Федеральное агентство по образованию

Сибирская государственная автомобильно-дорожная академия

(СибАДИ)

Факультет: Экономики и управления

Кафедра: Экономика и управление предприятиями

Курсовая работа

по дисциплине:

«Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятия»

Выполнил: студент группы 44 ЭУТ

Веремеенко Павел Иванович

Проверила: преподаватель

Квинт Яна Владимировна

Омск – 2005

ЗАДАНИЕ

на курсовой проект по теме:

«ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

ПРЕДПРИЯТИЯ»

Студенту 44 ЭУТ Веремеенко Павлу Ивановичу

Перечень вопросов:

1. Анализ программы перевозок грузов.

2. Анализ производственной программы по ТО и Р.

3. Анализ себестоимости перевозок.

4. Анализ доходов, прибыли и рентабельности.

Графическая часть:

Лист 1 – Влияние ТЭП на производительность автомобиля.

Лист 2 – Анализ трудоемкости.

Лист 3 – Анализ себестоимости.

ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель | Условные обозначения | ГАЗ – 53А | | МАЗ – 504В | |
|  |  | План | Факт | План | Факт |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 1. Технико-эксплуатационные показатели | | | | | |
| Коэффициент выпуска | αв | 0,85 | 0,78 | 0,8 | 0,72 |
| Время в наряде, ч | Тн | 8,4 | 9,2 | 8,6 | 9,4 |
| Средняя техническая  скорость, км/ч | Vт | 24,8 | 22,5 | 34,0 | 37,4 |
| Длина маршрута, км | Lм | 25 | 23 | 40 | 44 |
| Нулевой пробег, км | lн | 6,2 | 5,6 | 10 | 11 |
| Время погрузки-разгрузки, ч | tпр | 0,56 | 0,60 | 0,76 | 0,69 |
| Коэффициент использования грузоподъемности | γ | 0,84 | 0,92 | 0,89 | 0,80 |
| Грузоподъемность | q | 4 | 4 | 13,5 | 13,5 |
| Время оборота, ч | tоб | 1,5 | 1,6 | 1,9 | 1,9 |
| Суточное количество  ездок, ед | zе | 5 | 6 | 4 | 5 |
| Суточный объем  перевозок, т | Qсут | 16,8 | 22,0 | 48,0 | 54,0 |
| Суточный  пробег, км | lсут | 118,7 | 132,5 | 150,0 | 209,0 |
| 2. Производственная база | | | | | |
| Автомобили в  эксплуатации, ед. | Аэ | 107 | 90 | 83 | 72 |
| Списочное количество  Автомобилей, ед | Асп | 126 | 115 | 104 | 100 |
| Автомобиле-дни в  эксплуатации | АДэ | 39 091 | 32 740 | 30 368 | 26 280 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 3. Производственная программа по эксплуатации | | | | | |
| Общее количество  ездок, ед | zобщ | 195 455 | 196 440 | 121 472 | 131 400 |
| Общий пробег, тыс. км | Lобщ | 4 642 | 4 338 | 4 555 | 5 492 |
| Общий объем  перевозок, тыс. т | Qобщ | 657 | 720,2 | 1 460 | 1 419,1 |
| Общий грузооборот,  тыс. км | Pобщ | 8 212,5 | 8 282,3 | 29 200 | 31 220,2 |
| Общая  грузоподъемность, т | qобщ | 504 | 460 | 1 404 | 1 350 |
| 4. Производственная программа по ТО и Р | | | | | |
| Трудоемкость  технических  воздействий, чел·ч |  |  |  |  |  |
| ТР | ТТР | 26 924 | 25 160 | 64 228 | 77 437 |
| ТО-2 | ТТО-2 | 4 826 | 4 512 | 10 282 | 12 382 |
| ТО-1 | ТТО-1 | 3 708 | 3 465 | 7 910 | 9 535 |
| Общая трудоемкость, чел·ч | Тобщ | 35 458 | 31 178 | 82 420 | 99 354 |
| 5. Статьи себестоимости | | | | | |
| Фонд оплаты труда,  тыс. руб. в т.ч. | ФОТобщ | 3 494 449 | 3 378 671 | 3 754 079 | 3 768 152 |
| Водителей | ФОТВ | 2 634 053 | 2 695 350 | 2 392 299 | 2 443 129 |
| Ремонтных рабочих | ФОТРР | 394 109 | 239 628 | 806 572 | 763 620 |
| Отчисления на  социальные нужды,  тыс. руб. | ОТЧ | 1 345 363 | 1 300 788 | 1 445 320 | 1 450 738 |
| Затраты на топливо,  тыс. руб. | ЗТ | 9 732 445 | 9 184 250 | 15505448 | 17625559 |
| Затраты на смазочные и эксплуатационные  материалы, тыс. руб. | ЗСМ | 567 477 | 546 532 | 597 196 | 700 266 |
| Ремонтный фонд, тыс. руб. | ЗРФ | 544 791 | 657 987 | 1 734 073 | 2 090 694 |
| Затраты на  восстановление и ремонт шин, тыс. руб. | ЗШ | 234 377 | 219 028 | 664 421 | 801 063 |
| Амортизационные  отчисления на полное восстановление ПС, тыс. руб. | АОПС | 515 268 | 481 518 | 844 212 | 1 016 020 |
| Общепроизводственные расходы, тыс. руб. | ОПР | 895 613 | 982 635 | 1 409 217 | 1 307 815 |
| 6. Данные для расчетов налогов | | | | | |
| Общее количество  работающих, чел | NР | 225 | 201 | 225 | 220 |
| Общий расход топлива, л. | Pобщ | 1 044 806 | 985 956 | 1 824 170 | 2 073 595 |
| Стоимость основных производственных фондов, тыс. руб. | Собщ | 6 300,000 | 5 750,000 | 13 866,66 | 10 833,3 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| Стоимость оборотных средств, тыс. руб. | Собс | 320,007 | 321,211 | 895,200 | 884,033 |

ЗАДАНИЕ ВЫДАНО «28» марта 2005 г.

СРОК СДАЧИ «7» мая 2005 г.

**РЕФЕРАТ**

Данная курсовая работа содержит 26 листов печатного текста, 3 листа графического материала формата А-2, 10 источников использованной литературы и 17 таблиц.

Цель данной курсовой работы – анализ выполнения плана перевозок грузов, анализ производственной программы по ТО и ТР, анализ себестоимости перевозок, анализ доходов, прибыли и рентабельности.

Результатом курсовой работы является приобретение новых навыков и знаний об анализе финансово-хозяйственной деятельности предприятия.

**СОДЕРЖАНИЕ:**

Введение……………………………………………………………………7

1. Анализ выполнения плана перевозок грузов…………………………8

2. Анализ производственной программы по ТО и Р…………………..15

3. Анализ себестоимости перевозок……………………………………19

4. Анализ доходов, прибыли и рентабельности……………………….23

Заключение………………………………………………………………25

Список использованных источников………………………………….26 **ВВЕДЕНИЕ**

Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятия основывается на такой науке как экономический анализ.

Экономический анализ представляет собой систему специализированных знаний, которая связана:

* с исследованием экономических процессов в их взаимосвязи, складывающихся под воздействием экономических законов и факторов субъективного порядка;
* с научным обоснованием бизнес-планов, с объективной оценкой их выполнения;
* с выявлением положительных и отрицательных факторов и количественным измерением их действия;
* с раскрытием тенденции и пропорции хозяйственного развития с определением неиспользованных хозяйственных резервов;
* с принятием оптимальных управленческих решений.

Знание этой науки, совместно с другими экономическими науками, позволяет проводить корректный анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятия.

**1 АНАЛИЗ ВЫПОЛНЕНИЯ ПЛАНА ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ.**

**1.1 ОБЩИЙ АНАЛИЗ ВЫПОЛНЕНИЯ ПЛАНА**

Таблица 1

Анализ выполнения плана перевозок грузов в целом по парку

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Показатель | План | Факт | % выполнения плана |
| 1. Автомобили в эксплуатации | 190 | 162 | 85,3 |
| 2. Списочное количество автомобилей | 230 | 215 | 93,5 |
| 3. Автомобиле-дни в эксплуатации | 69 459 | 59 020 | 85,0 |
| 4. Общее количество ездок | 316 927 | 327 840 | 103,4 |
| 5. Общий пробег | 9 197 | 9 830 | 106,9 |
| 6. Общий объем перевозок | 2 117 | 2 139,3 | 101,1 |
| 7. Общий грузооборот | 37 412,5 | 39 502,5 | 105,6 |
| 8. Общая грузоподъемность | 1 908 | 1 810 | 94,9 |

В соответствии с анализом выполнения плана перевозок в целом по парку, наибольший процент выполнения плана по показателю общего пробега, который равен 106,9%, наименьший же процент выполнения плана по показателю автомобиле-дни в эксплуатации (85,0%), что объясняется превышением планового значения над фактическим.

**1.2 АНАЛИЗ ВЫПОЛНЕНИЯ ПЛАНА ПО ГРУЗАМ И КЛИЕНТУРЕ**

Таблица 2

Анализ выполнения плана по видам груза, по маркам автомобилей

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Клиент | Груз | План  объем  перевозок | Факт объем  перевозок | % выполнения плана |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1. «Стройинвест» | Блоки керамические, шлаковые | 120 | 130 | 108,3 |
| 2. ЛВЗ «Оша» | Водка (в ящиках деревянных) | 135 | 150 | 111,1 |
| 3. ГМ «Континент» | Изделия сантехнические | 140 | 155 | 110,7 |
| 4. «Жилстрой» | Кабели на деревянных катушках | 110 | 130 | 118,2 |
| 5. Магазин «Немецкий поселок» | Керамика фасадная облицовочная | 152 | 155,2 | 102,1 |
| Итого по ГАЗ-53А | | 657 | 720,2 | 109,6 |
| Продолжение таблицы 2 | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1. «Жилстрой» | Двери деревянные | 250 | 240 | 96,0 |
| 2. «Стройинвест» | Кирпич пористый | 270 | 265 | 98,1 |
| 3. Овощебаза | Капуста свежая | 300 | 270 | 90,0 |
| 4. Омсквинпром | Спирт в бочках | 310 | 300 | 96,8 |
| 5. ГМ «Континент» | Шкафы металлические | 330 | 344,1 | 104,3 |
| Итого по МАЗ-504В | | 1 460 | 1 419,1 | 97,2 |

В соответствии с планом по грузам и клиентуре, наибольший процент выполнения плана на автомобиле ГАЗ-53А наблюдается по грузу кабели на деревянных катушках, клиентом которого является «Жилстрой» (118,2%), наименьший – керамика фасадная облицовочная (102,1%). По автомобилю МАЗ-504В наибольший процент выполнения плана по грузу шкафы металлические (104,3%), наименьший – капуста свежая (90,0%). В целом процент выполнения плана больше у автомобиля ГАЗ-53А и равен 109,6%, по МАЗ-504В он равен 97,2%.

Таблица 3

Анализ структуры объема перевозок и структурные сдвиги (ГАЗ-53А)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Груз | План,  % | Факт,  % | Графа 3×  индекс объема перевозок | Структурный сдвиг  (4 графа – 2 графа) |
| 1. Блоки керамические, шлаковые | 18,3 | 18,1 | 18,3 | 0 |
| 2. Водка (в ящиках деревянных) | 20,5 | 20,8 | 21,0 | 0,5 |
| 3. Изделия сантехнические | 21,3 | 21,5 | 21,7 | 0,4 |
| 4. Кабели на деревянных катушках | 16,7 | 18,1 | 18,3 | 1,6 |
| 5. Керамика фасадная облицовочная | 23,2 | 21,5 | 21,7 | -1,5 |

Таблица 4

Анализ структуры объема перевозок и структурные сдвиги (МАЗ-504В)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Груз | План,  % | Факт,  % | Графа 3×  индекс объема перевозок | Структурный сдвиг  (4 графа – 2 графа) |
| 1. Двери деревянные | 17,1 | 16,9 | 17,1 | 0 |
| 2. Кирпич пористый | 18,5 | 18,7 | 18,9 | 0,4 |
| 3. Капуста свежая | 20,5 | 19,0 | 19,2 | -1,3 |
| 4. Спирт в бочках | 21,2 | 21,1 | 21,3 | 0,1 |
| 5. Шкафы металлические | 22,7 | 24,2 | 24,4 | 1,7 |



Анализируя структуру объема перевозок, можно увидеть, что наибольший структурный сдвиг по автомобилю ГАЗ-53А по грузу кабели в деревянных катушках, что объясняется значительным превышением фактического значения объема перевозок над плановым (1,6), наименьший – по грузу керамика фасадная облицовочная -1,5. По автомобилю МАЗ-504В наибольший структурный сдвиг – по грузу шкафы металлические 1,7, а наименьший капуста свежая -1,3. В целом же по 2 автомобилям наибольший структурный сдвиг по грузу шкафы металлические по автомобилю МАЗ-504В.

**1.3 РАСЧЕТ СРЕДНЕВЗВЕШЕННЫХ ЗНАЧЕНИЙ ТЕХНИКО-ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ**

Таблица 5

Средневзвешенное значение технико-эксплуатационных показателей в целом по парку

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель | Формула | Средневзвешенное значение | | Отклонение |
| план | факт |
| Тн |  | 8,5 | 9,3 | 9,4 |
| Vт |  | 29,4 | 30,0 | 2,0 |
| tпр |  | 0,64 | 0,64 | 0 |
| γ |  | 0,87 | 0,84 | -3,4 |
| lге |  | 17,7 | 18,5 | 4,5 |
| αв |  | 0,83 | 0,75 | -9,6 |
| q |  | 8,3 | 8,4 | 1,2 |

По большинству показателей средневзвешенное значение фактическое превышает плановое, за счет чего получается положительное отклонение. Исключение составляют коэффициент использования грузоподъемности, где отклонение получилось -3,4 и коэффициент выпуска автомобилей на линию (отклонение -9,6). По показателю время простоя под погрузкой-разгрузкой средневзвешенные плановое и фактическое значения равны, поэтому отклонение равно 0.

**1.4 ВЛИЯНИЕ ТЕХНИКО-ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ НА ВЫПОЛНЕНИЕ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ**

Таблица 6

Влияние технико-эксплуатационных показателей на выполнение перевозок грузов

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Показатель | Формула расчета влияния показателя на выполнение плана | Расчет поправочного коэффициента, учитывающего непропорциональную зависимость |
| Тн |  | - |
| Vт |  |  |
| tпр |  |  |
| γ |  | - |
| lге |  |  |
| αв |  | - |
| q |  | - |
| Асп |  | - |

Таблица 7

Расчет влияния показателей на выполнение плана перевозок автомобилями ГАЗ-53А, МАЗ-504В и в целом по парку

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель | % выполнения плана (П) | | | Поправочный коэффициент (δ) | | | Расчет влияния  (ΔQ, ΔP) | | |
| ГАЗ-53А | МАЗ-504В | парк | ГАЗ-53А | МАЗ-504В | парк | ГАЗ-53А | МАЗ-504В | парк |
| Тн | 109,5 | 109,3 | 109,4 | - | - | - | 9,5 | 9,3 | 9,4 |
| Vт | 90,7 | 110,0 | 101,9 | 0,97 | 1,04 | 1,01 | -12,0 | 14,4 | 2,9 |
| tпр | 107,1 | 90,8 | 97,7 | 1,03 | 0,96 | 0,99 | 3  10,3 | -4  -12,8 | -1  -3,3 |
| γ | 109,5 | 89,9 | 99,4 | - | - | - | 9,5 | -10,1 | -0,6 |
| lге | 92,0 | 110,0 | 103,1 | 0,95 | 1,06 | 1,01 | -5  -12,6 | 6  16,6 | 1  4,1 |
| αв | 91,8 | 90,0 | 90,9 | - | - | - | -8,2 | -10 | -9,1 |
| q | 100,0 | 100,0 | 100,0 | - | - | - | 0 | 0 | 0 |
| Асп | 91,3 | 96,2 | 93,5 | - | - | - | -8,7 | -3,8 | -6,5 |

Наибольший процент выполнения плана в целом по парку по показателю время в наряде и он равен 109,4%, наименьший по показателю коэффициент выпуска автомобилей на линию 90,9%. Анализируя расчет влияния показателей на выполнение плана перевозок в целом по парку, получаем, что наибольшее положительной влияние наблюдается по показателю время в наряде 9,4, а наименьшее по показателю коэффициент выпуска автомобилей на линию -9,1.

**1.5 ПОКАЗАТЕЛИ, ОПРЕДЕЛЯЮЩИЕ РАЗВИТИЕ ПЕРЕВОЗОК**

Таблица 8

Темпы роста и абсолютное значение 1% прироста показателя для ГАЗ-53А, МАЗ-504В и в целом по парку

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель | Абсолютный прирост,  А | | | Темп роста, Тр | | | Абсолютное значение 1% прироста, А1% | | |
| ГАЗ-53А | МАЗ-504В | парк | ГАЗ-53А | МАЗ-504В | парк | ГАЗ-53А | МАЗ-504В | парк |
| Тн | 0,8 | 0,8 | 1,6 | 109,5 | 109,3 | 109,4 | 0,084 | 0,086 | 0,170 |
| Vт | -2,3 | 3,4 | 1,1 | 90,7 | 110,0 | 101,9 | 0,247 | 0,031 | 0,579 |
| tпр | 0,04 | -0,07 | -0,03 | 107,1 | 90,8 | 97,7 | 0,006 | 0,008 | 0,013 |
| γ | 0,08 | -0,09 | -0,01 | 109,5 | 89,9 | 99,4 | 0,008 | 0,009 | 0,017 |
| lге | -1 | 2 | 1 | 92,0 | 110,0 | 103,1 | 0,125 | 0,200 | 0,323 |
| αв | -0,07 | -0,08 | -0,15 | 91,8 | 90,0 | 90,9 | 0,009 | 0,008 | 0,016 |
| q | 0 | 0 | 0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | - | - | - |
| Асп | -11 | -4 | -15 | 91,3 | 96,2 | 93,5 | 1,264 | 1,053 | 2,308 |

Абсолютный прирост в целом по парку наибольший по показателю время в наряде (1,6), а наименьший по списочному количеству автомобилей (-15). Темп роста наибольший также по показателю время в наряде (109,4), а наименьший уже по показателю коэффициент выпуска автомобилей на линию (90,9). Абсолютное значение 1% прироста наибольшее по списочному количеству автомобилей (2,308), наименьшее по показателю время простоя под погрузкой-разгрузкой (0,013).

Вывод: анализируя в целом выполнение плана перевозок грузов нужно отметить, что по общему анализу выполнения плана перевозок грузов наибольший процент выполнения плана имеет общий объем перевозок, наименьший же процент выполнения плана по показателю автомобиле-дни в эксплуатации. В соответствии с планом по грузам и клиентуре, наибольший процент выполнения плана больше по автомобилю ГАЗ-53А. Наибольшее средневзвешенное значение технико-эксплуатационных показателей в целом по парку получилось по показателю среднетехническая скорость, а наименьшее по показателю коэффициент выпуска автомобилей на линию. Наибольшее влияние на выполнение плана перевозок оказывает показатели время в наряде и коэффициент выпуска автомобилей на линию.

**2 АНАЛИЗ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ ПО ТО И ТР**

Таблица 9

Анализ трудоемкости ТО-1 по агрегатам, узлам и системам автомобиля

ГАЗ-53А

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель | План | | Факт | | Отклонение, % |
| структура | чел ч | чел ч | % вып-ия плана |
| 1. Двигатель | 5,9 | 218,8 | 204,4 | 93,42 | -6,58 |
| 2. Сцепление | 1,3 | 48,2 | 45,0 | 93,36 | -6,64 |
| 3. КПП | 1,6 | 59,3 | 55,4 | 93,42 | -6,58 |
| 4. Карданная передача | 1,4 | 51,9 | 48,5 | 93,45 | -6,55 |
| 5. Задний мост | 2,6 | 96,4 | 90,1 | 93,46 | -6,54 |
| 6. Передняя ось и рулевое управление | 10,0 | 370,8 | 346,5 | 93,45 | -6,55 |
| 7. Тормозная система | 13,5 | 500,5 | 467,8 | 93,45 | -6,55 |
| 8. Ходовая часть | 26 | 964,1 | 900,9 | 93,44 | -6,56 |
| 9. Система питания | 5,5 | 203,9 | 190,6 | 93,48 | -6,52 |
| 10. Электрооборудование | 12,6 | 467,2 | 436,6 | 93,45 | -6,55 |
| 11. Общий осмотр | 5,2 | 192,8 | 180,2 | 93,46 | -6,54 |
| 12. Смазочные операции | 14,4 | 534,0 | 499,0 | 93,45 | -6,55 |
| Итого | 100 | 3708 | 3465 | 93,45 | -6,55 |

Таблица 10

Анализ трудоемкости ТО-1 по агрегатам, узлам и системам автомобиля

МАЗ-504В

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель | План | | Факт | | Отклонение, % |
| структура | чел ч | чел ч | % вып-ия плана |
| 1. Двигатель | 5,9 | 466,7 | 562,6 | 120,55 | 20,55 |
| 2. Сцепление | 1,3 | 102,8 | 124,0 | 120,62 | 20,62 |
| 3. КПП | 1,6 | 126,6 | 152,6 | 120,54 | 20,54 |
| 4. Карданная передача | 1,4 | 110,7 | 133,5 | 120,60 | 20,60 |
| 5. Задний мост | 2,6 | 205,7 | 247,9 | 120,52 | 20,52 |
| 6. Передняя ось и рулевое управление | 10,0 | 791,0 | 953,5 | 120,54 | 20,54 |
| 7. Тормозная система | 13,5 | 1067,9 | 1287,2 | 120,54 | 20,54 |
| 8. Ходовая часть | 26 | 2056,6 | 2479,1 | 120,54 | 20,54 |
| 9. Система питания | 5,5 | 435,1 | 524,4 | 120,52 | 20,52 |
| 10. Электрооборудование | 12,6 | 996,7 | 1201,4 | 120,54 | 20,54 |
| 11. Общий осмотр | 5,2 | 411,3 | 495,8 | 120,54 | 20,54 |
| 12. Смазочные операции | 14,4 | 1139,0 | 1373,0 | 120,54 | 20,54 |
| Итого | 100 | 7910 | 9535 | 120,54 | 20,54 |

В целом отклонения по показателям практически одинаковые. По автомобилю ГАЗ-53А оно в среднем равно -6,55%, а по МАЗ-504В 20,54.

Таблица 11

Анализ трудоемкости ТО-1 в целом по парку

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Показатель | План | Факт | Отклонение, % |
| 1. Двигатель | 685,5 | 767,0 | 11,89 |
| 2. Сцепление | 151,0 | 169,0 | 11,92 |
| 3. КПП | 185,9 | 208,0 | 11,89 |
| 4. Карданная передача | 162,6 | 182,0 | 11,93 |
| 5. Задний мост | 302,1 | 338,0 | 11,88 |
| 6. Передняя ось и рулевое управление | 1161,8 | 1300,0 | 11,90 |
| 7. Тормозная система | 1568,4 | 1755,0 | 11,90 |
| 8. Ходовая часть | 3020,7 | 3380,0 | 11,89 |
| 9. Система питания | 639,0 | 715,0 | 11,89 |
| 10. Электрооборудование | 1463,9 | 1638,0 | 11,89 |
| 11. Общий осмотр | 604,1 | 676,0 | 11,90 |
| 12. Смазочные операции | 1673 | 1872 | 11,89 |
| Итого | 11618 | 13000 | 11,90 |

В целом по парку отклонение также сильно не меняется в зависимости от показателей и в среднем равно 11,90%

Таблица 12

Анализ трудоемкости ТО-2 по видам работ для автомобиля ГАЗ-53А

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Вид работ | План | | Факт | | Отклонение, % |
| структура | чел ч | чел ч | % вып-ия плана |
| 1. Уборочно-моечные | 5,2 | 251,0 | 234,6 | 93,47 | -6,53 |
| 2. Общие контрольно-диагностические | 40,6 | 1959,4 | 1831,9 | 93,49 | -6,51 |
| 3. Крепежные | 14,1 | 680,5 | 636,2 | 93,49 | -6,51 |
| 4. Регулировочные | 14,4 | 694,9 | 649,7 | 93,50 | -6,50 |
| 5. Смазочные, заправочные, очистительные | 12,6 | 608,1 | 568,5 | 93,49 | -6,51 |
| 6. Электротехнические | 5,5 | 265,4 | 248,2 | 93,52 | -6,48 |
| 7. Шинные | 7,6 | 366,7 | 342,9 | 93,51 | -6,49 |
| Итого | 100 | 4826 | 4512 | 93,49 | -6,51 |

Отклонение также как и по трудоемкости ТО-1 практически не меняется и по трудоемкости ТО-2 и для автомобиля ГАЗ-53А оно в среднем равно -6,51%

Таблица 13

Анализ трудоемкости ТО-2 по видам работ для автомобиля МАЗ-504В

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Вид работ | План | | Факт | | Отклонение, % |
| структура | чел ч | чел ч | % вып-ия плана |
| 1. Уборочно-моечные | 5,2 | 534,7 | 643,9 | 120,42 | 20,42 |
| 2. Общие контрольно-диагностические | 40,6 | 4174,5 | 5027,1 | 120,42 | 20,42 |
| 3. Крепежные | 14,1 | 1449,8 | 1745,9 | 120,42 | 20,42 |
| 4. Регулировочные | 14,4 | 1480,6 | 1783,0 | 120,42 | 20,42 |
| 5. Смазочные, заправочные, очистительные | 12,6 | 1295,5 | 1560,1 | 120,42 | 20,42 |
| 6. Электротехнические | 5,5 | 565,5 | 681,0 | 120,42 | 20,42 |
| 7. Шинные | 7,6 | 781,4 | 941,0 | 120,42 | 20,42 |
| Итого | 100 | 10282 | 12382 | 120,42 | 20,42 |

Отклонение для показателей анализа трудоемкости ТО-2 для автомобиля МАЗ-504В вообще абсолютно не меняется и равно для всех показателей 20,42%.

Таблица 14

Анализ трудоемкости ТО-2 в целом по парку

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Вид работ | План | Факт | Отклонение, % |
| 1. Уборочно-моечные | 785,7 | 878,5 | 11,81 |
| 2. Общие контрольно-диагностические | 6133,9 | 6859,0 | 11,82 |
| 3. Крепежные | 2130,3 | 2382,1 | 11,82 |
| 4. Регулировочные | 2175,5 | 2432,7 | 11,82 |
| 5. Смазочные, заправочные, очистительные | 1903,6 | 2128,6 | 11,82 |
| 6. Электротехнические | 830,9 | 929,2 | 11,83 |
| 7. Шинные | 1148,1 | 1283,9 | 11,83 |
| Итого | 15108 | 16894 | 11,82 |

В целом по парку отклонение для показателей также практически не меняется и равно в среднем 11,82 %.

Вывод: анализируя производственную программу по ТО и ТР необходимо отметить, что отклонение показателей практически одинаковое для отдельно взятой марки автомобиля и соответствующего вида обслуживания (ТО-1 или ТО-2). Это объясняется тем, что задается постоянная структура по каждому показателю и итоговые значения плановое и фактическое по трудоемкости технических воздействий сильно не отличаются друг от друга.

**3 АНАЛИЗ СЕБЕСТОИМОСТИ ПЕРЕВОЗОК**

**3.1 АНАЛИЗ ВЛИЯНИЯ СТАТЕЙ СЕБЕСТОИМОСТИ**

Таблица 15

Анализ влияния статей себестоимости в целом по парку

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Статья  себестоимости | Расходы, тыс. руб. | | | % вып.  плана | Отклонение,  тыс. руб. | | | Отклонение, % | | |
| План | Факт | Анал.  знач. | А | Д | О | А | Д | О |
| 1. ФОТ, в т.ч  водителей | 5026  352 | 5138  479 | 5307  143 | 102,2 | 112  127 | 280  791 | -168  664 | 2,2 | 5,6 | -3,2 |
| ремонтных рабочих | 1200  681 | 1003  248 | 1329  572 | 83,6 | -197  433 | 128  891 | -326  324 | -16,4 | 10,7 | -24,5 |
| 2. ЕСН | 1619  029 | 1596  849 | 1725  546 | 98,6 | -22  180 | 106  517 | -128  697 | -1,4 | 6,6 | -7,4 |
| 3. Материальные затраты:  топливо | 25237  893 | 26809  809 | 26974  936 | 106,2 | 1571  916 | 1737  043 | -165  127 | 6,2 | 6,9 | -0,6 |
| смазочные и экспл. мат. | 1164  673 | 1246  798 | 1244  834 | 107,1 | 82  125 | 80  161 | 1964 | 7,1 | 6,9 | 0,2 |
| износ и ремонт шин | 898  798 | 1020  091 | 960  659 | 113,5 | 121  293 | 61  861 | 59  432 | 13,5 | 6,9 | 6,2 |
| ремонтный фонд | 2278  864 | 2748  681 | 2435  711 | 120,6 | 469  817 | 156  847 | 312  970 | 20,6 | 6,9 | 12,8 |
| амортизация ПС | 1359  480 | 1497  538 | 1453  049 | 110,2 | 138  058 | 93  569 | 44  489 | 10,1 | 6,9 | 3,1 |
| 4. Общепроизводственные расходы | 2304  830 | 2290  450 | 2143  406 | 99,4 | -14  380 | -161  424 | 147  044 | -0,6 | -7,0 | 6,9 |
| Итого | 41090  600 | 43351  943 | 43574  856 | 105,5 | 2261  343 | 2484  256 | -222  913 | 5,5 | 6,0 | -0,5 |

Расчет аналитических значений:

 (1)

где - фонд оплаты труда по плану для водителей, тыс. руб.

 (тыс. руб.)

 (2)

где - фонд оплаты труда по плану для ремонтных рабочих, тыс. руб.

(тыс.руб.)

 (3)

где - аналитическое значение фонда оплаты труда общего (водителей и ремонтных рабочих), тыс.руб.

(тыс.руб.)

 (4)

где - плановое значение материальных затрат, тыс. руб.

(тыс.руб.)

(тыс.руб.)

(тыс.руб.)

(тыс.руб.)

(тыс.руб.)

 (5)

где - плановое значение общепроизводственных расходов, тыс.руб.

 (6)

где  - автомобиле-дни в эксплуатации

 - время смены



Наибольшее аналитическое значение получилось по статье себестоимости – материальные затраты (топливо), наименьшее по статье – износ и ремонт шин. Наибольшее абсолютное и допустимое отклонения также по статье топливо. Наибольшее относительное отклонение по статье – смазочные и эксплуатационные материалы, наименьшее – ФОТ ремонтных рабочих.

**3.2 ВЛИЯНИЕ ТЕХНИКО-ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ НА ФОРМИРОВАНИЕ СЕБЕСТОИМОСТИ**

Таблица 16

Анализ влияния технико-эксплуатационных показателей на себестоимость в целом по парку

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Показатель | Формула расчета влияния показателя на выполнение плана | Значение, % |
| Тн |  | -8,6 |
| Vт |  | -2,8 |
| lге |  | -4,0 |
| αв |  | 10,0 |
| tпр |  | 1,0 |
| Асп |  | 7,0 |
| q |  | 0 |
| β |  | 0 |
| γ |  | 0,6 |

 (%)

(%)

(%)

(%)

(%)

(%)

(%)

(%)

(%)

Вывод: анализируя влияние статей себестоимости в целом по парку нужно отметить, что наибольшее аналитическое значение имеет статья – материальные затраты (топливо) – 26 974 936 тыс. руб., наименьшее по статье – износ и ремонт шин и равно 960 659 тыс. руб. Наибольшее абсолютное отклонение по статье материальные затраты (топливо) – 1 571 916 тыс. руб., наименьшее по статье – ФОТ ремонтных рабочих -197 433 тыс. руб. Наибольшее допустимое отклонение по статье – материальные затраты (топливо) 1 737 043 тыс. руб., наименьшее по статье общепроизводственные расходы – 161 424 тыс. руб. Наибольшее относительное отклонение по статье - смазочные и эксплуатационные материалы 1 964 тыс. руб., наименьшее по статье – ФОТ ремонтных рабочих -326 324 тыс. руб. Анализируя влияние технико-эксплуатационных показателей на формирование себестоимости, получаем, что наибольшее значение – это показатель коэффициент выпуска автомобилей на линию (10,0%), наименьшее значение – время в наряде (-8,6%).

**4 АНАЛИЗ ДОХОДОВ, ПРИБЫЛИ И РЕНТАБЕЛЬНОСТИ**

 (7)

где - себестоимость, руб.

(руб.)

(руб.)

Таблица 17

Налоги и отчисления, руб.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Налоги | Ставка | | Налогооблагаемая база | | Сумма | | | |
| ГАЗ-53А | МАЗ-504В | ГАЗ-53А | МАЗ-504В | ГАЗ-53А | | МАЗ-504В | |
| План | Факт | План | Факт |
| 1. Транспортный налог | 16 | 20 | Мощность двигателя, л.с. | | 231840 | 211600 | 374400 | 360000 |
| 115 | 180 |
| 2. Налог на имущество | 2,20 % | | 0,9СОПФ+СОС | | 131780 | 120917 | 294254 | 233948 |

Транспортный налог:

(руб.)

(руб.)

(руб.)

(руб.)

Налог на имущество:

(руб.)

(руб.)

(руб.)

(руб.)

Налогооблагаемая прибыль:

(руб.)

(руб.)

Налог на прибыль:

(руб.)

(руб.)

Чистая прибыль:

(руб.)

(руб.)

Рентабельность затрат:





Рентабельность фондов:





Вывод: в процессе анализа доходов, прибыли и рентабельности, плановый доход получился 53 417 780 руб., а фактический 56 357 535 руб. С учетом налогов и отчислений налогооблагаемая прибыль по плану получилась равной 11 294 906 руб., а фактически 12 079 118. За вычетом налога на прибыль чистая прибыль получилась по плану в размере 8 584 129 руб., а фактически 9 180 130 руб. Рентабельность затрат также получилась больше фактическая, чем плановая и равна 40,1%. Также и рентабельность фондов больше фактическая и равна 51,6%.

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

В данной курсовой работе был проведен анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятия, в результате которого были получены различные данные.

В частности при анализе выполнения плана перевозок грузов наибольший процент выполнения плана имеет общий объем перевозок, наименьший же процент выполнения плана по показателю автомобиле-дни в эксплуатации. Наибольшее влияние на выполнение плана перевозок оказывает показатели время в наряде и коэффициент выпуска автомобилей на линию. По большинству показателей средневзвешенное значение фактическое превышает плановое, за счет чего получается положительное отклонение. Абсолютный прирост в целом по парку наибольший по показателю время в наряде, а наименьший по списочному количеству автомобилей. Темп роста наибольший также по показателю время в наряде, а наименьший уже по показателю коэффициент выпуска автомобилей на линию. Абсолютное значение 1% прироста наибольшее по списочному количеству автомобилей, наименьшее по показателю время простоя под погрузкой-разгрузкой.

При анализе производственной программы по ТО и ТР получилось, что отклонение показателей практически одинаковое для отдельно взятой марки автомобиля и соответствующего вида обслуживания (ТО-1 или ТО-2).

Анализ себестоимости перевозок показал, что наиболее затратная статья себестоимости – это материальные затраты (топливо), а наименее затратная – износ и ремонт шин. Наибольшее абсолютное и допустимое отклонения также по статье топливо. Наибольшее относительное отклонение по статье – смазочные и эксплуатационные материалы, наименьшее – ФОТ ремонтных рабочих

В конечном итоге чистая прибыль получилась положительной как плановая, так и фактическая, причем фактическая получилась даже больше, рентабельность затрат получилась около 20%, а рентабельность фондов около 50%.

**СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ**

1. Басовский Л.Е. Экономический анализ (комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности): Учеб. пособие/ Л.Е. Басовский, А.М. Лунева, А.Л. Басовский.-М.: Инфра-М, 2003.-222 с.
2. Единые нормы времени на перевозку грузов автомобильным транспортом и сдельные расценки для оплаты труда водителей.- М.: Экономика, 1990. – 50 с.
3. Ковалев В.В. Анализ хозяйственной деятельности предприятия: Учеб./В.В. Ковалев, О.Н. Волкова.-М.: Проспект, 2000.-421 с.
4. Краткий автомобильный справочник / А.Н. Понизовкин, Ю.М. Зласко, М.Б. Ляпиков. – М.: Трансконсалтинг, 1994. – 779 с.
5. Положение о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта. – М.: Транспорт, 1988. – 78 с.
6. Прыкин Б.В. Экономический анализ предприятия: Учеб. для вузов/ Б.В. Прыкин.-М.: ЮНИТИ, 2000.-360 с.
7. Пястолов С.М. Анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятия: Учебник/ С.М. Пястолов.-М.: Мастерство, 2001.-336 с.
8. Савицкая Г.В. Анализ хозяйственной деятельности предприятия: Учеб. пособие для вузов/ Г.В. Савицкая.-5-е изд.-Минск: Новое знание, 2001.-686 с.
9. Савицкая Г.В. Анализ хозяйственной деятельности предприятия: Учеб./ Г.В. Савицкая.-3-е изд., перераб. и доп.-М.: Инфра-М, 2004.-424 с.
10. Чечевицына Л.Н. Анализ финансово-хозяйственной деятельности: Учеб/ Л.Н. Чечевицына, И.Н. Чуев.-М.: Маркетинг, 2001.-352 с.