

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
федеральное государственное бюджетное учреждение высшего образования  
«Забайкальский государственный университет»  
(ФГБОУ ВО «ЗабГУ»)  
Факультет технологии, транспорта и связи  
Кафедра «Менеджмент технологических и транспортных систем»

## **Экономический анализ бизнеса**

Методические указания для выполнения курсовой работы  
для студентов направления 23.03.01 – Технология транспортных  
процессов

Профиль – Организация перевозок и управление на автомобильном  
транспорте

Чита 2017

Экономический анализ бизнеса: метод. указания./ сост. Григорьева Е.В. – Чита: ЗабГУ, 2017. – 31 с.

Табл. 10, Библ. 10

Методические указания для выполнения курсовой работы по дисциплине «Экономический анализ бизнеса» предназначены для студентов направления 23.03.01 – Технология транспортных процессов, профиль – Организация перевозок и управление на автомобильном транспорте

Методические указания утверждены и рекомендованы к использованию на заседании кафедры «Менеджмент технологических и транспортных систем» (протокол №10 от 27.06.17 г.)

## **1. Введение**

Работа предприятий в современных экономических условиях требует от руководителей и специалистов глубокого и всестороннего изучения производственного и маркетингового процессов, четкого представления о том, как и в какой степени изменение отдельных элементов экономических процессов отражается на конечных результатах деятельности предприятия.

В процессе экономического анализа необходимо установить степень выполнения планового задания, выявить насколько производительно используются все виды ресурсов, установить причины положительно или отрицательно влияющие на выполнение плана, внести обоснованные предложения и дать оценку всей производственно-финансовой деятельности предприятия.

## **2. Общие положения**

В соответствии с учебным планом студенты выполняют курсовую работу по проведению экономического анализа деятельности предприятия автомобильного транспорта (АТП).

Цель курсовой работы — приобретение навыков проведения комплексного экономического анализа деятельности предприятий автомобильного транспорта, обоснование резервов повышения эффективности производства и возможных путей их реализации.

Исходные данные для выполнения курсовой работы берутся на предприятии автомобильного транспорта, где работает или проходил практику студент. Анализ проводится за отчетный год работы АТП.

В качестве источников информации для характеристики и анализа деятельности предприятия используются документы бухгалтерской и статистической отчетности, в т.ч.:

- устав предприятия;
- бухгалтерский баланс с приложениями, расшифровками и пояснительной запиской;
- отчет о финансовых результатах и другие формы бухгалтерской отчетности;
- форма № 1-тр (автотранспорт) «Сведения об автотранспорте и о протяженности автодорог необщего пользования»;
- форма № 65-автотранс «Сведения о деятельности автомобильного транспорта»
- форма № 1-автотранс (срочная) «Сведения о работе пассажирского автомобильного транспорта»;
- форма № 1-ИП (автогруз) «Анкета обследования индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозку грузов на коммерческой основе»;
- форма № ПМ-1 (автогруз) «Выборочное обследование деятельности малого предприятия в сфере автомобильного транспорта»;
- форма № П-3 «Сведения о финансовом состоянии организации»
- форма № П-4 «Сведения о численности, заработной плате и движении работников»
- форма № 11 «Сведения о наличии и движении основных фондов (средств) и других нефинансовых активов»

Информация для анализа содержится (кроме указанных выше источников) также во внеучетных данных: типовых договорах и контрактах на перевозку грузов, путевых листах, суточных отчетах диспетчеров, журналах внутреннего учета выполнения транспортных

услуг с детализацией по структурным подразделениям предприятия, клиентуре, номенклатуре груза и срокам их выполнения, устной информации и др.;

Объем курсовой работы составляет 30-40 с. стандартного формата. Работа оформляется в соответствии с требованиями (Методической инструкцией – МИ 4.2-5/47-01-2013) и сдается в срок, указанный в учебном плане.

Курсовая работа должна содержать следующие разделы:

1. Введение.
2. Характеристика предприятия.
3. Анализ объема транспортных услуг.
4. Анализ себестоимости транспортных услуг.
5. Анализ финансовых результатов.
6. Анализ финансового состояния.
7. Заключение (общая оценка хозяйственной деятельности предприятия).
8. Список используемой литературы.
9. Приложения (исходные данные).

Во введении студент должен раскрыть актуальность, роль, значение анализа хозяйственной деятельности предприятия; цель и задачи курсовой работы; основные проблемы, стоящие перед исследуемым предприятием. Объем введения не должен превышать 2 с.

Характеристику предприятия рекомендуется давать в строгой последовательности. Сначала дается полное название предприятия, его организационно-правовая форма, территориальное расположение, краткая историческая справка его создания, организационно-управленческая структура и данные о численности работников предприятия.

Далее подробно рассматривается зона транспортного обслуживания, дорожно-эксплуатационная характеристика работы предприятия, характеристика основной обслуживаемой клиентуры. Затем представляется характеристика подвижного состава по типам, маркам, моделям, грузоподъемности (пассажировместимости), сроку эксплуатации, пробегу с начала эксплуатации по структурным составляющим. Характеристика заканчивается описанием режима работы, графиков работы водителей, порядка выпуска на автомобилях на линию.

В разделе «Заключение» обобщаются причины, вызвавшие отклонения производственно-финансовых показателей; оценивается технико-экономический потенциал и финансовое состояние предприятия; описываются конкретные внутрипроизводственные и внешние резервы стабильной работы предприятия на данном этапе развития; предлагаются организационно-технические и управленческие мероприятия по использованию выявленных резервов в отдельных подразделениях, службах, участках, предприятию в целом.

Каждый раздел, помимо результатов расчетов, оформленных в таблицах, должен содержать текстовую часть. В ней формируется цель и задачи анализа каждого раздела, а после освещения результатов анализа дается описание и вывод по результатам анализа. При этом вывод должен содержать три элемента: констатацию результатов расчетов, их пояснение (указание причин, вызвавших изменение показателей) и предложения по повышению эффективности производства.

### 3. Анализ объема транспортных услуг

На первом этапе необходимо исследовать динамику объема перевозок и транспортной работы (минимум за 3 года). При анализе динамики показателей исчисляются темп роста, темп прироста, абсолютное значение 1% прироста.

На втором этапе проводится анализ выполнения производственной программы и влияние технико-эксплуатационных показателей на транспортную работу ( грузооборот для грузовых автомобилей; пассажирооборот для автобусов; автомобиле-часы работы для автомобилей, работающих по часовому тарифу; платные километры пробега для автомобилей-такси). Исходные данные для расчетов оформляются в виде табл. 1.

Показатели, характеризующие выполнение годовой производственной программы: объем перевозок, грузооборот (пассажирооборот), общий пробег автомобилей, автомобиле-часы работы рассчитываются на основе технико-эксплуатационных показателей (по данным предприятия).

**Таблица 1. Показатели работы АТП за год**

Показатели	Обозначения	План	Отчет	Изменения, +/-	
				абсолют.	%
Производственная база					
1. Среднесписочное количество автомобилей, ед.	$A_{cc}$				
2. Общая грузоподъемность (вместимость) автомобилей, т (пасс.)	$q_{общ}$				
Производственная программа эксплуатации автомобилей					
3. Объем перевозок, тыс. т	$Q$				
4. Грузооборот (пассажирооборот), тыс. т-км	$P$				
5. Общий пробег автомобилей, тыс. км	$L_{общ}$				
6. Автомобиле-часы работы, тыс. ч	$AЧ_p$				

Технико-эксплуатационные показатели					
7. Коэффициент выпуска автомобилей на линию	$\alpha_v$				
8. Продолжительность работы автомобиля в наряде, ч	$T_n$				
9. Средняя техническая (эксплуатационная) скорость, км/ч	$V_m$				
10. Средняя грузоподъемность (вместимость) автомобиля	$q$				
11. Коэффициент использования грузоподъемности (вместимости)	$\gamma$				
12. Время простоя под погрузкой и разгрузкой за езду, ч	$t_{n-p}$				
13. Коэффициент использования пробега	$\beta$				
14. Средняя длина ездки с грузом (средняя дальность поездки пассажира), км	$l_{ez}$				

Объем транспортной работы по плану и отчету рассчитывается по следующим формулам:

– для грузовых автомобилей, работающих по тарифу за 1 т:

$$P = \frac{T_n v_m \beta q \gamma A_{cc} \alpha_v D_k l_{ez}}{l_{ez} + v_m \beta t_{n-p}} ; \quad (1)$$

– для автобусов:

$$P_{авт} = T_n v_{э} \beta q_v \gamma_v A_{cc} \alpha_v D_k ; \quad (2)$$

– для автомобилей, работающих по часовому тарифу:

$$AЧ_p = T_n A_{cc} \alpha_v D_k ; \quad (3)$$

– для автомобилей-такси:

$$L_{пл} = T_n v_{э} \beta A_{cc} \alpha_v D_k . \quad (4)$$

Кроме расчета грузооборота (пассажирооборота) по плану ( $P$ ) и отчету ( $P'$ ), необходимо рассчитать его **аналитическое значение** ( $P^a$ ).

Аналитическое значение транспортной работы рассчитывается по следующим формулам:



– для грузовых автомобилей, работающих по тарифу за 1 т:

$$P^a = \frac{T_H v_m \beta q' \gamma A_{cc}' \alpha_b D_k l_{e2}'}{l_{e2}' + v_m \beta t_{n-p}} ; \quad (1)$$

– для автобусов:

$$P_{авт}^a = T_H v_{\Delta} \beta q_{\Delta}' \gamma_{\Delta} A_{cc}' \alpha_b D_k ; \quad (2)$$

– для автомобилей, работающих по часовому тарифу:

$$AЧ_p^a = T_H A_{cc}' \alpha_b D_k ; \quad (3)$$

– для автомобилей-такси:

$$L_{пл}^a = T_H v_{\Delta} \beta A_{cc}' \alpha_b D_k . \quad (4)$$

После проведения пересчета (выравнивания) исходных показателей, определяются абсолютные ( $AO$ ), относительные ( $OO$ ) и допустимые отклонения ( $ДО$ ) грузооборота (пассажирооборота) от плана.

$$AO = P' - P;$$

$$OO = P' - P^a;$$

$$ДО = P^a - P.$$

Допустимое отклонение отражает совместное влияние  $A_{cc}$ ,  $q$  и  $l_{e2}$ . Как правило, изменения этих показателей вызываются объективными факторами. Относительное отклонение отражает совместное влияние  $T_H$ ,  $v_m$ ,  $\beta$ ,  $\gamma$ ,  $\alpha_b$ ,  $t_{n-p}$  и характеризует выполнение плана перевозок с использованием внутренних резервов организации.

Следующим этапом анализа являются изменения технико-эксплуатационных показателей в отчетном периоде по сравнению с плановым. Необходимо выявить причины, повлиявшие на изменение каждого показателя, как внешние, так и внутренние, указать на взаимосвязь показателей между собой и влияние их на изменение друг друга. Затем определяется влияние технико-эксплуатационных пока-

зателей на объем выполненной транспортной работы приемом цепных подстановок по формулам (на примере анализа грузооборота):

– изменение грузооборота за счет изменения  $T_n, q, \gamma, A_{cc}, \alpha_B$ :

$$\Delta P_i = \Pi_i - 100, \quad (5)$$

где  $\Pi_i$  — процент выполнения плана по  $i$ -му показателю;

– изменение грузооборота за счет изменения  $t_{n-p}$ :

$$\Delta P_{t_{n-p}} = (\delta_{t_{n-p}} - 1) 100; \quad (6)$$

– изменение грузооборота за счет изменения  $v_m, \beta, l_{e2}$ :

$$\Delta P_i = \Pi_i \delta_i - 100, \quad (7)$$

где  $\delta_i$  — поправочный коэффициент, учитывающий непропорциональное влияние величин. Например,  $\delta_i$  для  $\beta$ :

$$\delta_{\beta} = \frac{l_{e2} + v_m \beta t_{n-p}}{l_{e2} + v_m \beta' t_{n-p}}. \quad (8)$$

При расчете  $\delta_i$  для  $l_{e2}, v_m, \beta, t_{n-p}$  в знаменатель каждый раз заносят фактическое значение показателя, а все остальные показатели принимаются плановыми.

Анализ выполнения плана перевозок пассажиров автобусами; автомобилями, работающими по часовому тарифу; автомобилями-такси проводится в той же последовательности. Влияние всех показателей рассчитывается по формуле

$$\Delta P_i = \Pi_i - 100. \quad (9)$$

Данные расчетов заносятся в таблицу (табл.2).

**Таблица 2. Влияние технико-эксплуатационных показателей на изменение грузооборота**

Технико-эксплуатационные показатели	План	Отчет	Процент выполнения плана (гр.3/гр.2)х100	Влияние изменений ТЭП на грузооборот, %
1	2	3	4	5

#### **4. Анализ себестоимости транспортных услуг**

Снижение себестоимости имеет решающее значение для повышения прибыльности деятельности АТП. Для анализа себестоимости перевозок и отыскания путей ее снижения составляют смету затрат. Смета затрат составляется отдельно для каждого вида перевозок. По смете затрат проводится оценка структуры затрат и сравнение фактической величины затрат с нормативной (плановой) по каждой статье в отдельности с выявлением причин отклонения. Затем рассчитывают аналитическую сумму затрат для каждого вида перевозок по каждой группе расходов: заработная плата водителей ( $ЗП_в$ ), переменные расходы ( $C_{пер}$ ) и постоянные расходы ( $C_{пост}$ ) по формуле

$$C_a = ЗП_в^a + C_{пер}^a + C_{пост}; \quad (10)$$

$$ЗП_в^a = ЗП_в N'_в; \quad (11)$$

$$C_{пер}^a = З_1 L_{общ}; \quad (12)$$

где  $З_1$  — переменные расходы на 1 км по плану, р.;

$L_{общ}$  — общий пробег по отчету.

Затем определяют абсолютные, относительные и допустимые отклонения и их влияние на изменение общей суммы затрат по данному виду перевозок. Расчет производится в табл. 3, 4. По результа-

там расчета делается вывод и указываются основные причины, вызвавшие относительные отклонения.

Аналогично анализируют затраты по автомобилям, работающим по часовому тарифу, автобусам, автомобилям-такси.

**Таблица 3. Себестоимость перевозок, выполняемых грузовыми автомобилями, работающими по тарифу за 1 т**

Показатель и статья затрат	План	Отчет	Выполнение плана, %	Затраты на 1 т-км, р.		Аналитические затраты	
				План	Отчет	тыс. р.	на 1 т-км
1	2	3	4	5	6	7	8
Грузооборот, тыс. т-км							
Общий пробег, тыс. км							
Доходы от перевозок, тыс. р.							
Расходы на перевозки всего, в т.ч.:							
основная и дополнительная заработная плата, тыс. р.							
переменные расходы всего, тыс. р., в т.ч.:							
— топливо							
— смазочные материалы							
— износ и ремонт шин							
— затраты на ТО и ремонт							
постоянные расходы							

После анализа общей суммы затрат приступают к анализу себестоимости отдельно по каждому виду перевозок. Анализ проводят в два этапа. На первом этапе выявляется влияние на себестоимость изменения общей суммы затрат и объема выполненной работы. На вто-

ром этапе оценивают влияние технико-эксплуатационных показателей на себестоимость перевозок. Себестоимость перевозок рассчитывают на 1 т-км, 1 пасс-км, 1 авт-ч, 1 платный километр пробега.

**Таблица 4. Отклонения по статьям затрат**

Статья затрат	Отклонение, тыс. р.			Влияние отклонений на изменение общей суммы затрат, %		
	абсолютное	относительное	допустимое	абсолютных	относительных	допустимых
1	2	3	4	5	6	7
Расходы всего, в т.ч.:						
основная и дополнительная заработная плата с отчислениями, тыс. р.						
переменные расходы всего, тыс. р., в т.ч.:						
— топливо						
— смазочные материалы						
— износ и ремонт шин						
— затраты на ТО и ремонт						
постоянные расходы						

Примечание. Для расчета данных граф 5, 6, 7 следует данные граф 2, 3, 4, соответственно, поделить на общую плановую сумму затрат (табл. 3, гр. 2, строка «Расходы всего») и умножить на 100.

Во избежание ошибок в выводах при анализе себестоимости следует исчислить допустимые и относительные отклонения. Для этого рассчитывают аналитическую себестоимость ( $S^a$ ):

$$S^a = \frac{C^a}{P'} \quad , \quad (13)$$

где  $C^a$  — общая сумма затрат аналитическая;

$P'$  — фактически выполненный объем работ (грузооборот, пассажирооборот, авт-ч работы, платные километры пробега).

Влияние на себестоимость изменения общей суммы затрат ( $C$ ) и объема выполненной работы ( $P$ ) рассчитывают, применяя прием исчисления разниц:

$$\Delta S_C = \frac{C' - C}{P'} ; \quad \text{или в \%:} \quad \Delta S_C = \frac{100}{P_P} (P_C - 100); \quad (14)$$

$$\Delta S_P = \frac{C}{P'} - \frac{C}{P} ; \quad \text{или в \%:} \quad \Delta S_P = \left( \frac{100}{P_P} - 1 \right) 100. \quad (15)$$

Для того чтобы выявить, как сформировалось значение  $\Delta S_P$ , нужно определить влияние технико-эксплуатационных показателей на себестоимость перевозок. Задача анализа влияния технико-эксплуатационных показателей — определение влияния каждого показателя на себестоимость перевозок, выявление резервов улучшения использования подвижного состава.

По степени влияния на себестоимость ТЭП делятся на две группы. К первой группе относятся  $q$ ,  $\gamma$  и  $\beta$ . С увеличением показателей этой группы растет производительность подвижного состава без повышения пробега. Влияние этой группы показателей на себестоимость эффективно, так как снижаются и переменные и постоянные затраты, приходящиеся на 1 т-км. Показатели второй группы  $T_n$ ,  $v_m$ ,  $\alpha_v$ ,  $t_{n-p}$  повышают производительность подвижного состава при значительном увеличении пробега. Переменные затраты увеличиваются, а сумма постоянных остается практически неизменной. Таким образом, эта группа показателей влияет на себестоимость только через постоянные затраты, которые распределяются на большой объем работы. Проводятся следующие расчеты:

1) изменение себестоимости перевозок в процентах ( $\Delta S_P^{\%}$ ) вследствие изменения общего пробега автомобилей ( $\Delta S_{Lобщ}^{\%}$ ):

$$\Delta S_{Lобщ}^{\%} = \sum \Delta S_i^{\%}, \quad (16)$$

где  $\Delta S_i^{\%}$  — изменения себестоимости в процентах, обусловленные влиянием ТЭП ( $T_H, \alpha_B, A_{cc}, l_{e2}, v_m, t_{n-p}$  и  $\beta_1$ ).

Для показателей  $T_H, \alpha_B, A_{cc}$  —  $\Delta S_i^{\%}$  рассчитывается по формуле:

$$\Delta S_i^{\%} = \left( \frac{1}{I_i} - 1 \right) 100, \quad (17)$$

где  $I_i$  — индекс изменения соответственно  $T_H, \alpha_B$  и  $A_{cc}$ .

Для показателей  $l_{e2}$  и  $v_m$  —  $\Delta S_i^{\%}$  рассчитывается по формуле:

$$\Delta S_i^{\%} = \left( \frac{1}{I_i \delta_i} - 1 \right) 100, \quad (18)$$

где  $I_i$  — индекс изменения соответственно  $l_{e2}$  и  $v_m$ ;

$\delta_i$  — поправочный коэффициент, учитывающий непропорциональное влияние величин (см. формулу (8)).

Для показателей  $t_{n-p}$  и  $\beta$  —  $\Delta S_i^{\%}$  рассчитывается по формуле:

$$\Delta S_i^{\%} = \left( \frac{1}{\delta_i} - 1 \right) 100. \quad (19)$$

2) изменение себестоимости перевозок в процентах ( $\Delta S_P^{\%}$ ) вследствие изменения выработки на 1 км пробега автомобилей ( $\Delta S_{PIкм}^{\%}$ ):

$$\Delta S_{PIкм}^{\%} = \sum \Delta S_i^{\%}, \quad (20)$$

где  $\Delta S_i^{\%}$  — изменения себестоимости в процентах, обусловленные влиянием ТЭП ( $q, \gamma$  и  $\beta$ ).

В данном случае  $\Delta Si^{\%}$  рассчитывается по формуле:

$$\Delta Si^{\%} = \frac{I}{I_{\text{общ}}} \left( \frac{I}{I_i} - 1 \right) 100, \quad (21)$$

где  $I_i$  — индекс изменения соответственно  $q$ ,  $\gamma$  и  $\beta$ ;

$I_{\text{общ}}$  — индекс изменения общего пробега.

Коэффициент использования пробега ( $\beta$ ) оценивается в обоих случаях, так как данный показатель влияет на изменение себестоимости перевозок как через изменение общего пробега, так и через изменение выработки на 1 км пробега.

Анализ себестоимости заканчивают предложением мероприятий по ее снижению на основе выявленных неиспользованных резервов.

## 5. Анализ финансовых результатов

К важнейшим показателям, от выполнения которых значительно зависит оценка деятельности АТП, относятся прибыль и рентабельность.

Анализ финансовых результатов следует начать с анализа доходов АТП от перевозок и других услуг и определения факторов, оказывающих влияние на выполнения плана по доходам. Первоначально следует проанализировать состав и структуру доходов АТП по плану и отчету (табл. 5).

**Таблица 5. Анализ доходов АТП**

Доходы АТП по видам деятельности	План	Отчет	Процент выполнения плана (гр.3/гр.2)x100	Структура доходов, %
1	2	3	4	5



Выполнение плана по доходам непосредственно зависит от выполнения плана перевозок и уровня доходной ставки, поэтому необходимо определить отклонения по этим показателям и их влияние на изменение доходов:

$$D_i = P d, \quad (22)$$

где  $D_i$  — сумма доходов от  $i$ -го вида перевозок;

$P$  — объем транспортной работы;

$d$  — средняя доходная ставка на единицу транспортной работы.

Используя прием исчисления разниц, рассчитывают изменение доходов

в рублях:

$$\Delta D_i = D_i' - D_i = (P' - P) d + P' (d' - d); \quad (23)$$

$$\underbrace{\hspace{10em}}_{\Delta D_i P} \quad \underbrace{\hspace{10em}}_{\Delta D_i d}$$

в процентах:

$$\Delta D_i = \Pi_{D_i} - 100 = \Pi_P - 100 + \Pi_P \left( \frac{\Pi_d}{100} - 1 \right), \quad (24)$$

$$\underbrace{\hspace{10em}}_{\Delta D_i P} \quad \underbrace{\hspace{10em}}_{\Delta D_i d}$$

где  $\Delta D_i P$ ,  $\Delta D_i d$  — изменение доходов от  $i$ -го вида перевозок, соответственно под влиянием изменения объема транспортной работы и доходной ставки.

При анализе плана доходов АТП следует акцентировать внимание на выявление причин, вызвавших изменение доходных ставок, так как причины, повлиявшие на изменение транспортной работы, определяют при анализе выполнения плана перевозок грузов или пассажиров.

Конечный финансовый результат деятельности автотранспортного предприятия — это балансовая прибыль или убыток, который

представляет собой алгебраическую сумму прибыли (убытков) от перевозок, выполнения транспортно-экспедиционных операций, погрузо-разгрузочных работ, прочих коммерческих работ и услуг, сальдо доходов и расходов от внереализационных операций. Основными факторами увеличения прибыли являются снижение себестоимости перевозок, рост объема перевозок, увеличение доходных ставок. Анализ прибыли следует начинать с изучения ее структуры и с сопоставления отчетной ее суммы с плановой по каждому виду перевозок, работ, услуг (табл. 6).

**Таблица 6. Анализ балансовой прибыли АТП**

Прибыль АТП по видам деятельности	План	Отчет	Процент выполнения плана (гр.3/гр.2)х100	Структура прибыли, %
1	2	3	4	5

Изменение балансовой прибыли за счет  $i$ -го вида деятельности  $\Delta БП_i$  (влияние «структурных сдвигов») определяют по формуле

$$\Delta БП_i = \frac{А_{ПРi}}{БП} 100, \quad (25)$$

где  $А_{ПРi}$  — абсолютное отклонение прибыли (убытков) по  $i$ -му виду деятельности, тыс. р.;

$БП$  — балансовая прибыль в целом по АТП по плану, тыс. р.

Так как основным видом деятельности АТП являются перевозки, то анализ прибыли от перевозок требует особого внимания. На изменение прибыли от перевозок оказывает влияние выполнение плана перевозок, себестоимость перевозок и уровень средней доходной ставки.

Для определения влияния факторов на отклонение прибыли от перевозок ( $ПР$ ) следует воспользоваться следующей формулой:

$$ПР = Д_n - C_n = P d - P S = P (d - S), \quad (26)$$

где  $Д_n$  и  $C_n$  — доходы и расходы от перевозок соответственно.

1. Влияние изменения объема транспортной работы ( $P$ ) на размер прибыли от перевозок

в рублях:

$$\Delta ПР_P = (P' - P) (d - S); \quad (27)$$

в процентах:

$$\Delta ПР_P \% = \frac{\Delta ПР_P}{ПР} 100. \quad (28)$$

2. Влияние изменения себестоимости перевозок на размер прибыли от перевозок

в рублях:

$$\Delta ПР_S = (S - S') P'; \quad (29)$$

в процентах:

$$\Delta ПР_S \% = \frac{\Delta ПР_S}{ПР} 100. \quad (30)$$

3. Влияние изменения доходной ставки на размер прибыли от перевозок

в рублях:

$$\Delta ПР_d = (d' - d) P'; \quad (31)$$

в процентах:

$$\Delta ПР_d \% = \frac{\Delta ПР_d}{ПР} 100. \quad (32)$$

Общее отклонение показателя прибыли от перевозок равно сумме отклонений за счет транспортной работы, доходной ставки и себестоимости, а именно:

в рублях:

$$\Delta ПР = \Delta ПР_P + \Delta ПР_S + \Delta ПР_d; \quad (33)$$

в процентах:

$$\Delta PP \% = \Delta PP_P \% + \Delta PP_S \% + \Delta PP_d \% . \quad (34)$$

Завершающим этапом анализа прибыли является изучение того, как и на какие цели была распределена прибыль. Сравнивается плановое и фактическое распределение прибыли, и выявляются отклонения.

Анализ финансовых результатов предприятия заканчивается анализом рентабельности. Рентабельность предприятия отражает степень прибыльности его деятельности. Общая рентабельность ( $R$ ) — это отношение балансовой прибыли ( $БП$ ) к среднегодовой стоимости основных производственных фондов ( $ОПФ$ ) и нормируемых оборотных средств ( $Ноб$ ):

$$R = \frac{БП}{ОПФ + Ноб} 100. \quad (35)$$

Анализ рентабельности заключается в изучении ее динамики за предшествующие периоды, определении основных факторов, влияющих на уровень рентабельности, детальном разборе причин, вызвавших изменение рентабельности.

По результатам анализа должны быть намечены пути повышения рентабельности работы АТП. Для этого используют результаты ранее выполненного анализа. Все мероприятия, направленные на лучшее использование подвижного состава по времени и производительности, на снижение себестоимости перевозок за счет внедрения режима экономии, на увеличение производительности труда и являются резервами роста рентабельности. Кроме того, резервами увеличения рентабельности являются ликвидация сверхнормативных запасов нормируемых материальных ценностей, реализация неиспользуе-

мых основных производственных фондов, соблюдение финансовой дисциплины по всем видам расходов.

## **6. Анализ финансового состояния АТП**

Источником информации для проведения анализа является бухгалтерский баланс ф. №1, отчет о финансовых результатах и их использовании ф. №2, приложение к балансу ф. №5.

Анализ финансового состояния предприятия рекомендуется начинать с оценки устойчивости финансового состояния предприятия на конец года или анализируемого периода по четырем критериям: абсолютная финансовая устойчивость, нормальная финансовая устойчивость, неустойчивое (предкризисное) состояние и кризисное состояние. При этом рассчитываются следующие параметры: коэффициент обеспеченности запасов и затрат источниками собственных средств ( $K_{обес}$ ); излишек (+) или недостаток (–) средств для формирования запасов и затрат ( $\Delta C_3$ ); запас устойчивости финансового состояния в днях (Т); излишек (+) или недостаток (–) средств на одну тысячу рублей запасов (ф).

Абсолютная финансовая устойчивость (редко встречается в современной российской практике), когда

$$З < (СК - ВА) + ККЗ. \quad (36)$$

Нормальная финансовая устойчивость, которая гарантируется ее платежеспособностью, когда

$$З = (СК - ВА) + ККЗ. \quad (37)$$

Неустойчивое финансовое состояние, при котором имеются сбои в платежеспособности, но еще есть возможность ее восстановить, когда

$$З = (СК - ВА) + ККЗ + СК_{КО}. \quad (38)$$

Кризисное финансовое состояние, когда

$$З > (СК - ВА) + ККЗ + СК_{КО}, \quad (39)$$

где  $З$  — запасы и затраты (стр. 210);

$СК$  — собственный капитал предприятия (стр. 490), скорректированный на сумму целевого финансирования (минус стр. 450);

$ВА$  — внеоборотные активы (стр. 190);

$ККЗ$  — краткосрочные кредиты и займы (стр. 610);

$СК_{КО}$  — часть собственного капитала, предназначенная для обслуживания других краткосрочных обязательств, сдерживающая финансовую напряженность (стр. 630, 660).

$$K_{обес} = \frac{(СК - ВА) + ККЗ}{З} ; \quad (40)$$

$$\Delta C_3 = (СК - ВА) + ККЗ - З; \quad (41)$$

$$T = \frac{\Delta C_3 \cdot 360}{Д} ; \quad (42)$$

$$\phi = \frac{\Delta C_3}{З} \cdot 1000. \quad (43)$$

По результатам расчетов необходимо сделать вывод.

Далее производится расчет коэффициентов за два года, отражающих финансовое состояние предприятия по трем группам, данные расчетов заносятся в таблицы 7-9 (графа «Расчет показателя»).

**Таблица 7. Устойчивость финансового положения предприятия**

Наименование показателя	Экономическое содержание показателя	Расчет показателя (план, отчет)	Рекомендуемый норматив
<b>Коэффициент автономии, <math>K_1</math></b>	Независимость от внешних источников финансирования	Собственный капитал / Валюта баланса	0,5
<b>Коэффициент мобильности, <math>K_2</math></b>	Потенциальная возможность превратить активы в ликвидные средства	Стоимость мобильных средств (оборотных активов) / Стоимость немобильных средств (внеоборотных активов)	0,5
<b>Коэффициент маневренности средств, <math>K_3</math></b>	Абсолютная возможность превратить активы в ликвидные средства	Мобильные средства минус краткосрочные обязательства / Мобильные средства	0,2
<b>Отношение собственного капитала к общей задолженности, <math>K_4</math></b>	Обеспеченность задолженности собственным капиталом	Собственный капитал / Задолженность по кредитам и займам + кредиторская задолженность	1,0
<b>Отношение собственного капитала к долгосрочной задолженности, <math>K_5</math></b>	Обеспеченность долгосрочной задолженности собственным капиталом	Собственный капитал / Долгосрочная задолженность по кредитам и займам + долгосрочная кредиторская задолженность	4,0

**Таблица 8. Эффективность использования средств**

Наименование показателя	Экономическое содержание показателя	Расчет показателя (план, отчет)
<b>Отношение общей суммы доходов к стоимости немобильных средств, <math>K_6</math></b>	Фондоотдача: доходы на рубль немобильных средств предприятия	Доходы (нетто), т.е. за вычетом налогов / Сумма немобильных средств по активу баланса
<b>Отношение общей суммы доходов к стоимости мобильных средств, <math>K_7</math></b>	Оборачиваемость средств: доходы на рубль мобильных (оборотных) средств	Доходы (нетто) / Сумма мобильных средств по активу баланса
<b>Коэффициент рентабельности общей суммы доходов, <math>K_8</math></b>	Рентабельность (доходность) продаж	Балансовая прибыль / Доходы (нетто)
<b>Коэффициент рентабельности общего капитала, <math>K_9</math></b>	Рентабельность (доходность) всего капитала, инвестиций в развитие предприятия	Балансовая прибыль / Валюта баланса
<b>Коэффициент рентабельности собственного капитала, <math>K_{10}</math></b>	Рентабельность (доходность) собственного капитала предприятия	Балансовая прибыль / Собственный капитал
<b>Отношение чистой прибыли к балансовой прибылью предприятия, <math>K_{11}</math></b>	Способность предприятия к самофинансированию	Чистая прибыль / Балансовая прибыль



**Таблица 9. Текущая платежеспособность предприятия**

Наименование показателей	Экономическое содержание показателя	Расчет показателя (план, отчет)	Рекомендуемый норматив
<b>Коэффициент покрытия задолженности (текущей ликвидности), <math>K_{12}</math></b>	Способность предприятия рассчитаться с задолженностью в перспективе	Стоимость мобильных средств / Краткосрочные обязательства	2,0
<b>Коэффициент общей (промежуточной) ликвидности, <math>K_{13}</math></b>	Способность предприятия рассчитаться с задолженностью в ближайшее время	Сумма ликвидных средств (кроме запасов) / Краткосрочные обязательства	1,0
<b>Коэффициент абсолютной ликвидности, <math>K_{14}</math></b>	Способность предприятия рассчитаться с задолженностью немедленно	Денежные средства + краткосрочные финансовые вложения / Краткосрочные обязательства	0,3
<b>Соотношение краткосрочной дебиторской и кредиторской задолженности, <math>K_{15}</math></b>	Способность предприятия рассчитаться с кредиторами за счет дебиторов по задолженности до одного года	Краткосрочная дебиторская задолженность / Краткосрочная кредиторская задолженность	1,0
<b>Соотношение долгосрочной дебиторской и кредиторской задолженности, <math>K_{16}</math></b>	Способность предприятия рассчитаться с кредиторами за счет дебиторов по задолженности свыше одного года	Долгосрочная дебиторская задолженность / Долгосрочная кредиторская задолженность	1,0
<b>Отношение займов и кредитов, погашенных в срок, к общей сумме займов и кредитов, <math>K_{17}</math></b>	Своевременность выполнения обязательств перед кредитной системой	Сумма займов и кредитов погашенных в срок / Общая сумма займов и кредитов	0,95

Показатели  $K_{12}$ ,  $K_{13}$ ,  $K_{14}$  (табл. 9) оказывают решающее воздействие на общую оценку платежеспособности предприятия. Для их расчета на основе бухгалтерского баланса предприятия составляется баланс по ликвидности средств (табл. 10). Актив и пассив делятся на четыре раздела каждый. В активе это

A1 – наиболее ликвидные активы (строки 250 + 260);

A2 – быстрореализуемые активы (строки 230 + 240 + 270);

A3 – медленно реализуемые активы (строки 210 + 220);

A4 – труднореализуемые активы (строка 190).

A1 используется для исчисления коэффициента абсолютной ликвидности –  $K_{14}$ , A1+A2 – для исчисления коэффициента общей (промежуточной) ликвидности –  $K_{13}$ , а A1+A2+A3 – для исчисления коэффициента покрытия задолженности  $K_{12}$ . Полученные величины подставляются в числитель.

В пассиве это следующие разделы:

П1 – наиболее срочные обязательства (строка 620);

П2 – краткосрочные обязательства (строки 610 + 630 + 660);

П3 – долгосрочные обязательства (строка 590);

П4 – постоянные пассивы (строки 490 + 640 + 650).

П1+П2 используется для исчисления всех трех показателей  $K_{12}$ ,  $K_{13}$ ,  $K_{14}$ : коэффициентов покрытия, общей ликвидности, абсолютной ликвидности (знаменатель).

Баланс считается абсолютно ликвидным, если:

$A1 \geq П1$ , т.е. наиболее ликвидные активы равны наиболее срочным обязательствам или перекрывают их;

$A2 \geq П2$ , т.е. быстрореализуемые активы равны краткосрочным пассивам или перекрывают их;

$A3 \geq П3$ , т.е. медленно реализуемые активы равны долгосрочным пассивам или перекрывают их;

$A4 \leq П4$ , т.е. постоянные пассивы равны труднореализуемым активам или перекрывают их.

**Таблица 10 – Оценка ликвидности баланса**

<b>Актив (А)</b>	<b>Сравнение</b>		<b>Пассив (П)</b>
	план	отчет	
<b>А1</b>			<b>П1</b>
<b>А2</b>			<b>П2</b>
<b>А3</b>			<b>П3</b>
<b>А4</b>			<b>П4</b>

По табл. 7-9 сделать выводы по изменению каждого из коэффициентов, сравнению их с нормативами и влиянию на платежеспособность и финансовую устойчивость предприятия.

## **7. Общая оценка хозяйственной деятельности предприятия**

Интегральная оценка хозяйственной деятельности предприятия дается по трем элементам.

Сначала представляется констатирующая часть, характеризующая уровень и степень выполнения основных результатов работы АТП (Q, P, Лобщ, АЧр, S, Д, БП, R). Здесь же приводится краткая итоговая оценка финансового положения предприятия на конец отчетного периода.

Аналитическая часть выводов содержит, главным образом, характеристику факторов и причин, вызвавших негативные отклонения в хозяйственной деятельности предприятия, и оценку их влияния на основные показатели, характеризующие результаты работы АТП.

В заключительной части обосновываются возможные пути повышения эффективности производства и предлагаются варианты их реализации в практической деятельности анализируемого предприятия автомобильного транспорта.

## Основная литература

Печатные издания:

1. Бачурин А.А. Анализ производственно-хозяйственной деятельности автотранспортных организаций : учеб. пособие / Бачурин Александр Афанасьевич; под ред. З.И. Аксеновой. - 3-е изд., стер. - Москва : Академия, 2007. - 320с. - (Высшее профессиональное образование). - ISBN 5-7695-3597-0

2.Самойлович В. Г.Технология оценки автотранспортного бизнеса : учеб. пособие / Самойлович Вячеслав Григорьевич. - Москва : Академия, 2006. - 208 с. - ISBN 5-7695-2820-6

Издания из ЭБС:

1.Бачурин А. А. Анализ производственно-хозяйственной деятельности автотранспортных организаций: Учебное пособие / Бачурин Александр Афанасьевич; Бачурин А.А. - 4-е изд. - М. : Издательство Юрайт, 2017. – с. 318. <https://www.biblio-online.ru/book/488EA1AB-2189-4ED5-9465-1851FF310F47>

2.Касьяненко Т. Г.Анализ и оценка рисков в бизнесе : Учебник и практикум / Касьяненко Татьяна Геннадьевна; Касьяненко Т.Г., Маховикова Г.А. - 2-е изд. - М. : Издательство Юрайт, 2017. - 381. - (Бакалавр и магистр. Академический курс). - ISBN 978-5-534-00375-8 <https://www.biblio-online.ru/book/0382D1EF-21BA-4CC6-8801-1586523B1BB7>

3.Бариленко В. И.Комплексный анализ хозяйственной деятельности : Учебник и практикум / Бариленко Владимир Иванович; Бариленко В.И. - Отв. ред. - М. : Издательство Юрайт, 2017. - 455. - (Бакалавр. Академический курс). - ISBN 978-5-534-00713-8 <https://www.biblio-online.ru/book/2F4B4CC7-7BA4-44DC-AE50-F67A7D0B1DF7>

## Дополнительная литература

Печатные издания:

1 Савицкая Г. В. Анализ хозяйственной деятельности предприятия : учебник / Савицкая Глафира Викентьевна. - 5-е изд., перераб. и доп. - Москва : ИНФРА-М, 2009. - 536 с.

2.Есипов В. Е.Оценка бизнеса : учеб. пособие / Есипов Виктор Ефимович, Маховикова Галина Афонасьевна, Терехова Вероника Владимировна. - 2-е изд. - Санкт-Петербург : Питер, 2008. - 464с. : ил. - (Учебное пособие). - ISBN 978-5-469-01014-2

3.Просветов Г.И.Оценка бизнеса: задачи и решения : учеб.-метод. пособие / Просветов Георгий Иванович. - 3-е изд., доп. - Москва : Альфа-Пресс, 2009. - 238 с. - ISBN 978-5-94280-297-4

4.Комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности : учеб. пособие / Алексеева Алла Илларионовна [и др.]. - Москва : КНОРУС, 2007. - 672 с. - ISBN 5-85971-426-6

Издания из ЭБС:

1.Белов П.Г.Системный анализ и программно-целевой менеджмент рисков : Учебник и практикум / Белов Петр Григорьевич; Белов П.Г. - М. : Издательство Юрайт, 2017. – 289 с. - (Бакалавр и магистр. Академический курс). - ISBN 978-5-534-04690-8 <https://www.biblio-online.ru/book/6E97575C-311D-474A-B821-B90D374F296A>

**СОДЕРЖАНИЕ**

<b>1. ВВЕДЕНИЕ.....</b>	<b>3</b>
<b>2. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ .....</b>	<b>4</b>
<b>3. АНАЛИЗ ОБЪЕМА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ.....</b>	<b>8</b>
<b>4.АНАЛИЗ СЕБЕСТОИМОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ.....</b>	<b>12</b>
<b>5. АНАЛИЗ ФИНАНСОВЫХ РЕЗУЛЬТАТОВ .....</b>	<b>17</b>
<b>6. АНАЛИЗ ФИНАНСОВОГО СОСТОЯНИЯ АТП.....</b>	<b>22</b>
<b>7. ОБЩАЯ ОЦЕНКА ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ.....</b>	<b>29</b>
<b>ЛИТЕРАТУРА .....</b>	<b>ОШИБКА! ЗАКЛАДКА НЕ ОПРЕДЕЛЕНА.</b>