

ГАЖК «Узбекистон темир йуллари»

Ташкентский институт инженеров железнодорожного транспорта

Кафедра
«Бухгалтерский учет и аудит»

КУРСОВАЯ РАБОТА

На тему: Экономический и финансовый анализ предприятия

Подготовил
студент 4 курса
группа ВНА-26
Сувонова З
Приняла
Бабаханова Н.У.

Ташкент 2013

Содержание

Введение	4
Раздел 1. Анализ объемных и качественных показателей работы РЖУ	7
Раздел 2. Анализ использования трудовых ресурсов и фонда оплаты труда .	12
Раздел 3. Анализ расходов и себестоимости перевозок.....	15
Раздел 4. Анализ доходов по перевозкам	19
Раздел 5. Анализ прибыли и рентабельности по перевозкам	23
Выводы и предложения	26
Список источников информации.....	27

Введение

Экономический анализ- комплексное изучение состояния хозяйства, оценка результатов выполнения плана производства и реализации продукции, резервов и возможностей дальнейшего повышения эффективности производства и качества работы.

Народнохозяйственное значение экономического анализа состоит в том, что он является одной из функций управления, обязательным звеном в принятии управленческих решений. Анализ позволяет распознать закономерности экономических процессов, раскрыть их взаимосвязь с разных сторон производства.

Экономический анализ- средство воспитания бережливости, хозяйствования. Он дает оценку использования производственных мощностей на предприятии, соблюдения режима экономии при использовании рабочего времени, материалов, топлива и т.д.

С помощью анализа достигается действенность и результативность предприятия.

Предметом экономического анализа на железнодорожном транспорте является хозяйственная деятельность железнодорожной компании или ее подразделений как в сфере производства продукции, так и в сфере обращения, отраженная в первичных учетных документах, в сводной оперативной, статистической и бухгалтерской отчетности и в других источниках информации.

Основными задачами экономического анализа являются:

- ❖ Оценка итогов хозяйственной деятельности предприятия за рассматриваемый период;
- ❖ Выявление причин изменений изучаемых явлений;
- ❖ Разработка мероприятий по повышению эффективности производства.

Направленность анализа- выявление недостатков в хозяйственной деятельности предприятия с разработкой мероприятий по их устранению.

Главной целью анализа хозяйственной деятельности предприятий железнодорожного транспорта является выявление внутренних возможностей повышения эффективности производства, определение путей их использования.

Анализ хозяйственной деятельности позволяет определить влияние изменений в организации производства на экономические результаты работы предприятия, установить уровень работы предприятия.

Экономический анализ является одним из звеньев управления хозяйственной деятельностью предприятий железнодорожного транспорта.

Основными принципами экономического анализа являются :

➤ Достоверность-использование действительных факторов. Эффективность по устранению недостатков в работе предприятия может стать реальностью при должном их обосновании, в основе которого лежат достоверные данные наблюдений. В целях обеспечения достоверности используемых материалов целесообразно провести работу в направлении достижения заинтересованности, ответственности персонала;

➤ Системность- изучение рассматриваемого процесса со всех сторон, охват систему показателей деятельности предприятий, которые характеризуют состояние хозяйства в динамике;

➤ Комплексность-необходимость учета связей и взаимодействия между производственными звеньями хозяйствующего субъекта и пользователями услуг железнодорожного транспорта;

➤ Конкретность действенность- четкое формулирование цели и задач анализа, определения источников информации, времени проведения анализа, перечня лиц, ответственных за сроки и качество аналитической работы;

➤ Объективность-соблюдение непредвзятости, недопущение сокрытий недостатков в хозяйственной деятельности предприятия;

➤ Применение единой методики и соблюдение периодичности анализа однородных хозяйственных процессов-необходимо для обеспечения сравнимости результатов анализа родственных хозяйствующих субъектов [см.стр 9.1].

По содержанию программы различают комплексный и тематический анализ.

По продолжительности анализируемого периода различают текущий (оперативный) и периодические (ретроспективный и прогнозный).

По регулярности проведения различаются разовые и систематические.

По пользователям результатов анализа выделяют внутренний и внешний анализы.

При выполнении курсовой работы рассмотрены следующие вопросы:

1. Анализ объемных и качественных показателей работы РЖУ
2. Анализ использования трудовых ресурсов и фонда оплаты труда
3. Анализ расходов и себестоимости перевозок
4. Анализ доходов от перевозок
5. Анализ прибыли и уровня рентабельности перевозок.

В ходе расчетов использовано исходными данными Приложений 1-3 по варианту Методички по выполнению курсовой работы по Анализу хозяйственной деятельности предприятий железнодорожного транспорта.

Раздел 1. Анализ объемных и качественных показателей работы РЖУ

Хозяйственная деятельность предприятий железнодорожного транспорта состоит из выполнения множества различных операций для определения объема и качества которых, а также для учета используемых ресурсов применяют показатели.

По содержанию их делят на объемные и качественные. Объемные показатели, характеризующие количественную сторону рассматриваемого вида деятельности: отправление грузов, грузооборот, пассажирооборот, погрузка или выгрузка грузов, отправление пассажиров, доходы от реализации продукции (работ, услуг), расходы на производство продукции и т.д.

Первоисточником показателя «отправлено грузов» служат корешки дорожных ведомостей и их аналоги. Первоисточником учета прибытия служат дорожные ведомости.

Качественные показатели характеризуют качество выполняемых работ: среднесуточный пробег локомотивов, оборот вагона, средняя масса поезда, динамическая и статическая нагрузка вагона, себестоимость перевозок, рентабельность. Они определяются на основе объемных как средние или относительные величины.

Величины и динамика объемных и качественных показателей, которые характеризуют работу РЖУ, приведены в табл.1 по данным Приложения 1:

Расчет абсолютного и относительного отклонения объемных и качественных показателей показывает, что такой показатель как «перевезено грузов» увеличился на 0.9% за счет увеличения отправленных грузов и приема груженых вагонов под выгрузку.

Динамика объемных и качественных показателей работы РЖУ

Показатели	Предшествующий период	Отчетный период	Отклонения	
			Абсолютное (+/-)	Относительное (%)
1.Всего перевезено грузов, т, в т.ч.:				
-отправлено, т				
-прием груженых вагонов под выгрузку, т				
2.Работа РЖУ, ваг в т.ч.:				
-погрузка, ваг				
-прием груженых вагонов				
3.Статическая нагрузка на вагон, т				
4.Груженный рейс вагона, км				
5.Динамическая нагрузка на вагон, т				
6.Грузооборот эксплуатационный, млн ткм				

Работа РЖУ также увеличилась на 4.3%, статическая нагрузка уменьшилась на 4.4%. Груженный рейс вагона уменьшился на 7.9%, что свидетельствует о неэффективном использовании вагонов при перевозочном процессе. Динамическая нагрузка вагона увеличилась на 1.2%. Результативный показатель грузооборот уменьшился на 2.8% .

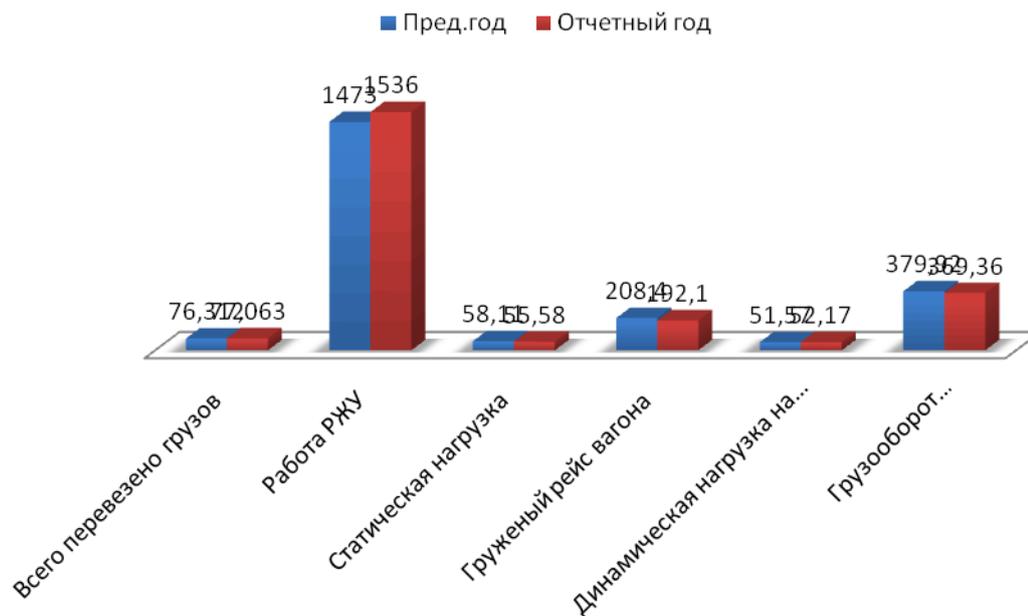


Рис.1. Динамика объемных и качественных показателей

На основе расчетов табл.1 определяется влияние изменения погрузки вагонов и статической нагрузки на объем погрузки в вагонах (табл.2):

**Влияние изменения погрузки вагонов и статической нагрузки на
объем погрузки в вагонах**

Показатели	Предыдущий период	Отчетный период	$\Delta \sum U_{gr \sum pq} = \sum p^q / q^0$	$\Delta \sum U_{grp} = \sum p^q / \Delta q$
Погрузка вагонов	618	656	0.64	0.51
Статическая нагрузка	58.11	55.58		

Для того, чтобы определить изменение грузооборота под влиянием изменения факторов, применяется способ цепных подстановок в след табл.:

Таблица 3

**Изменение эксплуатационного грузооборота под влиянием
изменения факторов**

Влияние фактора	$\sum U$	R	q_{gr}	Обобщающий показатель $\sum p_l$, млн ткм нетто	Расчет влияния факторов, млн ткм нетто
Базовые данные	1473	208.4	51.57	$379.92 - \sum p_{l0}$	-
Влияние изменения работы	1536	208.4	51.57	$396 - \sum p_{l1}$	16.08
Влияние изменения груженого рейса вагона	1536	192.1	51.57	$365.04 - \sum p_{l2}$	-30.96
Влияние изменения динамической нагрузки	1536	192.1	52.17	$369.36 - \sum p_{l3}$	4.32

Баланс результатов: $\sum p_l = \sum p_{l1} + \sum p_{l2} + \sum p_{l3} = 16.08 - 30.96 + 4.32 = -10.56$ млн ткм.

По расчетам, произведенным в табл.3, видно, что под влиянием каждого фактора обобщающий показатель также изменился. При изменении работы грузооборот увеличился на 16.08 млн ткм. При изменении груженого рейса вагона грузооборот уменьшился на 30.96 млн ткм, и при увеличении динамической нагрузки обобщающий показатель также увеличился на 4.32 млн ткм. Анализируя изменение грузооборота под влиянием изменения факторов, можно сделать вывод, что грузооборот уменьшился на 10.56 млн ткм, т.е. на 2.8%, в отчетном периоде по сравнению с предыдущим периодом. Это влияет на финансовое состояние РЖУ, так как уменьшается уровень доходов предприятия.

На рис.2 показано изменение грузооборота по данным табл.3:

Изменение грузооборота под влиянием изменения факторов

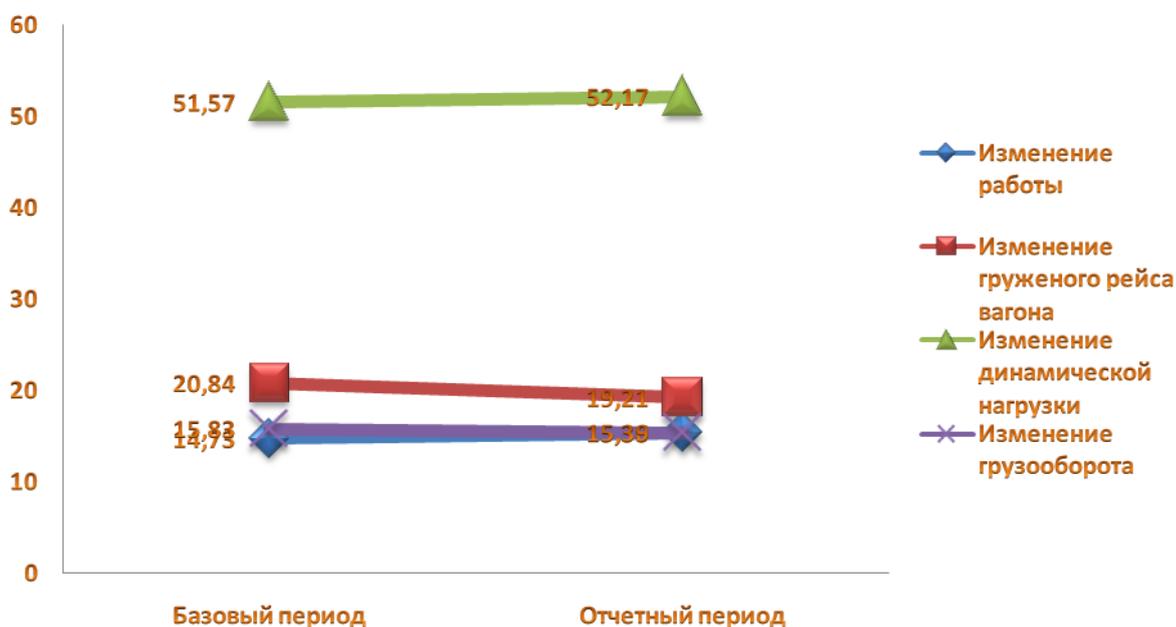


Рис.2. Изменение грузооборота под влиянием изменения факторов

По рис.1 видно изменение всех факторов, влияющих на обобщающий показатель, то есть на грузооборот. Несмотря на увеличение такого

показателя, как динамическая нагрузка, грузооборот уменьшился под влиянием спада других показателей.

Раздел 2. Анализ использования трудовых ресурсов и фонда оплаты труда

Основной показатель, характеризующий эффективность общественного труда в процессе производства, выражается количеством производимой работником продукции в единицу рабочего времени.

Анализ производительности труда- основа выявления внутренних резервов в использовании трудовых ресурсов рационального использования работников.

Производительность труда не только характеризует количество продукции производимой в единицу времени, но и определяет затраты рабочего времени, а соответственно и расход заработной платы, на единицу продукции. Поэтому анализ производительности труда тесно связан с анализом использования фонда заработной платы, входе которого особое внимание уделяют соответственно темпов их роста.

В табл.4 рассчитывается динамика показателей трудовых ресурсов на основе данных приложения и исходных данных по РЖУ:

Таблица 4

Динамика показателей трудовых ресурсов и фонда оплаты труда

Показатели	Предшествующий период	Отчетный период	Отклонения	
			Абсолютное	Относительное
1.Объем перевозок, млн ткм нетто				
2.Контингент по перевозкам, чел.в т.ч.:				
В зависящей части, чел				
3.Производительность труда.тыс ткм				

нетто/чел				
4. Фонд оплаты труда, тыс сум				
5. Среднемес. з.п. сум				

По результатам табл.4 видно, что производительность труда в отчетном периоде уменьшилась по сравнению с предыдущим периодом 3.05%. Изменению данного показателя послужило уменьшение объема перевозок на 2.8%. Следует увеличить данный показатель для достижения положительного результата показателя производительности труда.

Оценивается степень освоения объема перевозок под влиянием контингента и уровня производительности труда, используя следующую формулу:

$$\Delta \Sigma P_1\% = (F_1 - F_0) K_1 * 100\% / (\Sigma P_1 - \Sigma P_0), \%$$

Где

$\Delta \Sigma P_1\%$ - прирост объема перевозок, освоенный за счет роста производительности труда, млн ткм нетто;

F_1, F_0 - уровень производительности труда в тыс ткм нетто в отчетном и базисном периодах;

K_1 - контингент работников по перевозкам в отчетном периоде, чел;

$\Sigma P_1, \Sigma P_0$ - объем перевозок в отчетном и базисном периодах, млн ткм нетто.

$$\Delta \Sigma P_1\% = (11.15 - 11.50) * 33103 * 100\% / (369.36 * 10^3 - 379.92 * 10^3) = 106.58 \%$$

Прирост объема перевозок ($100 - \Delta \Sigma P_1\%$) в % будет освоен за счет увеличения численности работников:

$$\text{Прирост объема перевозок} = 100 - 106.58 = 6.58, \%$$

Используя способ корректировок, дается оценка использованию трудовых ресурсов по объему перевозок:

$$\Delta K = K_1 - K_{\text{право}} \text{ (чел)}$$

$$K_{\text{право}} = K_{\text{зав},0} * I_{\Sigma PL} + K_{\text{незав},0} \text{ (чел)}$$

Где

K_0, K_1 -соответственно контингент работников в базисном и отчетном периодах,

$I_{\Sigma PL}$ -уровень выполнения объема перевозок в отчетном периоде по сравнению с базисным в %.

$$K_{\text{право}} = 33014 * 0.97 + 68570.6 = 100594.18 \text{ чел}$$

$$\Delta K = 101856 - 100594.18 = 1261.82 \text{ чел}$$

Рассчитывается влияние производительности труда простоев, допущенных предприятием транспорта по формуле:

$$\Delta F_x^{\%} = \Delta K_x / (K_1 + \Delta K_x) * 100\%$$

Где

$\Delta F_x^{\%}$ -изменение производительности труда под влиянием рассматриваемого фактора в%,

ΔK_x -изменение контингента под влиянием фактора.

$$\Delta F_x^{\%} = 1261.82 * 100\% / (101856 - 1261.82) = 1.25\%$$

По выше произведенным расчетам видно, что производительность труда увеличилась на 0.25% за счет влияния контингента работников.

Раздел 3. Анализ расходов и себестоимости перевозок

Расходы железнодорожной компании исчисляются в сотнях миллиардах сум. Их уменьшение на 1% позволяет сэкономить около 6 млрд. сум в год. Это имеет важное значение как для железнодорожного транспорта, так и для всей экономики государства.

Одним из факторов, влияющих на себестоимость перевозок является уровень использования подвижного состава, характеризующийся показателями использования грузоподъемности вагонов, процентом их груженого пробега, среднего веса поезда, скоростью движения грузовых поездов и др. их улучшение представляет основной резерв сокращения эксплуатационных расходов, снижения уровня себестоимости перевозок. Оценка причин изменений себестоимости отдельных видов работ по перевозкам является особым объектом анализа.

Составляется аналитическая табл.5 расчета показателей расходов и себестоимости перевозок:

Показатели расходов и себестоимости перевозок

Показатели	Предшествующий период	Отчетный период	Отклонения	
			Абсолютное	Относительное
1. Объем перевозок, млн ткм нетто				
2. Расходы на грузовые перевозки, млн сум				
3. Доля зависящих расходов, млн сум				
4. Зависящие расходы, млн сум				
5. Независящие расходы, млн сум				
6. Себестоимость перевозок 10 ткм, сум				

Себестоимость перевозок 10 ткм= Расходы на грузовые перевозки/
Объем перевозок*10 сум

Себестоимость перевозок 10 ткм в базисном
периоде=12815*10/379.92=337.30 сум

Себестоимость перевозок 10 ткм в отчетном периоде=
9226*10/369.36=249.78 сум

По результатам расчета видно, что себестоимость перевозок уменьшилась в отчетном периоде по сравнению с базисным на 25.95% за счет уменьшения расходов и объема перевозок. Снижение себестоимости перевозок позволяет увеличить доходы предприятия и достичь положительные финансовые показатели для железнодорожного транспорта.

На основе данных табл.5 составляется табл.6 для факторного анализа расходов:

Таблица 6

Факторный анализ расходов

Показатели	Предшест. период	Расходы скоррект.	Отчетный период	Изменение		
				Всего	В т.ч. за счет	
					Объема перевозок	Себестоимости перевозок
Расходы по грузовым перевозкам, млн сум	12815	-3589.12	9226	21684.38	12458.51	9225.87

По результатам расчета видно, что расходы по грузовым перевозкам снизились за счет таких факторов, как объем перевозок и себестоимость перевозок. Наибольшее влияние оказал такой фактор, как объем перевозок. Но, следует учесть, что объем перевозок надо увеличить, а себестоимость стараться снижать для уменьшения расходов, и следовательно получения прибыли для предприятия.

Способом цепных подстановок дается оценка изменению расходов по грузовым перевозкам в отчетном периоде под влиянием объема перевозок и их себестоимости :

$$E = \sum P_1 * c \text{ млн сум}$$

$$E(\sum P_1) = (\sum P_1)_1 * c_0 = 369.36 * 33.73 = 12458.512 \text{ млн сум}$$

$$E(c) = (\sum P_1)_1 * c_1 = 369.36 * 249.78 = 9225.874 \text{ млн сум}$$

$$\Delta \sum P_1 = E(\sum P_1) - E_0 = 12458.512 - 12815 = -356.49 \text{ млн сум}$$

$$\Delta \sum c = E(c) - E(\sum P_1) = 9225.874 - 12458.512 = -3232.638 \text{ млн сум}$$

$$\Delta E = E_1 - E_0 = 9226 - 12815 = -3589 \text{ млн сум}$$

$$\Delta E = \Delta \sum P_1 + \Delta \sum c = -356.49 - 3232.638 = -3589.12 \text{ млн сум}$$

Расчеты показывают, что расходы уменьшены на -3589.12 млн сум за счет уменьшения себестоимости на 3232.638 млн сум, а также объема перевозок (грузооборота) – на -356.49 млн сум.

Раздел 4. Анализ доходов по перевозкам

Доходы от основной деятельности предприятий и подразделений железнодорожной компании- основной источник финансирования их затрат и формирования прибыли, важнейший показатель хозяйственной деятельности.

Финансирование РЖУ по перевозочной деятельности производится за счет доходов ГАЖК от перевозок по внутренним расчетным ценам на 10 эксплуатационных ткм. Расчетные цены устанавливаются на уровне обеспечивающим возмещение расходов на перевозки и пр.

Сумма дополнительных сборов по перевозкам, прочие операционные доходы и местные доходы станций передаются в состав доходов РЖУ в фактическом размере по действующим тарифам и ставкам.

При анализе доходов особое внимание уделяется выявлению резервов повышения доходов, обеспечению необходимого их роста.

На основе данных РЖУ по приложению 3, рассчитываются доходы РЖУ по перевозкам в табл. 7:

Доходы РЖУ от перевозок

Показатели	Предыдущий период	Отчетный период	Отклонения	
			Абсолютное	Относительное
			е	е
1. Эксплуатационные ткм, млн				
2. Расчетная цена 10 экспл ткм, сум				
3. Доходы от грузовых перевозок, млн сум				
4. Доходы от дополнительных сборов, сумм				
5. Другие доходы по грузовым перевозкам, млн сум				
Итого доходов по грузовым перевозкам, млн сум				

Итого доходов= доходы от грузовых перевозок+доходы от дополнительных сборов+другие доходы по грузовым перевозкам
Итого доходов=12867+765+465=14097 млн.сум для базисного периода.
Итого доходов=9296+526+326=10148 млн.сум для отчетного периода.

По результатам расчета видно, что доходы по грузовым перевозкам уменьшились в отчетном периоде по сравнению с базисным периодом на 3949 млн сумм или 29.02%. Снижению данного показателя послужили снижения всех видов доходов, особенно доходы дополнительных сборов на 29.9%.

Дается анализ структуры доходов на основе вышепроизведенных расчетов в табл.8:

Структура доходов РЖУ от перевозок

Показатели	Предшествующий период	Отчетный период	Структура, %		Изменения в удельных весах, %
			Пред период	Отч период	
Всего доходов от грузовых перевозок млн сумм, в т.ч.:	14097	10148	-	-	71.98
Доходы от грузовых перевозок	12867	9296	91.2	91.6	0.4
Доходы от дополнительных сборов	765	526	5.4	5.6	0.2
Другие доходы по грузовым перевозкам	465	326	3.29	3.21	-0.08

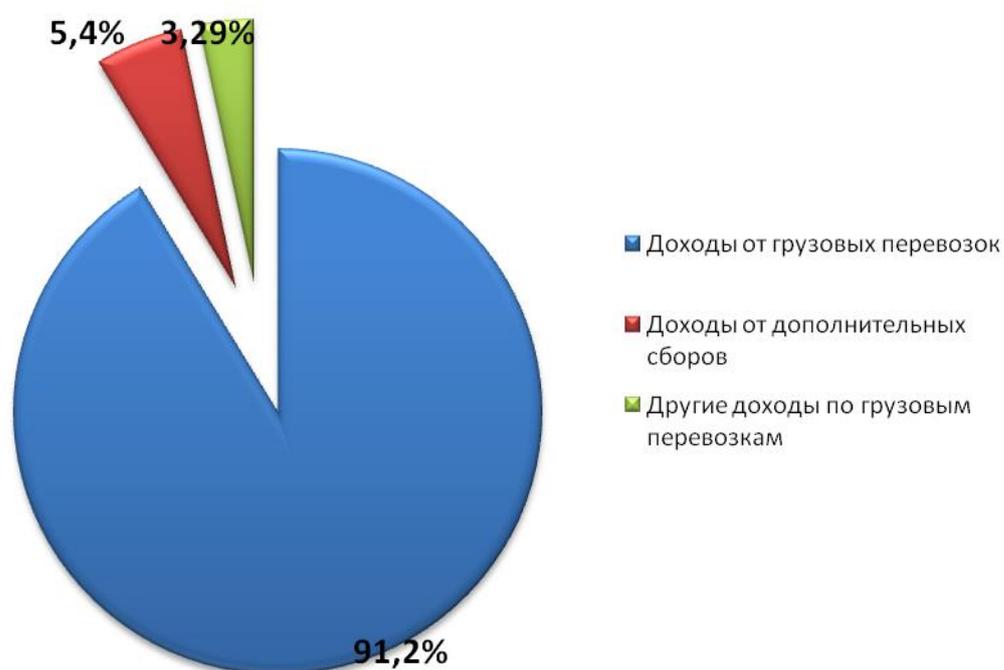


Рис.3. Структура доходов в общих доходах по перевозкам

По данным табл.8 и рис.3 можно увидеть, что в структуре всех доходов наибольший удельный вес имеют доходы от грузовых перевозок (91.2%), и наименьший- другие доходы по грузовым перевозкам (3.21%).

Следовательно, можно сказать, что изменение доходов от грузовых перевозок окажет наибольшее влияние на изменение общих доходов по перевозкам, а значит, следует увеличивать данный показатель для достижения положительных результатов доходов от перевозок, чтобы получить прибыль предприятием.

Раздел 5. Анализ прибыли и рентабельности по перевозкам

Прибыль, полученная предприятием, используется для покрытия затрат, не включенных в производственную себестоимость, централизованные платежи в бюджет в вышестоящую организацию, образование резервов, другие нужды, предусмотренные финансовым прогнозом.

В табл.9 показан расчет прибыли от грузовых перевозок на основе вычисленных показателей в предыдущих разделах :

Таблица 9

Прибыль от грузовых перевозок

Показатели	Предыдущий период	Отчетный период	Отклонения	
			Абсолютное	Относительное
1. Эксплуатационные ткм, млн				
2. Расчетная цена 10 эксплуатационных ткм, сумм				
3. Доходы от эксплуатации ткм, млн сумм				
4. Расходы по грузовым перевозкам, млн сум				
5. Доходы от дополнительным перевозкам, млн сум				
6. Другие доходы от грузовых перевозок, млн сум				
Прибыль от грузовых перевозок, млн сумм				

Прибыль от грузовых перевозок= доходы от перевозок – расходы по грузовым перевозкам млн.сум

Прибыль от грузовых перевозок=14097-12815=1282 млн сум для базисного периода

Прибыль от грузовых перевозок=10148-9226=922 млн сум для отчетного периода

Расчеты показывают, что прибыль от грузовых перевозок в отчетном периоде уменьшился по сравнению с базисным периодом на 360 млн сумм за счет уменьшения доходов по перевозкам.

Для расчета и анализа влияния факторов на величину валовой прибыли РЖУ составляется табл.10:

Таблица 10

Факторный анализ валовой прибыли РЖУ от перевозок, млн сум

Показатели	Предшествующий период	Отчетный период	Отклонения	В т.ч. за счет влияния				
				Объема перевозок	Себестоимости	Расчетной цены	Дополнительных сборов	Других доходов
доход	14097	10148	-3949	+	-	+	+	+
расход	12815	9226	-3589	+	+	-	-	-
прибыль	1282	922	-360	-	-	-	-	-

На основе выполненных выше расчетов доходов, расходов и прибыли, рассчитывается и анализируется уровень рентабельности.

$$R = \text{валовая прибыль} * 100 \% / \text{расходы по перевозкам}, \%$$

$$R_0 = 1282 * 100\% / 12815 = 10.0\%$$

$$R_1 = 922 * 100\% / 9226 = 9.9\%$$

Рассчитывается влияние факторов на рентабельность перевозок:

$$\Delta R_n = \Delta \Pi / E_0 * 100\%$$

Где ΔR_n , ΔR_E - изменение рентабельности под влиянием прибыли и расходов по перевозкам;

E_0 , E_1 - расходы по перевозкам;

Π_1 , Π_0 - прибыль по перевозкам.

$$\Delta R_n = 360 * 100\% / 12815 = 2.8\%$$

$$\Delta R_E = \Pi_1 / \Delta E * 100\%$$

$$\Delta R_E = 922 * 100\% / 3589 = 25.6\%$$

В следующей таблице показано влияние на рентабельность изменение факторов таких, как прибыль и расходы на основании вычисленных показателей:

Таблица 11

Факторный анализ рентабельности расходов по РЖУ

Вид перевозок	Рентабельность, %		Отклонение	В т.ч. за счет	
	Предшествующий период	Отчетный период		Прибыли	Расходов
Грузовые	10.0	9.9	0.1	2.8	25.6

По результатам табл.11 видно, что рентабельность расходов по перевозкам уменьшился на 0.1% в отчетном периоде по сравнению с предыдущим периодом. На уменьшение рентабельности повлияли расходы (25.6%) и прибыль (2.8%). Следовательно, следует сокращать расходы по грузовым перевозкам для увеличения валовой прибыли.

Выводы и предложения

В ходе выполнения курсовой работы были рассчитаны такие показатели, как объем перевозок, производительность труда, расходы и себестоимость расходов по грузовым перевозкам, доходы по грузовым перевозкам, прибыль и рентабельность расходов на основе данных в приложениях. По произведенным расчетам произведены анализы по каждому показателю.

Обобщив данные курсовой работы можно сделать следующие выводы по предприятию железнодорожного транспорта: эксплуатационный грузооборот уменьшился за счет уменьшения статической нагрузки и груженого рейса вагона. Производительность труда уменьшился за счет уменьшения объема перевозок. Себестоимость перевозок, также, уменьшилась за счет уменьшения объема перевозок и расходов. Доходы уменьшились за счет уменьшения объема перевозок и всех видов доходов по предприятию. Следовательно, прибыль уменьшилась на 29 % в отчетном периоде по сравнению с предыдущим периодом за счет уменьшения уровня доходов по перевозкам.

Очевидно, что сокращение объема перевозок влечет за собой сокращение всех объемных и качественных показателей, влияющих на финансовый результат предприятия железнодорожного транспорта.

Поэтому, следует увеличить объемы грузооборота, снизить себестоимость перевозок, следовательно и расходов по перевозкам, увеличить уровень доходов по перевозкам и достичь положительные финансовые результаты для предприятия железнодорожного транспорта.

Список источников информации

1. Постановление Президента Республики Узбекистан «О дальнейшем совершенствовании организации управления ГАЖК «УТИ»»
2. Положение «О хозяйственно-финансовой деятельности предприятий и подразделений ГАЖК «УТИ»», 19 марта, 2003 г.
3. Силаев Н.И., Абдуллаева Ф.К. Анализ хозяйственной деятельности предприятий железнодорожного транспорта. Т., 2010.
4. Методичка по выполнению курсовой работы по Анализу хозяйственной деятельности предприятий железнодорожного транспорта