

МИНОБРНАУКИ РОССИИ
Федеральное государственное бюджетное образовательное
учреждение высшего образования
«Майкопский государственный технологический
университет»
Кафедра Автомобильного транспорта

НАУЧНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ЭКОНОМИКИ ТРАНСПОРТА

*Методические указания
по выполнению практических работ для обучающихся
направления подготовки 23.04.01 «Технология транспортных
процессов» очной и заочной форм обучения*

Майкоп, 2023

УДК 338.47(07)
ББК 65.37
Н 34

Печатается по решению кафедры «Автомобильный транспорт» ФГБОУ ВО
«Майкопский государственный технологический университет»

Составители:

Канд.экон.наук, доцент Ахунова И.Б.

Канд.техн.наук, доцент Гук Г.А.

НАУЧНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ЭКОНОМИКИ ТРАНСПОРТА

Методические указания по выполнению практических работ для обучающихся направления подготовки 23.04.01 «Технология транспортных процессов» очной и заочной форм обучения./ Сост. Ахунова И.Б., Гук Г.А.,. Майкоп: МГТУ, 2023. – 27 с.

В настоящей работе приведены методические указания, задания, методика, требования к содержанию и пример выполнения практических и самостоятельных работ, а также необходимая литература. Методические указания и задания рассчитаны для выполнения практической работы студентами разных профилей всех форм обучения по направлению подготовки «Технология транспортных процессов». Также данное издание может применяться для направления подготовки «Эксплуатация транспортно-технологических машин и комплексов» (автомобильный транспорт)».

ПРЕДИСЛОВИЕ

В современных условиях экономика играет основополагающую роль в жизни страны и общества. Для успешного ведения бизнеса требуется новое мышление. Любые решения – управленческие, технические, организационные, финансовые, связанные с деятельностью предприятия, требуют от лиц, принимающих эти решения, знания экономических законов, основ экономики предприятия и соответствующих методов управления. Одна из проблем, с которой сталкиваются предприятия – это рациональное использование ресурсов в силу их ограниченности. Поэтому ресурсы, вложенные в бизнес, должны использоваться с максимальной эффективностью.

Цель дисциплины - формирование у студентов системы научных и профессиональных знаний и навыков в области организации транспортного обслуживания населения; экономики перевозочного процесса; управления транспортным процессом с позиций оценки эффективности функционирования транспортной системы и качества транспортного обслуживания населения, взаимодействия транспортной системы с внешней средой.

Изучение дисциплины служит целям формирования мировоззрения, развития интеллекта, инженерной эрудиции, формированию компетенций.

Задачи дисциплины:

- изучение цели, задач, методов организации функционирования транспортной системы города;
- изучение особенностей функционирования системы пассажирского общественного транспорта и грузового транспорта города в различных условиях;
- изучение форм и методов оценки эффективности и качества функционирования транспорта;
- овладение навыками решения производственных задач в сфере управления перевозками с позиций оптимизации эффективности и качества транспортного процесса.

ВЫПОЛНЕНИЕ ПРАКТИЧЕСКИХ РАБОТ ПО ДИСЦИПЛИНЕ

Работа 1.

Научный поиск по проблемам экономики транспорта по следующим темам:

1. Проблемы эффективности функционирования малых и средних автотранспортных предприятий.
2. Проблемы развития городского пассажирского автомобильного транспорта.

Используя образец таблицы, проведите научный поиск по вопросу 1-2. По каждой проблеме следует подобрать 4-5 источника.

Задание выполняем в таблице. Образец выполнения задания!

Таблица – Научный поиск по проблемам Вопросы и проблемы безопасности на автомобильном транспорте

Название журнала , номер, год	Ссылка на сайт	Название статьи	Автор статьи	Аннотация на статью
Вестник Оренбургский государственный университет, 4 (179), 2015	https://elibrary.ru/item.asp?id=24097595	МЕТОДИКА ОЦЕНКИ РАБОТЫ АВТОТРАНСПОРТ НЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ	Коновалова Т.В., Надирян С.Л.	<i>Статья посвящена комплексному исследованию вопросов оценки работы автотранспортных предприятий по обеспечению безопасности движения. Авторы дают обобщенную характеристику проблемы обеспечения безопасности дорожного движения, а также раскрывают особенности оценки работы по обеспечению безопасности движения на автотранспортных</i>

				<p><i>х предприятиях. В качестве метода решения задачи оценки работы по обеспечению безопасности движения авторами был выбран метод экспертных оценок, позволяющий сопоставить и оценить объект оценки даже по тем критериям, которые не поддаются прямому измерению.</i></p>
--	--	--	--	---

Работа 2.

Методика обработки экспериментальной информации и представления исследовательских результатов.

Задание:

- установление фактических пассажиропотоков Π на маршруте (выбрать городской);
- установление фактических скоростей движения автобуса на маршруте (технических скоростей на перегонах V_t ; скорости сообщения за рейс V_c ; эксплуатационной скорости за кругорейс V_Σ);
- установление фактических объемов перевозок за рейс/кругорейс Q_r (важно представить данные не только об абсолютных объемах, но и дифференцированно – по пассажирам оплатившим свой проезд по полному тарифу и пассажирам-льготникам);
- сравнение производственных и экономических результатов работы перевозчика на различных маршрутах и формулирование итоговых выводов;
- разработка предложений по повышению эффективности производственных процессов ПАТП и совершенствованию качества транспортных процессов.

В ходе выполнения работы необходимо перенести данные из исследовательских форм в аналогичные таблицы, оформленные в электронном виде, построить эпюры (диаграммы) пассажиропотоков в EXCEL, рассчитать значения скоростей движения автобусов на маршруте, представить данные об объемах перевозок за рейсы в разрезе категорий

пассажиров.

Работа 3.

Рассмотреть следующие вопросы:

- тарифы на транспортные услуги;
- транспортный тариф; –
- расходы на начально-конечные и движущие операции – двухставочные тарифы;
- тарифная схема;
- грузовые тарифы автомобильного транспорта;
- тарифы на пассажирских перевозках.

Задача 1. Предприятию в составе 25 автомобилей МАЗ-500 грузоподъемностью 7 т необходимо в течение суток перевезти 1800 т груза. Определить, за сколько часов возможно выполнить указанный объем перевозок при следующих показателях использования автомобилей: $V_T = 27$ км/ч; $\beta = 0,5$; $T_{пр} = 0,52$ ч; $l_{ег} = 20$ км; $\gamma = 1,0$.

Задача 2. Определить потребное количество автопоездов ЗИЛ – 130В-1 с полуприцепом ОдАЗ-885 грузоподъемностью 7,5 т для пакетной перевозки кирпича с кирпичного завода на строительство жилых домов. Суточный объем перевозок – 300 т на расстояние 10 км. Масса пакета кирпича – 1000 кг. Погрузка и выгрузка кирпича – механизированная, время простоя на одну езду – 15 мин. Средняя техническая скорость движения автомобиля – 25 км/ч, коэффициент использования пробега – 0,5. Автомобиль работает на линии 12,5 ч.

Работа 4.

Рассмотреть следующие вопросы:

- проблемы традиционных методов измерения транспортной продукции;
- термин «тран», современные методы его понимания;
- развитие взглядов на измерители услуг транспорта.
- метод транспортно-экономического районирования;
- региональная концепция развития транспортного комплекса;
- стратегические задачи создания современной дорожной сети;
- система контрактных отношений в дорожной отрасли;
- стратегические задачи реформирования дорожного хозяйства.
- интермодальные перевозки;
- исследование и анализ проблемы качества транспортноэкспедиционного обслуживания потребителей услуг транспорта;
- определение качества услуг транспорта

Задача 1. Определить объем перевозок и грузооборот при перевозке сахарной свеклы в течение 30 дней при следующих исходных данных: списочное количество автомобилей ЗИЛ-130 – 32; коэффициент выпуска автомобилей на линию – 0,90; грузоподъемность автомобиля – 5 т; автомобили работают с прицепами грузоподъемностью 4 т; коэффициент

использования грузоподъемности – 1,0; коэффициент использования пробега – 0,5; расстояние перевозки сахарной свеклы – 18 км; средняя техническая скорость движения автомобиля – 20 км/ч; время простоя под погрузкой и разгрузкой на одну езду – 15 мин; время работы автомобиля на линии – 14 ч.

Работа 5-7.

Основные фонды АТП и повышение эффективности их использования

Основные производственные фонды (ОПФ) во многом определяют производственную мощность предприятия и уровень технической вооруженности труда. Показатели деятельности предприятия – производительность труда, фондоотдача, выпуск продукции, снижение себестоимости, экономия капитальных вложений – улучшаются при росте эффективности использования основных фондов и производственных мощностей.

Основные производственные фонды предприятия – это стоимостное выражение средств труда. Главным определяющим признаком основных фондов выступает способ перенесения стоимости на продукт – постепенно: в течение ряда производственных циклов;

– частями: по мере износа.

Износ основных фондов учитывается по установленным нормам амортизации, сумма которой включается в себестоимость продукции. После реализации продукции начисленный износ накапливается в особом амортизационном фонде, который предназначается для новых капитальных вложений. Таким образом, единовременно авансированная стоимость в уставный капитал (фонд) в части основного капитала совершает постоянный кругооборот, переходя из денежной формы в натуральную, в товарную и снова в денежную. В этом состоит экономическая сущность основных фондов.

К ОПФ автомобильного транспорта относятся транспортные средства, здания и сооружения, силовое и производственное оборудование, инструмент и инвентарь длительного пользования. С течением времени основные фонды подвергаются физическому и моральному износу.

Основная смысловая нагрузка термина «износ» заключается в обесценивании, т. е. потере стоимости вследствие ряда причин. Однако, как показывают современные исследования, некоторые методы определения износа дают в результате не потерю стоимости, а потерю работоспособности. Физический износ можно *частично* восстановить, произведя ремонт, реконструируя и модернизируя фонды.

ОПФ в зависимости от степени их воздействия на предмет труда разделяют на активные и пассивные.

К активным относятся такие основные фонды, которые в процессе производства непосредственно воздействуют на предмет труда, видоизменяя

его (машины и оборудование, технологические линии, измерительные и регулирующие приборы, транспортные средства).

Все остальные основные фонды можно отнести к пассивным, так как они непосредственно не воздействуют на предмет труда, а создают необходимые условия для нормального протекания производственного процесса (здания, сооружения и др.). Для анализа качественного состояния основных средств на предприятии необходимо знать их структуру. Различают производственную (видовую), технологическую и возрастную структуру основных средств.

Основная задача на предприятии должна сводиться к тому, чтобы не допускать чрезмерного старения ОПФ (особенно активной части), так как от этого зависит уровень их физического и морального износа, а следовательно, и результаты работы предприятия.

Очень важным для предприятия является эффективное использование основных производственных фондов, поддержание их в размере, оптимизирующем управление текущей деятельностью.

Анализ эффективности использования средств является важнейшим инструментом деятельности предприятия. Насколько глубоко и детально в предприятии проводится такой анализ, настолько и эффективной, успешной будет финансово-хозяйственная деятельность предприятия.

Улучшение использования основных средств отражается на финансовых результатах работы предприятия за счет увеличения выпуска продукции, снижения себестоимости, улучшения качества продукции, снижения налога на имущество и увеличения балансовой прибыли.

Эффективность использования основных фондов характеризует показатель фондоотдачи. Показатель фондоотдачи (Φ_o) рассчитывается в натуральных и стоимостных единицах измерения. Величина показателя Φ_o показывает объем транспортной работы или сумму доходов, получаемую предприятием с одного рубля стоимости ОПФ.

$$\Phi_o = \frac{Д}{C_{\text{ОПФ}}^{\text{ср}}},$$

где $Д$ – доход предприятия, руб.;

$C_{\text{ОПФ}}^{\text{ср}}$ – среднегодовая стоимость ОПФ, руб.

Повышение уровня использования основных фондов позволяет увеличить размеры выпуска производства без дополнительных капитальных вложений и в более короткие сроки; ускоряет темпы производства; уменьшает затраты на воспроизводство новых фондов;

снижает издержки производства.

Экономическим эффектом повышения уровня использования основных фондов является рост производительности труда.

Фондоотдача показывает, сколько продукции (или прибыли) получает организация с каждого рубля имеющихся у нее основных фондов.

Фондоемкость является обратной величиной от фондоотдачи.

Она характеризует, сколько основных производственных фондов приходится на 1 рубль произведенной продукции. Фондоемкость – это средняя сумма промышленно-производственных основных фондов по первоначальной стоимости, деленная на объем выпущенной продукции. Снижение фондоемкости означает экономию труда.

Величина фондоотдачи показывает, сколько продукции получено с каждого рубля, вложенного в основные фонды, и служит для определения экономической эффективности использования действующих основных производственных фондов. Величина фондоемкости показывает, сколько средств нужно затратить на основные фонды, чтобы получить необходимый объем продукции.

Таким образом, фондоемкость показывает, сколько основных фондов приходится на каждый рубль выпущенной продукции. Если использование основных фондов улучшается, то фондоотдача должна повышаться, а фондоемкость – уменьшаться.

Рентабельность основных фондов ($R_{\text{ОПФ}}$) показывает прибыль (руб. или %), получаемую предприятием с одного рубля стоимости ОПФ.

$$R_{\text{ОПФ}} = \frac{P}{C_{\text{ОПФ}}^{\text{ср}}} \cdot 100 \, \%.$$

Для характеристики технического состояния ОПФ и оснащенности предприятия ОПФ определяют следующие виды показателей:

коэффициент износа, коэффициент годности, коэффициент обновления ОПФ, коэффициент выбытия ОПФ.

Коэффициент износа показывает, какая часть стоимости ОПФ уже перенесена на себестоимость готовой продукции. Характеризует степень изношенности ОПФ предприятия за период.

$$K_{\text{изн}} = \frac{A}{C_{\text{ОПФ}}^{\text{кг}}},$$

где A – сумма начисления амортизации (износа) ОПФ за период, руб.;

$C_{\text{ОПФ}}^{\text{кг}}$ – стоимость ОПФ на конец года, руб.

$$C_{\text{ОПФ}}^{\text{кг}} = C_{\text{ОПФ}}^{\text{нг}} + C_{\text{ОПФ}}^{\text{ввод}} + C_{\text{ОПФ}}^{\text{выб}},$$

где

$C_{\text{ОПФ}}^{\text{нг}}$ – стоимость ОПФ на начало года, руб.;

$C_{\text{ОПФ}}^{\text{ввод}}$ – стоимость ОПФ, вновь вводимых (поступивших) в течение года, руб.;

$C_{\text{ОПФ}}^{\text{выб}}$ – стоимость ОПФ, выбывающих в текущем периоде, руб.

Коэффициент годности показывает стоимость ОПФ, пригодных для дальнейшего использования. Характеризует уровень технического состояния ОПФ и определяется отношением остаточной стоимости ОПФ к их первоначальной на конец года.

Коэффициент обновления ОПФ характеризует степень обновления ОПФ в течение года.

$$K_{\text{обн}} = \frac{C_{\text{ОПФ}}^{\text{введ}}}{C_{\text{ОПФ}}^{\text{к}}}$$

Для повышения эффективности производства важно, чтобы был обеспечен опережающий рост производства продукции по сравнению с ростом основных производственных фондов.

Для эффективного использования основных фондов в производственном процессе необходима большая доля активной части ОФ, тем самым будет достигнута большая фондоотдача. Вместе с тем недостаточное количество пассивной части ОФ негативно сказывается на эффективности использования автомобилей и прежде всего на их техническом состоянии и обслуживании. Поэтому необходимо стремиться к созданию оптимального соотношения между пассивной (стационарной) материально-технической базой предприятия и активной ее частью (подвижным составом), т.е. к оптимальному значению коэффициента технической оснащенности:

$$K_T = \frac{\Phi_{\text{ОПФ}}}{\Phi_{\text{ТС}}},$$

где $\Phi_{\text{ОПФ}}$ – стоимость основных производственных фондов;

$\Phi_{\text{ТС}}$ – стоимость транспортных средств.

Колеблется коэффициент технической оснащенности АТП обычно в пределах 2,1–2,2. Это означает, что удельный вес стоимости транспортных средств, т. е. активной части основных фондов, в общей стоимости должен составлять примерно 50. Эффективность использования ОПФ существенно зависит от их технического состояния и прежде всего от технического состояния транспортных средств, уровня организации технического обслуживания и ремонта, степени обновления и списания ОФ и ряда других факторов.

В хозяйственной практике выделяют следующие основные направления усовершенствования использования основных фондов:

- высвобождение лишнего неиспользуемого оборудования, машин, транспортных средств и других основных фондов либо сдача их в аренду, лизинг;
- приобретение основных фондов высокого качества;
- своевременное обновление основных фондов с целью недопущения раннего преждевременного физического и морального износов;
- увеличение коэффициента сменности работы предприятия, если в этом существует экономическая рациональность;
- повышение качественного состава используемого сырья и материалов;
- увеличение уровня механизации и автоматизации;
- внедрение новой техники и прогрессивной технологии.

Также повышению эффективности использования основных фондов способствуют их реконструкция и модернизация.

Повышению эффективности работы автотранспорта и его конкурентоспособности на рынке транспортных услуг может способствовать:

- обновление парка автомобилей, пользующихся спросом на рынке транспортных услуг как по конструкции кузова, так и по грузоподъемности на основе внедрения системы лизинга;

- перевод работы грузовых автомобилей на более дешевые виды моторного топлива;
- усиление контроля за соблюдением лицензионных требований, особенно в части хранения, технического содержания автотранспорта, экологических требований.

На увеличение интенсивности использования основных фондов влияют совершенствование перевозочных процессов; организация непрерывно-поточного производства ремонтных и обслуживающих процессов; правильный выбор материалов, запасных частей, деталей в соответствии с требованиями заданной технологии; обеспечение равномерной, ритмичной работы предприятия, его производственных участков.

Улучшение экстенсивного использования основных фондов предполагает, с одной стороны, увеличение автомобиле-дней работы действующего подвижного состава в календарный период (в течение смены, суток, месяца, квартала, года) и, с другой стороны, рациональное увеличение количества и удельного веса действующих транспортных средств в составе всего транспорта, имеющегося на предприятии и в его производственном звене. Увеличение автомобиле-дней работы транспортных средств может быть достигнуто за счет:

- постоянного поддержания пропорциональности между производственными мощностями отдельных групп оборудования на каждом производственном участке;

- улучшения ухода за основными фондами, соблюдения предусмотренной технологии производства;

- совершенствования организации производства и труда, что способствует правильной эксплуатации подвижного состава;

- осуществления своевременного и качественного ремонта, сокращающего простой транспорта в ремонте и увеличивающего межремонтный период;

- недопущения простоев и аварий;

- проведения мероприятий, повышающих удельный вес основных производственных операций в затратах рабочего времени.

Весьма значимым для предприятия считается эффективное и рациональное применение основных производственных фондов, сохранение и поддержание их в объеме, оптимизирующем управление протекающей деятельностью. В какой мере на предприятии проводится анализ эффективности использования средств, насколько основательно и подробно, настолько и эффективной, успешной будет финансово-хозяйственная деятельность предприятия. Улучшение использования основных фондов отображается в экономических

итогах работы предприятия из-за повышения выпуска продукции, уменьшения

себестоимости, улучшения свойств и качества продукции, снижения налога на имущество и увеличения балансовой прибыли.

Совершенствованию структуры основных фондов предприятия содействуют:

- улучшение производственной структуры основных фондов, что подразумевает предпочтительное направление средств в активную часть фондов и в основные производственные участки. Чем выше доля активной части основных фондов, тем больше продукции получается на каждый рубль основных фондов. А данному процессу способствуют повышение удельного веса транспортных средств и их обновление, автоматических машин и оборудования, массовость производства, сокращение простоев оборудования;
- усовершенствование технологической структуры основных фондов, что предполагает увеличение удельного веса наиболее прогрессивной части технологического оборудования, которая значительно снижает трудоемкость и себестоимость продукции, а в результате увеличивается прибыль и рентабельность производства;

- улучшение их возрастной структуры, что предполагает сокращение удельного веса подвижного состава со сроком эксплуатации свыше 10 лет, к тому же способствует снижению затрат на содержание транспорта и оборудования, сокращению технических простоев, повышению выработки продукции на рубль фондов, сокращению количества ремонтных рабочих, выполнению планово-предупредительного ремонта.

Увеличение части производственного оборудования допустимо вследствие наиболее рациональной расстановки оборудования внутри производственных участков и зон обслуживания и ремонта, наиболее плотного размещения его на открытых площадках, выноса с производственных площадей непромышленных объектов и размещения на них дополнительного числа оснащения.

Необходимо осуществлять перевооружение, направленное на повышение технического уровня отдельных зон производства и участков с технологическими установками. Это означает введение новой техники и технологий, механизацию и автоматизацию производственных операций, модернизацию и замену устаревшего, физически изношенного оборудования новым, более усовершенствованным и с высокой производительностью.

Итогом является повышение технического уровня основного и вспомогательного производства. Такое повышение содействует повышению качества проводимых работ по техническому обслуживанию, ремонту, повышению фондоотдачи и производительности труда, снижению затрат на производство. Это дает возможность значительно улучшить структуру производства, обеспечив опережающий рост выпуска продукции.

Задача 1. По данным, приведенным в таблице, определите фондоотдачу, фондоемкость и фондовооруженность ОПФ, укажите, на каком предприятии лучше используются ОПФ.

Показатели	Предприятие А	Предприятие Б
Товарная продукция, тыс. руб.	520000	340000
Среднегодовая стоимость ОПФ, тыс. руб.	346000	12600
Среднесписочная численность рабочих, чел.	800	560
Прибыль от реализации продукции, тыс. руб.	8800	6700

Решение:

Фондоотдача определяется по формуле

$$\Phi_o = \frac{\text{ТП}}{\text{ОПФ}_{\text{ср}}}.$$

Для предприятия А: $\Phi_o = 520000/340000 = 1,5$ руб./руб.

Для предприятия Б: $\Phi_o = 340000/12600 = 27$ руб./руб.

Фондоемкость определяется по формуле

$$\Phi_e = \frac{\text{ОПФ}_{\text{ср}}}{\text{ТП}}.$$

Для предприятия А: $\Phi_e = 346000/520000 = 0,66$ руб./руб.

Для предприятия Б: $\Phi_e = 12600/340000 = 0,04$ руб./руб.

Фондовооруженность определяется по формуле

$$\Phi_v = \frac{\text{ОПФ}_{\text{ср}}}{N_{\text{штп}}}.$$

Для предприятия А: $\Phi_v = 346000/800 = 432,5$ руб./чел.

Для предприятия Б: $\Phi_v = 12600/560 = 22,5$ руб./чел.

Коэффициент эффективности определяется по формуле

$$K_{\text{эф}} = \frac{\text{П}}{\text{ОПФ}_{\text{ср}}}.$$

Для предприятия А: $K_{\text{эф}} = 8800/346000 = 0,025$.

Для предприятия Б: $K_{\text{эф}} = 6700/12600 = 0,5$.

Ответ: ОПФ используются лучше на предприятии Б, что показывает коэффициент эффективности.

Задача 2.

Определите технико-экономические показатели использования ОПФ (коэффициенты интенсивной, экстенсивной и интегральной нагрузок), если: производственная мощность предприятия – 14900 тыс. руб., количество рабочих дней в году, исходя из принятого режима работы, – 204 дн., фактически отработано – 206 дн., фактический выпуск продукции предприятием составил 14700 тыс. руб.

Решение:

Коэффициент интенсивной загрузки определяется по формуле

$$K_{\text{инт}} = \frac{14700}{14900} = 0,99.$$

Коэффициент экстенсивной загрузки равен:

$$K_{\text{экс}} = \frac{206}{204} = 1,01.$$

Коэффициент интегральной загрузки составляет:

$$K_{\text{инт}} = 0,99 \cdot 1,01 = 1.$$

Ответ: на данном предприятии оборудование загружено эффективнее по времени, чем по мощности.

Задача 3.

Стоимость приобретения оборудования – 1170 тыс. руб., стоимость доставки – 20 тыс. руб., монтажа – 10 тыс. руб. Срок службы оборудования – 8 лет. Оборудование использовалось 6 лет. Балансовая (первоначальная) стоимость здания, где установлено оборудование, составляет 1300 тыс. руб.

Определите:

- норму амортизации оборудования;
- остаточную стоимость оборудования;
- коэффициент износа и коэффициент годности активной части основных производственных фондов;
- долю активной части в общей стоимости основных производственных фондов.

Решение:

1. Балансовая (первоначальная) стоимость активной части основных производственных фондов:

$$(1170 + 20 + 10) \text{ тыс. руб.} = 1200 \text{ тыс. руб.}$$

2. Норма амортизации активной части основных производственных фондов:

$$\frac{1200 \text{ тыс. руб.} \cdot 100 \%}{1200 \text{ тыс. руб.} \cdot 8 \text{ лет}} = 12,5 \%$$

3. Годовая величина амортизации активной части основных производственных фондов:

$$\frac{1200 \text{ тыс. руб.} \cdot 100 \%}{1200 \text{ тыс. руб.} \cdot 8 \text{ лет}} = 150 \text{ тыс. руб. в год.}$$

Для включения в себестоимость продукции годовая сумма амортизации делится на 12:

$$150/12 = 12,5 \text{ тыс. руб.}$$

4. Сумма начисленного износа за фактический срок службы:

$$150 \text{ тыс. руб./год} \cdot 6 \text{ лет} = 900 \text{ тыс. руб.}$$

5. Остаточная стоимость оборудования:

$$1200 \text{ тыс. руб.} - 900 \text{ тыс. руб.} = 300 \text{ тыс. руб.}$$

6. Коэффициент износа активной части основных производственных фондов:

$$\frac{900 \text{ тыс. руб.}}{1200 \text{ тыс. руб.}} = 0,75.$$

7. Коэффициент годности активной части основных производственных фондов:

$$1 - 0,75 = 0,25.$$

8. Общая стоимость основных производственных фондов:

1200 тыс. руб. + 1300 тыс. руб. = 2500 тыс. руб.

9. Удельный вес активной части основных производственных фондов:

$$\frac{1200 \text{ тыс. руб.} \cdot 100 \%}{2500 \text{ тыс. руб.}} = 48 \%$$

Задача 4.

На начало года стоимость основных производственных фондов цеха составляла 8825 тыс. руб. В течение года осуществлялся ввод и вывод основных производственных фондов, соответственно:

на 1 марта ввод – 150 тыс. руб. и вывод – 60 тыс. руб.;

на 1 мая – 100 тыс. руб. и 80 тыс. руб.;

на 1 сентября – 80 тыс. руб. и 140 тыс. руб.;

на 1 декабря – 440 тыс. руб. и 360 тыс. руб.

Объем производства товарной продукции за год составил 9790 тыс. руб., среднегодовая численность производственных рабочих – 10 чел.

Определите:

- среднегодовую стоимость основных производственных фондов, коэффициенты выбытия, обновления, прироста;
- фондоотдачу основных производственных фондов и фондоемкость продукции;
- уровень фондовооруженности труда.

Решение:

1. Стоимость основных производственных фондов, выбывших в течение года:

$$60 + 80 + 140 + 360 = 640 \text{ тыс. руб.}$$

2. Коэффициент выбытия основных производственных фондов:

$$\frac{640 \text{ тыс. руб.} \cdot 100 \%}{8825 \text{ тыс. руб.}} = 7,25 \%$$

3. Стоимость основных производственных фондов, введенных в течение года:

$$150 + 100 + 80 + 440 = 770 \text{ тыс. руб.}$$

4. Стоимость основных производственных фондов на конец года:

$$8825 + 770 - 640 = 8955 \text{ тыс. руб.}$$

5. Коэффициент обновления основных производственных фондов:

$$\frac{770 \text{ тыс. руб.} \cdot 100 \%}{8955 \text{ тыс. руб.}} = 8,6 \%$$

6. Коэффициент прироста основных производственных фондов:

Устный опрос.

Тема 1. Рассмотреть следующие вопросы:

- тарифы на транспортные услуги;
- транспортный тариф;
- расходы на начально-конечные и движущие операции – двухставочные тарифы;

- тарифная схема;
- грузовые тарифы автомобильного транспорта;
- тарифы на пассажирских перевозках.

Тема 2. Рассмотреть следующие вопросы:

- проблемы традиционных методов измерения транспортной продукции;
- термин «тран», современные методы его понимания;
- развитие взглядов на измерители услуг транспорта.

Тема 3. Рассмотреть следующие вопросы:

- метод транспортно-экономического районирования;
- региональная концепция развития транспортного комплекса;
- стратегические задачи создания современной дорожной сети;
- система контрактных отношений в дорожной отрасли;
- стратегические задачи реформирования дорожного хозяй-ства.

Тема 4. Рассмотреть следующие вопросы:

- тарифы на транспортные услуги;
- транспортный тариф;
- расходы на начально-конечные и движущие операции – двухставочные тарифы;
- тарифная схема;
- грузовые тарифы автомобильного транспорта;
- тарифы на пассажирских перевозках.

Тема 5. Рассмотреть следующие вопросы:

- основные требования, предъявляемые потребителями к услугам транспорта;
- интермодальные перевозки;
- исследование и анализ проблемы качества транспортно-экспедиционного обслуживания потребителей услуг транспорта;
- определение качество услуг транспорта.

РЕКОМЕНДАЦИИ ПО САМОСТОЯТЕЛЬНОЙ РАБОТЕ ОБУЧАЮЩИХСЯ

Самостоятельная работа позволяет углубить и закрепить конкретные знания, полученные на лекциях и практических занятиях. Самостоятельная работа обучающихся заключается в подготовке к лекциям, практическим занятиям, к экзамену.

Цель самостоятельной работы студента – осмысленно и самостоятельно работать сначала с учебным материалом, затем с научной информацией, заложить основы самоорганизации и самовоспитания с тем, чтобы привить умение в дальнейшем непрерывно повышать свою профессиональную квалификацию.

Подготовка к лекциям. Главное в период подготовки к лекционным занятиям – научиться методам самостоятельного умственного труда, сознательно развивать свои творческие способности и овладевать навыками

творческой работы. Для этого необходимо строго соблюдать дисциплину учебы и поведения. Четкое планирование своего рабочего времени и отдыха является необходимым условием для успешной самостоятельной работы.

Ежедневной самостоятельной работе необходимо отводить 3-4 часа.

Следует составлять еженедельный и семестровый планы работы, а также план на каждый рабочий день. В конце каждого дня целесообразно подводить итог работы: тщательно проверить, все ли выполнено по намеченному плану, не было ли каких-либо отступлений, а если были, по какой причине это произошло. Нужно осуществлять самоконтроль, который является необходимым условием успешной учебы.

Самостоятельная работа на лекции. Конспектирование лекций помогает усвоить учебный материал. Конспект является полезным тогда, когда записано самое существенное, основное и сделано это самим студентом. Запись лекций рекомендуется вести по возможности собственными формулировками. Желательно запись осуществлять на одной странице, а следующую оставлять для проработки учебного материала самостоятельно в домашних условиях. Конспект лекции лучше подразделять на пункты, параграфы, соблюдая красную строку. Этому в большой степени будут способствовать пункты плана лекции, предложенные преподавателями. Принципиальные места, определения, формулы и другое следует сопровождать замечаниями «важно», «особо важно», «хорошо запомнить» и т.п. Работая над конспектом лекций, всегда необходимо использовать не только учебник, но и ту литературу, которую дополнительно рекомендовал лектор.

Эссе – творческая работа небольшого объема и свободной композиции, выражающая индивидуальные впечатления и соображения по конкретному поводу или вопросу и заведомо не претендующая на исчерпывающую трактовку предмета.

Как правило, эссе предполагает новое, свежее, субъективное слово о чем-либо и может иметь научный, философский, историко-биографический, публицистический, литературно-критический характер. Эссеистический стиль отличает образность, и установка на разговорную интонацию и лексику.

Жанр эссе предполагает не только написание текста, но и устное выступление с ним на семинарском занятии. При этом оценивается как содержание эссе, так и стиль его преподнесения.

Рекомендуемый объем эссе – 2-3 страниц текста.

Работа с литературными источниками. В процессе подготовки к занятиям, студентам необходимо обратить особое внимание на самостоятельное изучение рекомендованной учебно-методической, научной литературы и нормативно-правовых актов. Самостоятельная работа с учебниками, учебными пособиями, научной, справочной и популярной литературой, материалами периодических изданий и Интернета, статистическими данными является наиболее эффективным методом

получения знаний, позволяет значительно активизировать процесс овладения информацией, способствует более глубокому усвоению изучаемого материала, формирует у студентов свое отношение к конкретной проблеме. Более глубокому раскрытию вопросов способствует знакомство с дополнительной литературой, рекомендованной преподавателем по каждой теме семинарского или практического занятия, что позволяет студентам проявить свою индивидуальность в рамках выступления на данных занятиях, выявить широкий спектр мнений по изучаемой проблеме.

Примерные темы для самостоятельной подготовки магистров.

1. Сущность научной категории "транспорт"
2. Специфика транспортных услуг
3. Основная классификация жизненных функций транспорта
4. Факторы повышения и снижения значимости транспорта в экономике и обществе
5. Особенности рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта общего пользования.
6. Проблемы подготовки кадров транспортных предприятий.
7. Проблемы повышения эффективности функционирования транспортных предприятий разных форм собственности.
8. Мировые тенденции в развитии интеллектуальных транспортных систем.
9. Современное состояние и перспективы развития грузовой автотранспортной отрасли России.
10. Проблемы регулирования рынка таксомоторных перевозок.
11. Проблемы и перспективы развития автомобильной промышленности в России.
12. Проблемы развития технического сервиса автотранспортных средств.
13. Транспортные налоги и сборы в России.
14. Проблемы экономики пассажирского транспорта: городских, пригородных и международных перевозок.
15. Современное состояние и перспективы развития международных автомобильных перевозок в Российской Федерации.
16. Проблемы и перспективы развития транспортной системы России.
17. Проблемы саморегулирования деятельности автотранспортных предприятий в современной экономике.
18. Конкурентоспособность транспортного комплекса РФ и финансовый кризис.
19. Пути улучшения состояния основных фондов автотранспортного предприятия.
20. Проблемы информационного обеспечения работы пассажирского транспорта.
21. Снижение себестоимости автомобильных перевозок: проблемы и пути их решения.
22. Показатели использования и пути ускорения оборачиваемости оборотных средств автотранспортного предприятия.

23. Инновационная и инвестиционная деятельность автотранспортного предприятия: проблемы и пути решения.
24. Научные проблемы и пути их решения в области планирования инвестиций на транспорте.
25. Научные проблемы обновления основных фондов на транспорте и пути их решения.
26. Научные проблемы движения капитала в производственном процессе на транспорте и пути их решения.
27. Научные проблемы планирования денежных потоков на транспорте и пути их решения.
28. Научные проблемы управления на транспорте и пути их решения в условиях конкурентной среды.
29. Научные проблемы расширения сферы применения органических структур на транспорте и пути их решения.
30. Научные проблемы аутсорсинга управленческих процессов на транспорте и пути их решения.
31. Комплексный подход к решению проблемы управления рисками на транспорте.
32. Инновационный подход к решению современных проблем экономики транспорта.
33. Функциональный подход к решению проблем управления на транспорте.
34. Проблемы перехода транспортного комплекса на рыночные отношения.
35. Экономические аспекты повышения качества сервисного обслуживания транспортных средств.
36. Проблемы экономики научно-технического прогресса на транспорте.
37. Проблемы экономики производственной базы сервисного обслуживания транспортных средств.

Порядок выполнения работ.

Ознакомиться со всеми перечисленными вопросами. Из перечисленных проблем выбрать одно на свое усмотрение, подготовить доклад в виде эссе (рассуждение, высказывание на 2-3 стр).

Изучить как минимум двадцать информационных источников: учебников, монографий, статей в специальных периодических изданиях (журналах, газетах, сборниках и пр.), сети Интернет. При этом не рекомендуется использование устаревшей литературы, «бытовой» популярной литературы, рассчитанной на массового читателя, а не на будущих профессионалов.

Магистру рекомендуется не только изложить различные точки зрения отдельных авторов с обязательной ссылкой на первоисточник, но и попытаться составить свое мнение и, по возможности, обосновать, почему высказывание какого – либо автора он считает наиболее правильным. Мысли излагать «своими» словами.

Категорически неприемлемым является простое переписывание текстов из источников, в особенности из учебников. Содержание работы

необходимо излагать «своими» словами. Переписывание источников полностью или частично, а также цитирование без кавычек и ссылки на первоисточник считаются грубым нарушением авторских прав (плагиатом, присвоением интеллектуальной собственности), а выполненная таким образом работа не рассматривается. Также не принимаются работы, полностью взятые («скаченные») из сети Интернет или с многочисленных CD дисков.

Необходимы собственный анализ и структурированное обобщение информации, а также выражение собственного отношения к проблеме, сформулированного в локальных и заключительных выводах. Стил ь изложения в этом случае должен быть, например, такой.

Например. Тема: Проблемы и перспективы развития транспортной системы России.

Пример построения фразы: «В работах [3,,5] вопрос о перспективах развития транспортной системы рассматривается с позиций ... подхода, начало которому положил Автор [12] и который характеризуется 1)... 2)... 3)...

Так, в исследовании [4], на основании данных, приведенных в табл. 2, делается вывод о... Это в некоторой степени не согласуется (противоречит) результатам недавних исследований Автор ов [13-19]. Таким образом, в целом проблема на сегодняшний день не имеет однозначного решения. Однако, на наш взгляд, доводы, приведенные в [17], более убедительны, потому что...».

Контрольные вопросы и задания.

1. Как вы охарактеризуете транспорт? Что представляет собой транспортная деятельность?
2. Дайте определение транспорту как отрасли национального хозяйства, как отрасли материального производства
3. Что понимается под материальным продуктом?
4. Дайте определение понятию «услуга».
5. Что является продукцией автотранспортного предприятия?
6. Перечислите преимущественные характеристики автомобильного транспорта по отношению к другим видам транспорта.
7. Что является предметом экономики автомобильного транспорта?
8. Назовите основные задачи экономики автомобильного транспорта.
9. Какие отличия имеет транспортная отрасль от других отраслей материального производства
10. Перечислите стратегические приоритеты и принципы государственной автотранспортной политики.

ВОПРОСЫ ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ ПРОМЕЖУТОЧНОЙ АТТЕСТАЦИИ

1. Роль и место экономики транспорта в инновационной стратегии России.
2. Методические подходы к оценке эффективности инвестиций в транспорт.
3. Оценка эффективности реконструкции, технического перевооружения, модернизации производства на транспорте.
4. Оценка эффективности внедрения новой техники и прогрессивных технологий.
5. Характеристика рынка транспортных услуг в современной экономической системе.
6. Исследование структуры рынка транспортных услуг и процессов, определяющих его экономическое развитие.
7. Модели рынка и государственное регулирование рыночных отношений на рынке транспортных услуг.
8. Принципы регулирования рынка транспортных услуг.
9. Роль, цели и задачи анализа планирования, прогнозирования экономических показателей в управлении транспортными предприятиями и регулировании рынка транспортных услуг.
10. Системность анализа, планирования, прогнозирования экономических показателей деятельности автотранспортных предприятий.
11. Информационная база проведения анализа экономических показателей деятельности автотранспортных предприятий.
12. Механизм конкуренции на рынке автотранспортных услуг, основные его факторы и движущие силы в России.
13. Экономические законы конкуренции.
14. Условия возникновения и развития конкуренции, конкурентной среды на рынке транспортных услуг.
15. Модель конкурентного поведения на рынке автотранспортных услуг.
16. Цель, задачи и методика анализа экономических показателей деятельности автотранспортных предприятий.
17. Информационная база проведения анализа экономических показателей деятельности автотранспортных предприятий.
18. Классификация резервов повышения эффективности хозяйственной деятельности.
19. Резервы улучшения использования основных производственных фондов и оборотных средств.
20. Управление дебиторской задолженностью.
21. Использование аутсорсинга и аутстаффинга в управлении предприятием. Использование франчайзинга, как интегрированной формы организации бизнеса.
22. Инжиниринговые методы реструктуризации предприятий.

ТЕСТОВЫЕ ЗАДАНИЯ

1. Физическое или юридическое лицо, которое по договору перевозки груза выступает от своего имени или от имени владельца груза и указывается в транспортной накладной:
 - а) водитель;
 - б) фрахтователь;
 - в) грузоотправитель.
2. К привлеченным источникам финансовых ресурсов предприятий не относятся:
 - а) членские взносы трудовых коллективов;
 - б) прибыль предприятия;
 - в) средства от продажи ценных бумаг;
 - г) средства иностранных инвесторов.
3. Прибыль до налогообложения коммерческого АТП составляет 600 тыс. руб. Определите величину налога на прибыль:
 - а) 120 тыс. руб.;
 - б) 100 тыс. руб.;
 - в) 90 тыс. руб.
4. При переходе на уплату ЕНВД предприятие не платит:
 - а) налог на прибыль;
 - б) транспортный налог;
 - в) отчисление в Пенсионный фонд.
5. Сумма амортизационных отчислений не зависит:
 - а) от остаточной стоимости объекта;
 - б) от первоначальной стоимости объекта; в) от восстановительной стоимости объекта.
6. Собственный источник финансирования автотранспортной организации в составе себестоимости перевозок – это:
 - а) затраты на топливо;
 - б) амортизация;
 - в) затраты на оплату труда;
 - г) затраты на ремонтный фонд.
7. В пассиве бухгалтерского баланса отражается:
 - а) стоимость имущества предприятия;
 - б) величина источников финансирования;
 - в) выручка от продаж;
 - г) использование прибыли.

8. При УСН предприниматель уплачивает налог на финансовые результаты (доходы минус расходы):

- а) 13%;
- б) 18%;
- в) 20%;
- г) 12%.

9. Налог на прибыль коммерческое АТП уплачивает в размере:

- а) 20%;
- б) 24%;
- в) 18%.

10. Нелинейный метод начисления амортизации применяется:

- а) для удорожания стоимости основных фондов;
- б) для ускорения процесса списания стоимости основных фондов на стоимость готовой продукции;
- в) для ускорения процесса списания стоимости оборотных фондов на стоимость готовой продукции.

11. Доходы от реализации услуг автотранспортного предприятия 900 тыс.руб., коммерческие расходы – 100 тыс. руб., себестоимость реализации услуги 300 тыс. руб., управленческие расходы – 150 тыс. руб. Чему равна чистая прибыль:

- а) 800 тыс.руб.;
- б) 350 тыс.руб.;
- в) 280 тыс. руб.;
- г) 600 тыс.руб.

12. Амортизация – это стоимостной...

- а) износ основных фондов;
- б) износ производственных запасов;
- в) износ запасов готовой продукции.

13. Документ, служащий для учета и контроля работы транспортного средства, водителя:

- а) баланс;
- б) отчет;
- в) путевой лист.

14. Амортизационные отчисления производятся:

- а) ежеквартально;
- б) ежемесячно;
- в) один раз за время использования объекта.

15. Специфика формирования финансовых результатов АТП определяется:

- а) формой № 2;
 - б) тарифной политикой организации АТП;
 - в) тарифной политикой организации и управлением имущественной базой АТП.
16. К собственным источникам финансовых ресурсов АТП относится:
- а) прибыль;
 - б) банковская ссуда;
 - в) выручка от реализации продукции;
 - г) себестоимость.
17. Прибыль, формирующаяся как разница между выручкой и себестоимостью организации: а) налогооблагаемая;
- б) чистая;
 - в) валовая;
 - г) от реализации продукции.
18. Величина собственных оборотных средств АТП не зависит:
- а) от стоимости внеоборотных средств;
 - б) стоимости собственного капитала;
 - в) величины долгосрочных обязательств;
 - г) выручки от реализации.
19. Особенности какого транспорта является промышленность и обороноспособность страны:
- а) транспорт энергии;
 - б) промышленный транспорт;
 - в) трубопроводный транспорт.
20. С помощью какого подхода определяется, насколько успешно используются все ресурсы предприятия:
- а) целевой;
 - б) ресурсный;
 - в) внутрисистемный.
21. На каком виде транспорта формирование грузовых тарифов зависит только от расстояния перемещения грузов:
- а) железнодорожный транспорт;
 - б) воздушный транспорт;
 - в) трубопроводный транспорт.
22. Какая функция является самой основной в транспортном процессе:
- а) движение;
 - б) погрузка;

в) разгрузка.

23. Особенности транспорта заключаются:

- а) в нематериальном характере производства продукции;
- б) в транспортном обеспечении населения из предприятий;
- в) в обеспечении роста общего продукта и национального дохода страны.

24. Производственный процесс на транспорте – это ...

- а) процесс перемещения грузов;
- б) процесс перемещения пассажиров;
- в) процесс перемещения грузов и пассажиров.

25. Транспортная продукция – это ...

- а) сам процесс перевозки;
- б) объект перевозки;
- в) субъект перевозки.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Транспорт как самостоятельная и стратегически важная отрасль национальной экономики представляет собой не только объект управления или получения коммерческих результатов, но и служит для удовлетворения потребностей хозяйства страны во всех видах перемещений – грузов и пассажиров. Целью транспорта как отрасли, таким образом, является обеспечение движения, динамики товарных масс и трудовых ресурсов. Транспорт является отраслью, производящей услуги, но, определяя значение современного транспорта, специалисты относят его к отраслям материального производства как отрасль, от функционирования которой полностью зависит производство, его ритмичность, объемы во всех остальных отраслях. Обеспечивая не только существующие в экономике производства и предприятия как сферы услуг, так и сферы производства, транспорт выступает первым элементом освоения новых территорий, строительства новых объектов, создания и развития новых производств. Именно транспорт обеспечивает подвоз всех необходимых ресурсов и вывоз добытого сырья или произведенной продукции. Зачастую от цены, мобильности, скорости доставки напрямую зависит цена на товары, произведенные в других отраслях, так как затраты на транспортировку включаются в цену готовой продукции в виде транспортной составляющей. Решение вышеперечисленных задач до сих пор определяет высокую актуальность экономики транспорта как науки, позволяющей независимо от технических, технологических, цифровых, управленческих и других изменений и инноваций получать экономический эффект от их эволюционного развития. Усложнение материально-технической базы отрасли – автомобилей, машин, оборудования – требует все более высокой, экономически оправданной отдачи от их внедрения, использования в производственной и перевозочной транспортной деятельности.

СПИСОК РЕКОМЕНДУЕМОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

- 1) Лебедев, Е.А. Транспортное производство: технологические особенности развития, логистика, безопасность : монография / Е.А. Лебедев, Л.Б. Миротин, А.К. Покровский ; под общ. ред. Л.Б. Миротина. — Москва ; Вологда : Инфра-Инженерия, 2019. - 236 с. - ISBN 978-5-9729-0286-6. - Текст : электронный. - URL: <https://znanium.com/catalog/product/1048753> . – Режим доступа: по подписке.
- 2) Минин, В. В. Методология инновационного проектирования наземных транспортно-технологических комплексов : учебное пособие / В. В. Минин, Г. С. Гришко, В. Ю. Клешнин ; под ред. В. В. Минина. - Красноярск : Сиб. федер. ун-т, 2021. - 108 с. - ISBN 978-5-7638-4457-3. - Текст : электронный. - URL: <https://znanium.com/catalog/product/1816595> . – Режим доступа: по подписке.
- 3) Гиссин, В. И. Управление транспортно-логистическими процессами : совершенствование качества и безопасности : монография / В. И. Гиссин, А. А. Тимонин, А. А. Погребная. - Москва ; Вологда : Инфра-Инженерия, 2021. - 124 с. - ISBN 978-5-9729-0562-1. - Текст : электронный. - URL: <https://znanium.com/catalog/product/1832078> . – Режим доступа: по подписке.
- 4) Камольцева, А. В. Производственно-техническая инфраструктура автомобильного транспорта: состояние, проблемы, перспективы : монография / А. В. Камольцева. - Красноярск : Сиб. федер. ун-т, 2019. - 140 с. - ISBN 978-5-7638-3984-5. - Текст : электронный. - URL: <https://znanium.com/catalog/product/1818752> . – Режим доступа: по подписке.
- 5) Эйхлер, Л. В. Научные проблемы экономики транспорта : учебное пособие / Л. В. Эйхлер. — Омск : СибАДИ, 2019. — 63 с. — Текст: электронный // Лань : электронно-библиотечная система. — URL: <https://e.lanbook.com/book/149510> . — Режим доступа: для авториз. пользователей.
- 6) Клепцова, Л. Н. Научные проблемы экономики транспорта : учебное пособие / Л. Н. Клепцова. — Кемерово : КузГТУ имени Т.Ф. Горбачева, 2017. — 165 с. — Текст : электронный // Лань : электронно-библиотечная система. — URL: <https://e.lanbook.com/book/172520> . — Режим доступа: для авториз. пользователей.
- 7) Клепцова, Л. Н. Научные проблемы экономики транспорта: практикум : учебное пособие / Л. Н. Клепцова, А. А. Штоцкая ; составители Л. Н. Клепцова, А. А. Штоцкая. — Кемерово : КузГТУ имени Т.Ф. Горбачева, 2018. — 206 с. — ISBN 978-5-00137-012-3. — Текст : электронный // Лань : электронно-библиотечная система. — URL: <https://e.lanbook.com/book/115123> . — Режим доступа: для авториз. пользователей.