

А. А. БАЧУРИН

АНАЛИЗ ПРОИЗВОДСТВЕННО- ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ

**Под редакцией д-ра экон. наук,
профессора З. И. АКСЕНОВОЙ**

Рекомендовано

*Учебно-методическим объединением по образованию
в области менеджмента в качестве учебного пособия
для студентов высших учебных заведений, обучающихся
по специальности «Менеджмент организации»*

3-е издание, стереотипное



Москва
Издательский центр «Академия»
2007

УДК 338.47
ББК 65.37я73
Б327

Рецензенты:

проф. экономического факультета МАДИ (ГТУ), д-р экон. наук *А.В. Стрыгин*;
зам. директора по экономическим вопросам автоколонны № 1787 г. Люберцы —
филиала ГУП МО «Мострансавто», канд. экон. наук *В.Н. Максимкин*

Бачурин А.А.

Б327 Анализ производственно-хозяйственной деятельности автотранспортных организаций : учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений / А.А.Бачурин ; под ред. З.И.Аксеновой. — 3-е изд., стер. — М. : Издательский центр «Академия», 2007. — 320 с.

ISBN 5-7695-3597-0

Рассмотрены основные методы и приемы технико-экономического анализа производственно-хозяйственной деятельности автотранспортных организаций (АТО). Наряду с общими вопросами комплексного экономического анализа АТО изложены методики анализа основного и обеспечивающего производства, его организационно-технического уровня, использования материальных, трудовых и финансовых ресурсов, экономических результатов. Кроме того, отражены вопросы анализа экономического состояния АТО, маркетингового анализа, повышения эффективности производства, инвестиций и охраны окружающей среды. Многие аспекты анализа рассмотрены впервые, а остальные адаптированы к современным российским рыночным условиям.

Для студентов вузов, обучающихся по специальности «Менеджмент организации» или специализирующихся в области экономики, организации и управления автомобильным транспортом. Может быть полезно студентам колледжей, научным и практическим работникам организаций автотранспортного комплекса.

УДК 338.47
ББК 65.37я73

*Оригинал-макет данного издания является собственностью
Издательского центра «Академия», и его воспроизведение любым
способом без согласия правообладателя запрещается*

ISBN 5-7695-3597-0

© Бачурин А.А., 2004
© Издательский центр «Академия», 2005

ПРЕДИСЛОВИЕ

Реформы в экономической, управленческой и организационно-правовой сферах национального хозяйства Российской Федерации изменили условия работы организаций транспортного комплекса. Централизованная система хозяйствования уступила место рыночным отношениям. Автотранспортные организации (АТО) стали реально самостоятельными в условиях рыночной конкуренции. Управленческая деятельность, деловые взаимоотношения партнеров, государственное регулирование существенно трансформировались; подверглись корректировке производственные, социальные, моральные, экологические ориентиры и идеалы. Администрация АТО стала нуждаться в современных методах и технологиях управления. Под влиянием новых взглядов на процесс производственно-хозяйственной деятельности коренные изменения претерпело содержание управленческих функций.

Менеджеры, самостоятельно принимающие решения, несут ответственность за полученные результаты. Их деятельность теперь подвержена большему риску. Принятие решений немислимо без предварительного анализа существующего положения и возможного результата. Кроме того, при рыночных отношениях аналитическая деятельность — это одно из важных условий как выживания, так и процветания организаций, в том числе АТО. Квалифицированные специалисты обязаны владеть современной методикой системно-комплексного подхода к исследованию и оценке производственных и управленческих ситуаций, научно обоснованными методами всестороннего анализа производственно-хозяйственной деятельности, прогрессивными информационными технологиями управления.

Название данной книги — «Анализ производственно-хозяйственной деятельности автотранспортных организаций» — является традиционным для учебников по экономическому анализу в области автомобильного транспорта. Исторически сложившийся подход к изучению данной дисциплины состоит в том, что в первую очередь рассматриваются вопросы именно производственно-хозяйственной деятельности: перевозки, техническое обслуживание, использование материальных, финансовых и трудовых ресурсов и др. Основной методологический подход сформулирован и реализован доктором экономических наук, профессором

З.И.Аксеновой. Все дальнейшие исследования были направлены на его совершенствование.

Анализ производственно-хозяйственной деятельности автотранспортных организаций базируется на знании широкого круга специальных дисциплин и тесно связан со статистикой и бухгалтерским учетом.

Овладение фундаментальными положениями технико-экономического анализа производственно-хозяйственной деятельности организаций и умение использовать полученные знания на практике — непременные условия подготовки высококвалифицированных управленческих кадров всех уровней. Наряду с обязательными темами в соответствии с требованиями Государственного стандарта высшего профессионального образования в учебном пособии изложены новые актуальные темы, которые позволяют сформировать современный системно-комплексный подход к управлению и принятию решений: анализ качества автомобильных перевозок, диагностика экономического состояния АТО, маркетинговый анализ, анализ инноваций и др.

Предлагаемое учебное пособие предназначено не только для подготовки специалистов по университетским программам. Оно может быть использовано слушателями средних специальных учебных заведений (колледжи и техникумы), а также специалистами и административными работниками организаций автомобильного транспорта. Приведенные примеры и числовые данные не могут служить нормативно-справочной информацией, так как являются условными.

Отзывы, замечания и предложения по улучшению структуры и содержания учебного пособия можно направлять в издательство или на кафедру «Управление на автомобильном транспорте» Государственного университета управления по адресу: 109542, Москва, Рязанский проспект, 99.

СПИСОК ОБОЗНАЧЕНИЙ

- А — число единиц подвижного состава
- $A_{\text{ап}}$ — среднесписочное число автопоездов
- $A_{\text{сп}}$ — среднесписочное число автомобилей, автобусов
- $A_{\text{т}}$ — среднесписочное число автомобилей-такси
- $A_{\text{э}}$ — среднесписочное число автомобилей, находящихся в эксплуатации
- $АД_{\text{б}}$ — продолжительность простоя из-за бездорожья, автодни
- $АД_{\text{в}}$ — продолжительность простоя в связи с отсутствием водителей, автодни
- $АД_{\text{в. пр}}$ — продолжительность простоя в связи с выходными и праздничными днями, автодни
- $АД_{\text{кр}}$ — продолжительность простоя при проведении капитального ремонта, автодни
- $АД_{\text{о. кр}}$ — продолжительность простоя в ожидании капитального ремонта, автодни
- $АД_{\text{орг}}$ — продолжительность простоя в неисправном состоянии по организационным причинам, автодни
- $АД_{\text{р}}$ — число отработанных автодней
- $АД_{\text{рем}}$ — продолжительность простоя в связи с ремонтом, автодни
- $АД_{\text{т}}$ — продолжительность простоя в связи с отсутствием топлива, автодни
- $АД_{\text{то}}$ — продолжительность простоя в связи с техническим обслуживанием, автодни
- $АД_{\text{тоиР}}$ — продолжительность простоя в связи с техническим обслуживанием и ремонтом, автодни
- $АД_{\text{тоиТР}}$ — продолжительность простоя при техническом обслуживании и текущем ремонте, автодни
- $АД_{\text{х}}$ — списочное число автодней в хозяйстве
- $АД_{\text{ш}}$ — продолжительность простоя в связи с отсутствием шин, автодни
- $Ак^{\text{н}}, Ак^{\text{к}}$ — сумма активов баланса в начале и конце периода
- Ам — амортизационные отчисления
- АО — абсолютное отклонение

- $AЧ_{дв}$ — продолжительность движения транспортного средства, авточасы
 $AЧ_{п-рн}$ — продолжительность простоя под погрузкой-разгрузкой по норме, авточасы
 $AЧ_p$ — число отработанных авточасов
 $AЧ_x$ — списочное число авточасов в хозяйстве
 B — потребность в топливе (бензине) автотранспортного средства
 BKM — банковские кредиты под товарно-материальные ценности
 $BПp$ — балансовая прибыль организации
 B — выручка
 B^n, B^k — выручка от выполнения перевозок в начале и конце периода
 B_{cp} — средний возраст подвижного состава
 BK — вклад
 BHD — внутренняя норма доходности
 BCH — временно свободные источники средств
 BTR — внутренние темпы роста
 D — доходы
 $D_{авт}$ — доходы от перевозок автобусами
 D_k — число календарных дней в анализируемом периоде
 $D_{поч}$ — доходы от перевозок грузов автомобилями, работающими по почасовому тарифу
 D_p — число дней работы одного автомобиля (водителя)
 $D_{сд}$ — доходы от перевозок грузов автомобилями, работающими по сдельному тарифу
 $DЗ$ — дебиторская задолженность
 DK — доход клиента
 DO — допустимое отклонение
 DC — денежные средства и быстрореализуемые ценные бумаги
 $З$ — 1) затраты
 2) полные затраты
 $З_{мат}$ — затраты на материалы
 $З_{об}$ — общая сумма затрат
 $З_{пер}$ — переменные затраты
 $З_{пост}$ — постоянные затраты
 $З_1$ — переменные затраты на 1 км пробега
 $З_{1п}$ — затраты на поставку единицы заказанного товара
 $З_{1x}$ — затраты на хранение единицы заказанного товара

- $Z_{\text{ТОиТР}}$ — затраты на техническое обслуживание и текущий ремонт
 $ЗАП_{\text{тек}}$ — текущий запас
 $ЗАП_{\text{стр}}$ — страховой запас
 $ЗЗ$ — запасы и затраты
 $ЗК$ — заемный капитал
 $ЗП$ — заработная плата
 $ЗП_{\text{в}}$ — заработная плата водителя
 $ЗП_{\text{ср}}$ — средняя заработная плата одного работающего
 $ИБ$ — итог бухгалтерского баланса
 $КП$ — краткосрочные пассивы
 $Л_{\text{п}}$ — производственный леверидж
 $Л_{\text{ф}}$ — финансовый леверидж
 $М_{\text{пл}}$ — расход материала за плановый период
 $М_{\text{пост}}$ — количество поступающих материальных ценностей
 $М_{\text{расх}}$ — количество расходуемых материальных ценностей
 $М_{\text{реал}}$ — количество реализуемых материальных ценностей
 $МД$ — маржинальный доход
 $N_{\text{а}}$ — норма амортизации, %
 $N_{\text{з}}$ — норма запаса материала, дни
 $N_{\text{ос}}$ — норматив оборота средств в денежном выражении
 $НР$ — норма распределения прибыли
 $O_{\text{а}}$ — сумма оборотных активов
 $O_{\text{м}}$ — остаток материальных ресурсов
 $O_{\text{об}}$ — средний остаток оборотных средств за анализируемый период
 $ОО$ — относительное отклонение
 $ОПФ$ — стоимость основных производственных фондов
 $ОС$ — стоимость оборотных средств
 $Пр$ — 1) прибыль
 2) общая сумма прибыли
 $Пр^{\text{н}}, Пр^{\text{к}}$ — балансовая прибыль в начале и конце периода
 $Пр_{\text{реал}}$ — прибыль от реализации продукции
 $С_{\text{заем}}$ — заемные средства АТО
 $С_{\text{соб}}$ — собственные средства АТО
 $СК$ — собственный капитал
 $СОК$ — собственный оборотный капитал
 $ССП$ — ставка ссудного процента
 $ТА$ — текущие оборотные активы
 Φ — стоимость фондов
 $\Phi_{\text{в}}$ — фонд рабочего времени водителей
 $\Phi_{\text{н}}$ — фонд накопления

- Φ_{Π} — фонд потребления
- $\Phi_{p.p}$ — фонд рабочего времени ремонтных рабочих
- Φ_o — фондоотдача
- Φ_{OT} — фонд оплаты труда
- C_j — первоначальная или текущая (восстановительная) стоимость объекта j -й амортизационной группы
- $Ч_{\Delta_i}$ — доля списочного числа автодней в автохозяйстве, приходящихся на простои автомобилей, обусловленные влиянием i -го фактора (ремонт, техническое обслуживание, организационные причины и т. д.)
- $Ч_{в}$ — удельный вес водителей в общей численности рабочих
- $Ч_{D_i}$ — доля доходов от i -го вида деятельности в общей сумме доходов
- $Ч_{N_i}$ — доля работников i -й группы в общей численности производственного персонала
- $Ч_{\text{прод}}$ — удельный вес продукции, выпущенной с помощью новой техники
- $Ч_{p}$ — удельный вес рабочих в общей численности работающих
- $ЧД_{p}$ — число отработанных человекодней
- $ЧДД$ — чистый дисконтированный доход
- $ЧП_{p}$ — чистая прибыль
- $ЧЧ_{в}$ — число человекочасов, отработанных водителями
- $ЧЧ_{p}$ — число отработанных человекочасов
- $ЧЧ_{p.p}$ — число человекочасов, отработанных ремонтными рабочими
- $\mathcal{E}K_i$ — экономия i -го вида ресурсов
- $\mathcal{E}K_{\text{об}}$ — общая сумма экономии
- $\mathcal{E}L_{\text{ф}}$ — эффективность финансового леввериджа
- $\mathcal{E}У$ — условная экономия численности рабочих
- d — ставка дохода за перевозку груза
- d_d — норма дисконта
- d_m — суточное потребление материального ресурса
- g — расход топлива на единицу транспортной работы, л/(т·км)
- $g_{\text{км}}$ — расход топлива на единицу пробега, л/км
- g_1 — расход топлива на одну езду, л
- $G_{\text{опт}}$ — оптимальный размер заказа
- h — высота укладки груза
- $k_{\text{зап}}$ — обеспеченность автотранспортной организации запасами оборотных средств, дни

- k_{m_i} — коэффициент обеспеченности оборотными материальными ценностями i -го вида
- $k_{\text{пр}}$ — коэффициент роста производительности труда
- $k_{\text{ритм}}$ — коэффициент ритмичности
- k_c — коэффициент соотношения темпов роста производительности труда и средней заработной платы
- $k_{\text{см}}$ — коэффициент сменности
- K — среднегодовая стоимость капитала
- $K_{\text{а.инв}}$ — коэффициент финансовой автономии инвестиционного проекта
- $K_{\text{АЛ}}$ — коэффициент абсолютной ликвидности (платежеспособности, срочности)
- $K_{\text{БЛ}}$ — коэффициент быстрой ликвидности (уточненный коэффициент промежуточного покрытия)
- $K_{\text{В}}$ — коэффициент выбытия
- $K_{\text{Г}}$ — коэффициент годности
- K_d — коэффициент дисконтирования
- $K_{\text{заг}}$ — коэффициент загрузки оборотных средств
- K_i — показатель качества, характеризующий i -е свойство автомобильных грузовых перевозок
- $K_{\text{и}}$ — коэффициент имиджа
- $K_{\text{из}}$ — коэффициент износа
- K_k — показатель качества, характеризующий k -ю группу свойств автомобильных грузовых перевозок
- $K_{\text{кач}}$ — коэффициент качества
- $K_{\text{кс}}^{\text{АТО}}$ — общий коэффициент конкурентоспособности автотранспортной организации
- $K_{\text{кс}}^{\text{п}}$ — уровень конкурентоспособности отдельной перевозки или вида перевозок
- $K_{\text{кс}}^{\text{р}}$ — рыночная конкурентоспособность
- $K_{\text{л}}$ — общий показатель ликвидности
- $K_{\text{м}}$ — коэффициент механизации погрузочно-разгрузочных работ
- $K_{\text{об}}$ — коэффициент оборачиваемости оборотных средств
- $K_{\text{рес}}$ — коэффициент ресурсных возможностей
- K_Q — коэффициент объема перевозок
- $K_{\text{ТЛ}}$ — коэффициент текущей ликвидности (общий коэффициент покрытия)
- $K_{\text{ТЛ.инв}}$ — коэффициент текущей ликвидности инвестиционного проекта
- $K_{\text{ц}}$ — коэффициент цены перевозок
- $l_{\text{ег}}$ — средний пробег с грузом на езду, км
- $l_{\text{п}}$ — среднее расстояние перевозок, км

- $l_{\text{пп}}$ — средняя дальность поездки пассажира, км
 L — путь, пройденный автотранспортным средством, км
 $L_{\text{гр}}$ — общий пробег с грузом, км
 $L_{\text{кр}}$ — пробег подвижного состава до капитального ремонта, км
 $L_{\text{общ}}$ — общий пробег автотранспортного средства, км
 $L_{\text{пл}}$ — платный пробег пассажирского автотранспортного средства, км
 $L_{\text{сут}}$ — среднесуточный пробег автотранспортного средства, км
 $L_{\text{ТО-1}}$ — пробег подвижного состава до первого технического обслуживания, км
 $L_{\text{ТО-2}}$ — пробег подвижного состава до второго технического обслуживания, км
 M — тербуемое количество материальных ценностей
 $M_{\text{п}}$ — среднесуточное потребление материала
 $M_{\text{пл}}$ — расход материала за плановый период
 $M_{\text{пост}}$ — количество поставляемых материальных ценностей
 n — число видов деятельности
 $n_{\text{об}}$ — число оборотов оборотных средств
 N — численность персонала
 $N_{\text{ар}}$ — число аритмичности
 $N_{\text{в}}$ — число водителей
 $N_{\text{р}}$ — число рабочих
 $N_{\text{р.р}}$ — число ремонтных рабочих
 $N_{\text{р.р}}^{\text{р}}$ — расчетная среднесписочная численность ремонтных рабочих
 q — грузоподъемность автомобиля, т
 $q_{\text{ап}}$ — грузоподъемность автопоезда, т
 $q_{\text{в}}$ — 1) вместимость автобуса, чел.
 2) число пассажиров
 Q — 1) объем перевозок, т
 2) объем рынка перевозок
 3) общее количество погруженных и разгруженных грузов
 $Q_{\text{АТО}}$ — объем перевозок, выполняемых автотранспортной организацией
 $Q_{\text{м}}$ — количество грузов, погруженных и разгруженных механизированным способом
 $Q_{\text{п}}$ — объем перевозок пассажиров, чел.
 Q_1 — объем перевозок одного списочного автомобиля, т
 P — грузооборот, т · км

- $P_{\text{п}}$ — пассажирооборот, пасс.-км
 P_1 — выработка (транспортная работа, выполненная одним автомобилем и приходящаяся на единицу пробега), т · км/км
 R — рентабельность
 $R_{\text{п}}$ — промышленная рентабельность
 $R_{\text{э}}$ — экономическая рентабельность
 $R_{\text{СС}}$ — рентабельность собственных средств
 s — удельные переменные затраты, руб./ (т · км)
 S — себестоимость
 $t_{\text{дв}}$ — продолжительность движения
 $t_{\text{е}}$ — продолжительность ездки
 t_3 — продолжительность задержек автотранспортного средства, связанных с организацией дорожного движения
 $t_{\text{к}}$ — продолжительность простоев автобусов в конечных пунктах маршрута
 $t_{\text{п-в}}$ — продолжительность простоев автобусов на остановочных пунктах для посадки-высадки пассажиров
 $t_{\text{п-р}}$ — продолжительность простоев под погрузкой-разгрузкой за ездку
 $t_{\text{см}}$ — продолжительность смены водителя
 $t_{\text{ТОиТР}}$ — затраты времени на работы по техническому обслуживанию и текущему ремонту
 $T_{\text{м}}$ — продолжительность работы автобуса на маршруте
 $T_{\text{н}}$ — продолжительность работы автотранспортного средства в наряде
 $T_{\text{о}}$ — продолжительность отгрузки у поставщика
 $T_{\text{об}}$ — продолжительность одного оборота средств
 $T_{\text{ок}}$ — срок окупаемости
 $T_{\text{опт}}$ — оптимальный интервал времени между заказами
 $T_{\text{пл}}$ — продолжительность планового периода
 $T_{\text{под}}$ — продолжительность подготовки материала к потреблению
 $T_{\text{пр}}$ — продолжительность приемки материала
 $T_{\text{тр}}$ — продолжительность транспортировки материала
 T_0 — время, затрачиваемое на нулевые пробеги
 $V_{\text{с}}$ — средняя скорость сообщения на пассажирском транспорте, км/ч
 $V_{\text{т}}$ — средняя техническая скорость, км/ч
 $V_{\text{э}}$ — средняя эксплуатационная скорость, км/ч
 w — производительность труда (выработка) одного работающего, руб.
 $w_{\text{р}}$ — производительность труда рабочего

- $w_{\text{ч}}$ — часовая производительность труда водителя
 W — выработка (транспортная работа, выполненная на одном автомобиле за единицу времени), т · км/ч
 z — число ездов
 Z — общее число ездов
 Z_A — индекс Альтмана
 $Z_{\text{пот}}$ — потребность в заказываемом товаре
 $\alpha_{\text{в}}$ — коэффициент выпуска автотранспортных средств на линию
 $\alpha_{\text{т}}$ — коэффициент технической готовности
 β — коэффициент использования пробега
 $\gamma_{\text{в}}$ — коэффициент использования вместимости автобусов
 $\gamma_{\text{д}}$ — коэффициент динамического использования грузоподъемности
 $\gamma_{\text{с}}$ — коэффициент статического использования грузоподъемности
 ε — эффект от использования водных ресурсов
 ζ — дополнительные затраты на водоснабжение
 $\eta_{\text{рв}}$ — коэффициент использования рабочего времени
 ρ — плотность груза, т/м³
 σ — площадь платформы кузова, м²
 τ — тариф на перевозки, руб.
 ω — потребность в воде

ГЛАВА 1

ВВЕДЕНИЕ В АНАЛИЗ

1.1. Научные основы и принципы анализа

Любой познавательный процесс включает в себя аналитическую деятельность. *Анализ* (от греч. analysis — разложение, расчленение, разбор), выступающий как обязательный элемент изучения объектов и явлений различного характера, представляет собой метод научного исследования путем разложения их на составные части. Анализировать — это означает не только отражать что-то общее, но и выявлять индивидуальное, особенное в отдельном объекте или группе, а затем формулировать с помощью общепринятых понятий определенные умозаключения.

Анализ немислим без синтеза. *Синтез* (от греч. synthesis — соединение, составление) — это изучение предмета в целостности, единстве и взаимосвязи его частей. В теории познания анализ и синтез выступают в диалектически противоречивом единстве.

Процесс познания содержит три этапа: созерцание, научную абстракцию и формирование новых предложений. Созерцание — это начальный этап познания, состоящий в наблюдении и сборе первичных фактов — исходной информации. На втором этапе, основанном на объективных данных, полученных после ее обработки, исследователь выявляет закономерности развития и состояния объекта. Этот этап служит продолжением первого, так как обработка исходных данных является связующим звеном между ними. На этапе научной абстракции должно быть выдвинуто множество гипотез — теоретических суждений, и чем больше их, тем выше вероятность получения оптимального решения. Заключительный этап состоит в обобщении результатов, формулировании выводов и выработке новых практических предложений в организационно-технической, социально-экономической и других областях.

Аналитическая работа затрагивает все сферы человеческой деятельности, требующие творческого, исследовательского, познавательного подхода.

Экономический анализ, изучающий хозяйственные процессы в их становлении и развитии, позволяет конкретизировать факторы, которые влияют на результаты хозяйственной дея-

тельности. Он является прикладной наукой, опирающейся на философскую теорию познания, теорию полезности и экономику. В качестве инструментов исследования в нем используются достижения таких наук, как статистика, математика, кибернетика и т.д.

Знание полных характеристик объектов управления, обоснованная оценка производственных процессов, наличие достоверных показателей функционирования отдельных элементов социально-экономических систем позволяют принимать объективные управленческие решения. Достигается это во многом благодаря проведению оперативного и комплексного анализа.

В основу экономического анализа положены следующие принципы:

- *научность* (познание закономерностей и тенденций развития анализируемого объекта на теоретической базе философии, достижений научно-технического прогресса, правильных прогнозов, оценки эффективности решений и т.д.);

- *системность и комплексность* (системность заключается в рассмотрении анализируемой организации как сложной открытой системы в соответствии с законами ее функционирования; под комплексностью понимают изучение экономики, хозяйственных явлений, процессов и других факторов (техника, технология, организация производства, труда и управления, социология и др.) в их взаимосвязи и взаимозависимости);

- *информативность* (наличие полной, достоверной, своевременной, комплексной и наглядной информационной базы, а также применение таких статистических и математических методов, которые не затушевывают экономической основы явлений);

- *динамичность* (проявляется в рассмотрении предметов и явлений в их диалектическом развитии);

- *выделение главного* (предполагает выбор цели и способов ее достижения);

- *экономичность* (затраты, связанные с проведением анализа, должны быть значительно меньше экономического эффекта, получаемого благодаря его выполнению);

- *результативность и гласность* (доведение итогов анализа до заинтересованных подразделений и исполнителей, широкое обсуждение мероприятий по устранению выявленных недостатков).

1.2. Виды анализа

Классификация анализа по различным признакам способствует правильной постановке его целей и задач, а также выбору соответствующего инструментария для его проведения.

По цели и задачам исследования выделяют анализ качества плана, базисных показателей, тенденции развития орга-

низации, результатов хозяйственной деятельности, материалов для принятия управленческих решений, стратегических предложений и т. д.

В зависимости от направления исследования деятельности организации различают финансово-экономический, технико-экономический, экономико-коммерческий, управленческий, экономико-экологический и другие виды анализа.

При проведении *финансово-экономического* анализа основное внимание уделяют финансовой стороне деятельности: финансовому плану, эффективности использования собственного и заемного капитала, платежеспособности, финансовой устойчивости и т. д. Однако характер и содержание этого вида анализа не позволяют выделить и тем более измерить влияние технических, технологических и организационных факторов на результаты производства.

Углубленный подход характерен для *технико-экономического* анализа, связанного не только с оценкой экономических показателей деятельности организации, но и с изучением технических вопросов производства. Если речь идет об АТО, то такими вопросами являются повышение надежности и долговечности работы подвижного состава, организация перевозок, снижение материальных затрат на осуществление и совершенствование технологии выполнения технического обслуживания и ремонта (ТОиР) подвижного состава.

Рыночные экономические отношения повысили роль *экономико-коммерческого* анализа, который позволяет ответить на два вопроса: каковы перспективы спроса на выпускаемые товары и услуги и может ли АТО приобрести необходимое количество ресурсов.

Управленческий анализ проводят с целью обобщения информации по функциям управления, технологии и эффективности управленческого процесса.

Экономико-экологический анализ направлен на оценку воздействия на окружающую среду производственных процессов, определение размера затрат на природоохранную деятельность и ущерба от нарушения требований экологического законодательства.

По кругу изучаемых вопросов (содержанию аналитической программы) анализ может быть полным (комплексным), предполагающим изучение всех сторон деятельности, и локальным (тематическим, частным), рассматривающим отдельные конкретные вопросы.

По изучаемым объектам анализ подразделяют на межотраслевой, отраслевой, анализ организации, подразделения, функциональной службы, производства и рабочего места.

По субъектам, осуществляющим анализ, он может быть внешним и внутренним. *Внешний* проводится сторонними организациями и ведомствами или вышестоящими организациями.