Министерство образования и науки РФ

НОУ ВПО «ИНСТИТУТ ЭКОНОМИКИ»

 **Курсовая работа**

По дисциплине: Финансы организаций

На тему: «**Организация финансов транспорта»**

|  |  |
| --- | --- |
| Проверил:Петухов А.Н. | Выполнила ст-ка гр. 42-ВФСельдева О.В. |

 Подольск 2009 г.

***Содержание***

**Введение………………………………………………………………….…………….3**

**Основная часть**

Глава 1. Организация финансов транспорта. ………………………………………..4

1.1. Особенности финансов транспорта……………………………………………...4

1.2. Особенности планирования себестоимости перевозок. ……………….…..….16

1.3. Прибыль от основной деятельности. …………………………………………...17

1.4. Планирование доходов и расходов транспорта. ………………………………19

Глава 2. Объем перевозки грузов, грузооборот……………………………….…….21

2.1. Объем перевозок грузов и грузооборот…………………………………………21

2.2. Пассажирооборот…………………………………………………………………23

**Заключение…………………………………………………………………………...25**

**Список использованной литературы……………………………………………..26**

**Введение**

Финансы организаций занимают ведущее место в системе общественного воспроизводства, формировании собственных денежных средств и централизованных финансовых ресурсов государства.

Развитие рыночных отношений в экономике привело к увеличению объемов и потоков социально-экономических связей, формированию новой философии распределительных отношений, адекватной рыночной экономике в организации финансов коммерческих организаций. Основной целью предпринимательской деятельности организации (предприятия) стало получение прибыли, которая служит важнейшим источником и предпосылкой приращения капитала, роста доходов предприятия и его собственников.

Финансы организаций (предприятий) представляют собой совокупность денежных отношений, опосредующих экономические отношения, связанные с организацией производства и реализацией продукции, выполнением работ, оказанием услуг, формированием финансовых ресурсов, осуществлением инвестиционной деятельности.

Финансы организаций, будучи частью общей системы финансовых отношений отражает процесс образования, распределения и использования доходов в организациях различных отраслей народного хозяйства и тесно связаны с предпринимательством, поскольку организация является формой предпринимательской деятельности.

Поскольку, транспорт используется для осуществления не только внешних перевозок, но и для перевозок внутри предприятия, то внутрипроизводственный транспорт является неотъемлемой частью технологического процесса данного производства. Однако, внутрипроизводственный транспорт не представляет собой самостоятельную отрасль транспортного производства, а является составной частью той отрасли, в которой он функционирует. К тому же транспорт является составной частью стадий производства продукции предприятий. Это крупная многоотраслевая сфера, имеющая в своем составе все виды грузового и пассажирского транспорта: железнодорожного, автомобильного, речного, морского, нефтепроводного, воздушного. При определении той или иной сферы использования видов транспорта необходимо руководствоваться следующими характерными технико- экономическими особенностями.

Целью курсовой работы является рассмотрение организации финансов транспорта.

Задачи курсовой работы: выявление особенностей финансов транспорта, прибыли и доходов, а так же рассмотрение статистики по транспорту за текущий год.

**Основная часть**

**Глава 1. Организация финансов транспорта.**

**1.1. Особенности финансов транспорта**

Специфика организации финансов транспорта основано на особенностях его экономики и организации производства и управления, обусловленных производственным процессом.

Как отрасль экономики транспорт имеет следующие особенности:

- продукция транспорта не имеет вещественной формы: транспорт не производит новые вещи, а лишь перемещает товары, продукцию, созданные в других отраслях экономики;

- транспорту не принадлежит предмет его труда – перевозимые грузы, он принадлежит отправителям и получателям грузов;

- цены на транспортную продукцию складываются на основе тарифов на грузовые и пассажирские перевозки;

- в качестве единицы измерения транспортной продукции используют: тонна – километры, отправленные тонны грузооборота и количества пассажиров;

- продукцию транспорта нельзя накопить, отложив на запас, поэтому транспорт не может работать без резерва локомотивов и вагонов и должен учитывать пропускную способность на дорогах;

- транспорт не создает и не добавляет ничего существенного к перевозимому товару. Отсюда вытекает и особенность кругооборота средств труда – из формы кругооборота капитала выпадает товар *Т* в виде вещи, т.к. на транспорте продается сам производственный процесс, т.е. перевозка;

- в составе средств производства на транспорте нет сырья, стоимость которого весьма значительна на промышленных предприятиях;

- характеризуется неравномерностью использования в течение года транспортных средств (т.е. наличием сезонных пиков).

Формула кругооборота транспорта такова:

Д – Т < РС/СП ... П – Д’ , где РС – рабочая сила; СП – средства производства.

Она показывает особенности саморегулирования транспорта: отсутствие готового продукта в виде вещественного товара *Т*, совпадение во времени акта производства и потребления продукции, отсутствие в составе средств производства сырья.

Продукция транспортной отрасли, т.е. полезный эффект перемещения товаров и людей, имеет подобно промышленности товарную стоимость, в процессе реализации которой создается прибавочный продукт трудом работников транспорта. Поэтому чем больше объем перевозок, объективно необходимых обществу, тем выше доля транспорта в национальном доходе, идущим на потребление и накопление для расширенного производства.

Как всякий производительный процесс, транспортный процесс состоит из последовательных этапов. Это, во-первых, погрузка грузов в подвижной состав (посадка пассажиров); во-вторых, перемещение грузов и пассажиров между пунктами отправления и назначения; в-третьих, выгрузка грузов из подвижного состава (высадка пассажиров) в пункте назначения. Каждый из этих элементов транспортного процесса в свою очередь слагается из рядя операций, осуществляемых в ходе подготовки, организации и выполнения перевозок. Так, погрузка грузов включает работы и затраты по подготовке груза к отправлению, сортировке его по получателям и направлениям, погрузке в подвижной состав (транспортное средство), закреплению, увязке, взвешиванию или подсчету штучных товаров, оформлению транспортной документации. Для перемещения груза выбирается тип подвижного состава, определяется маршрут движения, обеспечиваются безопасность движения и сохранность груза, заправка транспортных средств горюче-смазочными материалами в пути, контроль за движением подвижного состава и соблюдением графика движения. Выгрузка грузов включает такие операции, как ознакомление грузополучателя с товарно-транспортными документами и соответствием им груза, взвешивание или пересчет груза, выявления порчи или потери груза, подготовка к выгрузке и непосредственно сама выгрузка.

Эффективность транспортного процесса, его непрерывность во многом зависит от согласованности продолжительности выполнения каждого элемента во времени. При перевозках элементов транспортного процесса для каждой единицы подвижного состава постоянно повторяются. Это обстоятельство определяет цикличный характер транспортного процесса. Продолжительность цикла складывается из времени, затрачиваемого на выполнение всех элементов транспортного процесса. Сокращение продолжительности этого цикла относится к общим факторам роста производительности труда на транспорте и снижения стоимости перевозок.

Для удовлетворения возрастающих потребностей в перевозочной работе при наличии в них сезонных пиков важно планировать соответствующие транспортные резервы в виде резервных провозных способностей. Опережающее развитие транспортных связей обусловлено не только сезонными пиками в перевозочной работе, но и тем, что в отличие от других отраслей экономики строительство новых и развитие действующих транспортных путей связано с длительными сроками изысканий и проектирования, создание соответствующих промышленно-строительных мощностей и подготовке материально-производственных ресурсов.

Транспорт используется для осуществления не только внешних перевозок, но и для перевозок внутри производства. Поэтому кроме транспорта общего пользования в народном хозяйстве имеется внутрипроизводственный (ведомственный).

Внутрипроизводственный транспорт – неотъемлемая часть технологического процесса данной организации (предприятия). Он непосредственно участвует в производственном процессе и создании новых вещественных продуктов труда. Издержки внутрипроизводственного транспорта являются частью производственных издержек предприятия, следовательно, частью себестоимости его продукции. Внутрипроизводственный транспорт представляет собой несамостоятельную отрасли транспортного производства, а составную часть той отрасли, в которой функционирует.

Транспорт – составная часть всех стадий производства продукции предприятий отраслей экономики. Эта крупная многоотраслевая сфера, включающая все виды грузового и пассажирского транспорта: железнодорожного, автомобильного, трубопроводного, морского, внутреннего водного, воздушного.

Ведущее место в транспортной системе страны занимает железнодорожный транспорт, позволяющий обеспечить устойчивые и регулярные грузовые и пассажирские перевозки между районами страны.

Железные дороги остаются в собственности государства, сохраняется единая транспортная система, принципы централизованного управления технологии перевозок, финансовая, инвестиционная, тарифная политика отрасли, внешнеэкономическая деятельность.

Однако реальное состояние железнодорожного транспорта в период рыночного развития экономики страны оказалось сложным. Электроэнергия, топливо и другие материальные ресурсы транспортом приобретаются по рыночным ценам, а услуги оказываются в рамках государственного регулирования тарифов на грузовые и пассажирские перевозки.

Для стабилизации и развития основных видов транспорта в России необходимо формирование единой федеративной транспортной сети. Этим целям служит разработанная Правительством РФ «Транспортная стратегия России на период до 2020 года», которая составляет основу для выработки решений в сфере государственной транспортной политики, разработки целевых программ в области транспорта и смежных с транспортом отраслях, приоритетных задач институциональных реформ на транспорте.

Выбор эффективного вида транспорта в условиях конкуренции производится на основе технико-экономических расчетов с учетом конкретных требований рынка на перевозки. При определении сферы использования видов транспорта необходимо учитывать следующие особенности и преимущества технико-экономических характеристик.

***Морской транспорт*** играет важную роль в развитии и укреплении экономических и научно-технических связей с зарубежными странами. Внутри страны в каботажном плавании морской флот имеет большое значение для обеспечения транспортных связей Дальнего Востока и Крайнего севера (прежде всего Приморья, Сахалина, Охотского побережья, Камчатки, Чукотки).

В работе морского транспорта важное значение имеют морские порты. В них происходит погрузка и выгрузка грузов, оформление перевозочных документов, вспомогательные операции по техническому обслуживанию и снабжению флота и другие работы, связанные с отправлением, переработкой и прибытием груза, а также посадкой и высадкой пассажиров.

Существуют следующие типы морских торговых портов:

* общего назначения, где проводится обработка различных судов и грузов на одних и тех же причалах;
* специализированные, когда происходит переработка массовых грузов (руды, хлеба, каменного угля, леса, нефтеналивных грузов). С учетом особенностей таких грузов строятся причальные линии, системы механизмов и автоматизированных комплексов для погрузочно-разгрузочных работ;
* комбинированные - наиболее крупные морские торговые порты, имеющие специализированные причалы, районы для переработки массовых грузов и причалы общего назначения в основном для переработки тарно-штучных грузов.

Для нормального функционирования порты должны иметь сооружения, устройства, механизмы причального флота для перемещения грузов как внутри трюмов судов, так и в порту, для перегрузки на плаву, а также склады, весовое хозяйство, системы управления, ограждения и т.д.

Погрузка и выгрузка в портах производится у береговых причалов, оборудованных швартовыми устройствами; у рейдовых портов, т.е. в районах акваторий, оборудованных специальными постоянными причальными приспособлениями, укрепленными на якорях или прочно закрепленном грунте; у мест якорной стоянки судов, т.е. в районах акваторий, где грунт и условия судоходства допускают стоянки судов. К береговым причалам относятся как набережные причалы, так и плавучие пристани (дебаркадеры, понтоны).

Морские порты в зависимости от характера грузовой работы могут специализироваться по роду перерабатываемых грузов, направлениям перевозок и т.д. Специализация портов способствует оптимизации использования технических средств, снижению себестоимости погрузочно-разгрузочных работ и рационализации грузопотоков. Основными направлениями развития морских портов являются: строительство глубоководных причалов для приема крупнотоннажных судов, оборудование портов автоматизированными системами с высокопроизводительными перегрузочными и транспортирующими механизмами, строительство контейнерных терминалов, специализация причалов по роду перерабатываемого груза. В зависимости от вида плавания судов морское сообщение принято делить на внешнее (заграничное) и внутреннее (каботажное).

По эксплуатационному назначению морские транспортные суда бывают: пассажирские и туристские, грузопассажирские, наливные, комбинированные (рудонефтевозы), сухогрузные, контейнеровозы, лихтеровозы, роллерные.

По сравнению с другими видами транспорта морские перевозки имеют ряд технико-экономических особенностей, определяющих в отдельных случаях их преимущества:

* возможность обеспечения массовых межконтинентальных перевозок грузов внешнеторгового оборота России. Порядок перевозки внешнеторговых грузов устанавливается специальными правилами и положениями;
* сравнительно небольшие капиталовложения. Морские пути не требуют затрат на их сооружение или поддержание в эксплуатационном состоянии (кроме каналов);
* практически неограниченная пропускная способность. Ограничение пропускной способности происходит главным образом по перерабатывающей способности морских портов и причальных линий, складских емкостей, механизмов для производства погрузочно-разгрузочных работ;
* сравнительно малый расход топлива и энергии. Морские пути горизонтальны, не связаны с рельефом местности и не требуют дополнительных затрат энергии для преодоления подъемов, которые возникают на железных дорогах и автомобильном транспорте. Кроме того, морские линии прямолинейны;
* при перевозках на большие расстояния более низкая, чем на других видах транспорта, себестоимость перевозок. Крупные суда морского транспорта значительно улучшают соотношение полезной грузоподъемности и водоизмещения.

К недостаткам морского транспорта относятся:

* зависимость от естественно-географических и навигационных условий. Этим определяется продолжительность навигационного периода и сложность ледового режима: частичное или полное замерзание путей, что вызывает в ряде районов сезонность морских сообщений;
* необходимость строительства на морских побережьях сложного портового хозяйства. Морской транспорт экономичнее использовать на больших расстояниях, так как на коротких расстояниях не реализуется одно из важных преимуществ морского транспорта - возможность использования судов большой грузовместимости;
* ограниченное использование морского транспорта в прямых морских сообщениях. Морские пути проходят на окраинах России, поэтому прямые сообщения могут быть организованы только между отдельными предприятиями, расположенными в этих районах. Морские перевозки во внутренних сообщениях в малом каботаже, как правило, менее эффективны, чем по железным дорогам и речным путям из-за высокой себестоимости. В то же время в большом каботаже издержки на морском транспорте почти в три раза меньше, чем на железнодорожном.

***Речной транспорт*** является важным звеном общей транспортной системы в таких районах, где есть реки и где он является наиболее дешевым, особенно при перевозках массовых грузов: нефти и нефтепродуктов, леса, зерна, строительных материалов.

Россия обладает самой большой в мире сетью внутренних водных путей. Бассейн реки Волги, например, включает 700 рек общей длиной 213 тыс.км, из которых 110 тыс.км являются судоходными или сплавными.

Основными технико-экономическими особенностями, определяющими преимущества речного транспорта, являются:

* большая провозная способность на глубоководных реках. Так, пропускная способность р.Волги может быть доведена до 100 млн т в год;
* сравнительно невысокая себестоимость перевозок. На реках Европейской части России она примерно на 30% меньше, чем на железных дорогах, и в несколько раз меньше по сравнению с автомобильным транспортом;
* относительно меньшие капитальные затраты. Затраты на организацию судоходства по естественным магистральным водным путям с пропускной способностью 80-100 млн. т в год в несколько раз меньше, чем на строительство железной дороги (с подвижным составом) и в 3-4 раза меньше, чем на сооружение автомобильной дороги с твердым покрытием.

К недостаткам использования речного транспорта относятся:

* извилистость пути и судового хода, ступенчатость глубин на всем его протяжении, что в ряде случаев затрудняет прохождение судов большой грузоподъемности;
* ограничение в использовании подвижного состава, связанное с сезонностью работы;
* удлинение маршрутов следования грузов;
* небольшая по сравнению с другими видами транспорта скорость перевозки грузов и пассажиров.

***Автомобильный транспорт*** России в настоящее время в значительной мере обеспечивает или участвует в обеспечении грузовых перевозок для всех отраслей народного хозяйства. Велика его роль и в удовлетворении потребностей населения в передвижении. Автомобильный транспорт широко применяется как для внутрипроизводственных (технологических) перевозок, так и для непосредственной доставки грузов из пунктов производства в пункты потребления (в сфере обращения).

На внутрипроизводственных перевозках автомобили используются в горнорудной промышленности, особенно на открытых разработках. В строительстве автомобилями выполняется огромный объем перевозок железобетонных изделий, кирпича, блоков, панелей, ферм и т.д. В сельском хозяйстве автомобили используются для доставки урожая с полей на склады, элеваторы, заготовительные пункты, базы хранения и непосредственно на станции, пристани, порты. В сфере обращения автомобилями перевозится примерно 35-40% общего объема перевозок. Это в основном подвоз грузов к магистральному транспорту.

Автомобильный транспорт обладает рядом технико-экономи-ческих особенностей, определяющих его преимущества и широкое использование во всех отраслях хозяйства:

* большая маневренность и подвижность. Грузы автомобилями могут перевозиться непосредственно из пункта производства в пункт потребления без перегрузки и промежуточного складирования, т.е. "от двери до двери";
* высокая скорость доставки грузов и пассажиров. По скорости движения автомобильный транспорт уступает лишь воздушному;
* в ряде случаев более короткий путь движения грузов и пассажиров. Целесообразно доставлять грузы и перевозить пассажиров автомобильным транспортом в тех случаях, когда расстояние перевозки по автомобильным дорогам меньше, чем по железным.

К недостаткам автомобильного транспорта относятся:

* сравнительно высокая себестоимость, которая значительно выше, чем на водном и железнодорожном транспорте. Высокий уровень себестоимости - результат малой грузоподъемности единицы подвижного состава и достаточной сложности автомобильного подвижного состава;
* относительно большая стоимость материально-технической базы обслуживания автомобилей, несмотря на то, что в ряде случаев эта база развита еще недостаточно;
* недостаточная протяженность и плохое техническое состояние имеющихся автомобильных дорог.

Автомобильный транспорт выполняет большой объем пассажирских перевозок. Особенно велик удельный вес пассажирских автомобильных перевозок в городах, других населенных пунктах и пригороде.

В транспортной системе России ***авиационный транспорт*** является одним из видов пассажирского транспорта. Важна роль воздушного транспорта в укреплении международных связей. Авиационный транспорт в большей степени целесообразен при перевозках пассажиров на дальние расстояния. Средняя дальность полета пассажиров на линиях России находится в пределах 1500 км. Техническая и коммерческая скорости перевозки авиационным транспортом значительно выше скоростей других видов транспорта.

Основными преимуществами воздушного транспорта в пассажирских перевозках являются:

* высокая скорость доставки пассажиров, комфортабельность проезда в подвижном составе;
* маневренность в организации пассажирских перевозок. Новые воздушные линии могут создаваться в короткие сроки и с небольшими капиталовложениями. Авиационный транспорт имеет возможность маневрировать подвижным составом (самолетами, вертолетами) в зависимости от величин пассажиропотоков;
* большая беспосадочная дальность полета (до 10 тыс. км). Беспосадочные полеты повышают скорость доставки пассажиров;
* кратчайшие расстояния воздушных маршрутов по сравнению с маршрутами на других видах транспорта. Так, на ряде направлений путь следования авиационным транспортом короче, чем по железным дорогам, на 25%, по морским и речным линиям - почти на 50%. Между некоторыми пунктами расстояние перевозки сокращается даже в 2-3 раза;
* экономия времени пассажиров. Высокие технические скорости самолетов, большая беспосадочная дальность полетов, спрямленные пути следования обеспечивают в сравнении с другими видами транспорта существенное сокращение времени перемещения пассажиров;
* достаточно высокая культура обслуживания пассажиров во время полетов.

К недостаткам воздушного транспорта следует отнести высокую себестоимость перевозок.

Воздушный транспорт является в основном пассажирским транспортом. Грузовые перевозки, выполняемые им, в общем объеме грузооборота страны имеют незначительный удельный вес, однако особый характер и ценность таких перевозок по ряду специфических грузов делают их экономически эффективными. В гражданской авиации используются и вертолеты, которые эксплуатируются во многих отраслях хозяйства, строительстве, сельском хозяйстве, геологии и т.д. В таежные и горные районы вертолетами доставляются бульдозеры, тракторы, автомашины, крупногабаритные грузы. Вертолетами также доставляются и устанавливаются опоры для высоковольтных электрических линий, контактной сети и электрических железных дорог, линий связи, радиорелейных мачт.

***Трубопроводный транспорт.*** Трубопроводы разделяются на нефтепроводы, продуктопроводы и газопроводы. Узкая специализация трубопроводов является основным отличием их от других универсальных видов транспорта.

Нефтепровод представляет собой комплекс сооружений для транспортировки нефти и нефтепродуктов от места добычи или производства к пунктам потребления или перевалки на другие виды транспорта. Нефтепроводы строятся магистральные, промысловые и подводящие.

Магистральными называются такие нефтепроводы, по которым транспортируется нефть из районов добычи на нефтеперерабатывающие предприятия, а также на перевалочные базы, расположенные в железнодорожных, речных и морских пунктах налива, или на головные перекачивающие станции, расположенные на территории данного нефтяного промысла.

Промысловые, заводские и нефтебазовые трубопроводы предназначены для внутренних перекачек.

Подводящие нефтепроводы служат для транспортировки нефти с промыслов на головные сооружения магистральных нефтепроводов и нефтепродуктов с перерабатывающих заводов на головные нефтепродуктопроводы.

Перекачка осуществляется насосами большой мощности (главным образом с электроприводом), установленными на конечных станциях и станциях перекачки.

Преимущества трубопроводного транспорта для перекачки нефти и нефтепродуктов по сравнению с другими видами транспорта сводятся к следующему:

* возможность повсеместной прокладки труб и массовой перекачки нефти и нефтепродуктов;
* меньшие расстояния перекачки, чем при транспортировке этих же грузов по речным путям и железным дорогам;
* низкая себестоимость транспортировки нефти (в два раза меньше, чем на речном транспорте, и в три раза, чем по железным дорогам);
* обеспечение сохранности нефтепродуктов благодаря полной герметизации процесса транспортировки;
* полная автоматизация операций по наливу, перекачке и сливу нефти и нефтепродуктов;
* меньшие, чем на других видах транспорта, удельные капиталовложения и расход металла, приходящийся на единицу перевозимого груза;
* исключение (при соответствующей изоляции) отрицательного воздействия на окружающую среду;
* достаточно высокий уровень производительности труда;
* непрерывность процесса перекачки, практическая независимость от климатических условий, незначительное число обслуживающего персонала.

К недостаткам трубопроводного транспорта относится его узкая специализация и необходимость наличия устойчивого и достаточного по величине потока грузов.

Разновидностью трубопроводного транспорта являются **газопроводы**, которые служат единственно возможным видом транспорта для перемещения в больших количествах газа на дальние расстояния. Газопроводы подразделяются на магистральные, по которым газ от места добычи или производства подается на большие расстояния до газораспределительных станций, и местные, снабжающие населенные пункты и отдельные предприятия. 85% всего добываемого газа потребляет промышленность, более 80% транспортируется на дальние расстояния.

***Промышленный транспорт*** имеет большое значение для обеспечения транспортных нужд предприятий. Он осуществляет перевозки внутрицеховые, межцеховые, со складов предприятий в цеха, из цехов на склады предприятий, а также подвоз продукции на магистральный транспорт и вывоз грузов на склады и в цеха предприятий. Во внутрипроизводственных перевозках используются железнодорожные пути, автомобили и специализированные виды транспорта (монорельсовые и канатные дороги, ленточные и другие конвейеры и т.д.). Специализированные виды транспорта в большинстве своем применяются в металлургии (черной и цветной), угольной, химической промышленности и в промышленности строительных материалов. Внедрение специализированных видов транспорта, как показывают расчеты, оказывается эффективнее, чем использование автомобильного или железнодорожного, что в конечном счете способствует снижению транспортных издержек, повышению производительности транспорта и в целом эффективности производства.

Специфические особенности различных видов транспорта определяют сферы их целесообразного использования.

Экономические показатели перевозок грузов тем или иным видом транспорта зависят от многих факторов: рода грузов, размера и условий перевозок, наличия и протяженности подъездных путей, степени автоматизации и механизации грузовых операций, возможностей использования грузоподъемности подвижного состава, наличия и размещения складов и т.д.

В нормальных условиях ориентировочно можно определить следующие сферы целесообразного использования видов транспорта для грузовых перевозок.

*Железнодорожный транспорт* - перевозки массовых грузов (каменный уголь, руда, черные и цветные металлы, лесные и строительные грузы, минеральные удобрения и др.) на дальние и средние расстояния (особенно в широтном направлении), а между предприятиями, имеющими подъездные железнодорожные пути, - и на сравнительно короткие. Наличие железнодорожных подъездных путей между корреспондирующими предприятиями при массовых потоках грузов значительно расширяет сферы эффективного использования железнодорожного транспорта, так как создает условия для комплексной механизации и автоматизации грузовых операций, повышения качества перевозок и сохранности грузов. В ряде случаев использование железнодорожного транспорта при наличии подъездных путей целесообразно даже при незначительном грузообороте (менее 35-40 тыс. т в год).

*Морской транспорт* - перевозки, связанные с заграничным плаванием для доставки грузов по экспорту и импорту в страны, поддерживающие торговые связи, перевозки грузов иностранных фрахтователей и перевозки в большом и малом каботаже, особенно в районах Дальнего Востока, Крайнего Севера, Камчатки, Сахалина, Чукотки, Охотского побережья.

*Речной транспорт* - перевозки в районах, где нет других видов транспорта, а также между пунктами производства и потребления, расположенными на одних и тех же речных путях; перевозки в смешанных сообщениях на направлениях, где они эффективнее по сравнению с перевозками одним видом транспорта.

*Автомобильный транспорт* - перевозки грузов в промышленных центрах, населенных пунктах и сельскохозяйственных районах, подвоз грузов к магистральному транспорту и доставка их получателям от пунктов назначения магистрального транспорта; перевозки из пунктов производства в пункты потребления при отсутствии связей между видами транспорта, перевозки скоропортящихся и других грузов в пределах экономической целесообразности, перевозки внутри узлов в контейнерах и мелкими отправками.

*Воздушный транспорт* - доставка в промышленные центры и северные районы овощей, фруктов и других скоропортящихся продуктов, а также ценных грузов и почты.

*Трубопроводный транспорт* - перекачка нефти и газа с крупных месторождений, перемещение продуктов перегонки нефти при устойчивых и стабильных грузопотоках.

Целесообразные сферы применения видов транспорта при перевозке пассажиров сводятся к следующему.

*Железнодорожный транспорт* - перевозки пассажиров в междугородном сообщении на средние расстояния (700-900 км) и в пригородном сообщении крупных промышленных центров.

*Морской транспорт* - перевозки пассажиров в районах тяготения (Дальний Восток, Камчатка, Сахалин, Чукотка, Охотское побережье и т.д.), в прибрежном плавании и в круизных поездках.

*Речной транспорт* - перевозки пассажиров между населенными пунктами, расположенными по берегам рек, и при отсутствии других видов транспорта (в районах тяготения), туристские и экскурсионные перевозки.

*Автомобильный транспорт* - перевозки пассажиров на короткие расстояния (в городах и других населенных пунктах), в пригородном сообщении большинства городов и населенных пунктах, в сельских перевозках и междугородных на расстоянии до 500 км.

*Воздушный транспорт* - перевозки пассажиров на дальние расстояния как внутри страны, так и в ближнем и дальнем зарубежье. Так, порядка 80% пассажиров при перемещениях из Европейской части на Дальний Восток пользуются воздушным транспортом.

**1.2. Особенности планирования себестоимости перевозок.**

В себестоимости перевозок высокий удельный вес занимают заработная плата, а также затраты на топливо, электрическую энергию, амортизацию, ремонт, что обусловлено спецификой транспорта, где преобладающая часть основных фондов находится в движении.

Снизить себестоимость перевозок можно в результате использования мощных и экономичных локомотивов, судов и автомашин, автоматизации и электрификации железных дорог, улучшения погрузочно-разгрузочных работ, внедрения передовых методов организации перевозок и труда.

На себестоимость железнодорожных перевозок также большое влияние оказывают показатели нагрузки на вагон, массы поезда, оборота вагона, среднесуточного пробега вагона и локомотива; на водном и автомобильном транспорте – показатели использования флота и автомобилей; показатели нагрузки, скорости движения, сокращения простоев и др.

Основными показателями себестоимости перевозок служат: общая сумма расходов по основным видам затрат на вес объема перевозок по видам транспорта, экономия от снижения себестоимости, себестоимость десяти приведенных тоннокилометров (тонномиль).

Расчеты себестоимости ведутся по следующим статьям затрат: заработная плата, отчисления на социальное страхование, топливо, горючее и смазочные материалы, электроэнергия, материалы, амортизация, прочие расходы.

В отдельных отраслях транспорта в этот перечень дополнительно включаются следующие статьи:

- на морском и речном транспорте – расходы на текущий ремонт флота, платежи в бюджет по инвалютным расходам;

- на воздушном транспорте – текущий ремонт самолетного парка, аэропортовые расходы;

- на автомобильном транспорте – текущий ремонт и техническое обслуживание;

- на трубопроводном транспорте – потери газа и нефти в газо- и нефтепроводах.

Для определения плановых транспортных затрат используются:

- исходные данные, содержащиеся в расчетах плана перевозок, материально-технического снабжения, плана по труду и финансам;

- оценка экономической эффективности предусматриваемых в плане мероприятий по внедрению новой техники, развитию пропускной и перерабатывающей способности элементов транспортной сети, совершенствованию организации эксплуатации транспортных средств и коммуникаций и др.;

- анализ зависимости между изменениями в технике, технологии и организации работы и величиной расходов на ее выполнение.

**1.3. Прибыль от основной деятельности.**

Выручка транспортных предприятий включает доходы, полученные от перевозочного процесса, выполнения погрузочно-разгрузочных операций, экспедирования, прочих работ и услуг. Основную часть доходов предприятия транспорта получают от перевозок грузов и пассажиров.

Доходы от перевозок зависят от объема оказываемых услуг, тарифа за перевозку, договорных цен за перевозку. В основу транспортного тарифа положены вид транспорта, класс перевозимого груза, расстояние перевозки. Договорные цены за использование транспортных средств зависят в основном от спроса на конкретный вид подвижного состава – железнодорожные перевозки автомобильным транспортом – на более короткие.

В зависимости от степени регулирования уровня тарифов их классифицируют на фиксированные, регулируемые, договорные и свободные.

*Фиксированные тарифы* на железнодорожном транспорте централизованно устанавливает Министерство транспорта и связи РФ по согласованию с государственными органами. Они являются обязательными к применению для всех участников транспортного процесса, используются при осуществлении перевозок железнодорожным транспортом. Фиксированные тарифы могут устанавливаться едиными для территории России и едиными для территории региона, республики, края области, города.

*Регулируемые тарифы* организации транспорта устанавливают самостоятельно с учетом системы налогового регулирования доходов предприятия. Они могут вводиться на период стабилизации цен.

*Договорные тарифы* устанавливают организации транспорта по соглашению с заказчиками, исходя из необходимых затрат на перевозки (услуги, работы) и нормального уровня их рентабельности, регулируемого и утвержденного государственными органами (примерно 35% расходов).

*Свободные тарифы* организации транспорта устанавливают самостоятельно с учетом спроса и предложения на рынке транспортных услуг. Решение об их введении принимают государственные органы.

При принятии решений об изменении уровня тарифов и сборов комплексно учитываются 2 основные группы ценообразующих факторов: общеэкономические и отраслевые.

К общеэкономическим факторам относятся:

- налоговая и амортизационная политика, в том числе размеры обязательных отчислений и платежей в бюджет;

- изменение общей конъюнктуры финансового рынка;

- условия конкурентоспособности российского экспорта на мировых товарных и транспортных рынках;

- нормативно-правовые акты, регулирующие величину затрат на услуги транспорта, оплату труда и цены на потребляемую транспортом продукцию;

- общий уровень инфляции.

Группа отраслевых факторов включает:

- изменение в объемах, структуре перевозок и других видах работ транспорта;

- резервы снижения собственных затрат транспорта;

- изменения в номенклатуре расходов и расширения затрат по видам работ и услуг;

- результаты структурного реформирования в транспортных отраслях, в управлении и формах собственности.

К основным тарифообразующим факторам для всех видов транспорта относятся:

- расстояние перевозки;

- размер единовременной отправки;

- транспортные характеристики грузов (классы грузов);

- специализации подвижного состава;

- территориальные условия выполнения перевозок.

Каждый из этих факторов имеет объективный характер и оказывает существенное влияние на уровень тарифов.

Прибыль от основной деятельности транспорта включают результаты эксплуатации транспорта, вспомогательных производств и хозяйств, и прочих хозяйственный операций. Прибыль от эксплуатации транспорта определяется как разность между доходами от транспортной работы и эксплуатационными расходами транспорта.

Налогообложение прибыли осуществляется в соответствии с Налоговым кодексом РФ. Предприятия транспорта пользуются в налогообложении прибыли льготами, общими для всех отраслей народного хозяйства. Прибыль, остающаяся в распоряжении транспортных организаций, используется на развитие производственной базы, социальное развитие, материальные затраты.

**1.4. Планирование доходов и расходов транспорта.**

Распределение прибыли организации *железнодорожного транспорта* осуществляется по тем же принципам, что и в промышленности. Платежи в бюджет по основной деятельности железных дорог определяются централизованно.

Нормативы оборотных средств на железнодорожном транспорте, а так же их нормирование осуществляются в том порядке, что и в промышленности, за исключение расчета норматива по форменной одежде. Этот норматив рассчитывается как произведение стоимости одежды (за вычетов скидки, представляемой отдельным категориям работников), которая должна быть выдана в предстоящем периоде, и среднего процента преходящей задолженности (отношение средней непогашенной задолженности за предыдущий год к среднегодовой стоимости форменной одежды за вычетом скидки).

В финансовый план железнодорожного транспорта наряду с доходами и расходами по основной деятельности включаются сметы бюджетных учреждений, обслуживающих работников железных дорог, - больниц, учебных заведений и др.

Наряду с финансовым планом на железнодорожном транспорте разрабатывается план валютных операций. В этом плане отражаются поступления средств и платежи в иностранной валюте по перевозкам грузов и пассажиров, совершаемым по железным дорогам в международном сообщении.

В финансовом плане организаций по речному и морскому транспорту отражаются ассигнования из бюджета на государственные капитальные вложения, операционные расходы, затраты по путевому хозяйству, содержание судоходных инспекций и охраны, возмещение убытков жилищно-коммунального хозяйства, возмещение разницы в тарифах по заграничным перевозкам.

Нормативы собственных оборотных средств организаций *автомобильного транспорта* определяются раздельно по двум группам активов. По группе нормируемых активов, непосредственно зависящих от роста производственных затрат (горючее, смазочные материалы), нормативы устанавливаются на один руб. затрат, исчисленных исходя из плановых изданий по производственной деятельности. По группе активов, запасы которых непосредственно несвязанны с ростом производственной программы, нормативы базисного года увеличиваются в относительно меньших размерах, чем рост производственных затрат (без учета заработной платы и амортизационных отчислений).

Источники финансирования прироста норматива собственных оборотных средств на автомобильном транспорте те же, что и в промышленности. В то же время в составе устойчивых пассивов планируются такие статьи, как «Резерв на восстановление износа и ремонт автомобильных шин», «Расчеты в порядке плановых платежей», «Доходы будущих отчетных периодов».

Приобретение и пополнение авиационной техники, радиооборудования и запасных частей к ним осуществляются организациями *воздушного транспорта*, за счет амортизационных отчислений, прибыли и ассигнований из бюджета. Наряду с финансовым планом на воздушном транспорте составляется план инвалютных поступлений и платежей.

**Глава 2. Объем перевозки грузов, грузооборот.**

**2.1. Объем перевозок грузов и грузооборот**

По предварительным данным Росстата в январе-сентябре 2009 года объем перевозок грузов организациями всех видов экономической деятельности (без трубопроводного и железнодорожного транспорта необщего пользования) составил 4760,8 млн. тонн (75% к уровню аналогичного периода 2008 года), а грузооборот – 1613,4 млрд. т-км (85%). Индекс  промышленного производства за девять месяцев  текущего года  составил  86,5% к уровню января-сентября 2008 года.

Объем коммерческих перевозок грузов, выполняемых всеми видами транспорта (без трубопроводного и железнодорожного транспорта необщего пользования), в январе-сентябре 2009 года составил 2150,7 млн. тонн (77,1% к уровню аналогичного периода 2008 года), а коммерческий грузооборот – 1539,0 млрд. т-км (84,9 процента).

Из общего объема перевозок доля коммерческих перевозок грузов и доля коммерческого грузооборота в общем объеме грузооборота, выполняемых всеми видами транспорта (за исключением трубопроводного и промышленного железнодорожного), в январе-сентябре составила 45% и 95% соответственно. Коммерческий грузооборот за 9 месяцев 2009 года сократился на 15,1 процента.

Анализируя объемы грузоперевозок, следует отметить, что основной вклад в прирост темпа объема перевозки грузов и грузооборота в сентябре 2009 года внес железнодорожный транспорт. По морскому транспорту перевозка грузов и грузооборот составили 105,2% и 165,2% соответственно. Рост произошел за счет Мурманского пароходства, осуществлявшего длительный рейсы между иностранными портами на дальние расстояния (Ливия – Китай, США – Кения, Папуа-Новая Гвинея – Германия).

В январе-сентябре наблюдается падение объемов перевозок грузов на автомобильном транспорте на 24,4%, на железнодорожном на 19,5%, на внутренний водный на 35,8% (к уровню января-сентября 2008 года). Падение темпов роста на внутреннем водном транспорте (объем перевозки – 64,2%, грузооборот – 80,7%). Наблюдается увеличение темпов роста объемов перевозок и грузооборота на морском транспорте (106,3% и 118,6% соответственно), связанное с увеличением объемов экспорта нефтеналивных грузов.

При этом структурно доля автомобильного транспорта в общем объеме коммерческих перевозок составила 57,0%, доля железнодорожного транспорта – 38,0%, внутреннего водного транспорта – 3,7%, морского – 1,3 процента.

В структуре коммерческого грузооборота приоритет остается за железнодорожным транспортом – 88,6%, доля автомобильного транспорта составила 3,6%, внутреннего водного – 2,8%, доля морского транспорта – 4,8%, грузооборот на железнодорожном транспорте составил 1364,2 млрд. т-км (снижение на 16,1%), на автомобильном транспорте - 55,8 млрд. т-км (снижение на 18,6%), на воздушном - 2,4 млрд. т-км (снижение на 12,8 процента)..

Ситуация за сентябрь текущего года представлена на следующей диаграмме:

Снижение объема погрузки на железнодорожном транспорте в январе-сентябре 2009 года к уровню января-сентября 2008 года наблюдается по всем грузам. Так перевозки строительных грузов сократились на 37,6%, кокса на 25,8%, каменного угля на 8,7%, руды цветной на 11,1%, черных металлов на 27,4%,  лома черных металлов на 47,4%, руды железной и марганцевой на 16,1%, нефти и нефтепродуктов на 2,8%, химических и минеральных удобрений на 16,8%, цемента на 23%, погрузка лесных грузов сократилась на 31,2%; перевозки зерна и продукты на 0,4 процента. Погрузка импортных грузов составила 44,3% к уровню  9 месяцев 2008 года.

Следует отметить намечающееся в последние время замедление темпов падения погрузки основных видов грузов: если за 9 месяцев в целом объем погрузки составил 80,5% к уровню 9 месяцев 2008 года, то в сентябре он составил 88,7 процента.

**2.2. Пассажирооборот**

Пассажирооборот всеми видами транспорта общего пользования за январь-сентябрь текущего года по предварительным данным Росстата составил 312,6 млрд. пасс.-км или 90,8% к уровню января-сентября 2008 года, в том числе на железнодорожном транспорте составил 89,1%, на автомобильном транспорте – 96,7%, на воздушном транспорте – 86,6% к аналогичному периоду прошлого года.

В структуре пассажирооборота доминируют железнодорожный (39,2%) и автомобильный (33,5%) транспорт. Доля воздушного транспорта в пассажирообороте за январь-сентябрь текущего года снизилась до 27,1% (за аналогичный период прошлого года – 28,4 процента).

**Заключение**

Исходя из всего вышесказанного, сделаем выводы.

Организация финансов транспорта имеет следующие особенности: - продукция не имеет вещественной формы; транспорту не принадлежит предмет его труда; цены на транспортную продукцию складываются на основе тарифов на грузовые и пассажирские перевозки; продукцию транспорта нельзя накопить; транспорт не создает и не добавляет ничего существенного к перевозимому товару; в составе средств производства на транспорте нет сырья, стоимость которого весьма значительна на промышленных предприятиях; неравномерность использования в течение года транспортных средств.

Основными показателями себестоимости перевозок служат: общая сумма расходов по основным видам затрат на вес объема перевозок по видам транспорта, экономия от снижения себестоимости, себестоимость десяти приведенных тоннокилометров.

На различных видах транспорта себестоимость складывается под влиянием таких показателей, как мощность грузо- и пассажиропотока, средняя дальность перевозки, соотношения груженого и порожнего пробега, района размещения линии, ее технической оснащенности и т.д. Поэтому для объективности оценки эффективности использования того или иного вида транспорта целесообразно исходить из конкретных условий перевозок, складывающихся в различных регионах или направлениях.

**Список использованной литературы:**

1. Гаврилова А.Н., Попов А.А. Финансы организаций (предприятий). М., 2005.
2. Ковалев В. В., Ковалев Вит. В. Финансы организаций (предприятий), М., 2006
3. [Поляков Г.П.](http://www.zone-x.ru/DispetchShowPage.asp?Group_Id=ba369863) **Финансы бюджетных организаций. М, 2008**
4. Попова Р.Г. Самонова И.Н. Добросердова И.И. Финансы предприятий. М., 2005.
5. Саввина О.В. Регулирование финансовых рынков  : учеб. Пособие; М., 2009
6. Шуляк П.Н. Финансы предприятия. – М., 2005.
7. Сайты: <http://ak.gks.ru>; <http://www.budgetrf.ru>