Федеральное агентство по образованию РФ

Сибирская государственная автомобильно-дорожная академия

(СибАДИ)

Факультет Экономика и управление

Кафедра Экономика и управление на предприятии

Курсовая работа

по учебной дисциплине «Анализ и диагностика финансовой деятельности»

на тему: «Технико–экономический анализ деятельности предприятия»

Выполнил:

студентка группы 42ЭУТ\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Принял: преподаватель\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Оценка\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Дата \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Подпись\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Омск —2008 г.

Курсовая работа по дисциплине «Анализ и диагностика финансовой деятельности предприятия» содержит 21 печатных страницы, графическую часть, использовано 7 источников.

Целью курсовой работы является закрепление знаний и формирование практических навыков по анализу и диагностике финансово-хозяйственной деятельности автотранспортных предприятий.

В данной курсовой работе был произведен расчет показателей следующих разделов:

1. Анализ выполнения плана по объему перевозок.
2. Анализ производственной программы по техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава.
3. Анализ себестоимости перевозок.
4. Анализ доходов, прибыли и рентабельности.
5. Анализ доходов, прибыли и рентабельности.

В ходе работы были получены новые знания по дисциплине: «Анализ и диагностика финансовой деятельности предприятия».

**СОДЕРЖАНИЕ**

[ВВЕДЕНИЕ 4](#_Toc193967358)

[1. АНАЛИЗ ВЫПОЛНЕНИЯ ПЛАНА ПО ОБЪЕМУ ПЕРЕВОЗОК 5](#_Toc193967359)

[1.1 Анализ выполнения плана по производственной программе и производственной базе 5](#_Toc193967360)

[1.2 Анализ выполнения плана перевозок по видам груза и по клиентуре 6](#_Toc193967361)

[1.3 Анализ ТЭП работы парка подвижного состава 8](#_Toc193967362)

[1.4 Анализ показателей динамики перевозок 10](#_Toc193967363)

[1.5 Анализ влияния ТЭП на выполнение плана по перевозкам 11](#_Toc193967364)

[2. АНАЛИЗ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ 13](#_Toc193967365)

[2.1 Анализ трудоемкости ТО-1 по видам работ 13](#_Toc193967366)

[2.2 Анализ трудоемкости ТО-2 по узлам и агрегатам 14](#_Toc193967367)

[3. АНАЛИЗ СЕБЕСТОИМОСТИ ПЕРЕВОЗОК 17](#_Toc193967368)

[3.1 Анализ влияния статей себестоимости на общую сумму затрат 17](#_Toc193967369)

[3.3 Анализ влияния ТЭП на формирование себестоимости 20](#_Toc193967370)

[4. АНАЛИЗ ДОХОДОВ, ПРИБЫЛИ И РЕНТАБЕЛЬНОСТИ 22](#_Toc193967371)

[4.1 Анализ доходов 22](#_Toc193967372)

[4.2 Анализ прибыли 22](#_Toc193967373)

[4.3 Анализ рентабельности 23](#_Toc193967374)

[ЗАКЛЮЧЕНИЕ 25](#_Toc193967375)

[СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ 26](#_Toc193967376)

**ВВЕДЕНИЕ**

Анализ как функция присущ любому процессу управления. В управленческом цикле он занимает промежуточное место между получением информации и принятием решения. Анализ тесно связан с такими общими функциями управления, как планирование, организация, мотивация и контроль, и необходим для выработки объективного решения в системе менеджмента.

К основным задачаманализа производственно-хозяйственной деятельности АТО относятся:

* объективная всесторонняя оценка результатов функционирования организации и ее подразделений;
* оценка степени использования производственных ресурсов, состояния техники, технологии, организации производства, труда и управления с точки зрения их влияния на эффективность и качество работы АТО и ее подразделений;
* прогнозирование ожидаемых результатов, подготовка материалов для принятия управленческих решений;
* разработка и контроль за осуществлением мероприятий, направленных на более эффективное использование ресурсов, распространение передового опыта, ликвидацию негативных явлений и причин плохой работы.

Выполнение курсовой работы связано с необходимостью проведения анализа основных направлений финансово–хозяйственной деятельности автотранспортного предприятия.

## **1. АНАЛИЗ ВЫПОЛНЕНИЯ ПЛАНА ПО ОБЪЕМУ ПЕРЕВОЗОК**

## 

## **1.1 Анализ выполнения плана по производственной программе и производственной базе**

Таблица 1

**Анализ производственной программы перевозок в целом по предприятию**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель | Плановое значение | Фактическое значение отклонение | Абсолютное отклонение | Процент выполнения плана, % |
| 1. Автомобили в эксплуатации, ед. | 138 | 133 | -5 | 96 |
| 2. Списочное количество автомобилей, ед. | 160 | 167 | 7 | 104 |
| 3. Автомобиле-дни в эксплуатации | 58400 | 59222 | 822 | 102 |
| 4. Общее количество ездок | 227965 | 188109 | -39856 | 83 |
| 5. Общий пробег, км | 7351865 | 5723419 | -1628446 | 78 |
| 6. Общий объем перевозок, т. | 2117000 | 2190000 | 73000 | 104 |
| 7. Общий грузооборот, т·км. | 37011000 | 34492500 | -2518500 | 93 |
| 8. Общая грузоподъемность, т. | 1532 | 1637 | 105 | 107 |

Вывод: В ходе деятельности автомобильно-транспортного предприятия наблюдается перевыполнение плана по всем показателям. Наибольший процент выполнения плана составил общий грузооборот, это связано с увеличением объема перевозок, списочного количества автомобилей, а также общего пробега.

Плановое и фактическое значения показателей для всего парка автомобилей определяется путем сложения соответствующих значений по двум маркам автомобилей, указанных в задании.

Абсолютное отклонение показывает, как изменился показатель в течение отчетного периода, измеряется в натуральных единицах и определяется как разность между фактическим и плановым значениями показателя.

Процент выполнения плана определяется как процентное отношение фактического значения показателя к плановому.

## **1.2 Анализ выполнения плана перевозок по видам груза и по клиентуре**

В данном разделе необходимо проанализировать распределение перевозок по предприятиям-клиентам и по видам груза. По исходным данным составляются таблицы 2 и 3.

Таблица 2

**Анализ выполнения плана перевозок по клиентуре и по видам груза**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование клиента | Вид груза | Объем перевозок,  тыс. т. | | | | Выполнение плана, % | | |
| План | | Факт | |
| 1 | 2 | 3 | | 4 | | 5 | | |
| 1. Бауцентр | Гальванические батареи | 106000 | | 184700 | | 174 | | |
| 2. Геомарт | Блоки деревянные дверные | 320000 | | 289300 | | 91 | | |
| 3. АТ-Маркет | Блоки керамические | 150500 | | 276400 | | 184 | | |
| 4. Метро | Керамические трубы | 219300 | | 373100 | | 171 | | |
| 5. Мостовик | Строительные машины | 299200 | | 300000 | | 101 | | |
| Итого по первой марке | - | 1095000 | | 1423500 | | 130 | | |
| 1. Эльдорадо | Бахчевые культуры | 204400 | | 153300 | | 75 | | |
| 2. Континент | Выключатели масляные | 152600 | | 183300 | | 121 | | |
| 3. Пятерочка | Целлофан в пачках | 183500 | | 1255000 | | 68 | | |
| 4. Дорожник | Плиты фаянсовые | 344200 | | 142200 | | 42 | | |
| 5. Техносила | Белье всякое в ящиках | 1373000 | | 162200 | | 118 | | |
| Итого по второй марке | - | | 1022000 | | 766500 | | 75 |
| Всего по парку | - | | 2117000 | | 2190000 | | 104 |

Вывод: По первой марке наблюдается перевыполнение плана практически по всем видам груза. На автомобиле второй марки только у таких видов груза, как: выключатели масляные (на 21%) и белье (на 18%). Это связано с возросшим спросом на данные виды товаров в связи со строительством нового спального района, а также с сезонным ремонтом дорог.

Таблица 3

**Структура объемов перевозок и структурные сдвиги**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Вид груза | Структура объемов перевозок, % | | Промежуточное значение | Структурные сдвиги |
| План | Факт |
| 1.Гальванические батареи | 5 | 8 | 8 | 3 |
| 2. Блоки деревянные дверные | 15 | 13 | 14 | -1 |
| 3. Блоки керамические | 7 | 13 | 14 | 7 |
| 4. Керамические трубы | 11 | 17 | 18 | 7 |
| 5.Строительные машины | 14 | 14 | 15 | 1 |
| 6. Бахчевые культуры | 9 | 7 | 7 | -2 |
| 7. Выключатели масляные | 7 | 8 | 8 | 1 |
| 8. Целлофан в пачках | 8 | 6 | 6 | -2 |
| 9. Плиты фаянсовые | 17 | 6 | 6 | -11 |
| 10. Белье всякое в ящиках | 6 | 7 | 7 | 1 |
| Всего по парку | 2117000 | 2190000 | 104 | 4 |

Промежуточное значение необходимо для определения структурных сдвигов, определяется как произведение фактического значения объемов перевозок по видам груза (в процентах) на индекс объема перевозок, который рассчитывается следующим образом:

,

где  - фактическое значение общего объема перевозок, тыс. т.;  - плановое значение общего объема перевозок, тыс. т.



Структурные сдвиги определяются, как разность между промежуточным значением и плановым значением объем перевозок (в процентах).

## **1.3 Анализ ТЭП работы парка подвижного состава**

Для анализа технико-эксплуатационных показателей работы парка подвижного состава необходимо определить средневзвешенные значения следующих ТЭП:

* время в наряде;
* техническая скорость;
* время погрузки-разгрузки;
* коэффициент использования грузоподъемности;
* длина груженой ездки;
* коэффициент выпуска;
* грузоподъемность.

Таблица 4

**Средневзвешенные значения ТЭП**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Показатель | Средневзвешенное значение | | Абсолютное отклонение |
| Плановое | Фактическое |
| 1. Время в наряде, ч. | Тн=(8,6\*6585+8,4\*43822)/  (6585+43822)=8 | Тн=(9\*7392+8\*40946)/  (7392+40946)=8 | 0 |
| 2. Техни-ческая ско-рость, км/ч. | АЧдв = 6585\*(8,6-0,07\*8) =  52944  АЧдв = 43822\*(8,4-0,78\*4) = 231381  Vт=(1698827+5653038)/  (52944+231381)=25,8 | АЧдв =7392\*(9-0,08\*9) = 61206  АЧдв = 40946\*(8-0,8\*3) = 229297  Vт=(1677984+4045435)/  (61206+229297)=19,7 | -6,1 |
| 3. Время погрузки-разгрузки, ч. | tпр=(0,07\*52677+0,78\*  175288)/(52677+175288)=  0,6 | tпр=(0,08\*65272+0,8\*  122837)/(65272+122837)=  0,6 | 0 |
| 4. Коэф-т использова-ния грузо-подъемности | γ=(1095000+1022000)/((25,7\*8\*  6585)+(7\*4\*43822))=0,82 | γ=(1423500+766500)/((25,7\*9\*7392)+(7\*3\*40946))=0,85 | 0,03 |
| 5. Длина груженой ездки, км. | lге=(18615000+18396000)/  (1095000+1022000)=17,5 | lге=(19929000+14563500)/  (1423500+766500)=15,7 | -1,8 |
| 6. Коэф-т выпуска | αв=((8030\*0,82)+(50370\*  0,87))/(8030+50370)=0,8 | αв=((9125\*0,81)+(51830\*  0,79))/(9125+51830)=0,8 | 0 |
| 7. Грузоподъ-емность, т. | q= ((22\*25,7)+(138\*7))/  (22+138)=9 | q= ((25\*25,7)+(142\*7))/  (25+142)=9 | 0 |

Вывод: Значения средневзвешенных технико-эксплутационных показателей по плану и по факту приблизительно равны. Практически все значения показателей равны значениям, взятым из исходных данных.

**1.4 Анализ показателей динамики перевозок**

При анализе показателей динамики перевозок используют темп прироста (Тпр), абсолютный прирост (Апр) и абсолютное значение одного процента прироста (А1%). Абсолютный прирост представляет собой разность между фактическим значением показателя и плановым.

,

где ПФ – фактическое значение показателя; ППЛ – плановое значение показателя.

Темп роста – это отношение фактического значения показателя к плановому, выражается в процентах.

.

Абсолютное значение одного процента прироста – это отношение абсолютного прироста показателя к темпу его роста.

.

Таблица 5

**Показатели динамики перевозок по маркам автомобилей и в целом по парку**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель | Темп роста | | | Абсолютный прирост | | | Абсолютное значение 1 % прироста | | |
| I марка | II марка | Парк | I марка | II марка | Парк | I марка | II марка | Парк |
| Асп | 13,6 | 2,9 | 4 | 3 | 4 | 7 | 0,22 | 1,38 | 0,07 |
| Тн | 4,6 | -4,7 | 0 | 0,4 | -0,4 | 0 | 0,08 | 0,08 | 0 |
| Vт | -7,4 | -10,7 | -23,6 | -2,4 | -3 | -6,1 | 0,33 | 0,28 | 0,23 |
| tпр | 14,3 | 2,6 | 0 | 0,01 | 0,02 | 0 | 0,001 | 0,007 | 0 |
| γ | 7,5 | 7,3 | 3,6 | 0,06 | 0,06 | 0,03 | 0,01 | 0,008 | 0,01 |
| lге | -17,6 | 5,5 | -10,3 | -3 | 1 | -1,8 | 0,2 | 0,18 | 0,17 |
| αв | -1,2 | -9,2 | 0 | -0,01 | -0,08 | 0 | 0,01 | 0,008 | 0 |
| q | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

## **1.5 Анализ влияния ТЭП на выполнение плана по перевозкам**

При анализе влияния основных ТЭП на выполнение плана по перевозкам используем формулы, представленные в таблице 6.

Таблица 6

**Формулы для расчета влияния показателей на объем перевозок**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Показатель | Расчет влияния показателей на объем перевозок | Расчет поправочного коэффициента |
| Асп |  | - |
| αв |  | - |
| q |  | - |
| γ |  | - |
| Тн |  | - |
| lге |  |  |
| tпр |  |  |
| β |  |  |
| Vт |  |  |

П – процент выполнения плана по определенному показателю, рассчитывается как отношение фактического значения показателя к плановому, выраженное в процентах.

Таблица 7

**Формулы для расчета влияния показателей на объем перевозок**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Показатель | Расчет влияния показателей на объем перевозок | Расчет поправочного коэффициента |
| Асп |  | - |
| αв |  | - |
| q |  | - |
| γ |  | - |
| Тн |  | - |
| lге |  |  |
| tпр |  |  |
| β |  |  |
| Vт |  |  |

Вывод: В разделе 1 курсовой работы произведен анализ выполнения плана перевозок грузов. На предприятии работают 2 марки машин: КрАЗ-260В и УРАЛ-377Н. Основные грузы, перевозимые этими автомобилями – это плиты, машины, белье и блоки различные. На эти материалы увеличился спрос в связи со строительством нового спального района города, а также с сезонным ремонтом дорог. Исходя из данных таб.6 можно сделать вывод, что все показатели, кроме среднетехнической скорости и длины груженой ездки, оказали положительное влияние на выполнение плана перевозок в целом по парку. Следовательно, способствовали увеличению анализируемого показателя.

**2. АНАЛИЗ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ**

## **2.1 Анализ трудоемкости ТО-1 по видам работ**

В данном разделе будет проанализировано распределение трудоемкости технического обслуживания автомобилей по видам работ.

Таблица 8

**Анализ трудоемкости ТО-1 по видам работ**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Вид работ | Плановая трудоемкость | | | | Фактическая трудоемкость | | Процент выполнения плана | | Отклонение | |
| % | | чел\*ч | | чел\*ч | | % | | % | |
| КрАЗ-260В | УРАЛ-375Н | КрАЗ-260В | УРАЛ-375Н0 | КрАЗ-260В | УРАЛ-375Н0 | КрАЗ-260В | УРАЛ-375Н0 | КрАЗ-260В | УРАЛ-375Н0 |
| 1. Общие  контрольно–диагностические | 14,9 | 21,6 | 1345 | 817 | 993 | 790 | 74 | 97 | -26 | -4 |
| 2. Крепежные | 21,9 | 11,4 | 1977 | 432 | 1100 | 370 | 56 | 86 | -44 | -14 |
| 3. Регулиро-вочные | 18 | 20 | 1625 | 756 | 870 | 860 | 54 | 114 | -46 | 14 |
| 4. Смазочные, заправочные | 20,9 | 19,9 | 1887 | 753 | 1789 | 780 | 95 | 104 | -5 | 4 |
| 5. Электро-технические | 2,7 | 3 | 244 | 114 | 200 | 90 | 82 | 79 | -18 | -21 |
| 6. Работы по системе питания | 16,8 | 18,9 | 1517 | 715 | 1600 | 681 | 105 | 95 | 5 | -5 |
| 7. Шинные | 4,8 | 5,2 | 434 | 196 | 400 | 160 | 92 | 82 | -8 | -18 |
| Итого | 100 | 100 | 9029 | 3782 | 6952 | 3731 | 77 | 98 | -23 | -2 |

Вывод: По результатам анализа ТО-1 по видам работ автомобиля КрАЗ-260 В перевыполнение плана только в системе питания на 5 %. У автомобиля УРАЛ-375 Н в регулировочных и смазочных работах.

Таблица 9

**Анализ трудоемкости ТО-1 по видам работ (по парку)**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Вид работ | Плановая трудоемкость, чел\*ч | Фактическая трудоемкость, чел\*ч | Процент выполнения плана, % | Отклоне-ние, % |
| 1. Общие  контрольно–диагностические | 2162 | 1783 | 83 | -17 |
| 2. Крепежные | 2409 | 1470 | 61 | -39 |
| 3. Регулировочные | 2381 | 1730 | 73 | -27 |
| 4. Смазочные, заправочные | 2640 | 2569 | 97 | -3 |
| 5. Электротехнические | 358 | 290 | 81 | -19 |
| 6. Работы по с-ме питани | 2232 | 2281 | 102 | 2 |
| 7. Шинные | 630 | 560 | 88 | -12 |
| Итого | 12812 | 10683 | 83 | -16 |

Вывод: Проанализировав трудоемкость ТО-1 по видам работ для парка в целом, процент перевыполнения только по работе системы питания на 2 %.

## **2.2 Анализ трудоемкости ТО-2 по узлам и агрегатам**

Выполнение расчетов в данном разделе аналогично разделу 2.1.

Таблица 10

**Анализ трудоемкости ТО-2 по узлам и агрегатам**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Узлы и агрегаты | Плановая трудоемкость | | | | Фактическая трудоемкость | | Процент выполнения плана | | Отклонение | |
| % | | чел\*ч | | чел\*ч | | % | | % | |
| КрАЗ-260В | УРАЛ-375Н | КрАЗ-260В | УРАЛ-375Н | КрАЗ-260В | УРАЛ-375Н | КрАЗ-260В | УРАЛ-375Н | КрАЗ-260В | УРАЛ-375Н |
| 1. Двигатель, включая системы охлаждения, отопления, смазки | 5,1 | 23,8 | 269 | 2804 | 241 | 1800 | 89 | 64 | -11 | -36 |
| 2. Сцепление | 2 | 2,1 | 105 | 247 | 95 | 300 | 91 | 122 | -9 | 22 |
| 3. Коробка передач | 1 | 1,1 | 53 | 129 | 50 | 200 | 94 | 155 | -6 | 55 |
| 4. Карданная передача | 3,3 | 2,9 | 174 | 342 | 165 | 350 | 95 | 103 | -5 | 3 |
| 5. Задний мост | 5,1 | 1,5 | 269 | 177 | 304 | 240 | 113 | 136 | 13 | 36 |
| 6. Передняя ось и рулевое управление | 5,6 | 7,6 | 295 | 895 | 310 | 800 | 105 | 89 | 5 | -11 |
| 7. Топливная система | 5,2 | 7,8 | 274 | 919 | 290 | 708 | 106 | 77 | 6 | -23 |
| 8. Ходовая часть | 9,4 | 10 | 496 | 1178 | 505 | 808 | 102 | 68 | 2 | -32 |
| 9. Кабина, платформа | 0,3 | 0,3 | 16 | 35 | 25 | 55 | 156 | 157 | 56 | 57 |
| 10. Система питания | 15,7 | 16,8 | 828 | 1979 | 800 | 1400 | 96 | 71 | -4 | -29 |
| 11. Электро-оборудование и приборы | 9,2 | 9,9 | 485 | 1166 | 470 | 777 | 97 | 66 | -3 | -34 |
| 12. Общий осмотр | 1,9 | 2 | 101 | 236 | 92 | 777 | 91 | 329 | -9 | 29 |
| 13. Смазочные и очистительные работы | 36,2 | 14,2 | 1908 | 1673 | 1870 | 1000 | 98 | 59 | -2 | -41 |
| Итого | 100 | 100 | 5273 | 11781 | 5217 | 9215 | 99 | 78 | -1 | -22 |

Вывод: В результате анализа трудоемкости ТО-2 по агрегатам, узлам и системам автомобиля перевыполнение плана составило более 5% и выше у КрАЗа 260 В, и у УРАЛА 375 Н более 3 % и выше.

Таблица 11

**Анализ трудоемкости ТО-2 по узлам и агрегатам (по парку)**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Узлы и агрегаты | Плановая трудоемкость, чел\*ч | Фактическая трудоемкость, чел\*ч | Процент выполнения плана, % | Отклоне-ние, % |
| 1. Двигатель, включая системы охлаждения, отопления, смазки | 3073 | 2041 | 66 | -34 |
| 2. Сцепление | 352 | 395 | 112 | 12 |
| 3. Коробка передач | 182 | 250 | 137 | 37 |
| 4. Карданная передача | 516 | 515 | 99 | -1 |
| 5. Задний мост | 446 | 544 | 122 | 22 |
| 6. Передняя ось и рулевое управление | 1190 | 1110 | 93 | -7 |
| 7. Топливная система | 1193 | 998 | 84 | -16 |
| 8. Ходовая часть | 1674 | 1313 | 78 | -22 |
| 9. Кабина, платформа | 51 | 80 | 157 | 57 |
| 10. Система питания | 2807 | 2200 | 78 | -22 |
| 11. Электрооборудование и приборы | 1651 | 1247 | 75 | -25 |
| 12. Общий осмотр | 337 | 869 | 258 | 158 |
| 13. Смазочные и очистительные работы | 3581 | 2870 | 81 | -19 |
| Итого | 17054 | 14432 | 85 | -15 |

Вывод: Процент перевыполнения плана по парку в целом составляет более 12%.

В разделе 2 курсовой работы был произведен анализ производственной программы по ТО-2 и ТО-1. Произведен анализ трудоемкости ТО-2 по агрегатам, узла. Произведен расчет темпа роста значения по видам работ трудоемкости ТО-1.

**3. АНАЛИЗ СЕБЕСТОИМОСТИ ПЕРЕВОЗОК**

## 

## **3.1 Анализ влияния статей себестоимости на общую сумму затрат**

Таблица 12

**Анализ общей суммы затрат**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Статья себестоимости | Сумма, тыс. руб. | | | Выполнение плана, % | Отклонение, тыс. руб. | | | Влияние отклонения, % | | | |
| План | Факт | Аналитическое значение | Абсолютное | Допустимое | Относительное | Абсолютное | | Допустимое | Относительное |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | | 10 | 11 |
| 1. Фонд оплаты труда, в том числе: | 22971521 | 18555528 | 2459  1636 | 81 | -441  5993 | 1620  115 | -6036  108 | -19 | | 7 | -26 |
| - водители | 12634763 | 12015724 | 1351  9196 | 95 | -619  039 | 884433 | -150  3472 | -5 | | 7 | -12 |
| - ремонтные рабочие | 6154011 | 3983266 | 6178  627 | 65 | -217  0745 | 24616 | -2195  361 | -35 | | 1 | -36 |
| - прочие категории работников | 4182746 | 2730416 | 4893  812 | 65 | -145  2330 | 711067 | -216  3397 | -35 | 17 | | -52 |
| 2. Отчисления на социальное страхование | 5972595 | 4824436 | 2807  228 | 81 | -114  8159 | -3165  367 | 2017208 | -19 | -53 | | 34 |
| 3. Затраты на топливо | 76358744 | 68780509 | 7483  1569 | 90 | -757  8235 | -152  7175 | -6051  060 | -10 | -2 | | -8 |
| 4. Затраты на восстановление износа и ремонт шин | 946360 | 948841 | 9274  32 | 100 | 2481 | -18927 | 21408 | 1 | -2 | | 2 |
| 5. Затраты на сма-зочные и эксплуатационные материалы | 2346934 | 2159915 | 2299  995 | 92 | -187  019 | -46939 | -140080 | -8 | -2 | | -6 |
| 6. Ремонтный фонд | 6710832 | 3875602 | 6576  615 | 58 | -283  5230 | -134  217 | -2701  013 | -42 | -2 | | -40 |
| 7. Амортизационные отчисления | 5099181 | 4012148 | 4997  197 | 79 | -108  7033 | -1019  84 | -985049 | -21 | -2 | | -19 |
| 8. Накладные расходы | 6424035 | 6620887 | 5337002 | 103 | 196  852 | -1087  033 | 1283  885 | 3 | -17 | | 20 |
| Итого | 126830202 | 109777866 | 122368676 | 87 | -1705  2336 | -4461  526 | -1259  0810 | -13 | -4 | | -10 |

Аналитическое значение позволяет оценить работу автотранспортного предприятия с учетом факторов, влияющих на изменение показателей по объективным и субъективным причинам, и определяется следующим образом:

1)фонд оплаты труда водителей

,

где ФОТвод – фонд оплаты труда водителей, тыс. руб.; JР – индекс грузооборота в целом по парку.

2) фонд оплаты труда рабочих

,

где ФОТРем.раб – фонд оплаты труда рабочих, тыс. руб.; JТобщ – индекс общей трудоемкости.

3) фонд оплаты труда прочих категорий работников

,

где ФОТпроч.раб – фонд оплаты труда прочих категорий работников, тыс. руб.; JАЧэ – индекс общего количества автомобиле-часов эксплуатации автомобилей.

4) отчисления на социальное страхование

.

5) переменные затраты зависят от выполненной транспортной работы. К ним относятся затраты на топливо, затраты на восстановление износа и ремонт шин, затраты на смазочные и эксплуатационные материалы, ремонтный фонд, амортизационные отчисления. Аналитическое значение каждой из этих статей рассчитывается следующим образом:

,

где JLобщ – индекс общего пробега

Все индексы рассчитываются как отношение фактического значения того или иного показателя к его плановому значению.

6) накладные расходы

,

где НРПЛ – плановое значение накладных расходов, тыс. руб.; АОПЛ, АОФ – соответственно плановое и фактическое значение амортизационных отчислений, тыс. руб.

Абсолютное отклонение рассчитывается как разность между фактическим и плановым значением показателя и показывает влияние объективных и субъективных факторов на определенный показатель. Допустимое отклонение представляет собой разность аналитического и планового и отражает влияние объективных факторов. Относительное рассчитывается разность фактического и аналитического значений и отражает влияние тех факторов, которые полностью зависят от предприятия.

Влияние отклонений (в процентах) на каждую из статей себестоимости определяется следующим образом:

а) влияние абсолютного отклонения

,

где Атыс.руб. – абсолютное отклонение значения определенной статьи

себестоимости, тыс.руб.; Зобщ – общая сумма затрат, тыс.руб.

в) влияние допустимого отклонения

,

где Дтыс.руб. – допустимое отклонение, тыс.руб.

г) относительное отклонение

,

где Отыс.руб. – относительное отклонение, тыс.руб.

## **3.3 Анализ влияния ТЭП на формирование себестоимости**

Таблица 13

**Влияние ТЭП на изменение себестоимости перевозок**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Показатель | Расчетная формула | Величина влияния |
| 1 | 2 | 3 |
| Тн |  | 0 |
| Vт |  | 22 |
| lге |  | 5 |
| αв |  | 0 |
| tпр |  | 0 |
| Асп |  | -4 |
| β1 |  | 0 |
| β2 |  | 0 |
| q |  | 0 |
| γ |  | -3 |
| Итого | - | 20 |

Данные, полученные в данном разделе, представим в виде схемы, представленной на рисунке 2.

Вывод: Данные значения показывают влияние на себестоимость. Положительное влияние оказывает среднетехническая скорость и длина груженой ездки, отрицательное – коэффициент использования грузоподъемности и списочное количество автомобилей. Остальные показатели никакого влияния на себестоимость не оказали.

## **4. АНАЛИЗ ДОХОДОВ, ПРИБЫЛИ И РЕНТАБЕЛЬНОСТИ**

## 

## **4.1 Анализ доходов**

Плановый доход определяется следующим образом:

,

где SПЛ – плановое значение себестоимости, тыс. руб.;

ДПЛ = 126830202\*1,3 = 164879262 тыс. руб.

ДФАКТ = 109777866\*1,3 = 142711225 тыс. руб.

ДАНАЛ = 122368676\*1,3 = 159079279 тыс. руб.

Абсолютное отклонение

Д = 142711225– 164879262= -22168036 тыс. руб.

Допустимое отклонение

Д = 159079279– 164879262 = -5799983 тыс. руб.

Относительное отклонение

Д = 142711225 – 159079279 = -16368053 тыс. руб.

## **4.2 Анализ прибыли**

Прибыль представляет собой разность между доходом предприятия и затратами. Условная прибыль определяется как разность между фактическим значением дохода и плановым значением себестоимости.

ПУСЛ = 142711225 – 126830202 = 15881023 тыс. руб.

Изменение прибыли под влиянием дохода определяется следующим образом

,

где ПУСЛ – условное значение прибыли, тыс. руб.; ППЛ – плановое значение прибыли, тыс. руб.

ППЛ = 164879262 – 126830202 = 38049060 тыс. руб.

∆ПД = 15881023 – 38049060 = -22168037тыс. руб.

Изменение прибыли под влиянием себестоимости определяется по формуле

,

где ПФ – фактическое значение прибыли, тыс. руб.

ПФАКТ = 142711225– 109777866 = 32933359 тыс. руб.

∆ПS = 32933359 - 15881023 = 17052336 тыс. руб.

## **4.3 Анализ рентабельности**

В данном разделе необходимо определить плановое и фактическое значение рентабельности, опираясь на следующую формулу



RПЛАН = %

RФАКТ = %

Изменение рентабельности под влиянием прибыли определяется следующим образом



∆RП = (32933359 - 38049060) - 4 %

Изменение рентабельности под влиянием себестоимости



∆RS = 32933359 \*()\*100 = 4 %

Вывод: В разделе 4 курсового проекта произведен анализ доходов, прибыли, рентабельности. Рассчитывая доход закладываем рентабельность 30%. По плану доход на предприятии составляет 164879262 тыс. руб., по факту 142711225 тыс.руб. Разница составляет -22168036,8 тыс. руб. Чистая прибыль по плану составляет 38049060 тыс. руб., по факту 32933359. Разница -5115701 тыс.руб. Уменьшение фактической чистой прибыли над плановой свидетельствует о несостоятельности предприятия.

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

В ходе выполнения данной курсовой работы, используя установленные нормы и нормативы, был проведен анализ всех основных направлений финансово – хозяйственной деятельности автотранспортного предприятия, а также оценка влияния основных технико-эксплуатационных показателей на выполнение плана по грузовым перевозкам и себестоимость.

Анализ, охватывающий все стороны ее производственно-хозяйственной деятельности, можно классифицировать как технико-экономический. Это более объемный и в то же время более конкретный анализ, нежели экономический, финансовый или управленческий. Он представляет собой составную часть общего процесса управления.

**СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ**

1. Автомобильный транспорт. – 1991. – №8.
2. Бюллетень информационных материалов для строителей (Выпуск №3/(39), 2005) Часть первая.
3. Краткий автомобильный справочник AT.–М.: Транспорт, 1984.–220с
4. Краткий автомобильный справочник / А. Н. Понизовкин, Ю. М. Зласко. М. Б. Ляпиков. – М.: Трансконсалтйнг, 1994. – 779 с.
5. О составе затрат и единых нормах амортизационных отчислений. – М.: Финансы и статистика, 1994. – 224 с.
6. Положение о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта.– М: Транспорт, 1988. – 78 с.
7. Положение о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта. По семейству автомобилей – ЗИЛ. Часть вторая.– М: Транспорт, 1989. – 25 с.
8. Положение о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта. По семейству автомобилей – КРАЗ. Часть вторая. – М: Транспорт, 1987. – 78 с.
9. Справочник инженера-экономиста автомобильного транспорта / С.Л. Головатенко, О.М. Жарова, Т.И. Маслова, В.Г. Посыпай; Под общей ред. С.Л. Головатенко. – М.: Транспорт, 1984. – 320 с.
10. Справочные и нормативные материалы по автомобильному транспорту. – Курган, 1987. – 388 с.

ΔSст=

ΔS=

ΔSТЭП=

ΔSТн=

ΔSαв=

ΔSlге=

ΔSVт=

ΔSβ1=

ΔSАсп=

ΔStпр=

ΔSγ=

ΔSq=

ΔSβ2=

ΔSФОТ=

ΔSСФ=

ΔSТ=

ΔSВРШ=

ΔSСЭМ=

ΔSРФ=

ΔSАО=

ΔSНР=

Относительное отклонение

Допустимое отклонение

Lобщ

Робщ

Рисунок 2 – Влияние ТЭП на себестоимость, изменение статей себестоимости