

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего профессионального образования
«Курганский государственный университет»

Кафедра «Анализ, бухгалтерский учет и аудит»

АНАЛИЗ ФИНАНСОВО-ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Методические указания
к выполнению лабораторных работ
для студентов очной и заочной форм обучения
специальности 190701.65

Курган 2014

Кафедра: «Анализ, бухучет и аудит»

Дисциплина: «Анализ финансово-хозяйственной деятельности»
(специальность 190701.65).

Составил: канд. экон. наук, доцент О.Т. Зырянова.

Утверждены на заседании кафедры 17 февраля 2014 г.

Рекомендованы методическим советом университета 11 июня 2014 г.

Введение

Целью лабораторной работы по дисциплине «Анализ финансово-хозяйственной деятельности» для студентов специальности является закрепление знаний и навыков выполнения расчетов по расчету и анализу эксплуатационных показателей подвижного состава автомобильного транспорта для грузовых и пассажирских перевозок.

Лабораторная работа может выполняться с использованием программного обеспечения компьютеров (Excel) и оформляется на листах формата А4 в соответствии с требованиями ГОСТ.

Вариант задания определяется студентом по последней цифре в зачетной книжке. Перед выполнением каждого задания следует полностью написать его условия с исходными данными. Решение каждой задачи рекомендуется начинать с новой страницы. Все пункты и этапы работы должны быть снабжены заголовками и необходимыми пояснениями, ссылками на соответствующие положения и литературные источники.

Варианты задания на лабораторную работу приведены в приложениях А, Б.

Лабораторная работа 1. Анализ эксплуатационных показателей и объемов транспортной работы подвижного состава

Задание 1.

На основе исходных данных по заданному варианту, представленных в приложениях, рассчитать эксплуатационные показатели работы подвижного состава для грузовых и пассажирских перевозок за два периода (месяца), сравнить их в абсолютных величинах и рассчитать коэффициенты изменения показателей. На основании выполненных расчетов сделать выводы по изменению эксплуатационных показателей и дать им оценку.

Задание 2.

Используя метод цепных подстановок, выполнить анализ факторов, влияющих на изменение объема перевозок парком автомобилей отдельно по грузовым и пассажирским перевозкам. Для выполнения расчетов следует использовать следующие модели (формулы) взаимосвязи эксплуатационных показателей:

- по грузовым перевозкам:

величина объема перевозок:

$$Q = (D_k * A_{сп} * \alpha_{ав} * T_n * V_T * \beta * g * \gamma) / (V_T * \beta * t_{п-р} + l_{ег});$$

Величина грузооборота:

$$P = ((D_k * A_{сп} * \alpha_{ав} * T_n * V_T * \beta * g * \gamma) / (V_T * \beta * t_{п-р} + l_{ег})) * L_T;$$

- пассажирским перевозкам:

$$\text{величина пассажирооборота: } P = D_k * A_{сп} * \alpha_{ав} * T_n * V_{э} * \beta * g * \gamma_{дин};$$

$$\text{Величина объема перевозок: } Q = (D_k * A_{сп} * \alpha_{ав} * T_n * V_{э} * \beta * g * \gamma_{дин}) / L_{п};$$

[Условные обозначения в формулах:]

Q – объем перевозок в тоннах или пассажирах;

P – объем транспортной работы в тонн*км или пасс*км;

$A_{сп}$ – среднесписочное количество автомобилей в парке;

D_k – дни календарные в периоде (месяц); $D_k=30$ дней

$\alpha_{ав}$ – коэффициент выпуска автомобилей на линию в среднем за день;

T_n – среднее время в наряде за день, в ч;

V_T – средняя техническая скорость на линии, км/ч;

β – коэффициент использования пробега;

g – средняя грузоподъемность или вместимость единицы подвижного состава, т или пасс.;

γ – коэффициент использования грузоподъемности или вместимости (динамический) средний по парку;

$l_{ег}$ – средняя длина ездки с грузом, км;

$t_{п-р}$ – среднее время простоя под погрузкой – разгрузкой за поездку, ч.;

L_T – средняя длина перевозки 1 т груза, км;

$L_{п}$ – средняя длина поездки 1 пассажира, км.

В таблице 1 представлены формулы и примеры расчета эксплуатационных показателей использования подвижного состава автомобильного транспор-

та, выполнены расчеты по горизонтальному анализу изменения этих показателей, отражающих их динамику.

Методика горизонтального анализа предусматривает расчет величин:

- абсолютных отклонений значений отчетных показателей от базисных по формуле:

$$\Delta = \Pi \text{ отчетный} - \Pi \text{ базисный},$$

где Π отчетный – отчетное значение показателя;

Π базисный – базисное значение показателя;

- коэффициентов изменений отчетных значений показателей по отношению к базисному по формуле:

$$K \text{ изм.} = \Pi \text{ отчетный} / \Pi \text{ базисный}.$$

Коэффициент изменения показателей может отражаться в процентах.

Таблица 1 – Пример расчета эксплуатационных показателей использования подвижного состава автомобильного транспорта на основе данных обработки путевых листов за месяц и горизонтальный анализ их изменения

Показатели	Условные обозначения	Формула для расчета	Базисные данные	Отчетные данные	Отклонение	Коэффициент отклонения	Процент отклонения, %
Грузовые перевозки							
Автомобиле-дни календарные	АДкал.	Аср.сп.*Дкал	1050	960	-90	0,914	91,4
Автомобиле-дни в работе	АДраб.		805	768	-37	0,954	95,4
Коэффициент выпуска автомобилей на линию	α вып.	АДраб./АДкал.	0,767	0,800	0,033	1,043	104,3
Автомобиле-часы в наряде, ч	АЧнар.		6440	9830,4	3390,4	1,526	152,6
Среднее время в наряде за сутки, ч	Тн	АЧнар./АДраб.	8	12,8	4,8	1,600	160,0
Автомобиле часы простоя под погрузкой разгрузкой, ч	АЧ п-р.		1968	4383,5	2415,5	2,23	222,7
Количество ездов, ед	Z езд.		6560	7970	1410,0	1,21	121,5
Среднее время в простоя под погрузкой разгрузкой за ездку, ч	тп-р	АЧ п-р./Z езд.	0,3	0,55	0,25	1,833	183,3
Автомобиле-часы в движении, ч	АЧ дв.	АЧнар.-АЧ п-р	4472	5446,9	974,9	1,218	121,8
Общий пробег, км	L		107304	125255,7	17951,7	1,167	116,7

Продолжение таблицы 1

Средняя техническая скорость, км/ч	V _{т.}	L/АЧдв.	24,0	23,0	-1,00	0,958	95,8
Средняя эксплуатационная скорость, км/час	V _{экс.}	L/АЧнар.	16,7	12,7	-3,92	0,765	76,5
Пробег с грузом парка, км.	L гр.		53652	70769,5	17117,5	1,319	131,9
Коэффициент использования пробега	β	L гр./L	0,5	0,565	0,065	1,130	113,0
Средняя грузоподъемность одного автомобиля, т	g ср,		8,5	7,5	-1,0	0,882	88,2
Количество перевезенных тонн, т	Q		55760	50808,7	-4951,2	0,911	91,1
Коэффициент использования грузоподъемности	γ	Q/gср*Zезд.	1	0,85	-0,150	0,850	85,0
Количество выполненных тонно-километров, тыс. т*км	P		446,1	457,28	11,20	1,025	102,5
Среднее расстояние перевозки одной тонны груза, км	Lт.	P/Q	8	9	1,00	1,125	112,5
Среднее расстояние ездки с грузом, км	leg.	L гр./Zезд.	8,18	8,88	0,70	1,086	108,6

Пассажирские перевозки

Автомобиле-дни календарные	АДкал.	Аср.сп.*Дкал	270	330	60	1,222	122,2
Автомобиле-дни в работе	АДраб.		225	308	83	1,369	136,9
Коэффициент выпуска автомобилей на линию	α вып.	АДраб./АДкал.	0,833	0,933	0,1	1,120	112,0
Автомобиле-часы в наряде, ч	АЧнар.		3600	4312	712	1,198	119,8
Среднее время в наряде за сутки, ч	Tн	АЧнар./АДраб.	16	14	-2	0,875	87,5
Общий пробег, км	L		78750	97636	18886	1,240	124,0
Средняя эксплуатационная скорость, км/ч	V _{экс.}	L/АЧнар.	21,9	22,6	0,768	1,035	103,5

Продолжение таблицы 1

Пробег на маршруте, км	$L_{\text{марш}}$		77625	96096	18471	1,238	123,8
Автомобиле часы на маршруте, ч	$AЧ_{\text{марш}}$		3375	4004	629	1,186	118,6
Средняя скорость на маршруте, км/ч	V_m	$L_{\text{мар.}}/AЧ_{\text{мар.}}$	23	24	1	1,043	104,3
Коэффициент использования пробега	β	$L_{\text{марш.}}/L_{\text{общ.}}$	0,9857	0,9842	-0,0015	0,998	99,8
Количество рейсов за период, ед	$Z_{\text{рейс}}$		4086	4847	761	1,186	118,6
Средняя вместимость одного автобуса, мест.	$g_{\text{ср}}$		23	25	2	1,087	108,7
Количество перевезенных пассажиров по билетам, пасс.	Q		242435	304473	62037	1,256	125,6
Коэффициент использования вместимости (динамический)	$\gamma_{\text{дин}}$	$P/g_{\text{ср}}*L_m$	0,747	0,697	-0,050	0,933	93,3
Количество выполненных пассажиро-километров, тыс. пасс*км (расчет)	P		1333,393	1674,599	341,21	1,256	125,6
Средняя длина поездки пассажира, км	$L_{\text{п.}}$	P/Q	5,5	5,5	0,00	1,000	100,0

Примерные выводы по выполненным расчетам представлены ниже.

Грузовые перевозки

Эксплуатационная деятельность грузового транспорта в анализируемом периоде значительно отличается от базового месяца. Отличие отчетных данных происходит по причинам как зависящим, так и не зависящим от автотранспортного предприятия. Основная масса показателей эксплуатационной деятельности зависит от организации транспортного процесса. Объективными показателями, которые не зависят от деятельности предприятия, считаются средняя длина поездки и средняя длина перевозки 1 тонны, так как они определяются системой расположения грузообразующих точек клиентуры. Для анализируемого предприятия средняя длина перевозки 1 тонны груза возросла на 1 км или 12,5%, средняя длина ездки с грузом на 0,7 км или 8,6%.

Возможности осуществлять эксплуатационную деятельность по перевозке грузов и пассажиров зависит от состояния парка подвижного состава и от

организации его работы. Эта сфера организационного менеджмента оценивается показателями автомобиля – дни, автомобиле-часы работы, автомобиле-дни календарные, коэффициент выпуска автомобилей на линию, среднее время в наряде за сутки. Представленные в таблице 2 расчеты этих показателей и анализ их изменения показывают, что автомобиле-дни календарные снизились на 90 авто-дн. или на 8,6%, что связано с уменьшением численности автомобилей на 3 единицы, автомобиле-дни в работе снизились на 37 авто-дней или на 4,6%, что также связано со снижением численности автомобилей. Для анализируемого предприятия имеет место уменьшение средней грузоподъемности автомобиля с 8,5 т до 7,5 т, что объясняется выбытием из эксплуатационной деятельности большегрузных автомобилей (автомобили были проданы или списаны вследствие износа). Однако, благодаря более интенсивной загрузке оставшихся автомобилей снижение автомобиле-дней работы произошло в меньшей степени, чем автомобиле-дней календарных. Это можно оценить как положительный момент в работе службы эксплуатации. Данная ситуация отразилась в изменении коэффициента выпуск автомобилей на линию. Он увеличился с 0,767 до 0,800, т.е. на 4,3%. Уменьшение списочного парка и увеличение заказов потребовало увеличения времени работы автомобилей на линии, которые составили в отчетном месяце 9830,4 ч, что на 52,6%, больше чем в базисном периоде. В среднем каждый автомобиль за сутки находился в наряде 12,8 часа, что на 4,8 часа или на 60,0% больше, чем в базисном месяце. Сравнение показателей времени указывает на возможные организационные и экономические последствия, связанные с привлечением дополнительных водительских кадров для работы и увеличением затрат на оплату их труда.

Экстенсификация работы автомобилей отразилась и в изменениях других эксплуатационных показателях. В частности, на 21,5% увеличилось количество поездок автомобилей, автомобиле-часы в движении – на 21,8%, общий пробег на – 16,7%. Особое внимание следует обратить на увеличение общего времени простоя автомобилей под погрузкой-разгрузкой. Увеличение составило 222,7%. Увеличение времени простоя под погрузкой-разгрузкой за 1 поездку составило 183,3% с 18 мин до 33 мин. Значительный рост этих показателей указывает на то, что имеет место проблема, связанная с организацией перевозок, по снижению этого показателя. (Причиной такого увеличения времени простоя под погрузкой-разгрузкой могут быть нерационально организованные посты погрузочно-разгрузочных работ: излишнее маневрирование, ожидание погрузки-разгрузки и т.п.) Сложившаяся ситуация с погрузкой-разгрузкой отразилась на изменениях скоростных характеристик организации перевозок. Эксплуатационная скорость снизилась с 16,7 км/ч до 12,7 км/ч, т.е. на 23,5%. Техническая скорость также снизилась на 4,2%.

Увеличение времени работы автомобилей привело к увеличению пробега с грузом на 31,9%. При этом увеличился коэффициент использования пробега на 13,0%, что связано с попутной загрузкой и оценивается как достижение службы организации перевозок в процессе их диспетчирования.

Таким образом, благодаря объективным и субъективным факторам, воздействующим на перевозочный процесс, объем выполненной транспортной работы увеличился по сравнению с базисным показателем на 2,5%, что составляет 11,2 тыс. т*км, а объем перевезенных грузов сократился на 8,9% или на 4,95 тыс. т.

Пассажирские перевозки

Автобусный парк предприятия увеличился на 2 единицы благодаря покупке автобусов большой вместимости. Средняя вместимость по парку составила 25 мест по сравнению с 23 местами базисного периода. Автомобиле-дни календарные и автомобиле-дни на линии увеличились соответственно на 22,2% и 36,9%. Коэффициент выпуска на линию увеличился на 0,1 или 12,0% по сравнению с базисным периодом, что указывает на улучшение качества обслуживания населения автобусными перевозками. Автомобиле-часы в наряде увеличились на 712 часов или на 19,8%, время на маршруте – на 629 часов или 18,6%. Среднее время работы автобуса за сутки сократилось с 16 до 14 часов. Это было связано с изменением скорости движения автобусов. Эксплуатационная скорость и скорость на маршруте увеличились соответственно на 3,5% и 4,3%, что также отражает рост качества перевозок (пассажир меньше времени тратит на поездки). Такое изменение скорости может быть связано с изменением маршрутной сети, изменением качества дорог, изменением регулирования движения и т.п. Для анализируемого предприятия имеет место незначительное сокращение коэффициента использования пробега. Это указывает на то, что произошло изменение маршрутной сети и увеличился нулевой пробег автобусов до маршрута и от пункта окончания работы до транспортного предприятия.

Таким образом, для рассматриваемого предприятия автобусные перевозки характеризуются ростом объемов работы: увеличилось количество рейсов с 4086 до 4847, т.е. на 18,6%, пробег на маршруте на 23,8%, количество перевезенных пассажиров и количество выполненных пасс.*км на 25,6%. Коэффициент использования вместимости сократился с 0,747 до 0,697, т.е. на 6,7%, что также косвенно характеризует улучшение качества транспортного обслуживания населения. Однако для транспортного предприятия увеличение пробега автобусов на маршруте влечет за собой увеличение расходов на перевозки и поэтому требует соизмерения результатов работы и затрат.

Для выполнения второго задания следует руководствоваться следующими рекомендациями

В теории экономического анализа /1, С. 162/ считается целесообразным для многофакторных моделей таким образом строить последовательность расчетов, чтобы, выполняя промежуточные вычисления, получать экономически значимые результаты.

В частности, для исследования процессов эксплуатации автотранспортных средств используется последовательность подстановок, представленная в приведенных выше формулах.

По грузовым перевозкам:

- произведение $Дк*Асп$ характеризует число календарных автомобиле-дней работы парка (т.е. потенциальный фонд времени работы автомобилей в днях);
- произведение $Дк*Асп*ав$ – число рабочих автомобиле дней (т.е. фонд времени работы автомобилей в днях с учетом потерь, связанных с праздничными, выходными днями, простоями в техническом обслуживании и других причинах целодневного простоя);
- произведение $Дк*Асп*ав*Тн$ – число автомобиле часов работы (т.е. фонд времени работы автомобилей в часах);
- произведение $Дк*Асп*ав*Тн*Vт$ – величина общего пробега парка автомобилей в процессе перевозки;
- произведение $Дк*Асп*ав*Тн*Vт*\beta$ – величина пробега с грузом парка автомобилей в процессе перевозки;
- произведение $Дк*Асп*ав*Тн*Vт*\beta*g$ – количество тоннокилометров потенциальных, которые были возможны при полном использовании грузоподъемности автомобилей;
- произведение $Дк*Асп*ав*Тн*Vт*\beta*g*\gamma$ – количество тоннокилометров, которые учитывают использование грузоподъемности автомобилей;
- произведение $Vт*\beta*тп-р$ – километры пробега, возможные в течение времени, затраченного на погрузку разгрузку за поездку в среднем;
- отношение $((Дк*Асп*ав*Тн*Vт*\beta*g*\gamma)/(leg+Vт*\beta*тп-р))$ – количество тонн груза, перевезенное автомобильным парком в сложившихся условиях организации основной деятельности (с учетом всех включенных в формулу факторов).

По автобусным перевозкам:

- произведение $Дк*Асп$ характеризует число календарных автомобиле-дней работы парка (т.е. фонд времени работы автобусов в днях потенциальный);
- произведение $Дк*Асп*ав$ – число рабочих автомобиле дней (т.е. фонд времени работы автобусов в днях с учетом праздничных, выходных, простоев в техническом обслуживании и других причин целодневного простоя);
- произведение $Дк*Асп*ав*Тн$ – число автомобиле часов работы (т.е. фонд времени работы автобусов в часах);
- произведение $Дк*Асп*ав*Тн*Vэ$ – величина общего пробега парка автобусов в процессе перевозки;
- произведение $Дк*Асп*ав*Тн*Vэ*g$ – количество потенциальных пассажирокилометров, которые возможны были при полном использовании вместимости автобусов;
- произведение $Дк*Асп*ав*Тн*Vт*g*\gamma$ – количество пассажирокилометров, которые учитывают использование вместимости автобусов и коэффициента сменяемости пассажиров на маршруте;
- отношение $((Дк*Асп*ав*Тн*Vт*g*\gamma)/Lп)$ – количество пассажиров, перевезенное автобусным парком в сложившихся условиях организации движения и пассажиропотоков (с учетом всех включенных в формулу факторов).

Пример выполнения задания 2

Метод цепных подстановок предполагает постепенную замену в формуле базисных данных на отчетные. В частности, для модели объема выполненных пассажирокилометров последовательность расчетов следующая:

Исходные данные:

$$P_{\text{баз}} = 30 * 9 * 0,833 * 16 * 21,88 * 0,986 * 23 * 0,747 = 1333393 \text{ пасс*км.}$$

1 Замена списочного количества автомобилей Асп:

$$P_1 = 30 * 11 * 0,833 * 16 * 21,88 * 0,986 * 23 * 0,747 = 1629703 \text{ пасс*км;}$$

$$\Delta = 1636594 - 1333393 = 296310 \text{ пасс*км.}$$

Увеличение списочного количества автобусов на 2 единица позволила увеличить пассажирооборот на 296310 пасс*км.

2 Замена коэффициента выпуска автобусов на линию Ав:

$$P_2 = 30 * 11 * 0,933 * 16 * 21,88 * 0,986 * 23 * 0,747 = 1825267 \text{ пасс*км;}$$

$$\Delta = 1825267 - 1636594 = 195564 \text{ пасс*км.}$$

Увеличение коэффициента выпуска автобусов с 0,833 до 0,933 увеличило пассажирооборот на 195564 пасс*км.

3 Замена времени в наряде Тн:

$$P_3 = 30 * 11 * 0,933 * 14 * 21,88 * 0,986 * 23 * 0,747 = 1597109 \text{ пасс*км;}$$

$$\Delta = 1597109 - 1825267 = -228158 \text{ пасс*км.}$$

Уменьшение времени в наряде с 16 ч до 14 ч снизило пассажирооборот на 228158 пасс*км.

4 Замена эксплуатационной скорости Vэ:

$$P_4 = 30 * 11 * 0,933 * 14 * 22,64 * 0,986 * 23 * 0,747 = 1653171 \text{ пасс*км;}$$

$$\Delta = 1653171 - 1597109 = 56062 \text{ пасс*км.}$$

Увеличение эксплуатационной скорости с 21,88 до 22,64 км/ч увеличило пассажирооборот на 56062 пасс*км.

5 Замена коэффициента использования пробега β:

$$P_5 = 30 * 11 * 0,933 * 14 * 22,64 * 0,984 * 23 * 0,747 = 1653171 \text{ пасс*км;}$$

$$\Delta = 1650676 - 1653171 = -2494 \text{ пасс*км.}$$

Уменьшение коэффициента использования пробега с 0,986 до 0,984 снизило пассажирооборот на 2494 пасс*км.

6 Замена вместимости автобусов g:

$$P_6 = 30 * 11 * 0,933 * 14 * 22,64 * 0,984 * 25 * 0,747 = 1794213 \text{ пасс*км;}$$

$$\Delta = 1794213 - 1650676 = 143537 \text{ пасс*км.}$$

Увеличение вместимости автобусов с 23 до 25 пассажиров увеличило пассажирооборот на 143537 пасс*км.

7 Замена динамического коэффициента использования вместимости γ:

$$P_7 = 30 * 11 * 0,933 * 14 * 22,64 * 0,984 * 25 * 0,697 = 1674599 \text{ пасс*км;}$$

$$\Delta = 1674599 - 1794213 = -119614 \text{ пасс*км.}$$

Уменьшение динамического коэффициента использования вместимости с 0,747 до 0,697 уменьшило пассажирооборот на 119614 пасс*км.

Аналогично выполняются расчеты по другим моделям взаимосвязи эксплуатационных показателей и итоговых показателей работы пассажирского и грузового транспорта, представленные в таблицах 2, 3.

По результатам расчетов следует сделать выводы, отражающие проблемные аспекты эксплуатационной деятельности подвижного состава автотранспортного предприятия.

Таблица 2 – Расчет влияния факторов на изменение объема перевозок грузов методом цепных подстановок

Показатели	Базисные данные	Отчетные данные	Аналитическое значение перевезенных тонн	Расчет	Результат расчетов	Структура влияния факторов, %	Аналитическое значение Δ *км	Расчет	Результат расчетов	Структура влияния факторов, %
Грузовые перевозки										
Среднеспичное количество автомобилей на предприятии	35	32	50981	$\Delta = 50981 - 55760$	-4779	96,5	407845	$\Delta = 407845 - 446080$	-38235	-341,4
Коэффициент выпуска автомобилей на линию	0,767	0,800	53197	$\Delta = 53197 - 50981$	2217	-44,8	425577	$\Delta = 425577 - 407845$	17732	158,4
Среднее время в наряде за сутки, ч	8	12,8	85115	$\Delta = 85115 - 53197$	31918	-644,7	680923	$\Delta = 680923 - 425577$	255346	2280,3
Средняя техническая скорость, км/ч	24,0	23,0	82623	$\Delta = 83623 - 85115$	-2492	50,3	660986	$\Delta = 660986 - 680923$	-19937	-178,0
Коэффициент использования пробега	0,5	0,565	89898	$\Delta = 89898 - 82623$	7274	-146,9	719180	$\Delta = 719180 - 660986$	58194	519,7
Средняя грузоподъемность одного автомобиля, т	8,5	7,5	79321	$\Delta = 79321 - 89898$	-10576	213,6	634571	$\Delta = 634571 - 719180$	-84609	-755,6

Продолжение таблицы 2

Коэффициент использования грузоподъемности	γ	1	0,85	67423	Δ =67423-79321	-11898	240,3	539385	Δ =539385-634571	-95186	-850,0
Среднее расстояние ездки с грузом, км	leg.	8,2	8,9	63725	Δ =63725-67423	-3698	74,7	509800	Δ =509800-539385	-29585	-264,2
Среднее время в простоя под погрузкой разгрузкой за ездку, ч	тп-р	0,3	0,55	50809	Δ =50809-63725	-12916	260,9	406470	Δ =406470-509800	-103330	-922,8
Количество перевезенных тонн, т	Q	55760	50809	-4951	Δ =50809-55760	-4951	100,0				
Расстояние перевозки 1т груза	Lт.	8	9					457279	Δ =457279-406470	50809	453,7
Количество выполненных тонно-километров, т*км	P	446080	457278	11198					11199		

Таблица 3 – Расчет влияния факторов на изменение объема перевозок пассажиров методом цепных подстановок

Показатели	Ба- зис- ные дан- ные	Отчет- ные дан- ные	Анали- тическое значение, пасс.	Расчет	Результат расче- тов	Струк- тура влияния факто- ров, %	Анали- тичес- кое зна- чение пасс.*км	Расчет	Результат расче- тов	Струк- тура влияния факто- ров, %
Пассажирские перевозки										
Среднесуточное количество автомобилей на предприятии	9	11	300604	$\Delta = 300604 - 242435$	58169	93,76	1629703	$\Delta = 1636594 - 1333393$	296310	86,84
Коэффициент выпуска автомобилей на линию	0,833	0,933	331867	$\Delta = 331867 - 300604$	31263	50,39	1825267	$\Delta = 1825267 - 1636594$	195564	57,32
Среднее время в наряде за сутки, ч	16	14	290383	$\Delta = 290383 - 331867$	-41483	-66,87	1597109	$\Delta = 1597109 - 1825267$	-228158	-66,87
Средняя эксплуатационная скорость, км/час	21,88	22,64	300576	$\Delta = 300576 - 290383$	10193	16,43	1653171	$\Delta = 1653171 - 1597109$	56062	16,43
Коэффициент использования пробега	0,986	0,984	300123	$\Delta = 300123 - 300576$	-453	-0,73	1650676	$\Delta = 1650676 - 1653171$	-2494	-0,73
Средняя вместимость одного автобуса, мест.	23	25	326221	$\Delta = 326221 - 300123$	26098	42,07	1794213	$\Delta = 1794213 - 1650676$	143537	42,07
Коэффициент использования вместимости (динамический)	0,747	0,697	304473	$\Delta = 304473 - 326221$	-21748	-35,06	1674599	$\Delta = 1674599 - 1794213$	-119614	-35,06

Продолжение таблицы 3

Количество вы- полненных пасса- жиро-километров, пасс*км (расчет)	Р	1333393	1674599																	
Средняя длина поездки пассажи- ра, км	Ипасс.	5,5	5,5	304473			Δ =304473- 304473	0												
Количество пере- везенных пасса- жиров по билетам, пасс.	Q	242435	304473																	

Список литературы

1 Баканов, М. И. Теория экономического анализа [Текст] : учебник / М. И. Баканов, М. В. Мельник, А. Д. Шеремет ; под ред. М. И. Баканова. – 5-е изд., перераб. и доп. – М. : Финансы и статистика, 2008. – 536 с.

Приложение А

Таблица А1 – Исходные данные для анализа эксплуатационных показателей, полученные на основе обработки путевых листов автомобилей за месяц

Показатели	Условные обозначения	Код строки	Варианты											
			1		2		3		4		5			
			Базисный	Отчетный	Базисный	Отчетный	Базисный	Отчетный	Базисный	Отчетный	Базисный	Отчетный		
Грузовые перевозки														
Среднесписочное количество автомобилей на предприятии	А ср.сп.	1	22	25	33	32	42	40	28	32	26	30		
Автомобиледни в работе	АД раб.	2	506	550	759	672	966	880	644	768	598	720		
Автомобилечасы в наряде, ч	АЧ нар.	3	4048	5500	6072	6720	7728	7920	5152	7296	4784	7344		
Количество ездовок за период, ед.	Z езд.	4	3560	4250	6820	6750	8230	7670	5630	6230	4520	6800		
Автомобиле часы простоя под погрузкой разгрузкой, ч	АЧп-р.	5	1068	2125	2046	2497,5	2469	3451,5	1689	3426,5	1356	2720		
Средняя грузоподъемность одного автомобиля, т	g ср.	6	5	5,5	6	6,5	8	7,5	9	8	8	8,5		

Продолжение таблицы А1

Количество перезезенных тонн, т	Q	7	17800	19868,75	40920	32906,25	65840	37391,25	50670	29904	36160	40460
Количество выполненных тонно-километров, тыс. т*км	P	8	195,8	159,0	286,4	296,2	526,7	336,5	354,7	299,0	325,4	404,6
Общий пробег, км	L	9	74475	77602	92575	105537,5	131450	116155	79626	92844	82248	115575
Пробег с грузом, км	L гр.	10	37237,5	35308,9	46287,5	58045,6	65725	67369,9	39813	60348,6	41124	69345

Таблица А2 – Исходные данные для анализа эксплуатационных показателей, полученные на основе обработки путевых листов автомобилей за месяц

Показатели	Условные обозначения	Код строки	Варианты												
			6			7			8			9			10
			Базисный	Отчетный	Базисный	Отчетный	Базисный	Отчетный	Базисный	Отчетный	Базисный	Отчетный	Базисный	Отчетный	
Грузовые перевозки															
Среднесписочное количество автомобилей на предприятии	А ср.сп.	1	36	32	41	44	52	49	42	43	35	32			
Автомобиледни в работе	АД раб.	2	828	832	943	1100	1196	1176	966	946	805	768			
Автомобилечасы в наряде, ч	АЧ нар.	3	6624	6489,6	7544	9460	9568	15288	7728	11825	6440	9830,4			
Количество ездовок за период, ед.	Z езд.	4	6720	6690	7600	8870	6530	10860	5630	8450	6560	7970			
Автомобиле часы простоя под погрузкой разгрузкой, ч	АЧ п-р.	5	2016	3030,57	2280	3281,9	1959	4561,2	1689	5070	1968	4383,5			
Средняя грузоподъемность одного автомобиля, т	g ср.	6	9,5	9	7,5	8	8,5	9	10	9	8,5	7,5			
Количество перевезенных тонн, т	Q	7	63840	48168	57000	63864	55505	48870	56300	41827,5	55760	50808,75			

Продолжение таблицы А2

Количество выполненных тоннотонно-километров, тыс. т*км	Р	8	510,7	289,0	513,0	702,5	721,6	684,2	675,6	585,6	446,1	457,3
Общий пробег, км	Л	9	105961	82992,72	131575	160604,6	167376	257419,2	126798	155342	107304	125255,7
Пробег с грузом, км	Л, гр.	10	52980,5	40251,4	65787,5	93150,7	83688	145441,8	63399	116506,5	53652	70769,5

Приложение Б

Таблица Б1 – Исходные данные для анализа эксплуатационных показателей, полученные на основе обработки путевых листов автобусов за месяц

		1		2		3		4		5		
		Базисный	Отчетный	Базисный	Отчетный	Базисный	Отчетный	Базисный	Отчетный	Базисный	Отчетный	
Пассажирские перевозки												
Среднесписочное количество автобусов на предприятии	А	1	5	7	10	12	15	14	13	10	16	14
Автомобиледни в работе	АД раб.	2	125	182	250	276	375	336	325	260	400	378
Автомобилечасы в наряде, ч	АЧ нар.	3	2000	3094	4000	4140	6000	4704	5200	3900	6400	4914
Автомобилечасы на маршруте, час.	АЧ марш.	4	1875	2912	3750	3864	5625	4368	4875	3640	6000	4536
Количество рейсов за период, ед.	Z рейс.	5	2875	4465,0667	6160,7143	6348	10781	8372	8009	5980	13800	10432,8
Средняя вместимость одного автобуса, мест.	g ср,	6	21	20	22	23	20	22	19	21	20	23
Общий пробег, км	L	7	43750	73710	87500	94116	131250	97776	113750	77740	140000	101682
Пробег на маршруте, км	Lмарш.	8	43125	72800	86250	92736	129375	96096	112125	76440	138000	99792

Продолжение таблицы Б1

Количество перевезенных пассажиров по билетам, пасс.	Q	9	33810	53580,8	85387,5	87602,4	105656,3	103143,0	83693,3	81627,0	126960,0	119977,2
Количество выполненных пассажиро-километров, тыс. пасс*км (расчет)	P	10	186,0	310,8	469,6	508,1	581,1	567,3	460,3	473,4	698,3	695,9

Таблица Б2 – Исходные данные для анализа эксплуатационных показателей, полученные на основе обработки путевых листов автобусов за месяц

Показатели	Условные обозначения	Код строки	Варианты											
			6		7		8		9		10			
			Базисный	Отчетный	Базисный	Отчетный	Базисный	Отчетный	Базисный	Отчетный	Базисный	Отчетный		
Пассажирские перевозки														
Среднесписочное количество автобусов на предприятии	Аср.сп.	1	17	18	16	17	15	16	13	14	9	10		
Автомобиледни в работе	АДраб.	2	425	396	400	442	375	464	325	336	225	308		
Автомобилечасы в наряде, ч	АЧнар.	3	6800	4752	6400	6630	6000	6032	5200	4032	3600	4312		
Автомобилечасы на маршруте, ч	АЧмарш.	4	6375	4356	6000	6188	5625	5568	4875	3696	3375	4004		
Количество рейсов за период, ед.	Зрейс.	5	13330	9108	8625	8895	7610	7533	6229	4723	4086	4847		
Средняя вместимость одного автобуса, мест.	gср,	6	25	24	22	23	20	22	21	20	23	25		
Общий пробег, км	L	7	148750	106524	140000	138346	131250	147088	113750	79296	78750	97636		
Пробег на маршруте, км	Lмарш.	8	146625	104544	138000	136136	129375	144768	112125	77616	77625	96096		

Продолжение таблицы Б2

Количество перевезенных пассажиров по билетам, пасс.	Q	9	166619,3	126783,4	85387,5	98203,6	88279,4	102752,5	90260,6	58561,1	242475	304473
Количество выполненных пассажиро-километров, тыс. пасс*км (расчет)	P	10	916,4	735,3	469,6	569,6	485,5	596,0	496,4	339,7	13333,4	1674,6

Зырянова Ольга Тимофеевна

АНАЛИЗ ФИНАНСОВО-ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Методические указания
к выполнению лабораторных работ
для студентов очной и заочной форм обучения
для специальности 190701.65

Редактор Е.А. Могутова

Подписано в печать 20.10.14	Формат 60*84 1/16	Бумага 65 г/м ²
Печать цифровая	Усл. печ.л. 1,75	Уч.-изд.л. 1,75
Заказ 266	Тираж 25	Не для продажи

РИЦ Курганского государственного университета.
640000, г. Курган, ул. Советская, 63/4.
Курганский государственный университет.