## Сущность и роль финансов предприятий железнодорожного транспорта

Финансы предприятий железнодорожного транспорта выражают определенную систему денежных отношений, которые объективно возникают при образовании и расходовании фондов денежных средств, используемых для обслуживания процесса перевозок, производства и реализации продукции других предприятий, транспорта, для распределения доходов и прибыли, осуществления контроля за их хозяйственной деятельностью.

Такими фондами являются основные и оборотные фонды, фонды обращения, фонды заработной платы, экономического стимулирования и др. Задача предприятий заключается не только в правильном определении размеров этих фондов, что очень важно для нормального их функционирования, но и в обеспечении рационального и экономного их расходования.

Расширенное воспроизводство как основных, так и оборотных средств в настоящее время осуществляется за счет собственных источников, таких, как амортизация, прибыль, выручка от реализации выбывшего и ненужного оборудования.

Финансовая деятельность предприятий железной дороги направлена на создание финансовых ресурсов для производственного и социального его развития, обеспечение роста прибыли за счет увеличения производительности труда, снижения себестоимости, улучшения использования производственных фондов, повышения качества перевозок, работ, услуг.

Сущность и роль финансов предприятий железнодорожного транспорта проявляются в осуществлении ими трех основных функций: обслуживания денежными ресурсами кругооборота средств, распределения и контроля.

Экономическое содержание функции обслуживания денежными ресурсами состоит в обеспечении полного соответствия между движением материальных и денежных ресурсов на всех стадиях кругооборота средств. Это достигается точным и качественным планированием на предприятиях транспорта доходных и расходных статей их финансовых планов. При сопоставлении планируемых доходов и расходов определяется, в какой мере различные потребности в средствах могут быть покрыты за счет собственных накоплений предприятия или кредитов банка.

В ходе выполнения планов перевозок, производства и реализации других видов продукции, осуществления строительства в предприятиях транспорта под влиянием различных причин возникают временные отклонения в движении материальных ценностей и денежных ресурсов. Преодоление этих отклонений, т.е. ежедневное обеспечение необходимой платежеспособности каждого предприятия, составляет важную задачу использования финансов в данной функции.

Экономическое содержание распределительной функции финансов заключается в установлении научно обоснованных стоимостных пропорций распределения доходов и прибыли, полученных в процессе производственной деятельности предприятий транспорта.

В основе хозяйственной деятельности предприятий лежит прибыль. Она выполняет важные финансовые функции. С одной стороны, это конечный финансовый результат деятельности предприятий, размер их денежных накоплений, в ней как в фокусе отражаются практически все стороны и результаты многоплановой производственно-хозяйственной деятельности предприятия. С другой стороны, прибыль, полученная предприятием, является главным источником финансирования его затрат на производственное и социальное развитие, а платежи из прибыли в бюджет – важнейшим элементом доходов государства.

Объективной основой финансового контроля являются товарно-денежные отношения, при наличии которых все вещественные факторы производства изменяются в натуральном и денежном выражении. Поэтому нормы расходования или использования каждого элемента производственных фондов на всех стадиях кругооборота средств предприятия планируются и учитываются в денежном выражении. Тем самым в стоимостной форме контролируется расходование материальных ресурсов.

## Основные фонды железных дорог

Для осуществления перевозок грузов и пассажиров и обеспечения нормальной работы многочисленных предприятий железные дороги должны располагать необходимыми основными фондами и оборотными средствами, рационально их использовать, своевременно дополнять и заменять.

Основные фонды – это совокупность материально-вещественных ценностей, действующих в неизменяющейся натуральной форме в течение длительного периода. Стоимость основных фондов возмещается по мере их износа в виде амортизационных отчислений, включаемых в стоимость продукции или услуг.

Основные фонды делятся на производственные и непроизводственные.

Средства труда, которые участвуют в производственном процессе, создают условия для его осуществления, служат для хранения и перемещения предметов труда, относятся к основным производственным фондам. Непроизводственные основные фонды – жилищные, культурно-бытовые здания, детские сады, ясли, школы и т.д.

Структура основных производственных фондов определяется долями различных групп этих фондов в общей их стоимости.

Для эффективного управления основными средствами необходимо проводить оценку технического уровня развития производства и его анализа, для чего используются показатели отраслевой, технологической, возрастной, производственной структуры основных фондов.

Отраслевая структура показывает распределение основных производственных фондов по их видам и важнейшим отраслевым линейным предприятиям.

Возрастная структура основных фондов определяется сопоставлением долей различных возрастных групп в общей стоимости основных производственных фондов с их изменением по одинаковым возрастным группам за анализируемый период.

Технологическая структура основных фондов характеризуется долей различных видов основных фондов внутри определенной их группы. Например, внутри такой группы, как транспортные средства, можно рассчитать долю локомотивного и вагонного парков в общей стоимости подвижного состава, в том числе по сериям локомотивов, видам тяги, роду вагонов и т.д.

Соотношение различных групп основных фондов в их общей стоимости дает представление о производственной структуре.

Производственная структура основных фондов – один из показателей технического уровня развития производства, влияющих на эффективность капитальных вложений.

В основные фонды железной дороги входят:

1. здания,
2. сооружения,
3. земляное полотно,
4. верхнее строение пути,
5. передаточные устройства,
6. машины и оборудование,
7. транспортные средства,
8. прочие основные фонды.

Подвижной состав, путевые и строительные машины, оборудование, производственный инвентарь и инструмент составляют активную часть основных производственных фондов. От того, насколько полно они используются, зависит объем транспортной продукции, степень использования всех видов основных фондов. Увеличение доли активной части в составе основных фондов – это положительная тенденция.

В процессе анализа основных фондов изучается степень их использования и выявляются резервы более полной загрузки.

При изучении движения основных фондов определяется наличие основных фондов на начало и конец периода с учетом их поступления и выбытия. Наличие основных фондов на конец периода определяется следующим образом:

Окон = Онач + Оп – Ов,

где Окон – наличие основных фондов на конец периода;

Онач – наличие основных фондов на начало периода;

О­п – поступление основных фондов;

Ов – выбытие основных фондов.

Для характеристики роли различных видов поступления (или выбытия) основных фондов в формировании их наличия на конец года определяют долю:

поступивших основных фондов (по видам поступления) в общем их наличии на конец года (исчисляют коэффициенты общего, нового и безвозмездного поступления основных фондов);

выбывших основных фондов (по видам выбытия) в общем их наличии на начало года (исчисляют коэффициенты общего выбытия, ликвидации и безвозмездной передачи основных фондов).

Состояние основных фондов зависит от продолжительности и интенсивности их эксплуатации. Участвующие в процессе производства основные фонды постепенно утрачивают полезные свойства, так как подвергаются физическому и моральному износу.

Физический износ основных фондов связан, прежде всего, с их производственным потреблением (эксплуатационный износ). Однако неиспользуемые основные фонды также подвергаются физическому износу под воздействием различных внешних природных факторов, например, под влиянием атмосферных осадков, температуры, влажности и т.п. (естественный износ).

Моральный износ производственных фондов происходит под воздействием, во-первых, научно-технического прогресса, который ведет к удешевлению воспроизводства средств труда по сравнению с действующими в данный момент. Во-вторых, моральный износ фондов имеет место в связи с созданием и внедрением в производство новых, более экономичных видов техники. Морально устаревшими элементами основных фондов следует считать те, замена которых на новые, более прогрессивные, экономические целесообразна.

Для характеристики физического состояния основных фондов рассчитываются коэффициенты годности, износа, средний возраст оборудования или срок службы.

Коэффициенты износа kи определяют отношением суммы износа основных фондов ∑U к их первоначальной стоимости ∑Оп:

kи = ∑U ∙ 100 / ∑Оп.

Коэффициент годности kг рассчитывается как отношение остаточной стоимости основных фондов к первоначальной:

kг = (∑Оп – ∑U) 100 / ∑Оп = 100 – kи.

При наличии состояния основных фондов необходимо установить причины изменения коэффициентов износа и годности.

Для возмещения физического и морального износа основных производственных фондов и обеспечения их воспроизводства используются амортизационные отчисления.

Для оценки использования основных фондов применяется система показателей, характеризующих использование основных фондов в целом или по их группам. Это показатели использования подвижного состава: средняя статическая и динамическая нагрузки вагона, среднее время его оборота, среднесуточная производительность вагона и локомотива, масса поезда и т.д. Для сооружений пути такими показателями будут: густота перевозок, фактически реализуемая пропускная и провозная способность перегонов. Для оценки качества использования ремонтной базы в локомотивных и вагонных депо служит показатель съем продукции (число отремонтированных приведенных вагонов, локомотивов) с одного ремонтного стойла (с 1000 грн. основных фондов, занятых на ремонте, или 1000 м2 производственной площади).

Использование всех основных производственных фондов дороги (отделения дороги) оценивается с помощью показателя фондоотдачи. Фондоотдача рассчитывается как отношение объема продукции (перевозок) в натуральном или стоимостном выражении к среднегодовой стоимости основных фондов, участвующих в процессе производства:

Фо = ∑ Рlpg / ∑‾Oп.ф; Фо = ∑ Д / ∑‾Оп.ф; Фо = ∑ П / ∑‾Оп.ф.

Эти показатели характеризуют съем с 1 грн. основных производственных фондов приведенных тонно-километров (условно-натуральный показатель), доходов или прибыли (стоимостные показатели фондоотдачи).

Условно натуральный показатель фондоотдачи зависит от большого числа факторов: объема перевозок, структуры, разрыва между тарифными и эксплуатационными тонно-километрами.

Изменение фондоотдачи под влиянием этих факторов можно установить по формуле

∆Ф0 (∑Pl,f) = (I∑Pl∑‾Обп.ф з + ∑‾Обп.ф н)–1 ∑Plopg – Фбо,

где ∑Plopg – приведенные тонно-километры в отчетном периоде;

∑‾Обп.ф з – среднегодовая стоимость основных производственных фондов, зависящих от объема перевозок на базисном (плановом) уровне;

∑‾Обп.ф н – среднегодовая стоимость основных производственных фондов, не зависящих от объема перевозок на базисном (плановом) уровне;

I∑Pl – коэффициент выполнения плана по тонно-километрам нетто;

Фбо – значение натуральной фондоотдачи по плану.

К основным производственным фондам, зависящим от объема перевозок, можно отнести стоимость рабочего парка грузовых вагонов и контейнеров, размер которой доводится железной дороге финансовым управлением МПС. Среднегодовую стоимость остальных основных фондов определяют по данным бухгалтерского учета и принимают условно-постоянной, т.е. не зависящей от объема перевозок.

Изменение фондоотдачи под влиянием производительности и средней стоимости грузового вагона, стоимости основных фондов, не зависящих от объема перевозок, можно установить по формуле

∆Фо(kf) = Фоо – ∑Plopg / (∑‾Обп.ф зI∑Pl + ∑‾Обп.ф н).

Качественные показатели, которые приводят к изменению фондоотдачи, можно определить при расчетах способом долевого участия:

∆Фо(kf) = Ф'о (∑‾Ооп.ф + ∑‾О'п.ф) / ∑‾Ооп.ф,

где Ф'о = ∑Plopg / (∑‾Обп.ф зI∑Pl + ∑‾Обп.ф н); ∑‾Ооп.ф + ∑‾О'п.ф – изменение среднегодовой стоимости основных производственных фондов под влиянием факторов, определяющих производительность и среднюю стоимость грузового вагона, стоимость основных фондов, не зависящих от объема перевозок;

∑‾Ооп.ф – среднегодовая стоимость основных производственных фондов по отчету.

Таким образом, можно рассчитать влияние на фондоотдачу изменения следующих факторов:

среднесуточной производительности грузового вагона рабочего парка

∆Фо(Пв) = Ф'о (Ив.к I∑Pl – Цбв.к Iп) / ∑‾Ооп.ф,

где Цбв.к – расчетная стоимость грузовых вагонов и контейнеров по плану;

I1Pl – коэффициент выполнения объема перевозок в эксплуатационных тонно-километрах;

Iп – коэффициент увеличения рабочего парка вагонов в отчетном периоде;

средней стоимости грузового вагона рабочего парка

∆Фо(п) = Ф'о ( – (Цов.к – Цбв.к Iп)) / ∑‾Ооп.ф,

где Цов.к – расчетная стоимость грузовых вагонов и контейнеров в отчетном периоде;

стоимости приписного парка локомотивов

∆Фо(м) = Ф'о ( – (Цом – Цбм) / ∑‾Ооп.ф),

где Цом, Цбм – среднегодовая стоимость приписного парка локомотивов пассажирских вагонов соответственно по отчету и по плану;

стоимости сооружений пути

∆Фо(п) = Ф'о ( – (Цоп – Цбп) / ∑‾Ооп.ф),

где Цоп, Цбп – среднегодовая стоимость сооружений соответственно по отчету и по плану.

Можно выделить влияние изменения:

эксплуатационной длины линий

∆Фо(l) = Ф'о (Цп – Цп Il) / ∑‾Ооп.ф,

где Il – коэффициент изменения эксплуатационной длины линий в отчетном периоде;

средней стоимости 1 км пути

∆Фо(Цп) = Ф'о – (Цоп – Цп Il) / ∑‾Ооп.ф,

стоимости остальных основных фондов

∆Фо = Ф'о (Цоо – Цбо) / ∑‾Ооп.ф,

где Цоо, Цбо – среднегодовая стоимость остальных основных фондов соответственно по отчету и по плану.

Анализу могут быть подвергнуты не только натуральный, но и стоимостный показатель фондоотдачи. Кроме того, анализ может быть детализирован по видам деятельности: основная деятельность грузовые перевозки, пассажирские перевозки, подсобно-вспомогательная деятельность.

К обобщающим стоимостным показателям относится и фондоемкость, которая рассчитывается как по плану, так и по отчету, а также по отчету в динамике за ряд лет:

Фе = ∑‾Оп.ф / ∑Plpg ,

Качество использования основных фондов оказывает влияние на уровень производительности труда. Показатель производительности труда может быть установлен следующим образом:

Пт = Фо Фв,

где Фо – фондоотдача, выраженная числом приведенных тонно-километров на 1 грн. основных производственных фондов;

Фв – фондовооруженность труда, грн./чел.

Если темпы прироста производительности труда опережают темпы прироста фондовооруженности, будет наблюдаться ускорение темпов научно-технического прогресса.

Улучшение использования основных фондов влияет на себестоимость перевозок. Чтобы установить тенденцию их изменения, необходимо сопоставить показатели фондоотдачи и себестоимости за анализируемый период.

Уровень показателя фондоотдачи зависит от неоднородности транспортной продукции железных дорог, разницы в трудовых и материальных затратах на единицу транспортной продукции. Для устранения отрицательного влияния этих факторов целесообразно рассчитывать показатели фондоотдачи отдельно по видам перевозок. Однако и эти показатели учитывают объем работы по перемещению грузов и пассажиров и не отражают затрат на выполнение таких операций перевозочного процесса, как формирование и расформирование поездов, погрузочно-разгрузочные работы.

При детальном исследовании использования основных фондов показатели фондоотдачи могут быть рассчитаны по основным видам деятельности дороги (табл. 1) в стоимостном (доходы) и натуральном выражении.

Таблица 1

|  |  |
| --- | --- |
| Вид деятельности | Значение показателя |
| Основная, к/грн |  |
| Перевозки, к/грн |  |
| В том числе: |  |
| грузовые, к/грн |  |
| то же, т∙км/грн |  |
| пассажирские, к/грн |  |
| то же, пас/км |  |
| Погрузочно-разгрузочные работы, к/грн |  |
| Подсобно-вспомогательная, к/грн |  |

Важной характеристикой потенциальных возможностей основных производственных фондов дороги является их производственная мощность.

Производственная мощность – это максимально возможный выпуск продукции в единицу времени. Для разных подразделений железнодорожного транспорта производственная мощность измеряется в разных единицах. Для транспортных линий в целом – это пропускная (провозная) способность, сортировочных горок – число распускаемых составов. Для депо: локомотивных – это число одновременно ремонтируемых секций локомотивов; эксплуатационных – число обслуживаемых поездов; вагонных – число ремонтируемых вагонов. Для пунктов технического осмотра – число осматриваемых составов; пунктов подготовки вагонов под погрузку – число вагонов; вокзалов – число отправляемых пассажиров в сутки; механизированных грузовых дворов – переработка тыс. т в сутки и т.д.

На железной дороге деятельность всех подразделений весьма многообразна и каждой будет соответствовать свое измерение производственной мощности. Уровень использования производственной мощности – показатель, с помощью которого выявляются производственные резервы, планируется перевозочная работа, оценивается эффективность основных фондов. Зная производственные возможности основных фондов, необходимо установить степень их использования, рассчитать плановый и фактический коэффициенты заполнения мощности, выявить диспропорции в развитии основных фондов, резервы роста объема производства.

## Оборотные средства

Оборотные средства – это денежные средства, сложенные в переходящие производственные запасы материальных ресурсов (материалов, топлива, запасных частей, спецодежды, инструментов), и товарно-материальные ценности, а также средства, находящиеся в расчетах, на счетах в банках и в кассах предприятий. В отличие от основных, оборотные средства участвуют, как правило, только в одном цикле производства, их стоимость полностью переносится на вновь создаваемый продукт.

Размер оборотных средств предприятия должен быть достаточным для обеспечения процесса производства и реализации продукции. Минимальную потребность в оборотных средствах – норматив собственных оборотных средств определяют исходя из производственной программы, условий снабжения и реализации продукции.

При анализе оборотных средств предприятия необходимо установить их фактическую сумму, степень отклонения ее от плановой, а также вскрыть причины образования недостатка или избытка оборотных средств. Важное значение для нормальной работы предприятия имеет состояние запасов товарно-материальных ценностей, соответствие их нормативам.

Основная информация для анализа оборотных средств содержится в бухгалтерском балансе предприятия (форма 1, форма 2). Собственные оборотные средства формируются за счет трех источников: уставного фонда в оборотной части, устойчивых пассивов и свободного остатка прибыли. При анализе необходимо выявить причины изменения каждого источника собственных оборотных средств по сравнению с наличием на начало года.

Недостаток или избыток источников собственных оборотных средств свидетельствует о нарушении финансовой дисциплины. Если на предприятии имеется недостаток оборотных средств, оно не может своевременно производить выплаты по расчетам с поставщиками по заработной плате рабочим и служащим, отчисления в Госбюджет и др. Задержка расчетов нарушает платежеспособность предприятия, затрудняет его материально-техническое снабжение, что отрицательно сказывается на производственной деятельности. Излишек источников собственных оборотных средств приводит к образованию неоправданных запасов материальных ценностей, отвлечению средств в дебиторскую задолженность и на другие виды затрат.

Оборотные средства подразделяются на нормируемые и ненормируемые. Наличие нормируемых оборотных средств должно соответствовать их плановой сумме (нормативу запасов). При анализе использования нормируемых оборотных средств устанавливают степень отклонения фактических запасов нормируемых оборотных средств от норматива, причины образования, выявляют источники покрытия сверхнормативных запасов и намечают мероприятия по доведению фактических запасов до уровня нормативных.

Анализ использования ненормируемых оборотных средств позволяет установить их размер, динамику, выяснить причины возникновения и наметить мероприятия по сокращению этих средств.

Эффективность использования оборотных средств характеризуется следующими показателями:

коэффициентом оборачиваемости оборотных средств kоб (число оборотов). Он определяется отношением объема реализованной продукции (доходов) или нормативно чистой продукции Д к среднегодовому остатку оборотных средств СО:

kоб =Д / СО;

продолжительностью оборота в днях, которую можно выразить частным от деления числа дней в календарном периоде на коэффициент оборачиваемости или отношением среднего остатка оборотных средств к однодневной сумме выручки реализации:

Тоб = tкал/ kоб, или Тоб = СО tкал / D.

Исходя из данного соотношения, можно установить, через сколько дней возвращаются на предприятие его оборотные средства в форме выручки от реализованной продукции.

фондоотдачей оборотных средств (съем продукции с гривны оборотных средств определяется делением объема продукции в натуральном или денежном выражении на среднегодовую стоимость оборотных средств)

Фоб = ∑Plpg / (СО), или Фоб = ∑П / (СО).

Средние остатки оборотных средств находят в результате деления на число месяцев в отчетном периоде суммы половины остатка на начало отчетного периода ∑СОн, половины остатка на конец отчетного периода ∑СОк и остатков на первое число всех остальных месяцев отчетного периода

11

∑СОi:

i=1

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| СО = | ( | ∑СОн + ∑СОк | + | 11  ∑  i=1 | СОi | ) | / 12. |
| 2 |

Показатели использования определяются как по всем оборотным средствам в совокупности, так и отдельно по каждому их виду – нормируемым и ненормируемым. Показатели оборачиваемости всех средств рассчитываются только на основании плановых и отчетных. При расчете необходимо обеспечить сопоставимость данных.

Чтобы исключить влияние цен на показатели использования оборотных средств, значения цен за прошлый год надо пересчитать по ценам и тарифам отчетного периода. При изменении цен на готовую продукцию необходимо пересчитать в соответствии с новыми ценами оборот по реализации, при изменении цен на материалы, приобретаемые предприятием, – средние остатки нормируемых оборотных средств.

Размер высвобожденных или привлеченных оборотных средств определяется согласно формуле

∆СО = Д(Тооб –Тбоб) / t,

где Д – выручка от реализации за отчетный период;

t – продолжительность анализируемого периода;

Тооб,Тбоб – продолжительность оборота соответственно в отчетном и плановом периодах.

Оборачиваемость оборотных средств зависит от уровня применяемой техники, технологии, организации производства и труда. Ускорение оборачиваемости оборотных средств – важный фактор повышения эффективности производства. Пути ускорения оборачиваемости оборотных средств различны.

В сфере производства среди таких путей можно выделить следующие: механизацию и автоматизацию процессов; внедрение новой техники; сокращение доли ручного труда, длительности производственного цикла; снижение материалоемкости продукции.

В сфере снабжения и сбыта достижение этой цели возможно благодаря сокращению времени пребывания материалов в пути от поставщиков до потребителя; снижению производственных запасов за счет ликвидации сверхнормативных и ненужных предприятию; улучшению нормирования оборотных средств; соблюдению договоров поставки по срокам, ассортименту, комплектности, ритмичности снабжения, своевременной отгрузке продукции потребителям.

В сфере расчетов ускорение оборачиваемости оборотных средств можно осуществить за счет строгого соблюдения сроков сдачи платежных документов в банк и оформления расчетных кредитов, предупреждения случаев отказа покупателей от акцепта и оплаты платежных требований, своевременной ликвидации дебиторской задолженности за отгруженную продукцию, оказанные услуги и выполненные работы, предупреждения иммобилизации оборотных средств и затрат сверх установленных источников финансирования.

## Анализ фонда заработной платы

При управлении финансами предприятия особое внимание на дороге следует уделять анализу использования фонда заработной платы. Отчетные данные за ряд лет позволяют установить изменение фонда заработной платы.

Полученный результат (экономия, перерасход) увязывается методом разниц с изменениями численности работающих и среднемесячной заработной платы.

Экономия или перерасход определяется изменением:

численности работающих

∆Фч = (Чп – Чо) Фс.з ∙ 12;

среднемесячной заработной платы

∆Фс.з = (Чпс.з – Чос.з) Чо ∙ 12,

где ∆Фч, ∆Фс.з – экономия или перерасход фонда зарплаты от изменения соответственно численности работающих и среднемесячной зарплаты;

Фс.з – среднемесячная ставка одного работающего, грн.

Затем производится сопоставление темпов роста производительности труда и среднемесячной заработной платы на дороге.

При расчете темпов роста среднемесячной заработной платы за основу принимаются ее значения без учета и с учетом выплат из фонда материального поощрения.

После анализа среднемесячной зарплаты по основным группам и категориям работников следует сопоставить темпы ее роста и производительности труда по хозяйствам и ведущим профессиям, что можно отразить в соответствующей форме (табл. 2). [

Анализ данных, содержащихся в графах 5 и 6 формы, позволит выявить передовые и отстающие предприятия в каждом хозяйстве, причины невыполнения заданных соотношений.

Таблица 2

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Хозяйство и группа работников | Темп роста производи­тельности труда, % | | Темп роста среднеме­сячной за­работной платы с уче­том выплат из ФМП, % | Превышение темпа роста производительности труда над темпом роста средне­месячной заработной платы | |
| по приве­денной про­дукции | по продук­ции каждого хозяйства | по приве­денной про­дукции | по продук­ции каждого хозяйства |
| Пассажирское |  |  |  |  |  |
| Контейнерных пере­возок и коммерческой работы |  |  |  |  |  |
| Движения |  |  |  |  |  |
| Штат по формирова­нию поездов |  |  |  |  |  |
| Локомотивное: |  |  |  |  |  |
| локомотивные бригады |  |  |  |  |  |
| рабочие по теку­щему ремонту ло­комотивов |  |  |  |  |  |
| Вагонное |  |  |  |  |  |
| рабочие по теку­щему ремонту и техническому об­служиванию ваго­нов |  |  |  |  |  |
| рабочие по депов­скому ремонту ва­гонов |  |  |  |  |  |
| Пути: |  |  |  |  |  |
| монтеры по теку­щему содержанию пути |  |  |  |  |  |
| Электрификации и энергетики: |  |  |  |  |  |
| рабочие контакт­ной сети |  |  |  |  |  |
| рабочие тяговых подстанций |  |  |  |  |  |
| Прочие |  |  |  |  |  |

­

# Список использованной литературы

1. Анализ производственно-хозяйственной деятельности железной дороги. Учебник / Под ред. Гизатуллина В.Г. – Минск: Выш. школа, 1989.
2. Артеменко В.П., Беллендр М.В. Финансовый анализ; учебное пособие: М.– 1997. – 185с.
3. Балабанов И.Т. Анализ и планирование финансов хозяйствующего субъекта.– М.: Финансы и статистика, –1994. – 150с.
4. Булатова З.Г., Юдина Л.Н. Технико-экономический анализ хозяйственной деятельности предприятия // Учебник для ВУЗов. – М. – 1991. – 318 с.
5. Ковалев В.В. Финансовый анализ: Управление капиталом. Выбор инвестиций. Анализ отчетности.– М.: Финансы и статистика, –1996. – 780с.
6. Масютин С.А. Умеем ли мы оценивать финансовую устойчивость предприятий. // ЭКО.– 1997.– №5.– С.105-110.