ВВЕДЕНИЕ

Анализ – это метод исследования, с помощью которого получают сведения об изучаемом объекте путем разложения его на составные элементы.

Анализом производственно-финансовой деятельности предприятия является комплексное изучение работы предприятия, его структурных подразделений с целью объективной оценки результатов, а также выявления возможностей дальнейшего повышения эффективности хозяйствования.

Значение анализа вытекает из его функций. С помощью анализа изучается действие экономических законов, устанавливаются закономерности и тенденции экономических явлений и процессов в конкретных условиях предприятия. Анализ позволяет осуществлять контроль за выполнением планов и управленческих решений, за экономным использованием ресурсов. Центральная функция анализа - поиск резервов повышения эффективности производства на основе изучения передового опыта и достижений науки и практики, а также оценка результатов деятельности предприятия, его подразделений и работников по выполнению планов, достигнутому уровню развития экономики, использованию имеющихся возможностей. Конечным результатом анализа является разработка мероприятий по использованию выявленных резервов в процессе хозяйственной деятельности.

Комплексный подход к исследованию производственно- финансовой деятельности предприятия является одним из основных инструментов реализации стратегических целей предпринимателей, а также неотъемлемым элементом системы рационального ведения хозяйства. Поэтому от того, насколько качественно спланирована работа предприятия по отдельным направлениям его деятельности, может зависеть эффективность деятельности, как самого предприятия, так и экономики в целом.

Целью данной курсовой работы являются проведение анализа по следующим показателям деятельности предприятия:

* анализ объема перевозок грузов и грузооборота;
* анализ использования трудовых ресурсов;
* анализ себестоимости автомобильных перевозок;
* анализ прибыли и рентабельности перевозок.

Анализ каждого объекта слагается из анализа составляющих его элементов. Проведя комплексный анализ производственно-хозяйственной деятельности предприятия, могут быть сделаны выводы по основным экономическим показателям работы АТП и выявлены основные причины их снижения, если это будет иметь место.

1. **Анализ объема перевозок грузов и грузооборота**
   1. **Общий анализ объема перевозок грузов и грузооборота**

В данной курсовой работе проводится анализ объема перевозок грузов и грузооборота на автотранспортном предприятии (далее АТП). АТП осуществляет перевозку различных тканей, одежды и обуви и имеет в своем парке подвижной состав различной модификации и грузоподъемности. Основной задачей хозяйственной деятельности АТП является выполнение плана по объему перевозок. Степень выполнения плана перевозок представляет собой сложную функцию многочисленных и разнообразных факторов, как зависящих от АТП (например, рациональное использование подвижного состава, организация маршрутов и т.д.), так и не зависящих (например, расстояние перевозки, номенклатура и структура грузооборота и т.д.).

Анализ выполнения плана перевозок включает в себя:

1. при перевозке грузов – оценку заданного объема перевозок, как в целом, так и по договорной клиентуре и по видам перевозимых грузов; при перевозке пассажиров автобусами – оценку выполнения плана по объему перевозок пассажиров, пассажирообороту в целом по парку и по видам перевозок, а также по утвержденным маршрутам; при перевозке пассажиров таксомоторами – оценку выполнения плана перевозок пассажиров по количеству платных километров;
2. оценку влияния отдельных факторов на выполнение плана перевозок;
3. изучение потерь и резервов роста объема перевозок;
4. разработку организационно – технических мероприятий по устранению потерь и установлению резервов.

Источниками данных для анализа для нас будут план перевозок и отчет о его выполнении, данные о движении списочного состава автомобилей в течение анализируемого периода, плановые и отчетные данные об уровне технико–экономических показателей, данные из путевых листов (тф № 3 (с)), товарно- транспортных накладных (тф № ТТН-1), прогнозов (планов) использования подвижного состава (сдельных, почасовых автомобилей, бортовых прицепов (формы Э2011075, Э201076), данные статистической отчетности и оперативного учета.

Исходя из данных заключенных договоров, а также предполагаемой клиентской базы планируется номенклатура и объемы перевозимых грузов, определяются способы погрузки-разгрузки подвижного состава, планируются маршруты перевозок, коэффициент использования пробега и среднее расстояние перевозок.

Представим исходные данные в таблице 1.1.

Таблица 1.1 – Исходные данные по технико-эксплуатационным показателям

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Показатели** | **Усл. обозначения** | **План** | **Факт** |
| Дни календарные | Дк | 365 | 365 |
| Время пребывания в наряде, ч | Тн | 8,5 | 8,1 |
| Среднесписочное количество автомобилей, в т.ч.: | Асс | 60 | 58 |
| - автомобили, занятые сдельными перевозками; | Асд | 48 | 46 |
| - автомобили, занятые почасовыми перевозками; | Апоч | 12 | 12 |
| Коэффициент выпуска подвижного состава на линию | αв | 0,68 | 0,67 |
| Средняя номинальная грузоподъемность подвижного состава, т | q | 8,7 | 9,2 |
| Коэффициент использования грузоподъемности подвижного состава | γ | 0,67 | 0,7 |
| Техническая скорость движения подвижного состава, км/ч | υт | 35 | 38 |
| Коэффициент использования пробега | β | 0,75 | 0,78 |
| Среднее расстояние груженой ездки, км | lе.г. | 50 | 51 |
| Время простоя под погрузкой-разгрузкой на ездку, ч | tп-р | 0,2 | 0,18 |

Рассчитаем объем перевозок, осваиваемый парком автомобилей за календарный период времени:

**,** т. (1)

т.

****т.

т.

т.

Грузоборот рассчитаем по формуле:

, ткм (2)

ткм.

ткм.

Далее рассмотрим влияние технико–экономических показателей (таблица 1.2):

Таблица 1.2 – Влияние технико-экономических показателей на грузооборот

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Показатели** | **Расчетная формула** | **Расчет влияния, %** |
| 1 | 2 | 3 |
| Дк |  |  |
| Тн |  |  |
| Асс |  |  |
| αв |  |  |
| q |  |  |
| γ |  |  |

Продолжение таблицы 1.2

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 1 | 2 | 3 |
| υт |  |  |
| β |  |  |
| tп-р |  |  |
| lе.г. |  |  |

Итого неразложимый остаток равен 13,16%.

По полученным расчетам влияния отдельных технико-эксплуатационных показателей можно сделать вывод, что наибольшее влияние на изменение грузооборота оказало снижение показателей времени в наряде на 4,71%, количества среднесписочного количества подвижного состава на 3,33%, коэффициента выпуска на линию на 1,47%. В связи с этим АТП следует уменьшать количество дней простоя автомобилей в обслуживании и ремонте путем более тщательного планирования и контроля постановки автомобилей в ТО, эффективнее планировать работу ремонтных рабочих и сбор информации о состоянии транспортных средств, снижать время простоя под погрузкой-разгрузкой, более четко организовывать работу автомобилей на линии, и, если они имели место, снижать простои по причине технической неисправности автомобилей.

Сравним общие итоги в анализируемом периоде с данными предшествующего периода:

1. Абсолютный прирост:

 (3)

1. Темп роста:

 (4)

1. Темп прироста:

 (5)

1. Абсолютное значение 1 % прироста:

 (6)

Для обобщения данных удобно составить следующую аналитическую таблицу 1.3.

Таблица 1.3 – Анализ влияния технико-эксплутационных показателей на общий результат работы АТП

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Показатели** | **Значение** | | **Абсолютный прирост (А)** | **Темп роста (Тр)** | **Темп прироста (Тпр)** | **Абсолютное значение 1% прироста (А1%р)** |
| **План** | **Факт** |
| Дк | 365 | 365 | 0 | 100 | 0 | - |
| Тн | 8,5 | 8,1 | -0,4 | 95,29 | -4,71 | 0,09 |
| Асс,  в т.ч.: | 60 | 58 | -2 | 96,67 | -3,33 | 0,6 |
| Асд | 48 | 46 | -1,60 | 96,67 | -3,33 | 0,48 |
| Апоч | 12 | 12 | -0,40 | 96,67 | -3,33 | 0,12 |
| в | 0,68 | 0,67 | -0,01 | 98,53 | -1,47 | 0,01 |
| q | 8,7 | 9,2 | 0,5 | 105,75 | 5,75 | 0,09 |
|  | 0,67 | 0,7 | 0,03 | 104,48 | 4,48 | 0,01 |
| т | 35 | 38 | 3 | 108,57 | 8,57 | 0,35 |
|  | 0,75 | 0,78 | 0,03 | 104 | 4 | 0,01 |
| lе.г. | 50 | 51 | 1 | 102 | 2 | 0,5 |
| tп-р | 0,2 | 0,18 | -0,02 | 90 | -10 | 0 |
| Q | 280448,44 | 311426,02 | 30977,58 | 111,05 | 11,05 | 2804,48 |
| P | 14022421,75 | 15882726,92 | 1860305,16 | 113,27 | 13,27 | 140224,22 |

Исходя из полученных результатов можно сделать вывод, что объем перевозок в анализируемом периоде увеличился на 30977,58 т или на 11,05% и соответственно увеличился грузооборот на 1860305,16 ткм или на 13,27%. Эти изменения произошли за счет увеличения грузоподъемности подвижного состава на 5,75% и коэффициента использования грузоподъемности на 4,48%. Увеличился коэффициент использования пробега на 4%, что говорит о более рациональном осуществлении перевозок грузов, что в первую очередь влияет на объем перевозок и грузоборот.

1.2 Анализ объема перевозок по клиентам

После оценки итоговых показателей работы АТП производится анализ в разрезе клиентов. Общий объем перевозок разделяется на 3 группы:

1. В пределах плана;
2. Сверх плана;
3. Не предусмотренный планом.

Соответственно по каждой группе определяется процент выполнения перевозок:

1. В пределах плана:

 (7)

1. Сверх плана:

 (8)

1. Непредусмотренный планом:

 (9)

Сведем данные расчетов в таблицы 1.4 и 1.5

Таблица 1.4 – Анализ объема перевозок по клиентуре

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Клиенты** | **Объем перевозок, т** | | | **Распределение фактического объема перевозок, т** | | |
| **план** | **факт** | **%** | **в пределах плана** | **сверх плана** | **не предусм. планом** |
| СП ЗАО «Милавица» | 35568,14 | 42234,12 | 118,74 | 35568,14 | 6665,98 | - |
| ЧП «Модерн импорт» | 68780,00 | 64066,00 | 93,15 | 64066,00 | - | - |
| ИП «АртМода- Стиль» | 98420,30 | 111138,90 | 112,92 | 98420,30 | 12718,60 | - |
| АО «Opinions» | 26980,00 | 31572,00 | 117,02 | 26980,00 | 4592,00 | - |
| СООО «Баниар» | 50700,00 | 62415,00 | 123,11 | 50700,00 | 11715,00 | - |
| **Итого:** | 280448,44 | 311426,02 | 111,05 | 275734,44 | 35691,58 | - |

Рисунок 1.1 – Диаграмма анализа объема перевозок по клиентуре

На рисунке 1.1 наиболее заметно, что объем перевозок по факту по всем клиентам преобладал над планом, лишь ЧП «Модерн-импорт» в фактическом периоде отказался от части поставок продукции, что не повлияло на общий рост объема перевозок по факту.

Таблица 1.5 – Процент выполнения объема перевозок по группам

|  |  |
| --- | --- |
| **Группа** | **Процент выполнения, %** |
| В пределах плана |  |
| Сверх плана |  |
| Не предусмотренный планом | - |

Из анализа объема перевозок по клиентам определили, что в пределах запланированного значения показателей план выполнен только на 98,32% за счет частичного отказа от перевозок ЧП «Модерн импорт». Но, тем не менее, фактически перевезено 12,73% сверх плана по запросам заказчиков, что не только перекрыло невыполнение плана, но и дало прирост объема перевозок по итогам работы за год на 11,05%.

1.3 Анализ объема перевозок по номенклатуре грузов

Далее осуществляется расчет выполнения плана по видам грузов. На данном этапе рассчитываются структурные сдвиги – это изменение соотношения отдельных составных частей в общем объеме данной совокупности. Структурные сдвиги рассчитываются по формуле:

, (10)

где  – удельный вес объема перевозок по i-му виду груза, %;

 – количество видов груза;

 – процент выполнения общего объема перевозок.

Исследование номенклатуры и структуры перевозимых грузов сведем в следующие таблицы 1.6, 1.7 и 1.8. Отразим объем перевозок грузов по номенклатуре грузов на рисунке 1.2.

Таблица 1.6 – Анализ номенклатуры перевозимых грузов

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Виды грузов** | **План** | | **Факт** | | **Результат работы, %** |
| **т** | **в % к итогу** | **т** | **в % к итогу** |
| одежда всякая | 100876,4 | 35,97 | 108364,1 | 34,8 |  |
| обувь всякая | 69071,14 | 24,63 | 59872 | 19,23 |  |
| галантерея | 11258 | 4,01 | 17733,5 | 5,69 |  |
| ткани разные | 99242,9 | 35,39 | 100763,42 | 32,36 |  |
| изделия трикотажные, чулочные | 0 | 0 | 24693 | 7,93 |  |
| **Итого:** | 280448,44 | 100 | 311426,02 | 100 |  |

Рисунок 1.2 – Объем перевозок по номенклатуре грузов, %

Из рисунка 1.2 видно, что в отчетном периоде осуществлялся практически равный объем перевозок одежды (34,8%) и тканей (32,36%).

Таблица 1.7 – Анализ структуры перевозимых грузов

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Виды грузов** | **Распределение фактического объема перевозок, т** | | |
| **в пределах плана** | **сверх плана** | **не предусмотрено планом** |
| одежда всякая | 100876,4 | 7487,7 |  |
| обувь всякая | 59872 | - |  |
| галантерея | 11258 | 6475,5 |  |
| ткани разные | 99242,9 | 1520,52 |  |
| изделия трикотажные, чулочные | 0 | 0 | 24693 |
| **Итого:** | 271249,3 | 15483,72 | 24693 |

Таблица 1.8 – Процент выполнения объема перевозок по группам

|  |  |
| --- | --- |
| **Группа** | **Процент выполнения, %** |
| В пределах плана |  |
| Сверх плана |  |
| Не предусмотренный планом |  |

В пределах запланированного результата план выполнен на 96,72%. Это произошло из-за частичного отказа от перевозки обуви. Также исходя из результатов анализа структуры перевозимых грузов отражается это обстоятельство. Несмотря на это, АТП перевезено сверх плана 5,52% грузов, а также осуществлялась внеплановая поставка трикотажных и чулочных изделий, что на 8,8% увеличило объем перевезенных грузов в анализируемом периоде.

2 Анализ использования трудовых ресурсов

2.1 Анализ обеспеченности предприятия трудовыми ресурсами

Рациональное использование рабочих кадров является непременным условием, обеспечивающим бесперебойность перевозок и успешное выполнение производственных планов и хозяйственных процессов.

Обеспеченность предприятия трудовыми ресурсами и их использование характеризуется численностью персонала, его составом по группам и профессиям.

Данные, характеризующие обеспеченность трудовыми ресурсами представим в таблице 2.1.

Таблица 2.1. - Анализ обеспеченности предприятия трудовыми ресурсами

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Категории персонала** | **Численность, чел.** | | **% изменения** | **Структура персонала, %** | |
| **Базисный период** | **Отчетный период** |
| **Базисный период** | **Отчетный период** |
| Всего работников, в т.ч.: | 153 | 155 | 101,31 | 100 | 100 |
| 1) рабочих: | 109 | 110 | 100,92 | 71,24 | 70,97 |
| - водителей; | 80 | 77 | 96,25 | 52,29 | 49,68 |
| - ремонтных рабочих; | 23 | 26 | 113,04 | 15,03 | 16,77 |
| - вспомогательный персонал; | 6 | 7 | 116,67 | 3,92 | 4,52 |
| 2) руководителей; | 9 | 10 | 111,11 | 5,88 | 6,45 |
| 3) специалистов; | 12 | 14 | 116,67 | 7,84 | 9,03 |
| 4) служащих; | 18 | 16 | 88,89 | 11,76 | 10,32 |
| 5) младшего обслуживающего персонала. | 5 | 5 | 100 | 3,27 | 3,23 |

Таким образом, численность работников предприятия увеличилась на 2 человека или на 1,3%. Особенностью автотранспортных предприятий, как мы видим, является наибольший удельный вес в структуре их персонала водителей. Также немаловажную роль на АТП играют и ремонтные рабочие, численность которых увеличилась.

2.2 Анализ движения трудовых ресурсов

Оценивая использование трудовых ресурсов, важно провести и анализ их движения. Движение трудовых ресурсов на предприятии характеризуется количеством принятых и выбывших за отчетный период работников с распределением по причинам ухода.

На основании этих данных можно определить коэффициент оборота рабочей силы по приему и увольнению. Он определяется как отношение числа принятых или выбывших к среднесписочному числу работников:

 (11)

 (12)

Текучесть кадров на предприятии оценивается по размеру коэффициента сменяемости (текучести), который определяется отношением количества работников, уволенных по собственному желанию и за нарушение трудовой дисциплины, к среднесписочному числу работников:

 (13)

Анализ движения трудовых ресурсов приведем в таблице 2.2.

Таблица 2.2 – Анализ движения трудовых ресурсов

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Показатели** | **План** | **Факт** | **Отклонения** | |
| **Δ** | **ΔП** |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1) Численность работников на начало периода, чел | 145 | 148 | 3 | 0,02 |
| 2) Численность принятых работников, чел. | 10 | 12 | 2 | 0,2 |
| 3) Численность уволенных работников, в т.ч.: | 6 | 6 | 0 | 0 |
| 3.1) по собственному желанию | 2 | 1 | -1 | -0,5 |
| 3.2) за появление на работе в нетрезвом состоянии | 1 | 2 | 1 | 1 |

Продолжение таблицы 2.2

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 3.3) за прогулы без уважительных причин | 3 | 2 | -1 | -0,33 |
| 3.4) прочие | 0 | 1 | 1 | 0 |
| 4) Численность работников на конец периода, чел. | 149 | 154 | 5 | 0,03 |
| 5) Среднесписочная численность | 153 | 155 | 2 | 0,01 |
| 6) Коэффициент оборота по приему |  |  | 0,012 |  |
| 7) Коэффициент оборота по увольнению |  |  | -0,001 |  |
| 8) Коэффициент текучести |  |  | -0,007 |  |

Анализируя полученные результаты, можно отметить увеличение в отчетном периоде количества принятых работников, что подтверждает коэффициент оборота по приему . К сожалению не изменилось значение коэффициент оборота по увольнению , так как снова имелись причины увольнения не только по собственному желанию, но и за нарушение трудовой дисциплины. Коэффициент текучести снизился на 0,007, так как в отчетном периоде снизилось количество увольнений за нарушение трудовой дисциплины и по собственному желанию. Но несмотря на положительную динамику изменения этих показателей, руководству необходимо внимательно изучить причину увольнения работников по собственному желанию, внести, если это необходимо, соответствующие коррективы в трудовой процесс, провести разъяснительные беседы или прибегнуть к выговорам при нарушении работниками трудовой дисциплины.

На выполнение предприятием плана по использованию трудовых ресурсов оказывает влияние не только обеспеченность и движение трудовых ресурсов, но и насколько производительно расходуется рабочее время.

Составим баланс рабочего времени в среднем на одного работника и представим данные в таблице 2.3.

Таблица 2.3 – Баланс рабочего времени в днях (в среднем на 1 работника) за 2010 год

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Показатели** | **План** | **Факт** | **Отклонение от плана** |
| 1. Количество календарных дней | 365 | 365 | 0 |
| 2. Количество нерабочих дней: | 138 | 140 | 2 |
| - праздничных и выходных | 108 | 108 | 0 |
| - очередные и дополнительные отпуска | 14 | 16 | 2 |
| - отпуска без сохранения з/п и прочие неявки с разрешения администрации | 4 | 2 | -2 |
| - неявки по болезни | 9 | 12 | 3 |
| - выполнение гос. обязанностей | 3 | 2 | -1 |
| 3. Количество рабочих дней | 227 | 225 | -2 |

Исходя из данных таблицы 2.3. в анализируемом периоде в среднем на одного человека было потеряно 2 рабочих дня по сравнению с плановым периодом. Причиной этого является увеличение количества очередных и дополнительных отпусков, а также неявок работников по болезни. Фактически было потеряно 310 человеко-дней (155×2=310 ч-д), однако, увеличение численности персонала по сравнению с планом на 2 человека уменьшит эту потерю за счет дополнительных 450 человеко-дней (225×2=450 ч-д).

**2.3 Анализ производительности труда**

Производительность труда – это его результативность, или способность человека производить за единицу рабочего времени определенный объем продукции.

Рост производительности труда – это основной источник увеличения национального дохода, дальнейшего развития экономики и повышения материального и культурного благосостояния народа. Поэтому поиск резервов производительности труда – важная задача анализа. Под резервами понимаются неиспользованные, но реальные возможности роста производительности труда, которые могут быть реализованы в течении определенного периода времени.

На изменение уровня производительности труда влияют две группы факторов:

1. все причины, вызвавшие отклонение фактических (отчетных) доходов предприятия от плановых (базисных) доходов;
2. все причины, вызвавшие отклонение фактической (отчетной) среднесписочной численности персонала основной деятельности от плановой (базисной) численности за предыдущий период.

Изменение производительности труда (ΔПω) за анализируемый период в % можно рассчитать следующим образом:

ΔПω = ((ω/ − ω) / ω) ×100 (14)

где ΔПω - % изменения производительности труда;

ω/ - фактическая производительность труда;

ω – плановая производительность труда.

Для выполнения расчетов необходимо располагать сведениями за анализируемый период. Представим их в таблице 2.4.

Таблица 2.4 – Исходные данные для анализа производительности труда на одного рабочего

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Показатели** | **Базисный период** | **Отчетный период** | **%**  **изменения** | **Структура, %** | | **Усл. обозн.** |
| **базисная** | **отчетная** |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Доходы, руб.  в т.ч. | 31210802520 | 33913562946,76 | 108,66 | 100 | 100 | **Д** |
| * по «сдельным» автомобилям; | 27343722420 | 30177181145,58 | 110,36 | 87,61 | 88,98 | Дсд |
| * по «почасовым» автомобилям; | 2974677000 | 2767690223,1 | 93,04 | 9,53 | 8,16 | Дпоч |
| * прочие | 892403100 | 968691578,08 | 108,55 | 2,86 | 2,86 | Дпр |
| Численность производственного персонала, чел.  в т.ч. | 109 | 110 | 100,92 | 100 | 100 | N |
| - водителей; | 80 | 77 | 96,25 | 73,39 | 70 | Nв |
| - ремонтных рабочих; | 23 | 26 | 113,04 | 21,1 | 23,64 | Nрр |
| - прочего вспомогательного производственного персонала | 6 | 7 | 116,67 | 5,5 | 6,36 | Nпр |

Продолжение таблицы 2.4

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Грузооборот,тыс. ткм | 14022421,75 | 15882726,92 | 113,27 | - | - | Р |
| Платные автомобиле-часы, тыс. час. | 25316,4 | 22977,92 | 90,76 | - | - | АЧр |
| Доходная ставка 1 ткм, руб | 1950 | 1900 | 97,44 | - | - | dткм |
| Доходная ставка 1 а/ч, руб. | 117500 | 120450 | 102,51 | - | - | dач |
| Производительность труда, тыс. руб. | 286337637,8 | 308305117,7 | 107,67 | - | - | W |

Предварительно рассчитаем некоторые показатели для таблицы 2.4.

1. платные автомобиле-часы работы:

авт-часы.

авт-часы.

1. доходы по «сдельным» автомобилям:

руб.

руб.

1. доходы по «почасовым» автомобилям:

руб.

руб.

1. суммарный доход:





В результате производительность труда рабочего составляет:

руб.

руб.

Расчеты показывают, что рост грузооборота на 13,27% в отчетном периоде по сравнению с базисным увеличил доходы по «сдельным» автомобилям на 10,36%. Вследствие уменьшения в отчетном периоде доходной ставки на 2,56% уменьшились и доходы по «часовым» автомобилям, но несмотря на это с учетом увеличения доходов по «сдельным», а также увеличения численности производственного персонала производительность труда рабочего составила 308305117,7 руб., что на 7,67% выше, чем в базисном периоде. Наиболее точно структура доходов отражена на рисунке 2.1.

Рисунок 2.1 – Структура доходов в отчетном периоде, %

Рассчитаем изменение производительности труда (ΔПω) за анализируемый период в %:

ΔПω = 

Используя прием детализации общих результатов, определим влияние на изменение производительности общей суммы доходов () и численности персонала основной деятельности (). Расчет по следующей формуле:

, (15)

где  – процент изменения за анализируемый период соответственно по общей сумме доходов и численности персонала (таблица 2.5).

Таблица 2.5 – Влияние общей суммы доходов и численности персонала основной деятельности на изменение производительности

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Влияние факторов** | **Расчетная формула** | **Расчет влияния, %** |
| Общая сумма доходов |  |  |
| Численность персонала |  |  |
| Изменение |  |  |

Далее выявим, как повлияло изменение доходов от различных видов перевозок и работ на производительность труда работающих. Это рассчитывается следующим образом:

 (16)

где – соответственно удельные веса доходов от сдельных, почасовых перевозок и прочих работ в общей сумме доходов предприятия, %;

– соответственно процент выполнения плана по доходам от сдельных, почасовых перевозок и прочих видов работ (таблица 2.6).

Таблица 2.6 – Влияние на формирование  изменения доходов, полученных от различных видов деятельности

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Показатель, млн. руб.** | **Структура доходов базисная** |  | **Изменение доходов** | **Влияние на производительность труда изменения доходов** |
| Доходы от:  - перевозок «сдельными» автомобилями; | 87,61 | 0,87 | 10,36 | 9 |
| - перевозок «почасовыми» автомобилями; | 9,53 | 0,09 | -6,96 | -0,66 |
| -прочей деятельности | 2,86 | 0,03 | 8,55 | 0,24 |
| **Итого** | 100 |  |  | 8,58 |

Далее определим влияние на производительность труда объема выполненных работ по перевозкам и средней доходной ставки по формуле:

. (17)

Таблица 2.7 – Влияние объема выполненных работ и средней доходной ставки на изменение производительности

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Влияние факторов** | **Расчетная формула** | **Расчет влияния, %** |
| Грузооборот |  |  |
| Доходная ставка 1 ткм |  |  |
| Изменение |  |  |

Также необходимо проанализировать влияние на производительность труда почасовых доходов и влияние выполненных платных автомобиле-часов работы и доходной ставки:

 (18)

На основании формулы 18 определим влияние на производительность труда почасовых доходов и влияние выполненных платных автомобиле-часов работы и доходной ставки (таблица 2.8).

Таблица 2.8 – Влияние на формирование  изменения почасовых доходов и влияние выполненных платных автомобиле-часов работы и доходной ставки

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Влияние факторов** | **Расчетная формула** | **Расчет влияния, %** |
| Автомобиле-часы работы |  |  |
| Доходная ставка 1АЧр |  |  |
| Изменение |  |  |

Влияние прочих доходов на производительность труда определяется следующим образом:



Далее выясним, как повлияло на формирование величины ΔПωN изменение численности различных групп производственного персонала.

 (19)

где СNв, СNрем.р, СNпр.пер – соответственно удельный вес численности водителей, ремонтных рабочих и прочего персонала в общей численности персонала основной деятельности.

Расчеты представим в таблице 2.9.

Таблица 2.9 – Влияние на формирование ΔПωN изменения численности различных групп производственного персонала

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Группы работников** | **Плановая структура численности работников, % (из табл. 2.4)** | **Гр.2× ×(100/ПN)** | **Отчетная структура численности работников, % (из табл. 2.4)** | **Влияние на ΔПωN изменения численности, % (гр.3 – гр.4)** |
| Водители | 73,39 | 72,73 | 70 | 2,73 |
| Ремонтные и вспомогательные рабочие | 21,1 | 20,91 | 23,64 | -2,73 |
| Прочий производственный персонал | 5,5 | 5,45 | 6,36 | -0,91 |
| **Итого:** | **100** |  | **100** | **-0,91** |

Расчеты по анализу производительности труда в целом по всем факторам отобразим в виде схемы, представленной на рисунке 2.2.

ΔПωNв = 2,73%

ΔПωNпроч.р = -0,91%

ΔПωДсд =9%

ΔПр = 11,52%

ΔПd = -2,52%

ΔПωДпр = 0,24%

ΔПωДпоч = -0,66%

ΔПAЧ = -0,87%

ΔПd = 0,22%

ΔПω =7,67%

ΔПωNрем = -2,73%

ΔПωД = 8,58%

ΔПωN = - 0,91%

Рисунок 2.2 – Схема расчетов по анализу производительности труда

По результатам расчетов можно сделать вывод, что производительность труда в отчетном периоде увеличилась на 7,67% по сравнению с базисным. Особое влияние оказало увеличение объемов доходов на 8,58%,а именно увеличение доходов по «сдельным» автомобилям (9%) и прочим доходов (0,24%).

При анализе влияния доходов, полученных от различных видов деятельности, на производительность труда следует отметить, что уменьшение доходной ставки по 1 ткм (-2,56%) не повлияло значительным образом на производительность труда, так как в отчетном периоде наблюдался рост объема работ на 13,27% и процент выполенения грузооборота составил 11,52%.

Говоря о влиянии второй группы факторов (изменение структуры и состава численности работающих), необходимо отметить, что положительное влияние на производительность труда оказало уменьшение числа водителей на 3 человека, но руководство приняло неверное решение при принятии на работу дополнительных ремнотных рабочих и прочего вспомогательного персонала, что повлекло за собой снижение производительности труда на 2,73% и на 0,91% соответственно. Уменьшилось количество автомобилей на 2, значит, нагрузка на них уменьшилась. Поэтому на предприятии следует провести мероприятия по организации и нормированию рабочего времени, произвести модернизацию или обновить ремонтное оборудование, разработать меры морального и материального стимулирования труда водителей и ремонтных рабочих.

Следующим этапом анализа является анализ влияния технико-эксплуатационных показателей (ТЭП) на изменение уровня производительности труда.

Исходные данные для анализа влияния ТЭП на изменение уровня производительности труда представим в виде таблице 2.10.

Таблица 2.10 – Исходные данные для анализа влияния технико-эксплуатационных показателей на изменение уровня производительности труда

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Обозн.** | **Показатель** | **План** | **Факт** | **% выполнения плана** |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Тн | Среднее время в наряде, ч | 8,5 | 8,1 | 95,29 |
| q | Средняя грузоподъемность, т | 8,7 | 9,2 | 105,75 |
| αВ | Коэффициент выпуска автомобилей на линию | 0,68 | 0,67 | 98,53 |
| Асп | Среднесписочная численность автомобилей | 48 | 46 | 95,83 |
| Дк | Количество календарных дней в периоде | 365 | 365 | 100 |
| γ | Коэффициент использования грузоподъемности | 0,67 | 0,7 | 104,48 |
| Vт | Средняя техническая скорость, км/ч | 35 | 38 | 108,57 |
| β | Коэффициент использования пробега | 0,75 | 0,78 | 104 |
| ℓг.е. | Расстояние ездки с грузом, км | 50 | 51 | 102 |
| tп-р | Время простоя под погрузкой разгрузкой за одну ездку, ч | 0,2 | 0,18 | 90 |
| Q | Объем перевозок, тыс. т | 280448,44 | 311426,02 | 111,05 |
| Р | Грузооборот, тыс. ткм | 14022421,75 | 15882726,92 | 113,27 |

Анализ влияния изменения технико-эксплуатационных показателей на изменение уровня производительности труда представим в таблице 2.11.

Таблица 2.11 – Анализ влияния изменения технико-эксплуатационных показателей на изменение уровня производительности труда

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Показатель** | **Расчетная формула** | **Результат расчета (%)** |
| 1 | 2 | 3 |
| Тн |  |  |
| q |  |  |
| αВ |  |  |
| Асп |  |  |
| Дк |  |  |

Продолжение таблицы 2.11

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 1 | 2 | 3 |
| γ |  |  |
| Vт |  |  |
| β |  |  |
| ℓ |  |  |
| tп-р |  |  |
| **Итого** |  | **1,94** |

При анализе влияния ТЭП на изменение производительности труда выявлено, что существенное отрицательное воздействие на производительность труда оказало уменьшение времени на погрузку-разгрузку (-7,93%) , уменьшение среднесписочного количества автомобилей в парке (-3,62%) и уменьшение времени в наряде (-4,09%). Снижение времени под погрузкой-разгрузкой не принесло положительных изменений, поэтому предприятию следует оставить предыдущий показатель (0,20 ч). Чтобы избежать в дальнейшем такого воздействия на производительность труда необходимо усовершенствовать график работы водителей, график постановки автомобилей в ТО и ТР, снижать простои парка ПС по организационным причинам.

**2.4 Анализ фонда заработной платы**

Анализ использования фонда заработной платы будем проводить в следующей последовательности: исчислять относительные и допустимые отклонения по фонду заработной платы, рассчитывать влияние на расход фонда заработной платы изменения численности персонала и средней заработной платы, изучать и составлять темп роста производительности труда и средней заработной платы под влиянием роста производительности труда. Исходные данные по анализу фонда заработной платы представим в таблице 2.12.

Таблица 2.12 – Фонд заработной платы за анализируемый период

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Показатели** | **Базисный период** | **Отчетный период** | **Выполнение плана, %** |
| 1.Фонд оплаты труда всего, тыс. руб.  в т.ч.: | **3662760000** | **3914332800** | **106,87** |
| а) рабочих | 2228400000 | 2319000000 | **104,07** |
| * водителей; | 1728000000 | 1848000000 | **106,94** |
| * ремонтных и вспомогательных рабочих; | 500400000 | 471000000 | **94,12** |
| б) руководителей, специалистов и служащих; | 1386360000 | 1541332800 | **111,18** |
| в) прочего персонала | 48000000 | 54000000 | **112,50** |
| 2. Средняя заработная плата, руб.: |  |  |  |
| 1 работающего; | 1994967,32 | 2104480 | **105,49** |
| 1 рабочего | 1703669,72 | 1756818,18 | **103,12** |

В отчетном периоде на предприятии были повышены заработные платы за результаты роста производства и роста доходов.

Скорректируем базисный фонд заработной платы рабочих по проценту выполнения плана по доходам:

 (20)

где ФЗПск – скорректированный фонд заработной платы, руб.;

ФЗП – базисный фонд заработной платы;

ПД – процент выполнения плана по доходам;

Кз.п. – коэффициент корректировки заработной платы (0,8 для АТП).



Определим допустимое, абсолютное и относительное отклонения от базиса.

Допустимое отклонение:

 (21)



Абсолютное отклонение:

 (22)



Относительное отклонение:

 (23)



По результатам расчетов можно сделать вывод, что в результате повышения уровня доходов допускалось повышение фонда заработной платы на 6,93%, фактически произошло повышение на 6,87%, то есть имеется экономия фонда заработной платы на 0,06%.

Основными причинами, влияющими на расход фонда заработной платы, являются изменение численности работников и средней заработной платы. Пользуясь приемом исчисления разниц, определим влияние этих факторов на фонд заработной платы.

(24)

 руб.

Если производительность труда равна:

, (25)

то , (26)

тогда . (27)

Определим влияние изменения численности персонала и средней заработной платы на фонд заработной платы:

– за счет изменения численности персонала:



– за счет изменения средней заработной платы:

 (28)

руб.

Исходя из этого равенства, можно определить влияние на фонд заработной платы изменения производительности труда и объема производства (доходов):

– за счет изменения производительности труда:

, (29)

– за счет изменения доходов:

. (30)



Таким образом, используя вышеприведенные формулы, в конечном итоге мы получим следующее:

 (31)

Таким образом, в нашем случае изменение фонда заработной платы составляет:



в том числе за счет:

– численности:

.

– средней заработной платы:

руб.

или

– производительности труда:



– дохода организации:



Исходя из полученных результатов особое влияние на расход фонда заработной платы оказало влияние изменения производительности труда в сторону снижения на 14377384,61, но увеличение объема доходов предприятия перекрыли это негативное влияние.

При анализе средней заработной платы необходимо сопоставить динамику средней производительности труда с динамикой средней заработной платы. Коэффициент, характеризующий соотношение темпов роста производительности труда и средней заработной платы (Кс), можно определить по формуле:

, (32)

где  – процент по производительности труда;

 – процент по средней заработной плате.

Рассчитаем данный коэффициент:



В данном случае коэффициент соотношения темпов роста производительности труда и средней заработной платы >1, что означает, что рост производительности труда опережает рост средней заработной платы. Исходя из этих результатов предприятие может расширить и совершенствовать производство и повышать жизненный уровень своих работников.

Также можно провести ряд мероприятий, которые смогут влиять на увеличение производительность труда:

- материальное стимулирование рабочих организации;

- оптимизация трудового процесса, направленная на эффективное использование фонда рабочего времени;

- приобретение новых автомобилей, которые позволят за счет более эффективной работы и получаемой дополнительной прибыли увеличить рост производительности;

- маркетинговые мероприятия, которые позволят организации выйти на новые рынки сбыта услуг и привлечения новых заказов и обеспечить максимальную загрузку транспортных средств.

3 Анализ себестоимости автомобильных перевозок

3.1 Анализ общей суммы затрат

Важным показателем, характеризующим деятельность любого предприятия, является себестоимость продукции, работ, услуг. Всесторонний анализ сложившегося уровня затрат по видам перевозок, выполняемых работ и оказываемых услуг, позволяет выявить и определить причины отклонения фактических затрат от ранее запланированных.

При анализе общей суммы затрат разделим все затраты на три основных группы и сведем данные в таблицу 3.1.

Таблица 3.1 – Плановые и отчетные данные по статьям затрат

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Статьи расходов** | **Расходы, тыс. руб.** | | **Процент выполнения плана, %** | **Структура расходов, %** | |
| **базис** | **отчет** | **базис** | **отчет** |
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** |
| 1. Заработная плата с начислениями, тыс. руб. | 4944611760 | 5279029228,8 | 106,76 | 25,23 | 24,41 |
| 2. Переменные расходы, руб., в т.ч.затраты на: | 10523231573,34 | 12223568994,83 | 116,16 | 53,7 | 56,52 |
| - топливо; | 5134239613,06 | 6384284443,16 | 124,35 | 26,2 | 29,52 |
| - смазочные и эксплуатационные материалы; | 1548110417,68 | 1751785365,5 | 113,16 | 7,9 | 8,1 |
| - износ и ремонт шин; | 1038605723,25 | 1167856910,33 | 112,44 | 5,3 | 5,4 |
| - ТО и ремонт подвижного состава; | 2214385787,31 | 2487102679,41 | 112,32 | 11,3 | 11,5 |
| - прочие | 587890032,03 | 432539596,42 | 73,57 | 3 | 2 |
| 3. Условно- постоянные расходы, тыс. руб., в т.ч.: | 4128947658,29 | 4124265051,86 | 99,89 | 21,07 | 19,07 |
| - общехозяйственные расходы; | 1234569067,26 | 1254364829,62 | 101,6 | 6,3 | 5,8 |
| - амортизация; | 2567119806,53 | 2768253417,09 | 107,83 | 13,1 | 12,8 |
| - прочие | 327258784,5 | 101646805,16 | 31,06 | 1,67 | 0,47 |
| **Итого:** | 19596334401 | 21626979821 | 110,36 | 100 | 100 |

Из данных таблицы видно, что в отчетном году общая сумма расходов увеличилась на 10,36%. Такое увеличение связано с ростом затрат на заработную плату на 6,76% и на переменные расходы на 16,16% (рисунок 3.1).

Рисунок 3.1 – Структура расходов в базисном и отчетном периоде, %

Анализ общей суммы затрат на эксплуатацию подвижного состава начинается с сопоставления отчетных данных с плановыми, разница между которыми является величиной абсолютного отклонения. Анализ себестоимости перевозок можно провести с помощью приема выравнивания начальных точек анализа. Для этого необходимо рассчитать аналитические значения затрат по всем статьям и все виды отклонений.

Все выводы, полученные при анализе общей суммы затрат, используют при анализе себестоимости.

Во избежание ошибок в выводах при анализе себестоимости необходимо исчислить допустимые (возможные) отклонения по этому показателю. Для этого рассчитаем аналитическую себестоимость перевозок по формуле:

, руб., (33)

где С – общая базисная сумма расходов, тыс. руб.;

Рф – фактический грузооборот, тыс. ткм.

В данном случае:

 руб.

Аналитическую сумму расходов исчисляют по действующим на предприятии нормам расходов на фактический объем работы с учетом специфики статей расходов. Поэтому для получения аналитической себестоимости аналитическую сумму затрат делят на отчетный грузооборот.

**3.2 Анализ влияния на себестоимость изменения затрат и объема выполненных работ**

Следующим этапом анализа является расчет аналитических сумм расходов (таблица 3.2).

Предварительно рассчитаем некоторые показатели для таблицы 3.2.

Показатель ПLоб.сд. определяется по формуле:

,%. (34)

Значение показателя Lоб.сд. определяется по формуле:

, км, (35)

где Lcc – среднесписочный пробег автомобиля, км.

Аналогичным образом находится значение Lоб.сд.’:

, км. (36)

Значение показателя Lcc определим по формуле:

, км. (37)

 км.

Аналогичным образом определим Lcc’:

, км. (38)

км.

Тогда  и равны:

км.

км.,

тогда

%.

Таблица 3.2 – Расчет аналитических сумм расходов

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Статьи затрат** | **Формула** | **Расчет аналитических затрат (Са), тыс. руб.** | **Структура расходов, %** |
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1. Заработная плата с начислениями, тыс. руб. |  | 5287162413,28 | 26,83 |
| 2. Переменные расходы  в т.ч. на: |  | 10373516923,51 | 52,64 |
| - топливо |  | 5061194476,65 | 25,68 |
| * смазочные и эксплуатационные материалы |  | 1526085357,46 | 7,74 |
| * износ и ремонт шин |  | 1023829417,03 | 5,2 |
| * ТО и ремонт ПС |  | 2182881587,26 | 11,08 |
| - прочие расходы |  | 579526085,11 | 2,94 |
| 3. Условно-постоянные расходы  в т.ч. |  | 4047216846,56 | 20,54 |
| * общехозяйственные расходы |  | 1398354984,74 | 7,1 |
| - амортизация |  | 2329994328,21 | 11,82 |
| - прочие |  | 318867533,61 | 1,62 |
| **Итого:** |  | 19707896183,35 | 100 |

Изменение себестоимости перевозок зависит от двух групп факторов:

* факторы, обусловившие отчетное значение общей суммы расходов;
* факторы, определившие отчетный объем перевозок.

 руб./1 ткм, (39)

где – относительное отклонение по общей сумме расходов, руб.;

 – допустимое отклонение по общей сумме расходов, руб.;

– базисная сумма расходов;

– отражает влияние изменения общей суммы расходов (расходы разные, а грузооборот одинаковый);

– отражает влияние изменения грузооборота (объемы разные, а расходы одинаковые).

Или в процентах:

% (40).

%

Последующие аналитические расчеты должны показать, как формировались величины ΔSc  и ΔSp.

Чтобы показать, как формировалась величина ΔSc, необходимо все данные граф 6,7,8 таблицы 3.3 умножить на величину  согласно формулам (таблица 3.4)

Таблица 3.3 – Расчет абсолютных и относительных отклонений по статьям затрат

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Статьи затрат | Отклонения | | | Осн. причины, вызв. относ. отклон. | Влияние отклонений на изм. общей суммы расходов,% | | |
| А  (С'-C) | Д  (Са-С) | О  (С'-Са) | А | Д | О |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 1. Заработная плата с начислениями, тыс. руб. | 334417468,8 | 342550653,28 | -8133184,48 | Экономия ФЗП за счет уменьшения численности персонала | 1,71 | 1,75 | -0,04 |
| 2. Переменные расходы  в т.ч. на: | 1700337421,49 | -149714649,83 | 1850052071,32 |  | 8,68 | -0,76 | 9,44 |
| - топливо | 1250044830,1 | -73045136,41 | 1323089966,51 | Несоблюдение норм расхода топлива, увеличение пробега | 6,38 | -0,37 | 6,75 |
| * смазочные и эксплуатационные материалы | 203674947,82 | -22025060,22 | 225700008,04 | Повышение цен на материалы, увеличение нагрузки на парк, | 1,04 | -0,11 | 1,15 |
| * износ и ремонт шин | 129251187,08 | -14776306,22 | 144027493,3 | Недостаточно качественно осуществляется ремонт и замена изношенных шин | 0,66 | -0,08 | 0,73 |
| * ТО и ремонт ПС | 272716892,1 | -31504200,06 | 304221092,16 | Увеличение заявок на ТО и Р, увеличение пробега | 1,39 | -0,16 | 1,55 |
| - прочие расходы | -155350435,61 | -8363946,92 | -146986488,69 | Оперативное управление работой организации, снижение расходов на электроэнергию | -0,79 | -0,04 | -0,75 |
| 3. Условно-постоянные расходы  в т.ч. | -4682606,43 | -81730811,73 | 77048205,3 |  | -0,02 | -0,42 | 0,39 |
| * общехоз. расходы | 19795762,35 | 163785917,48 | -143990155,12 | Рациональное использование коммунальных, телефонных, почтовых услуг | 0,10 | 0,84 | -0,73 |
| - амортизация | 201133610,56 | -237125478,32 | 438259088,88 | Произведена переоценка основных средств на предприятии | 1,03 | -1,21 | 2,24 |
| - прочие | -225611979,34 | -8391250,88 | -217220728,45 | Уменьшение затрат, связанных с проведением рекламных мероприятий | -1,15 | -0,04 | -1,11 |
| **Итого:** | 2030645420 | 111561782,35 | 1919083637,65 |  | 10,36 | 0,57 | 9,79 |

Таблица 3.4 – Влияние изменений расходов по каждой статье на ΔSc

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Статьи расходов | Влияние отклонений по каждой статье расходов на ΔSc | | |
| А | Д | О |
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1. Заработная плата с начислениями, тыс. руб. | 1,51 | 1,54 | -0,04 |
| 2. Переменные расходы  в т.ч. на: | 7,66 | -0,67 | 8,34 |
| - топливо | 5,63 | -0,33 | 5,96 |
| * смазочные и эксплуатационные материалы | 0,92 | -0,10 | 1,02 |
| * износ и ремонт шин | 0,58 | -0,07 | 0,65 |
| * ТО и ремонт ПС | 1,23 | -0,14 | 1,37 |
| - прочие расходы | -0,70 | -0,04 | -0,66 |
| 3. Условно-постоянные расходы  в т.ч. | -0,02 | -0,37 | 0,35 |
| * общехозяйственные расходы | 0,09 | 0,74 | -0,65 |
| - амортизация | 0,91 | -1,07 | 1,97 |
| - прочие | -1,02 | -0,04 | -0,98 |
| **Итого:** | 9,15 | 0,50 | 8,65 |

Изменение общей суммы расходов исходя из процентного выражение допускалось в сторону увеличения на 0,5%, а фактически превысила на 9,15%, что говорит о увеличении расходов на 8,65%. В первую очередь это связано с ростом затрат на переменные расходы. В данном месяце уменьшилось количество автомобилей, но объем работ увеличился за счет неплановых перевозок, соответственно увеличилась нагрузка на парк автомобилей. Однако в отчетном периоде активными темпами снижались затраты на условно-постоянные расходы, а именно на прочие расходы.

Чтобы выяснить, как формировалась величина ΔSp , необходимо знать, что между себестоимостью и грузооборотом существует обратная зависимость. Значит, все показатели, способствующие увеличению грузооборота, вызывают снижение себестоимости, и наоборот, показатели, уменьшающие количество тонна-километров, вызывают рост себестоимости.

Результаты формирования величины ΔSp занесем в таблицу 3.5.

Таблица 3.5 – Влияние технико-эксплуатационных показателей на формирование величины ΔSp

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Показатель** | **Формула** | **Расчет,%** |
| 1 | 2 | 3 |
| Тн |  |  |
| Vт |  |  |
| β |  |  |
| q |  |  |
| γс |  |  |
| ℓ |  |  |
| αВ |  |  |
| tп-р |  |  |
| Асс |  |  |
| Дк |  |  |
| **Итого** |  |  |

Следует отметить, что наибольшее влияние на увеличение себестоимости связано со снижением в основном таких показателей как времени в наряде (4,94%), коэффициента выпуска на линию (1,49%), среднесписочного количества автомобилей (3,45%).

Также можно использовать следующую формулу:

% (41)



Процесс формирования изменения себестоимости в связи с основными конкретными причинами, вызвавшими ее изменение, показан на рисунке 3.2, построенным по данным таблиц 3.3, 3.4, 3.5.

По результатам расчетов можно сделать вывод, что себестоимость фактически уменьшилась на 2,56%. Под влиянием изменения затрат себестоимость увеличилась на 9,15%, а за счет изменения грузооборота снизилась на 11,71%. Причем предполагалось снижение себестоимости на 11,21%, но с ростом влияния увеличения расходов на 8,65%, себестоимость снизилась лишь на 2,56%













Влияние допустимых отклонений по общей сумме расходов.

Влияние относительных отклонений по общей сумме расходов или относительное отклонение по себестоимости.

Допустимое отклонение по себестоимости.

Рисунок 3.2 – Влияние основных факторов на формирование изменения себестоимости

На рисунке 3.3 укажем возможные причины, которые оказали влияние на положительное или отрицательное изменение себестоимости 1 ткм в зависимости от ТЭП.

**3.3 Анализ доли переменных, постоянных расходов и доли заработной платы в себестоимости**

Причины, вызвавшие относительное отклонение по общей сумме расходов, выявлены при анализе сметы расходов (таблица 3.6 гр.5).

Таблица 3.6 – Влияние на себестоимость 1 ткм изменения долей затрат

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Показатели** | **План руб∕ 1ткм** | **Отчет руб/1ткм** | **% вып. плана** | **Изменение доли затрат** | | **Структура себестоимости** | | **Влияние на себестоимость изменения доли затрат, %** |
| **руб.** | **%** | **базис** | **отчет** |
| 1.Доля переменных расходов | 750,46 | 769,61 | 102,55 | 19,16 | 2,55 | 53,70 | 56,52 | 1,37 |
| 2. Доля заработной платы с начислениями | 352,62 | 332,38 | 94,26 | -20,25 | -5,74 | 25,23 | 24,41 | -1,45 |
| 3.Доля постоянных расходов | 294,45 | 259,67 | 88,19 | -34,78 | -11,81 | 21,07 | 19,07 | -2,49 |
| Итого себестоимость | 1397,53 | 1361,66 | 97,43 | -35,87 | -2,567 | 100 | 100 | -2,567 |

∆SС= 9,15

∆S= -2,56

∆SР= - 11,71

Заработная плата с начислениями

1,51

Топливо

5,63

Смазочные и эксплуатматериалы

0,92

Износ и ремонт шин

0,58

ТО и ремонт

1,23

Прочие

-0,7

Общехоз расходы

0,09

Амортизация

0,91

Прочие

-1,02

1,54

-0,33

-0,1

-0,07

-0,14

-0,04

0,74

-1,07

-0,04

-0,04

5,96

1,02

0,65

1,37

-0,66

-0,65

1,97

-0,98

Допустимые отклонения

Относительные отклонения

Основные причины

∆SТн=

4,94

∆Sυт=

-7,14

∆Sβ=

-3,48

∆Sq=

-5,43

∆Sγ=

-4,29

∆Sl=

-0,19

∆SαB=

1,49

∆Stп-р=

-0,95

∆SAсc=

3,45

Рациональное использование парка автомобилей

Увеличение дорог с усовершенствованным покрытием

Снижение порожних ездок, увеличение объемов заказов

Уменьшение количества нефункциональных автомобилей

Оптимизация загрузки ТС, увеличение объемов перевозок

увеличение пробега за счет увеличения объемов заказов клиентов

Снижение качества ремнотных работ

Механизация и автоматизация погрузочно-разгрузочных работ

Несоблюдение норм расхода топлива, увеличение пробега за счет совершения незапланированных ездок

Неправильное определение возможного перепробега шин, несоблюдение правил эксплуатации шин

Увеличение заявок на ТО и Р, некачественная работа ремонтных рабочих, применение изношенного оборудования

Рациональное использование коммунальных, телефонных, почтовых услуг, снижение затрат на маркетин

Увеличение амортизации за счет проведения переоценки

∆SДк=

0

Списанием некоторых автомобилей из-за большого износа, а также автомобилей, попавших в ДТП из невозможности их дальнейшего использования

Увеличение производительности труда

Рисунок 3.3 – Влияние на себестоимость изменения общей суммы расходов, допустимых и относительных отклонений и грузооборота

**3.3.1 Анализ доли переменных расходов**

На долю переменных расходов в себестоимости оказывают влияние пять перечисленных ниже факторов. Расчет влияния факторов производится по следующим формулам:

 (42)

 (43)

 (44)

 (45)

 (46)

 (47)

где  - изменение доли переменных расходов в себестоимости;

 - соответственно влияние на долю переменных расходов изменения общей суммы переменных расходов, общего пробега, выработки на 1 км пробега, затрат на 1 км пробега и грузооборота.

Процент по выработке в тонна-километрах на 1 км пробега:

 (48)

,

то есть расходы на 1 км возрастут на 14,9%.

Проведем расчет по вышеприведенным формулам:

%

В результате увеличения общей суммы переменных расходов доля переменных расходов увеличилась на 14,27%.

% .

В результате снижения общего пробега доля переменных расходов увеличилась на 1,26%.

%.

В результате изменения выработки на 1 км пробега доля переменных расходов уменьшилась на 12,97% .

.

В результате изменения затрат на 1 км пробега доля переменных расходов увеличилась на 15,52%.

.

В результате изменения затрат на 1 км грузооборота доля переменных расходов уменьшилась на 11,71%

 %.

За счет влияния различных факторов доля переменных расходов в составе себестоимости увеличилась на 2,55% или на 268620522 руб.

Чтобы определить влияние всех указанных выше факторов, вызвавших изменение доли переменных расходов на всю себестоимость, надо воспользоваться следующей формулой:

 (49)

где  – изменение себестоимости за счет доли переменных расходов,%;

 – изменение доли переменных расходов, %.

%

Расходы на 1 км пробега:

 (50)

%.

3.3.2 Анализ доли заработной платы

На долю заработной платы в себестоимости () влияют выполнение плана по фонду заработной платы и по грузообороту. Влияние каждого из этих факторов на изменение  рассчитывается по формуле:

 (51)

где  – соответственно изменение доли заработной платы за счет отклонения фонда заработной платы от базисного, изменение грузооборота.

%.

В результате доля заработной платы за счет увеличения фонда заработной платы увеличилась на 5,97%, но в то же время за счет увеличения грузооборота уменьшилась на 11,71%.

Определим изменение себестоимости за счет доли заработной платы:

 (52)

%

В результате себестоимость снизилась на 1,45% за счет изменения доли заработной платы. Снижение произошло за счет увеличение грузооборота, что привело к уменьшению себестоимости на 11,71%.

3.3.3 Анализ доли постоянных расходов

На уровень постоянных расходов в себестоимости 1 ткм () воздействуют отклонение фактически выполненного грузооборота от базиса и отклонение суммы постоянных расходов от базиса.

 (53)

где  – соответственно изменение доли постоянных расходов за счет общей суммы постоянных расходов и грузооборота.

В результате уровень постоянных расходов в себестоимости 1 ткм составит:

%.

Исходя из расчета за счет снижения постоянных расходов на 0,017% и в то же время увеличения грузооборота доля постоянных расходов в себестоимости 1 ткм уменьшилась на 11,81%.

Изменение всей себестоимости за счет доли постоянных расходов и в том числе за счет факторов, вызвавших изменение этой доли, составит:

 (54)

%.

В результате себестоимость снизилась на 2,49% за счет изменения доли постоянных затрат.

Результаты по анализу долей себестоимости и влиянию их на себестоимость представлены в таблице 3.5.

Результаты расчетов отражены схематически на рисунке 3.4, в котором левая часть, при дальнейшей детализации переменных расходов по статьям расходов, полностью совпадает с такой же частью на рисунке 3.2.



9,15%

-11,71

-2,56%

1,37%

-6,29%

7,66%

-1,45 %

-2,96%

1,51%

-0,017%

-2,49%

-2,47%

Рисунок 3.3 – Влияние на изменение себестоимости доли переменных, постоянных расходов и доли заработной платы

Себестоимость транспортных перевозок – один из основных параметров, влияющий на эффективность деятельности предприятия.

Рыночная экономика заставляет поддерживать тарифы на перевозки на конкурентоспособном уровне, то есть постоянно снижать себестоимость перевозок. Конечно, затраты на аренду, налоги, фонд заработной платы уменьшить не удается, они будут только увеличиваться в связи с существующей инфляцией. В целях снижения себестоимости грузоперевозок использует следующие методы, доказавшие свою эффективность :

* использование оптимальных норм расхода горюче-смазочных материалов для каждого автомобиля, учитывающих категорию транспортного средства, выполняемую работу, условия эксплуатации и еще ряд факторов;
* повышение коэффициента использования транспортного средства, включающего в себя оптимальную загрузку каждого конкретного автомобиля, установление оптимального маршрута и скорости движения;
* снижение затрат на техническое обслуживание и ремонт автомобильного парка без потери качества работы;
* совершенствование и автоматизация методов погрузки/выгрузки машин, что значительно позволяет сократить простой автотранспорта;
* повышение производительности труда на всех уровнях;
* повышение квалификации работников предприятия за счет дополнительного обучения и различных тренингов;
* постоянное материальное стимулирование работников, направленное на обеспечение бережного и компетентного использования материальных ценностей предприятия.

4 Анализ прибыли и рентабельности перевозок

4.1 Анализ прибыли автотранспортной организации

В странах с развитыми рыночными отношениями исследуется зависимость объема производства и реализации продукции и ее себестоимости. При увеличении объема производства себестоимость единицы продукции снижается, т.к. уменьшается доля постоянных затрат в полной себестоимости. При изучении факторов изменения прибыли и прогнозирования ее величины используют маржинальный анализ, в основе которого лежит маржинальный доход.

В отечественной практике экономический смысл прибыли от перевозок состоит в следующем:

 (55)

где  – объем выполненного грузооборота, ткм;

 – тариф за 1 ткм, руб.;

 – себестоимость единицы продукции, руб.

Первоначально для определения прибыли с тарифа необходимо снять налоги, включенные в него.

В результате расчета сумма тарифа без налогов:

руб.

руб.

В результате прибыль организации равна:

руб.

руб.

В зарубежной практике определяется маржинальный доход предприятия:

. (56)

Следовательно, . (57)

Тогда прибыль от перевозок согласно вышеуказанному определяется по формуле:

 (58)

где  – объем выполненного грузооборота, ткм;

 – тариф на 1 ткм без косвенных налогов в тарифе;

 – средние переменные издержки, руб.;

– постоянные издержки, руб.

Данные для анализа прибыли и рентабельности отразим в таблице 4.1.

Таблица 4.1 – Исходные данные для анализа прибыли и рентабельности

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Показатель** | **План** | **Факт** |
| Общий грузооборот, ткм | 14022421,75 | 15882726,92 |
| Тариф на 1 ткм без налогов, руб. | 1625 | 1583,33 |
| Себестоимость, руб. | 1397,5 | 1361,67 |
| АVС, руб. | 1050,2 | 1052 |
| TFC, руб. | 4870639422 | 4916119436,18 |

Рассчитаем прибыль по данному методу:

 руб.,

руб.

В результате увеличение прибыли составило:

 руб.

На основании данных таблицы 4.1 проведем анализ влияния факторов на изменение суммы прибыли, используя способ цепной подстановки.

 , (59)

 (60)

 (61)

 (62)

 (63)

Используя формулы определим величины условных прибылей:

 руб.

руб.

руб.

руб.

руб.

В результате анализа необходимо определить, на сколько изменилась прибыль за рассматриваемый период:

 (64)

В результате увеличение прибыли составило:

 руб.

в том числе:

1. за счет увеличения грузооборота:

 (65)

 руб.

1. за счет снижения тарифа за 1 ткм:

 (66)

 руб.

1. за счет увеличения средних переменных затрат:

 (67)

 руб.

1. за счет увеличения суммарных постоянных затрат:

 (68)

 руб.

Прибыль организации увеличилась за счет роста объёма грузооборота на 1069303409 руб. Отрицательное влияние на прибыль оказало снижение тарифа за 1 ткм на 661780288,3 руб., однако, вышеперечисленные факторы покрыли это негативное влияние.

**4.2. Анализ рентабельности автотранспортного предприятия**

Прибыль и издержки предприятия не изменяются прямо пропорционально объему реализации продукции (часть издержек является постоянной суммой), поэтому маржинальный анализ рентабельности производится по следующей модели:

,% (69)

Проведем анализ рентабельности перевозок по следующим формулам:

, %, (70)

%.

, %, (71)

%.

, %, (72)

%.

, %, (73)

%.

, %, (74)

%.

В результате анализа выясним, на сколько изменилась рентабельность за рассматриваемый период:

 (75)

 %

в том числе:

- за счет увеличения грузооборота:

; (76)

 %.

- за счет снижения тарифа за 1 ткм:

, (77)

 %.

- за счет увеличения средних переменных затрат:

, (78)

 %.

- за счет увеличения суммарных постоянных затрат:

, (79)

 %.

График взаимосвязи между себестоимостью, прибылью и объёмом транспортной работы отражен в приложении А (рисунок 4.1).

Определим безубыточный объем грузооборота для рисунка 4.1:

 (80),

ткм.

Отобразим полученные данные на графике.

В результате расчетов можно сделать вывод, что рентабельность перевозок на предприятии увеличилась за счет роста объёма грузооборота на 3,49%, увеличения средних переменных и суммарных постоянных затрат на 0,15% и 0,25% соответственно. Это суммарное влияние позволило покрыть отрицательное влияние на прибыль (-3,07%), которое было вызвано снижением тарифа за 1 ткм.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В данной курсовой работе был произведен анализ производственно-хозяйственной деятельности организации, то есть комплексное изучение работы организации, ее структурных подразделений с целью объективной оценки ее результатов и выявления возможностей дальнейшего повышения эффективности деятельности.

Проанализировав данные, полученные при расчете, можно сделать следующие выводы:

1. За анализируемый период в организации наблюдается рост объема перевозок на 11,05% и грузооборота (транспортной работы) на 13,27%. Данное увеличение вызвано ростом таких технико-эксплуатационных показателей как: номинальная грузоподъемность (увеличение на 5,75%), техническая скорость движения (увеличение на 8,57%), коэффициент использования пробега (увеличение на 4%), коэффициент использования грузоподъемности (увеличение на 4,48%), Отрицательное влияние оказало снижение коэффициента выпуска на линию (снижение на 1,47%), времени в наряде (снижение на 4,71%), среднесписочного числа автомобилей (снижение на 3,33%), уменьшение времени простоя автомобиля под погрузкой и разгрузкой (снижение на 10%)..

В связи с этим АТП следует уменьшать количество дней простоя автомобилей в обслуживании и ремонте путем более тщательного планирования и контроля постановки автомобилей в ТО, эффективнее планировать работу ремонтных рабочих и сбор информации о состоянии транспортных средств, снижать время простоя под погрузкой-разгрузкой, более четко организовывать работу автомобилей на линии, и, если они имели место, снижать простои по причине технической неисправности автомобилей.

2. Численность работников предприятия увеличилась на 2 человека или на 1,3%. Коэффициент текучести (0,032%) снизился на 0,007, так как в отчетном периоде снизилось количество увольнений за нарушение трудовой дисциплины и по собственному желанию.

Производительность труда в отчетном периоде увеличилась на 7,67% по сравнению с базисным. Особое влияние оказало увеличение объемов доходов на 8,58%,а именно увеличение доходов по «сдельным» автомобилям (9%) и прочим доходов (0,24%). Положительное влияние на производительность труда оказало уменьшение числа водителей на 3 человека, но руководство приняло неверное решение при принятии на работу дополнительных ремнотных рабочих и прочего вспомогательного персонала, что повлекло за собой снижение производительности труда на 2,73% и на 0,91% соответственно. Существенное отрицательное воздействие на производительность труда оказало уменьшение времени на погрузку-разгрузку (-7,93%) , уменьшение среднесписочного количества автомобилей в парке (-2,89%) и уменьшение времени в наряде (-4,09%).

3. В отчетном году общая сумма расходов увеличилась на 10,36%. Такое увеличение связано с ростом затрат на заработную плату на 6,76% и на переменные расходы на 16,16%.

По результатам расчетов можно сделать вывод, что себестоимость фактически уменьшилась на 2,56%. Под влиянием изменения затрат себестоимость увеличилась на 9,15%, а за счет изменения грузооборота снизилась на 11,71%.

4. Прибыль организации в отчетном периоде ( руб.) увеличилась за счет роста объёма грузооборота на 1069303409 руб., уменьшения средних переменных затрат на 28588908,45 руб., снижения уровня суммарных постоянных затрат на 45480013,89 руб. Отрицательное влияние на прибыль оказало снижение тарифа за 1 ткм на 661780288,3 руб., однако, вышеперечисленные факторы покрыли это негативное влияние.

Рентабельность перевозок на предприятии (увеличение на 0,02%) увеличилась за счет роста объёма грузооборота на 3,49%, снижения средних переменных и суммарных постоянных затрат на 0,15% и 0,25% соответственно. Это суммарное влияние позволило покрыть отрицательное влияние на прибыль (-3,07%), которое было вызвано снижением тарифа за 1 ткм.

В результате проведенных расчетов и представленных выше выводов можно сделать вывод, что предприятие в целом сработало эффективно. Но несмотря на положительные результаты можно предложить ряд мер по улучшению эффективной деятельности предприятия:

- снижение себестоимости транспортных услуг (увеличение коэффициента использования пробега за счет оптимизации маршрутов перевозки, увеличение коэффициента выпуска автомобилей на линию и пр.);

- уменьшение количества дней простоя автомобилей в обслуживании и ремонте путем более тщательного планирования и контроля постановки автомобилей в ТО;

- эффективное планирование работы ремонтных рабочих и сбор информации о состоянии транспортных средств;

- организация и нормирование рабочего времени;

- разработка мер морального и материального стимулирования труда водителей и ремонтных рабочих;

- увеличение производительности труда за счет оптимизации трудового процесса, направленную на эффективное использование фонда рабочего времени;

- маркетинговых мероприятий, которые позволят организации выйти на новые рынки сбыта услуг и привлечения новых заказов и обеспечить максимальную загрузку транспортных средств.

**СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ**

1. Багурин А.А. Анализ производственно хозяйственной деятельности автотранспортных предприятий.– М.:ТРАНСПОРТ,2005.

2. Ковалев В.В. Анализ хозяйственной деятельности предприятий.– М.:ТРАНСПОРТ,2000.

3. Савицкая Г.В Анализ хозяйственной деятельности предприятия.–Мн.:ООО «Мисанта»,2001.

4. Третьякевич Г.М. Анализ хозяйственной деятельности на транспорте: учебно-методическое пособие. – Мн.: БНТУ, 2010.