективен. При третьем способе продукт связывается со стилем жизни потребителя. Четвертый способ использует сравнение продуктов и их полезности в двух основных формах. В первом случае предлагаемый продукт сравнивается с конкурентным продуктом, который часто является лидером на рынке, с целью привлечения туристов к своему продукту; во втором случае сравнение носит рекомендательный характер. Последний способ объединяет несколько указанных выше способов.

Сегментация рынка и позиционирование продукта на рынке являются мощным средством для получения признания на туристском рынке, повышения конкурентоспособности и понимания потребителей.

В зависимости от конкретной страны система "Евростиль" может состоять из шестнадцати различных стилей жизни, полученных в результате исследования серий многовариантных анализов, в частности, кластерного, факторного и других анализов. На рисунке 1.2 приведена карта системы "Евростиль".



Рисунок 1.2 – Карта системы "Евростиль" для Европы

Система "Евростиль" квалифицируется как готовый сегмент при условии, что его члены значительно отличаются от членов других стилей жизни следующими признаками:

- число посещений;
- использование туристских услуг;
- мотивы путешествий;
- расходы и их структура;
- удовлетворенность и лояльность.

Для того чтобы дополнить картину поведения туристов, необходимо, чтобы разные стили вошли в определенные социоцели в соответствии с их сходством. Размещение 16 оригинальных стилей жизни на карте системы "Евростиль" является одним из аспектов такого вхождения. Основной способ отнесения разных стилей к социоцелям основывается на их дифференциации по мотивациям, действиям или поведению (рисунок 1.3).

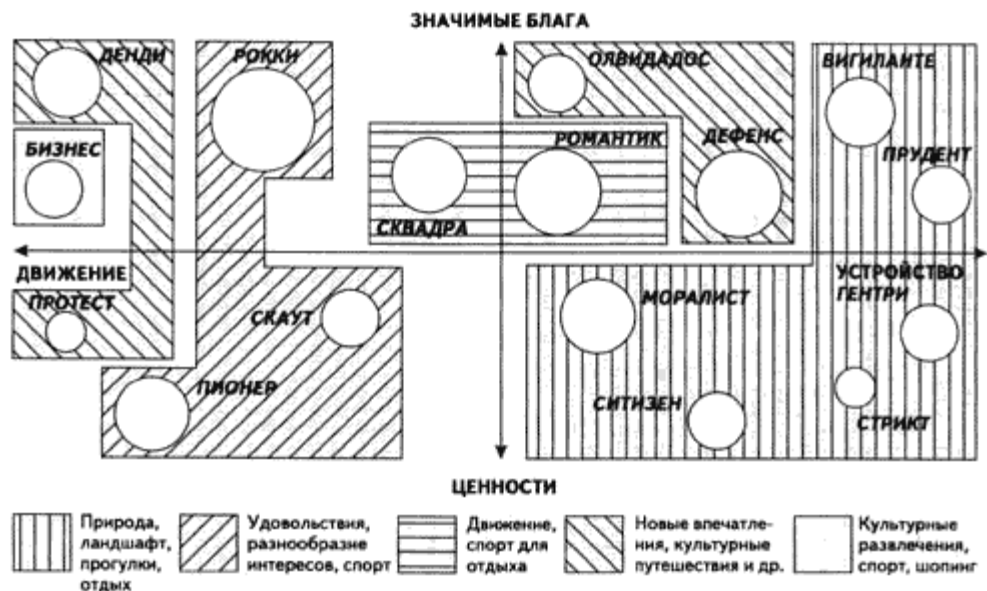


Рисунок 1.3 – Концентрация 16-ти "Евростилей" по пяти социотипам

1.2 Порядок выполнения работы

- 1) Заэскизировать структурные схемы
- 2) Изучить назначение подразделений турфирмы и "Евростилей".

1.3 Содержание отчета

- 1) Эскиз структурных схем
- 2) Описание назначения элементов схем, сходства и различия различных "Евростилей"

1.4 Контрольные вопросы

- 1) Перечислить основные "Евростили"
- 2) Перечислить составляющие структуры туристической фирмы
- 3) Дать определение понятиям "рынок", "сегмент рынка", "позиционирование"

2 ПРАКТИЧЕСКОЕ ЗАНЯТИЕ №2

СОСТАВЛЕНИЕ ДОГОВОРА НА ТУРИСТИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Цель – изучить структуру и научиться составлять типовые договора на туристическое обслуживание.

2.1 Теоретический раздел

Договор возмездного оказания туристических услуг может иметь следующий вид:

Договор возмездного оказания туристских услуг № _____ г.

“ ____ ” _____ 200__ г.

ЗАО “Туристическое агентство”, именуемое в дальнейшем “Исполнитель”, в лице Директора Иванова И.И., действующего на основании Устава, с одной стороны, и _____ именуемый (ая) в дальнейшем “Клиент” и/или “Заказчик” с другой стороны, заключили настоящий договор о нижеследующем:

1. Предмет договора.

1.1. Исполнитель предоставляет Заказчику услуги по организации туристической поездки (туристско-экскурсионные услуги) в соответствии с выбранной последней программой, именуемой в дальнейшем “Тур” и/или “Туристическая поездка”.

1.2. Под услугами по организации туристической поездки в смысле настоящего договора понимается следующее: информационные услуги по подбору тура; услуги по резервированию туристских услуг; услуги по оформлению проездных документов, виз, разрешений, необходимых для осуществления туристической поездки.

2. Права и обязанности сторон.

2.1. Исполнитель обязуется :

2.1.1. Предоставить Заказчику необходимую и достоверную информацию, обеспечивающую возможность выбора тура.

2.1.2. Принять от Заказчика заявку на оказание туристско-экскурсионных услуг, являющейся неотъемлемой частью настоящего договора.

2.1.3. В течение 3-х рабочих дней информировать Заказчика о возможности исполнения вышеуказанной заявки.

2.1.4. Предоставить Заказчику достоверную информацию о правилах пребывания в стране или местности путешествия, об условиях безопасности туристов в стране или местности туристической поездки. Факт подписания договора свидетельствует об ознакомлении Клиента со всей вышеуказанной информацией в полном объеме.

2.1.5. После полной оплаты тура Заказчиком выдать последнему Туристическую путевку установленного образца, проездные и другие необходимые документы.

2.2. “Заказчик” обязуется :

2.2.1. Предоставить Исполнителю все необходимые для туристической поездки документы, в том числе:

- действительный загранпаспорт установленного образца;
- 2 фотографии, в случае необходимости;
- необходимую информацию для оформления виз и/или разрешений;
- доверенность на детей и прочее по требованию Исполнителя.

2.2.2. Оплатить услуги Исполнителя в порядке и сроки, предусмотренные настоящим договором.

2.2.3. Во время туристической поездки: соблюдать условия и сроки тура; соблюдать нормы права страны (места) временного пребывания, уважать социальное устройство, обычаи, традиции, религиозные устои страны (места) пребывания; соблюдать установленные правила охраны природы, памятников истории и культуры; соблюдать установленные правила въезда и выезда, а также правила личной безопасности.

3. Стоимость тура и расчетов.

3.1. Стоимость тура составляет _____ у.е..

3.2. Стоимость тура определена в условных единицах (1у.е. = 1 USD).

3.3. Оплата производится: - в украинских гривнях по курсу ЦБУ на день оплаты + 2 % - в случае оплаты наличными; - в украинских гривнях по курсу ЦБУ на день оплаты + 4 % - в случае оплаты в безналичном порядке.

3.4. При заключении настоящего договора Заказчик оплачивает не менее 50% от стоимости тура. Оставшаяся часть стоимости тура оплачивается Заказчиком не позднее 15 рабочих дней до дня начала тура.

3.5. При безналичных расчетах днем оплаты считается день поступления средств на счет Исполнителя.

4. Изменения условий договора.

4.1. Заказчик и/или Исполнитель вправе потребовать изменения или расторжения договора до начала путешествия в случаях: - если не могут быть обеспечены ранее оговоренные сторонами состав и качество услуг, входящих в тур. - непредвиденного роста транспортных тарифов, введения новых или повышение действующих ставок налогов и сборов, резкого изменения курса национальных валют.

4.2. Изменения условий договора вступает в силу при наличии письменного согласия обеих сторон.

4.3. Если при наступлении случаев, указанных в п. 4.1., сторонами не достигнуто согласие о внесении соответствующих изменений в договор, то договор автоматически расторгается, и “Заказчику” возвращается в полном объеме средства, внесённые в счёт оплаты тура.

4.4. При отказе Заказчика от тура по причинам, не связанным с выполнением Исполнителем своих обязательств, Исполнитель возвращает Заказчику оплаченную за тур сумму за вычетом штрафных санкций: от 30 до 15 дней до начала тура - 30 % от стоимости тура; от 14 до 7 дней до начала тура - 50 % от стоимости тура; от 6 до 3 дней до начала тура - 70 % от стоимости тура; менее чем за 48 часов до начала тура – 100% от стоимости тура. При этом, днем начала тура считается день вылета.

4.5. Исполнитель устанавливает минимальное количество человек _____, необходимое для того, чтобы тур состоялся. При наборе группы менее _____ человек Исполнитель, не позднее _____ дней до начала тура, уведомляет об этом Заказчика и имеет право в одностороннем порядке расторгнуть настоящий договор с возмещением в бесспорном порядке Заказчику оплаченных последним средств.

5. Ответственность Сторон.

5.1. Исполнитель несёт ответственность за материальный ущерб и моральный вред, причинённый Заказчику вследствие недостатков предоставленного тура или ненадлежащей информации о туре в порядке и объёме, предусмотренном законодательством РФ, за исключением случаев, предусмотренных настоящим договором.

5.2. Исполнитель не несёт материальной ответственности за изменение сроков поездки при общепринятых в деловой практике туристского бизнеса форс-мажорных и других обстоятельствах, произошедших не по её вине в том числе: отмене, переносе или задержке рейса авиакомпанией, изменении сроков оформления виз в Посольствах, отказе в выдаче визы Посольством).

5.3. Ответственность за последствия, вызванные нарушением Заказчиком правил проезда, провоза и сохранности багажа, а также законов и правил пребывания в стране (месте) совершения путешествия возлагается на Заказчика.

5.4. В случае, если Заказчик заключает настоящий договор не только в своих интересах, либо представляет интересы третьих лиц, он несёт ответственность за правильность сообщённых в заявке данных о туристах, за действительность их заграничных паспортов, за выполнение всеми туристами всех вышеуказанных обязательств, включая обязательства по оплате тура.

5.5. Настоящим Заказчик подтверждает, что в случаях, предусмотренных п. 5.4. настоящего договора, он является уполномоченным представителем, всех указанных в заявке лиц, в том числе вправе единолично принимать решение о любых изменениях и/или дополнениях к настоящему договору.

6. Особые условия.

6.1. Отказ Исполнителя от оказания туристских услуг в случае неподтверждения возможности исполнения заявки Заказчика, в порядке, предусмотренном п. 2.3. настоящего договора, либо, в случае отказа последнего от согласования предложенных Исполнителем изменений, влечет расторжение настоящего договора и возвращение полученных от Заказчика средств.

6.2. Исполнитель берет на себя ответственность оформления надлежащей визы для въезда в страну, в которую направляется Заказчик, в случае предъявления последним при заключении договора действительных в РФ документов, удостоверяющих личность.

6.3. Исполнитель освобождается от ответственности за нарушение условий договора, связанное с прохождением паспортного и таможенного контроля, в случае нарушения Заказчиком режима в пунктах пропуска через Государственную границу Российской Федерации;

6.4. Исполнитель не несет ответственности за нарушение Заказчиком действующего законодательства о порядке выезда из Российской Федерации и въезда в Российскую Федерацию. Заказчик гарантирует наличие у него необходимых для выезда и соответствующих законодательству РФ, основных документов, удостоверяющих личность гражданина РФ, иностранного гражданина, либо лица без гражданства. Исполнитель не имеет права проводить экспертизы выездных документов туриста.

6.5. Стороны освобождаются от ответственности за полное или частичное неисполнение обязательств по настоящему договору, если он явилось следствием обстоятельств непреодолимой силы (форс-мажор): пожара, стихийных природных бедствий, военных действий, забастовок или иных общественно-политических и экономических событий, а также непредвиденных и непреодолимых обстоятельств, в том числе из-за существенного и не объявленного заранее изменения правительством России или стран по маршруту Тура условий въезда/выезда граждан. В названных выше случаях и при исполнении Сторонами п. 3.4. настоящего договора Исполнитель возвращает Заказчику всю выплаченную им сумму за вычетом документально обоснованных фактических затрат Исполнителя к моменту наступления форс- мажорных обстоятельств.

6.6. Сторона, для которой в связи с форс - мажорными обстоятельствами создалась невозможность исполнения обязательств по настоящему Договору, должна сообщить другой Стороне о наступлении (или прекращении) указанных обстоятельств немедленно или в срок не позднее трех дней с момента их наступления (или прекращения). Неуведомление или несвоевременное уведомление об указанных обстоятельствах лишает Стороны права ссылаться на любые из этих обстоятельств и не освобождает от ответственности по настоящему Договору.

6.7. В случае досрочного расторжения настоящего договора, Исполнитель вправе аннулировать полученную Заказчиком визу без возврата средств, выплаченных за визовой сбор и визовое обслуживание.

6.8. Претензии Заказчика по качеству предоставляемых услуг должны быть зафиксированы в письменной форме и заверены подписью гида, либо представителя принимающей стороны. В случае возникновения у Заказчика претензий, связанных с качеством предоставляемых Исполнителем, или его партнерами по туру, услуг, Заказчик обязан немедленно уведомить Исполнителя (его представителя), либо представителя принимающей стороны.

6.9. В соответствии со ст.10 Закона РФ “Об основах туристской деятельности в Российской Федерации” письменная претензия к качеству Туристского продукта предъявляется Заказчиком Исполнителю не позднее 20-ти дней с момента окончания тура. При установлении вины Исполнителя (его представителей) или принимающего Туроператора (партнера исполнителя по Туру) Исполнитель удовлетворяет претензию в течение 10-ти дней после ее получения.

7. Срок действия договора.

7.1. Договор вступает в силу с момента подписания обеими сторонами и действует до момента окончания тура.

7.2. Настоящий договор составлен в 2-х экземплярах, имеющих одинаковую юридическую силу, по одному для каждой из сторон. Все приложения к настоящему договору являются его неотъемлемыми частями.

8. Юридические адреса и реквизиты сторон.

2.2 Порядок выполнения работы

- 1) Изучить структуру договора на оказание туристических услуг
- 2) Составить договор по заданию преподавателя

2.3 Содержание отчета

- 1) Договор по оказанию возмездных туристических услуг

2.4 Контрольные вопросы

- 1) Какие ошибки допускаются фирмами при составлении и заключении договоров с туристами?
- 2) Каковы обязанности фирмы перед клиентом?
- 3) Какой договор имеет юридическую силу?
- 4) Каким образом в договоре оговаривается трансфер и страхование?

3 ПРАКТИЧЕСКОЕ ЗАНЯТИЕ №3

СОСТАВЛЕНИЕ ПАСПОРТА МЕЖДУГОРОДНОГО И ГОРОДСКОГО АВТОБУСНЫХ МАРШРУТОВ

Цель – изучить формы организации и методику составления паспорта маршрута

3.1 Теоретический раздел

Порядок осуществления городских, пригородных, междугородных и международных перевозок пассажиров и багажа, а также перевозок организованных групп детей и туристов определен Правилами № 176.

Услуги пассажирского автомобильного транспорта подразделяются на автобусные и таксомоторные перевозки.

Автобусные перевозки - это перемещение людей и багажа с помощью автобусов, к которым относятся:

- городские - в пределах территории города (другого населенного пункта);
- пригородные - по маршруту протяженностью до 50 км независимо от административно-территориального деления (кроме городских маршрутов);
- междугородные - внутриобластные по маршруту, протяженность которого превышает 50 км, и проходящие в пределах Автономной Республики Крым, областные и межобластные перевозки по маршруту протяженностью, превышающей 50 км;
- международные - по маршруту, который выходит за пределы государственной границы;
- туристические - по заранее определенному маршруту с туристической целью;
- на заказ - на согласованных перевозчиком и заказчиком условиях по определенному ими маршруту;
- грузопассажирские - перевозки пассажиров и груза грузопассажирскими автомобилями.

Перевозки пассажиров по городскому и пригородным маршрутам могут выполняться в режиме обычных, экспрессных и маршрутных таксомоторных перевозок:

- экспрессные - по маршруту с ограниченным количеством остановок и сокращенным временем проезда;
- маршрутные таксомоторные - по установленному маршруту микроавтобусами и автобусами с обязательным предоставлением мест для сидения.

Автобусные перевозки пассажиров общественным транспортом в Украине осуществляются на основании государственных контрактов, заказов и ежегодно заключаемых договоров с перевозчиками.

Заказчиком на выполнение межобластных и международных пассажирских перевозок является Минтранс.

Выполнение городских, пригородных и внутриобластных перевозок осуществляется в соответствии с договором о выполнении перевозчиками заказов местных органов власти.

Организация и проведение конкурса на постоянных автобусных маршрутах юридическими и физическими лицами осуществляются в соответствии с Порядком № 1346.

Для подготовки и проведения конкурса заказчик создает конкурсный комитет. Условия проведения конкурса устанавливаются заказчиком, они являются обязательными для конкурсного комитета и участников конкурса.

Наряду с другой обязательной информацией об условиях проведения конкурса конкурсный комитет оглашает основные условия перевозки пассажиров: тарифы, условия регулярности движения и охраны окружающей среды, льготные перевозки пассажиров, размер компенсаций убытков от перевозки пассажиров и т. п. (п. 14 Порядка №.1346)

При проведении конкурса комиссия рассматривает предлагаемые перевозчиками маршруты. Приоритет отдается тем из них, которые предлагают маршрут следования, наиболее соответствующий потребностям в перевозке. Технические возможности перевозчика должны позволять ему осуществлять перевозки на высоком уровне. Перевозчик должен иметь достаточное количество автотранспортных средств для выполнения регулярных рейсов, расчетная стоимость проезда в которых (себестоимость + рентабельность + налоги) соответствует возможностям заказчика компенсировать разницу между расчетной стоимостью проезда и установленным (согласованным) тарифом.

Маршрут и график движения автобусов составляются перевозчиком на основании изучения пассажиропотоков, исследования дорог и дорожных объектов на маршруте. Материалы изучения пассажиропотоков и исследования дорог действуют в течение трех лет.

Победитель конкурса заключает с заказчиком договор о перевозках пассажиров по конкретному постоянному маршруту или группам маршрутов или рейсам. Договором определяются права и обязанности сторон.

На каждый маршрут оформляется паспорт по форме, утвержденной Минтрансом. Паспорт содержит сведения о схеме маршрута, расписание движения, акт замеров протяженности маршрута, акт пробного рейса, материалы изучения пассажиропотока, таблицу изменений на маршруте и таблицу стоимости проезда.

Схема маршрута и расписание движения согласовываются в соответствующих органах Госавтоинспекции. Одновременно согласовываются места размещения остановочных пунктов, а также площадь для отстоя подвижного состава.

При разработке маршрута следует учитывать, что технико-экономическая целесообразность освоения пассажиропотоков автобусным транспортом обеспечивается при выполнении следующих основных положений.

1. Наименьший пассажиропоток для освоения маршрута автобусами - 200 пассажиров в час в одном направлении. При меньшем пассажиропотоке перевозку пассажиров следует выполнять микроавтобусами (маршрутными такси).

2. Ориентировочная вместимость (количество пассажиров, одновременно помещающихся в автобусах) и провозная способность (наибольшее количество пассажиров, которое может быть перевезено за один час в одном направлении на одной полосе в одном сечении транспортной линии или улицы определенным типом автобусов) приведены в таблице 1 раздела 3 Инструкции по организации маршрутов движения автобусов в городах УССР (РД 200 УССР 170-77), утвержденной Министерством автомобильного транспорта УССР 12.12.77 г.

Таблица 3.1

Тип автобусов по вместимости	Вместимость автобуса при наполнении, чел на м ² свободной площади салона				Провозная способность (тыс пассаж в час) при наполнении, чел на м ²			
	человек на 1 м ²				человек на 1 м ²			
	3	4	5	8	3	4	5	8
Особо малой вместимости	11	11	11	11	0,8	0,8	0,8	0,8
Малой	31	34	37	45	2,5	2,8	3,0	3,6
Средней	49	54	60	77	3,9	4,4	4,8	6,1
Большой	68	79	90	133	5,4	6,3	7,2	8,6
Сочлененные	92	106	120	177	7,4	8,5	9,6	14,2
Примечание. Согласно ГОСТ 10022-75 "Автобусы и троллейбусы городские" нормальное наполнение - 5 пассажиров на 1 м ² свободной площади пола салона. В часы "пик" допускается 8 пассажиров на 1 м ² , числа "1" и "2" пассажира на 1 м ² свободной площади пола даны в расчете на перспективу.								

3.2 Порядок выполнения работы

- 1) Изучить порядок составления маршрута перевозок и порядок заполнения паспорта маршрута
- 2) Для заданного (в соответствии с индивидуальным заданием) маршрута подобрать подвижной состав
- 3) Рассчитать необходимое количество единиц подвижного состава, а также топливозаправочных материалов

3.3 Содержание отчета

- 1) Эскиз маршрута
- 2) Паспорт маршрута
- 3) Обоснование и расчет необходимого количества единиц подвижного состава и топливо-заправочных материалов

3.4 Контрольные вопросы

- 1) Поясните каким образом осуществляется составление маршрута?
- 2) Для чего необходим паспорт маршрута, из каких разделов он состоит?
- 3) При каких условиях выполняется технико-экономическая целесообразность освоения пассажиропотоков автобусным транспортом?
- 4) Дайте характеристику автобусным перевозкам
- 5) Приведите классификацию перевозок

4 ПРАКТИЧЕСКОЕ ЗАНЯТИЕ №4

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПОКАЗАТЕЛЕЙ РАБОТЫ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ НА ЛИНИИ

Цель – изучить основные показатели работы автотранспортных средств на линии

4.1 Теоретический раздел

Время в наряде представляет собой время производительной работы единицы подвижного состава на линии и включает время движения, время простоя под погрузкой и разгрузкой (для автобусов и автомобилей-такси — при посадке и высадке пассажиров), а также время необходимых технологических простоев (заправка, необходимый отдых водителя и т.д.):

$$T_n = T_{дн} + T_{пр} + T_{пп} \quad (4.1)$$

Время работы на линии складывается из времени в наряде и предусмотренного действующими правилами времени обеденного перерыва водителя.

Время смены складывается из времени работы на линии и времени подготовительно-заключительных операций, выполняемых в автотранспортном предприятии до выхода автотранспортного средства на линию и после его возвращения с линии.

Суммарный пробег автотранспортного средства за время пребывания в наряде включает: груженный пробег (для автобусов и таксомоторов — пробег с пассажирами), пробег без груза (без пассажиров) и так называемый нулевой пробег, связанный с движением автотранспортного средства к пункту первой погрузки (началу маршрута, пункту первой посадки для автобусов и таксомоторов) в начале смены и от места окончания работы к месту стоянки по окончании смены:

$$L = L_r + L_{гр} + L_o \quad (4.2)$$

Важным показателем эффективности использования парка или единицы подвижного состава является среднесуточный пробег автотранспортного средства:

$$L_{cc} = \frac{L_{общ}}{A \cdot D_z} \quad (4.3)$$

Техническая скорость, называемая также скоростью чистого движения, представляет собой среднюю скорость автотранспортного средства за время в движении:

$$V_T = \frac{L}{T_{дн}} \quad (4.4)$$

Эксплуатационная скорость представляет собой условную среднюю скорость движения автотранспортного средства за все время пребывания его в наряде:

$$V_z = \frac{L}{T_n} \quad (4.5)$$

Показатели T_n , L , $L_{сс}$, V_T , и $V_{э}$ могут рассчитываться как для единичного транспортного средства, так и для парка в целом.

4.2 Порядок выполнения работы

- 1) Изучить основные показатели работы автотранспортных средств на линии
- 2) Произвести расчет по формулам 4.1 – 4.5 согласно задания, выданного преподавателем

4.3 Содержание отчета

- 1) Расчет основных показателей работы автотранспортных средств на линии по формулам 4.1 – 4.5 согласно задания, выданного преподавателем

4.4 Контрольные вопросы

- 1) Дайте определение «техническая скорость» и приведите формулу
- 2) Дайте определение «эксплуатационная скорость» и приведите формулу для расчета
- 3) Перечислите основные показатели работы автотранспортных средств на линии

5 ПРАКТИЧЕСКОЕ ЗАНЯТИЕ №5

РАСЧЕТ ВЫРАБОТКИ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

Цель работы – научиться оценивать выработку подвижного состава

5.1 Теоретический раздел

Оценка выработки подвижного состава связана с понятием ездки. Ездкой называется законченный цикл процессе перевозки, включающий пробег с грузом, порожний пробег и погрузку (разгрузку). Количество перевозимого автотранспортным средством груза в течение одной ездки остается неизменным, тогда как от ездки к езде оно изменяется в результате погрузки и разгрузки.

Основными расчетными характеристиками ездки являются общий пробег за езду l , длина груженой части ездки $l_{ег}$ время погрузки и разгрузки, приходящееся на одну езду $t_{пр}$. Фактические значения указанных величин определяются делением соответственно общего сменного пробега, общего груженого пробега и суммарного времени погрузки-разгрузки на количество выполненных за смену ездок.

Основными показателями выработки автотранспортного средства являются объем перевозок и грузооборот.

Объем перевозок груза за езду Q_e равен количеству тонн груза, доставленному автотранспортным средством в течение ездки. Объем перевозок за все время в наряде равен:

$$Q = \sum Q_e. \quad (5.1)$$

Выполненный за езду грузооборот равен:

$$P_e = Q_e * l_{ег} \quad (5.2)$$

а грузооборот, выполненный транспортным средством за все время в наряде равен:

$$P = \sum P_e. \quad (5.3)$$

Важной характеристикой эксплуатационных условий работы автотранспортных средств является среднее расстояние перевозка одной тонны груза:

$$L_{ф} = \frac{P}{Q}. \quad (5.4)$$

При выполнении расчетов следует иметь в виду, что

$$L_{ср} \neq l_{ег} \quad (5.5)$$

Коэффициент использования пробега характеризует долю груженого пробега в суммарном пробеге автотранспортных средств:

$$\beta = \frac{L_r}{L}. \quad (5.6)$$

Отношение количества груза, фактически перевезенного автотранспортным средством в течение времени в наряде, к потенциально возможному объему перевозок называется статическим коэффициентом использования грузоподъемности:

$$\gamma_c = \frac{Q}{qz}. \quad (5.7)$$

Аналогичный показатель, характеризующий отношение фактически выполненного грузооборота к потенциально возможному, носит название динамического коэффициента использования грузоподъемности:

$$\gamma_d = \frac{P}{qL_r}. \quad (5.8)$$

Коэффициенты γ_c и γ_d для одной ездки равны между собой; при расчете этих показателей за все время в наряде они будут равны лишь при условии равной загрузки автотранспортного средства во всех выполненных ездках.

Для определения общей сменной выработки автотранспортного средства в тоннах и в тонно-километрах используются следующие зависимости:

$$Q_{см} = \frac{T_n \cdot q \cdot \gamma_c}{\frac{1_{ер}}{\beta V_T} + t_{пр}} P_{см} = \frac{T_n \cdot q \cdot \gamma_d \cdot l_{ер}}{\frac{1_{ер}}{\beta V_T} + t_{пр}}. \quad (5.9)$$

Приведенные формулы устанавливают основные соотношения между показателями выработки автотранспортных средств и технико-эксплуатационными показателями.

На основе приведенных соотношений могут быть также рассчитаны:

- часовая производительность автотранспортного средства в тоннах и тоннокилометрах:

$$Q_{час} = \frac{Q}{T_n} P_{час} = \frac{P}{T_n}; \quad (5.10)$$

- часовая производительность в расчете на одну автомобиле-тонну грузоподъемности:

$$Q_{мч} = \frac{Q}{T_n \cdot q} P_{мч} = \frac{P}{T_n \cdot q}; \quad (5.11)$$

- сменная выработка парка в целом:

$$Q_{п} = Q \cdot A_{сс} \cdot \alpha_z P_{п} = P \cdot A_{сс} \cdot \alpha_z; \quad (5.12)$$

- количество единиц подвижного состава, необходимое для выполнения заданного суточного (сменного) объема перевозок или грузооборота:

$$\Pi = \frac{Q_z}{Q_{см}} = \frac{P_z}{P_{см}}. \quad (5.13)$$

Приведенные зависимости могут быть использованы также для оценки влияния отдельных технико-эксплуатационных показателей на выработку подвижного состава. Анализом работы автотранспортных средств в реальном диапазоне эксплуатационных условий установлено, что наиболее сильное влияние на выработку оказывает длина груженой части ездки, далее следуют (в

порядке уменьшения влияния) коэффициент использования грузоподъемности, коэффициент использования пробега, время погрузки-разгрузки и, наконец, техническая скорость.

При использовании приведенных зависимостей следует иметь в виду, что они справедливы, в основном, для случая, когда автотранспортное средство выполняет в течение времени в наряде несколько ездов (что наиболее характерно для городских и пригородных перевозок), а каждая ездка завершается полной разгрузкой автомобиля.

5.2 Порядок выполнения работы

- 1) Изучить основные понятия выработки подвижного состава
- 2) Произвести расчет по формулам 5.1 – 5.13 согласно задания, выданного преподавателем

5.3 Содержание отчета

- 1) Расчет основных показателей выработки подвижного состава по формулам 5.1 – 5.13 согласно задания, выданного преподавателем

5.4 Контрольные вопросы

- 1) Что является основными показателями выработки автотранспортного средства?
- 2) Дайте определение «грузооборот» и приведите формулу
- 3) Дайте определение «коэффициент использования пробега» и приведите формулу для расчета
- 4) Приведите формулу для определения общей сменной выработки автотранспортного средства в тоннах и в тонно-километрах

6 ПРАКТИЧЕСКОЕ ЗАНЯТИЕ №6

ОПРЕДЕЛЕНИЕ СЕБЕСТОИМОСТИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК И ЭЛЕМЕНТЫ ТАРИФНОЙ СИСТЕМЫ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

Цель работы – научиться определять себестоимость автомобильных перевозок, изучить тарифную систему автомобильного транспорта

6.1 Теоретический раздел

Использованы дополнительно следующие условные обозначения:

- C — себестоимость транспортной работы, руб/ткм, руб/пасс.км, руб/пл.км;
- W — объем фактически выполненной транспортной работы, ткм, пасс.км, пл.км;
- Зп — заработная плата водителей, соответствующая выполненной транспортной работе, руб;
- Зпс — постоянные затраты, руб/час;
- t_c — суммарное время выполнения данного объема транспортной работы, авточасов;
- Зпр — переменные затраты, руб/км;
- l_c — суммарный пробег автотранспортных средств при выполнении данного объема транспортной работы, км;
- C_p — расчетная величина себестоимости перевозок, руб/ткм, руб/пасс.км, руб/пл.км;
- S — суммарные затраты в расчете на один километр пробега, руб/км;
- D — доходная ставка, руб/ткм, руб/пасс.км, руб/пл.км;
- Добщ — сумма доходов, полученная за выполнение определенной транспортной работы, руб.

Себестоимость перевозок является основным экономическим показателем, характеризующим эффективность использования автотранспортных средств. Кроме того, уровень и структура себестоимости представляют собой основу для построения тарифов на перевозки.

Фактическая себестоимость перевозок определяется отношением суммарных затрат, связанных с осуществлением перевозки, к объему выполненной транспортной работы.

Затраты, связанные с выполнением перевозок, принято группировать следующим образом:

- а) переменные затраты, зависящие, главным образом, от пробега подвижного состава при выполнении перевозок и потому определяемые в расчете на один километр пробега. К переменным затратам относятся затраты на топливо, затраты на смазочные материалы, затра-

ты на восстановление и ремонт шин, затраты на техническое обслуживание и текущий ремонт подвижного состава;

б) постоянные затраты, не связанные непосредственно с выполнением конкретной перевозки и не зависящие от показателей работы подвижного состава на линии. Постоянные затраты исчисляются в расчете на один час работы подвижного состава. К постоянным затратам относятся накладные расходы и амортизационные отчисления;

в) заработная плата водителей, величина которой определяется в зависимости от принятой для данного вида перевозок системы оплаты труда. Размер заработной платы может зависеть от выполненной транспортной работы, отработанного времени, других факторов.

Измерителями транспортной работы являются: для грузовых автомобилей — грузооборот или пробег (в зависимости от формы оплаты перевозочных услуг), для автобусов и маршрутных такси — пассажирооборот, для легковых таксомоторов — платный пробег.

Величина себестоимости транспортной работы на определенном виде перевозок с учетом указанных выше групп показателей может быть определена по формуле:

$$C = \frac{1}{W} (З_{\text{шт}} + З_{\text{пк}} \cdot t_c + З_{\text{тп}} \cdot l_c). \quad (6.1)$$

Для удобства расчетов при планировании себестоимости перевозок все виды затрат для каждого типа подвижного состава могут быть нормированы и условно приведены к одному километру пробега. При этом расчетная величина себестоимости перевозок может быть определена по формулам:

$$C_p = \frac{S}{q\gamma_{\text{д}}\beta} \quad (6.2)$$

— для грузовых автомобилей;

$$C_p = \frac{S}{q\gamma_{\text{ад}}\beta} \quad (6.3)$$

— для автобусов и маршрутных такси;

$$C_p = \frac{S}{\beta_{\text{тп}}} \quad (6.4)$$

— для легковых таксомоторов.

(6.5)

Тарифная система. Выполнение перевозок за плату с применением определенной тарифной схемы является основным признаком коммерческого (работающего по найму) автотранспортного предприятия. В зависимости от вида перевозок тарифная схема и уровень тарифов могут устанавливаться перевозчиком самостоятельно, контролироваться или полностью определяться органами государственного регулирования транспортной деятельности.

При перевозках грузов автомобильным транспортом тарифная схема и уровень тарифов определяются непосредственно перевозчиком. На практике применяются три основные тарифные схемы:

а) с оплатой перевозки груза. Данная схема используется перевозчиком обычно в том случае, если эксплуатационные условия обеспечивают необходимую для рентабельной эксплуатации загрузку подвижного состава. В наиболее общем случае при использовании данной схемы взимается плата за заказ подвижного состава, плата за время пребывания автотранспортного средства у клиента и собственно плата за перевозку определенного количества груза (так называемая трехставочная схема). В зависимости от эксплуатационных условий из тарифной платы может быть исключена отдельная оплата заказа (при работе с постоянной надежной клиентурой) или оплата времени выполнения заказа (при соблюдении заказчиком согласованных норм времени простоя под погрузкой и разгрузкой), или обе эти составляющих;

б) с оплатой использования подвижного состава. Данная схема фактически предусматривает оплату автомобиле - часов работы у клиента и применяется в тех случаях, когда условия эксплуатации не обеспечивают достаточной коммерческой загрузки подвижного состава. В зависимости от эксплуатационных условий тарифная плата может предусматривать также отдельную оплату заказа и оплату превышающего расчетный пробега подвижного состава;

в) с индивидуально-договорной оплатой. Данная схема предусматривает применение по согласованию с заказчиком укрупненных и упрощенных измерителей транспортных услуг (ездки, заезды, доставленные контейнеры и т.д.), по которым и производится расчет тарифной платы. В основе применения этой схемы лежит учет средних сложившихся издержек перевозчика при обслуживании данного грузовладельца в относительно стабильных эксплуатационных условиях.

Тарифные схемы и тарифные ставки могут дифференцироваться перевозчиком по клиентуре, по видам грузов, по видам перевозок, по типам и маркам применяемого подвижного состава. В любом случае дополнительно могут оплачиваться предоставляемые клиенту неперевоочные услуги (погрузка и разгрузка, хранение, упаковка грузов и т.д.).

Тарифы на перевозки пассажиров автобусами в городском и пригородном сообщении устанавливаются местными органами власти, при этом пассажиры, как правило, компенсируют лишь часть расходов перевозчика. Остальная часть средств, необходимых для безубыточной работы автотранспортного предприятия, поступает из местного бюджета путем выплат по так называемому расчетному тарифу.

Система тарифов на автобусные перевозки может предусматривать различные варианты оплаты: тариф за поездку независимо от расстояния, участковые или поясные тарифы, повремен-

ные тарифы. Величина тарифа может учитывать также день недели или время суток, в которое выполняется перевозка, а также предусматривать льготы для различных категорий пассажиров. Проездная плата взимается обычно за проезд пассажира и отдельно — за перевозку каждого места багажа. Используемая система тарифов увязывается с применяемыми организационно-техническими формами оплаты проезда и контроля полноты оплаты (продажа билетов кондуктором, применение абонементных талонов и компостеров, использование касс-копилок, касс-полуавтоматов и т.д.).

Тарифы на перевозки пассажиров легковыми такси устанавливаются перевозчиком. Тарифная система, как правило, предусматривает оплату: посадки пассажиров (включение таксометра), пробега такси с пассажирами: (из покилометрового расчета) и времени ожидания пассажиров (из почасового расчета). В случае заказа такси отдельно оплачивается также заказ и пробег автомобиля к месту посадки пассажиров.

Отношение полученных перевозчиком за определенную транспортную работу доходов к величине этой транспортной работы называется доходной ставкой:

$$D = \frac{D_{\text{общ}}}{W}. \quad (6.6)$$

Доходная ставка может определяться для предприятия в целом, для гilda перевозок, для отдельных марок и типов подвижного состава. Сравнение доходной ставки с себестоимостью перевозок работы позволяет анализировать прибыльность и рентабельность соответствующего вида перевозок.

6.2 Порядок выполнения работы

- 1) Изучить тарифную систему автомобильного транспорта
- 2) Изучить последовательность определения себестоимости автомобильных перевозок
- 3) Произвести расчет по формулам 6.1 – 6.6 согласно задания, выданного преподавателем

6.3 Содержание отчета

- 1) Расчет себестоимости автомобильных перевозок по формулам 6.1 – 6.6 согласно задания, выданного преподавателем

6.4 Контрольные вопросы

- 1) Дайте определение «себестоимости перевозок» и приведите формулу
- 2) Классифицируйте затраты, связанные с выполнением перевозок
- 3) Перечислите основные применяемые тарифные схемы на автомобильном транспорте

7 ПРАКТИЧЕСКОЕ ЗАНЯТИЕ №7

РАСЧЕТ СТОИМОСТИ ПЕРЕВОЗКИ ПассажиРОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Цель работы – научиться рассчитывать стоимость перевозки пассажиров автомобильным транспортом

7.1 Теоретический раздел

Статьей 7 Закона о транспорте установлено, что уровень тарифов на транспорте определяется в соответствии с нормативными расходами на единицу транспортной работы, уровнем рентабельности и уплатой налогов (тариф - размер ставки оплаты за перевозки пассажиров (багажа)).

При проведении расчета стоимости проезда следует руководствоваться Типовым положением № 594, Нормами расходов ГСМ, Нормами пробега автомобильных шин, Законом о прибыли (для определения амортизации) и другими законодательными и нормативными актами. Рассмотрим на условном числовом примере порядок расчета стоимости перевозок при их почасовой оплате.

Пример.

Расчет производится за 1 рабочий час Средняя скорость движения - 20 км/ч Остаточная стоимость автомобиля - 21 000 грн

№ п/п	Показатель	Сумма, грн
1	2	3
1	Заработная плата: $0,53 \times 1,2$ (тариф за час $\times$ коэффициент доплат за классность)	0,64
2	Обязательное социальное страхование: $0,64 \times 39$ (процент от заработной платы)	0,24
3	Горючее: $0,265 \times 20 \times 0,48$ (норма расхода на 1 км $\times$ количество пройденных км $\times$ стоимость 1 л бензина)	2,54
4	Смазочные материалы: $0,265 \times 20 \times 2,20 \% \times 2,10$ (норма расхода бензина на 1 км $\times$ количество пройденных км $\times$ коэффициент расхода смазочных материалов $\times$ стоимость 1 л смазочных материалов)	0,24

1	2	3
5	Износ автошин: 840 80 000 x 20 x 6 (стоимость 1 шины норму пробега автошины x количество пройденных км x количество шин)	1,26
6	Текущий ремонт: 0,03848 x 1,5 x 20 (затраты на ремонт через 1 км пробега x коэффициент повышения цен x на ремонт x количество пройденных км)	1,15
7	Амортизация: 21 000 x 25 % 2 050,8 (остаточная стоимость автомобиля x % годовых отчислений на амортизацию баланс рабочего времени за год)	2,56
8	Общехозяйственные расходы: 8,63 x 25 % (25 % от расходов)	2,15
Итого		10,78
9	Отчисления на развитие дорог: 10,78 x (2 % + 1,2 %)	0,34
10	Отчисления в Инновационный фонд: 0,78 x 1 %	0,10
	Примечание Отчисления на развитие дорог и в Инновационный фонд в соответствии с подпунктом 2 1 21 Типового положения № 594 включаются в себестоимость перевозок В связи с отменой приказа Министерства экономики Украины от 31 03 95 г № 46 (приказом Министерства экономики Украины от 06 01 97 г № 122) сумма отчислений во внебюджетные фонды учитывается при определении процента рентабельности	
Итого		11,22
11	Рентабельность 11,22 x 15 %	1,68
12	Стоимость проезда + рентабельность	12,90
13	НДС на стоимость проезда	2,58
14	Расчетный тариф за 1 ч работы	15,48

Количество перевозимых пассажиров и пассажирооборот определяются отдельно по каждому виду сообщения - городскому, пригородному, междугородному.

Общее количество перевозимых пассажиров определяется по формуле

$$Q_{\text{общ.}} = Q_{\text{плат.}} + Q_{\text{обеспл.}}, \quad (7.1)$$

где $Q_{\text{плат.}}$ - количество платных пассажиров;

$Q_{\text{обеспл.}}$ - количество бесплатных пассажиров.

Количество перевезенных пассажиров, которые пользуются правом бесплатного проезда в общественном транспорте, определяется по формуле

$$\text{Обеспл.} = \text{Оплат} \times K, \quad (7.2)$$

где K - коэффициент отношения количества бесплатных и платных пассажиров в общем объеме перевозок пассажиров для предприятий общественного транспорта.

Расчет значения коэффициентов взаимоотношения "бесплатных и платных пассажиров" по видам сообщений для предприятий общественного транспорта выполняют региональные управления статистики один раз в год на основании данных действующих статистических отчетов и установленной среднемесячной частоты поездок отдельных категорий граждан с правом бесплатного проезда в общественном транспорте.

Предприятия, выполняющие перевозки общественным транспортом, определяют количество бесплатно перевозимых пассажиров в целях получения возмещения из местных бюджетов сумм убытков в связи с предоставлением бесплатного проезда отдельным категориям граждан. Возмещение убытков от бесплатных перевозок льготных категорий граждан регулируется нормативными актами Кабинета Министров Украины.

Документом, который на основании договора о перевозках подтверждает право пассажира на пользование автомобильным транспортом и перевозку за плату багажа, является билет (на городском маршруте - это закомпостированный (погашенный) или льготный проездной билет).

Учет билетов на проезд в автобусах производится на основании Инструкции № 1.

7.2 Порядок выполнения работы

Произвести расчет стоимости перевозки пассажиров автомобильным транспортом согласно индивидуального задания.

7.3 Содержание отчета

- 1) Рассчитать стоимость перевозки пассажиров автомобильным транспортом согласно индивидуального задания.

7.4 Контрольные вопросы

- 1) Каким образом рассчитывается стоимость перевозки пассажиров автомобильным транспортом?
- 2) Как определяются общее количество пассажиров?