Курсовая работа

«Финансы предприятий»

**«Организация финансов транспорта»**

**Содержание**

Введение

1. Особенности и принципы организации финансов транспорта

1.1 Организация финансов транспорта и ее особенности

1.2 Принципы организации финансов предприятий транспорта

2. Налогообложение и система планирования распределения финансов транспорта

2.1 Налогообложение на предприятиях транспорта

2.2 Методы финансового планирования на предприятиях транспорта

Заключение

Список использованной литературы

# Введение

В России происходили глубокие экономические перемены, обусловленные возвращением страны в русло общих экономических процессов мирового развития. Продолжается и по сей день коренная перестройка прежнего механизма управления экономикой, его замена рыночными методами хозяйствования. Рыночная экономика, при всем разнообразии ее моделей, известных мировой практике, характеризуется тем, что представляет собой социально ориентированное хозяйство, дополняемое государственным регулированием. Огромную роль как в самой структуре рыночных отношений, так и в механизме их регулирования со стороны государства играют финансы. Они - неотъемлемая часть рыночных отношений и одновременно, важный инструмент реализации государственной политики. Вот почему сегодня как никогда важно хорошо знать природу финансов, глубоко разбираться в условиях их функционирования, видеть способы наиболее полного их использования в интересах эффективного развития общественного производства.

В структуре финансовых взаимосвязей народного хозяйства финансы предприятий занимают исходное, определяющее положение, так как обслуживают основное звено общественного производства, где создаются материальные и нематериальные блага и формируется преобладающая масса финансовых ресурсов страны.

Управление финансами предприятия в условиях рынка является одним из основных направлений управленческой деятельности, обеспечивающих решение текущих вопросов финансирования производства и реализации продукции, а также задач выживания в конкурентной борьбе, стабилизации финансового положения, минимизации расходов и максимизации прибыли, рентабельной деятельности и увеличения объема продаж. Все это повышает стоимость самого предприятия с точки зрения инвестиционной привлекательности и перспектив развития.

Денежные потоки и величина денежного оборота определяются характером деятельности предприятия и объемами производства, размерами операций с поставщиками и покупателями, бюджетными и внебюджетными фондами, банками и страховыми организациями и т.п. Экономические и организационные особенности функционирования отрасли транспорта оказывают влияние и на содержание финансов. Это и определило актуальность и специфику данной работы.

Цель данной работы состоит в том, чтобы рассмотреть и проанализировать специфику организации финансов транспорта.

Исходя из цели данной работы, необходимо решить следующие задачи:

* + рассмотреть особенности и принципы организации финансов транспорта;
	+ проанализировать систему налогообложения и планирования распределения финансов транспорта.

Предметом данной работы являются особенности организации финансов транспорта, объектом является система финансов предприятий транспорта.

Данная курсовая работа состоит из введения, двух глав, заключения и списка использованной литературы.

# 1. Особенности и принципы организации финансов транспорта

## 1.1 Организация финансов транспорта и ее особенности

Транспорт имеет свою специфику, обусловленную производственным процессом.

Транспорт, как отрасль экономики, включает:

* + железнодорожный;
	+ автомобильный;
	+ речной;
	+ морской;
	+ нефтепроводный;
	+ воздушный.

Особенности функционирования транспортных предприятий:

* + продукция транспорта не имеет вещественной формы, т.к. транспорт не производит, а лишь перемещает товары и продукцию, созданную в других отраслях экономики;
	+ цены на транспортную продукцию складываются на основе тарифов на грузовые и пассажирские перевозки;
	+ в качестве единицы измерения транспортной продукции используют: тонно-километры, пассажиро-километры, количество пассажиров, тонны грузооборота;
	+ продукция транспорта не накапливается в запасах, поэтому транспорт не может работать без резерва локомотивов и вагонов и должен учитывать пропускную способность дорог;
	+ транспорт не добавляет и не создает ничего вещественного к перевозимому товару, поэтому из формы кругооборота капитала выпадает товар (Т) в виде вещи, т.к. продается сам производственный процесс;
	+ в составе средств производства на транспорте нет сырья;
	+ характеризуется неравномерностью использования в течение года транспортных средств.

Продукция транспорта имеет стоимостную оценку. Чем больше объем перевозок, тем выше доля транспорта в национальном доходе, идущем на потребление и накопление для расширенного воспроизводства.

Производственный процесс на транспорте состоит из следующих этапов:

* + погрузка грузов в подвижной состав;
	+ перемещение между пунктами отправления и назначения;
	+ выгрузка в пункте назначения.

Каждый из этапов слагается из ряда операций.

Погрузка груза включает работы и затраты по подготовке груза к отправлению, закреплению, увязке, взвешиванию, подсчету, оформлению транспортной документации.

Для перемещения выбирается тип подвижного состава, маршрут движения, обеспечивается безопасность движения и сохранность груза, заправка транспортных средств горюче-смазочными материалами, осуществляется контроль за движением подвижного состава.

При выгрузке необходимо ознакомление грузополучателя с товаро-распорядительными документами, взвешивание и подсчет груза, выявление порчи или потерь.

Эффективность транспортного процесса зависит от продолжительности выполнения каждого элемента.

Развитие действующих транспортных путей связано с длительными сроками изысканий и проектирования, создания соответствующих промышленно-строительных мощностей и подготовки материально-финансовых ресурсов[[1]](#footnote-1).

Транспорт используется не только для осуществления внешних перевозок, но и для перевозок внутри производства (внутрипроизводственный транспорт), издержки которого являются частью производственных издержек предприятия. Внутрипроизводственный транспорт является частью отрасли, в которой он функционирует.

Особенности и преимущества технико-экономических характеристик видов транспорта.

Железнодорожный транспорт:

* + занимает ведущее место в транспортной системе страны, находится в собственности государства;
	+ регулярность грузовых и пассажирских перевозок не зависит от климатических условий, времени года и суток;
	+ высокая пропускная и провозная способность, измеряемая миллионами тонн грузов и пассажиров и скорость доставки;
	+ невысокая себестоимость перевозок, более короткий путь движения по сравнению с речным и морским транспортом и высокая эффективность.

Автомобильный транспорт:

* + более высокая маневренность и скорость доставки грузов, чем на железнодорожном, речном и морском транспорте;
	+ дает возможность доставлять грузы от склада отправителя до склада получателя, минуя перепогрузочные операции;
	+ требует небольших по сравнению с железнодорожным транспортом капитальных вложений;
	+ отличается высокой себестоимостью, выгоден для транспортировки грузов на короткие расстояния (до 300 км) и небольшими партиями.

Речной транспорт:

* + невысокая себестоимость и большая провозная способность на глубоководных реках;
	+ невысокие капитальные затраты, расход топлива и металла;
	+ недостатками являются: несовпадение направления течения реки с грузопотоками, нерегулярность перевозок в течение года, меньшая скорость доставки;
	+ используется для доставки массовых грузов (нефти, леса, хлебных и строительных);
	+ эффективен при совмещении с железнодорожным транспортом.

Морской транспорт:

* + дает возможность обеспечить массовые межконтинентальные перевозки грузов внешнеторгового оборота, межбассейновых и внутрибассейновых перевозок грузов и пассажиров между портами;
	+ низкая себестоимость перевозок на дальние расстояния и высокая скорость движения по сравнению с речным транспортом;
	+ меньшие капитальные затраты по сравнению с речным и железнодорожным транспортом при массовых перевозках на дальние расстояния.

Нефтепроводный транспорт:

* + самая низкая себестоимость (в 2-3 раза) перекачки нефти и нефтепродуктов;
	+ наименьшие капитальные вложения по сравнению с другими видами транспорта;
	+ большая протяженность трубопроводов (200-300 тыс. км).

Воздушный транспорт:

* + большая скорость, малые сроки доставки грузов и пассажиров;
	+ наиболее эффективен для перевозки пассажиров и скоропортящихся грузов на дальние расстояния;
	+ используется в районах, где отсутствует наземный и водный транспорт[[2]](#footnote-2).

Высокий удельный вес в себестоимости предприятий транспорта занимает заработная плата, затраты на топливо, электрическую энергию, амортизация, ремонт, что обусловлено постоянным движением транспортных средств.

К снижению себестоимости приводит:

* + использование мощных и экономичных локомотивов, судов и автомашин;
	+ автоматизация и электрификация железных дорог;
	+ улучшение состояния шоссейных дорог и условий судоходства;
	+ механизация погрузочно-разгрузочных работ;
	+ внедрение передовых методов организации перевозок и труда.

Основными показателями себестоимости перевозок являются:

* + общая сумма расходов по основным видам затрат на весь объем перевозок по видам транспорта;
	+ экономия от снижения себестоимости;
	+ себестоимость десяти приведенных тонно-километров (тонно-миль).

Расчеты осуществляются по статьям затрат, аналогичным затратам промышленным предприятиям, но дополнительно включаются следующие статьи:

* + на морском и речном транспорте - расходы на текущий ремонт флота, платежи в бюджет по инвалютным расходам;
	+ на воздушном - текущий ремонт самолетного парка, аэропортовые расходы;
	+ на автомобильном - текущий ремонт и техническое обслуживание;
	+ на трубопроводном - потери газа и нефти в газо-нефтепроводах[[3]](#footnote-3).

Для определения плановой величины транспортных затрат используются:

* + исходные данные, содержащиеся в расчете плана перевозок, материально-технического снабжения, плана по труду и финансам;
	+ оценка экономической эффективности, достигнутой в результате совершенствования организации транспортной работы;
	+ анализ зависимости между изменениями в технике, технологии и организации транспортной работы и величиной расходов на ее выполнение.

Выручка предприятий транспорта включает доходы, полученные:

* + от перевозок;
	+ выполнения погрузочно-разгрузочных операций;
	+ экспедирования и прочих работ и услуг.

Доходы от перевозок зависят от объема оказываемых услуг, тарифа и договорных цен.

В основе транспортного тарифа лежит вид транспорта, класс перевозимого груза и расстояние. Цены зависят от спроса и предложения конкретного вида подвижного состава.

Тарифы в зависимости от степени регулирования классифицируют на:

* + фиксированные, которые используются на железнодорожном транспорте и устанавливаются Министерством путей сообщения РФ по согласованию с государственными органами;
	+ регулируемые, которые предприятия транспорта устанавливают самостоятельно с учетом системы налогового регулирования доходов предприятия;
	+ договорные тарифы устанавливаются по соглашению с заказчиками исходя из необходимых затрат на перевозки и уровня рентабельности, регулируемого и утвержденного государственными органами (около 35% расходов);
	+ свободные тарифы устанавливаются самостоятельно с учетом спроса и предложения на рынке транспортных услуг. Решение об их введении принимают государственные органы.

Прибыль транспортных предприятий отражает результаты эксплуатации транспорта, вспомогательных производств и хозяйств и прочих хозяйственных операций[[4]](#footnote-4).

Прибыль от эксплуатации транспорта определяется как разность между доходами от транспортной работы и эксплуатационными расходами.

Налогообложение прибыли осуществляется в соответствии Налоговым кодексом РФ. Льготы при уплате налогов являются общими для всех отраслей экономики.

Прибыль, остающаяся в распоряжении транспортных предприятий, используется на развитие производственной базы, социальное развитие и материальные выплаты.

Распределение прибыли предприятий транспорта осуществляется по тем же принципам, что и в промышленности, но с учетом следующих особенностей:

* + платежи в бюджет по основной деятельности железных дорог определяются централизовано;
	+ расчет норматива по форменной одежде на железнодорожном транспорте определяется как произведение стоимости одежды и среднего процента переходящей задолженности;
	+ в финансовый план железнодорожного транспорта включаются сметы бюджетных учреждений, обслуживающих работников железных дорог, больниц, учебных заведений и др.;
	+ наряду с финансовым планом на железнодорожном транспорте разрабатывается план валютных операций, где отражаются поступления средств и платежи в иностранной валюте по перевозкам грузов и пассажиров;
	+ в финансовом плане предприятий речного и морского транспорта отражаются ассигнования из бюджета на государственные капитальные вложения, операционные расходы, затраты по путевому хозяйству, содержание судоходных инспекций и охраны, возмещение убытков жилищно-коммунального хозяйства и разницы в тарифах по заграничным перевозкам;
	+ нормативы собственных оборотных средств предприятий автомобильного транспорта определяются раздельно по активам, зависящим от роста производственных затрат (ГСМ) и по активам, запасы которых не связанны с ростом производственной программы;
	+ в составе устойчивых пассивов на автомобильном транспорте кроме источников финансирования прироста норматива собственных оборотных средств планируются статьи: «Резерв на восстановление износа и ремонт автомобильных шин», «Расчеты в порядке плановых платежей», «Доходы будущих отчетных периодов»;
	+ на предприятиях воздушного транспорта приобретение и пополнение авиационной техники, радиооборудования и запасных частей к ним осуществляется за счет амортизационных отчислений, прибыли и ассигнований из бюджета.

Наряду с финансовым планом составляется план инвалютных поступлений и платежей.

## 1.2 Принципы организации финансов предприятий транспорта

Финансовые отношения коммерческий организаций строятся на определенных принципах, связанных с основами хозяйственной деятельности. Эти принципы находятся в постоянном развитии и совершенствовании.

В современной учебной литературе пока не сформировалось четкое представление о современных принципах организации финансов предприятий. Так, Л.Н.Павлова к современным принципам финансов предприятий относит: плановость и системность, целевую направленность, диверсификацию, стратегическую ориентированность. Но эти принципы распространяются на предпринимательскую деятельность вообще, их, естественно в определенном аспекте, следует учитывать и при разработке финансовой политики. Тем не менее, они вряд ли могут служить основой для выработки и практической реализации финансовой политики предприятия.

1. Принцип хозяйственной самостоятельности.

Принцип хозяйственной самостоятельности не может быть реализован без самостоятельности в области финансов. Его реализация обеспечивается тем, что хозяйствующие субъекты независимо от формы собственности самостоятельно определяют сферу экономической деятельности, источники финансирования, направления вложения денежных средств с целью извлечения прибыли и приращения капитала, повышения благосостояния владельцев фирмы.

Рынок стимулирует коммерческие организации к поиску все новых и новых сфер приложения капитала, созданию гибких производств, соответствующих потребительскому спросу. Коммерческие организации для получения дополнительной прибыли, приращения капитала и повышения благосостояния их владельцев могут осуществлять финансовые инвестиции краткосрочного и долгосрочного характера в форме приобретения ценных бумаг других предприятий, государства, участия в деятельности других хозяйствующих субъектов.

Однако о полной хозяйственной самостоятельности говорить нельзя, так как государство регламентирует отдельные стороны их деятельности. Так, законодательно устанавливаются взаимные отношения коммерческих организаций с бюджетами разных уровней. Коммерческие организации всех форм собственности в законодательном прядке уплачивают необходимые налоги в соответствии с установленными ставками, участвуют в формировании внебюджетных фондов. Государство определяет и амортизационную политику.

2. Принцип самофинансирования.

Реализация этого принципа - одно из основных условий предпринимательской деятельности, которое обеспечивает конкурентоспособность хозяйствующего субъекта. Самофинансирование означает полную самоокупаемость затрат на производство и реализацию продукции, выполнение работ и оказание услуг, инвестирование в развитие производства за счет собственных денежных средств и при необходимости банковских и коммерческих кредитов.

В развитых рыночных странах на предприятиях с высоким уровнем самофинансирования удельный вес собственных средств достигает 70% и более. К основным собственным источникам финансирования коммерческих организаций относятся: амортизационные отчисления, прибыль, отчисления в ремонтный фонд. Доля собственных источников в общем объеме инвестиций российских предприятий соответствует уровню развитых рыночных стран. Однако общий объем денежных средств достаточно низкий и не позволяет осуществлять серьезные инвестиционные программы. В настоящее время далеко не все коммерческие организации способны реализовать этот принцип. Организации ряда отраслей, выпуская продукцию и оказывая услуги, необходимые потребителю, по объективным причинам не могут обеспечить их рентабельность. К ним относятся отдельные предприятия городского пассажирского транспорта, ЖКХ, сельского хозяйства, оборонной промышленности, добывающих отраслей. Такие предприятия по мере возможности получают государственную поддержку в форме дополнительного финансирования из бюджета на возвратной и безвозвратной основе.

Таким образом, самофинансирование относится к методам рыночного ведения хозяйства, когда собственных финансовых источников достаточно для финансирования хозяйственной деятельности. Самофинансирование предполагает, что распределяемая прибыль предприятия после платежей в бюджет и во внебюджетные фонды освобождается от государственной регламентации. Прибыль коммерческой организации, амортизационный и иные фонды денежных средств становятся главными источниками финансирования его экономического и социального развития. Кредиты банков и иных кредитных учреждений погашаются самим предприятием из собственных источников. В условиях рыночной экономики обеспечение принципа самофинансирования достигается путем использования акционерного капитала, дивидендов, прибыли от финансовых операций.

Самофинансирование имеет целый ряд преимуществ:

* + исключаются расходы по займам (оплата процентов и погашение кредита);
	+ предприятие становится более независимым от внешнего капитала;
	+ за счет дополнительного собственного капитала повышается надежность и кредитоспособность предприятия;
	+ облегчается процесс принятия решения по дальнейшему развитию за счет дополнительных инвестиций[[5]](#footnote-5).

3. Принцип материальной заинтересованности.

Смысл принципа материальной заинтересованности, или принципа финансового стимулирования (поощрение/наказание) заключается в том, что именно в рамках системы управления финансами разрабатывается механизм повышения эффективности работы отдельных подразделений и оргструктуры управления предприятием в целом. Достигается это путем установления мер поощрения и наказания. Наиболее эффективно данный принцип реализуется путем организации так называемых центров ответственности.

Под центром ответственности понимается подразделение хозяйствующего субъекта, руководство которого наделено определенными ресурсами и полномочиями, достаточными для выполнения установленных плановых заданий. При этом:

* + вышестоящим руководством определяются один или несколько базовых (системообразующих) критериев и устанавливаются плановые их значения;
	+ суждение об эффективности работы центра ответственности делается на основании выполнения плановых заданий по системообразующим критериям;
	+ руководство подразделения наделяется ресурсами в согласованных объемах, достаточных для выполнения плановых заданий;
	+ ограничения по ресурсам носят достаточно общий характер, т.е. руководство центра ответственности обладает полной свободой действий в отношении структуры ресурсов, организации производственно-технологического процесса, систем снабжения и сбыта т.п.

Смысл выделения центров ответственности - в поощрении инициативы у руководителей среднего звена, повышении эффективности работы подразделений, получении относительной экономии издержек производства и обращения.

В зависимости от того, какой критерий - затраты, доходы, прибыль, инвестиции - определяется как системообразующий, принято выделять четыре типа центров ответственности[[6]](#footnote-6).

Затратообразующий центр (cost center) - подразделение, работающее по утвержденной смете расходов. Для подразделения подобного типа трудно оценить доходы, поэтому внимание концентрируется на затратах, например, бухгалтерия предприятия; трудно оценить, какая часть прибыли предприятия обусловлена работой бухгалтеров, однако можно установить плановые ориентиры по затратам.

Доходообразующий центр (revenue center)- подразделение, руководство которого несет ответственность за генерирование доходов: примеры - отдел сбыта крупного предприятия, региональный центр продаж. В данном случае руководитель не несет ответственность за основные затраты хозяйствующего субъекта. Например, при продаже продукции завода руководитель коммерческой службы не несет ответственность за ее себестоимость; главная его задача - организация торговли, работа с клиентами, варьирование скидками в рамках установленной ценовой политики и т.п. безусловно. В этом случае возникают затраты, но не они являются объектом пристального контроля со стороны вышестоящего руководства.

Прибылеобразующий центр (profit center)- подразделение, в котором в качестве основного критерия выступает прибыль или рентабельность продаж. Чаще всего в их роли выступают самостоятельные подразделения крупной фирмы: дочерние и зависимые компании, дивизиональные подразделения с замкнутым производственным циклом, технологически самостоятельные производства, обособляемые в рамках диверсификации производственной деятельности, и т.п.

Инвестиционно - развивающий центр (investment center) - подразделение, руководство которого не только ответственно за организацию рентабельной работы, но и не наделено полномочиями осуществлять инвестиции в соответствии с установленными критериями; например, если ожидаемая норма прибыли не ниже установленной границы. В качестве системообразующего критерия здесь чаще всего выступает показатель рентабельности инвестиций; кроме того, могут налагаться ограничения сверху на объем допустимых капиталовложений. Центр ответственности данного типа – наиболее общее по функциональным возможностям подразделение; здесь больше и число субкритериев - затраты, доходы, прибыль, объем разрешенных инвестиций, показатели рентабельности и др.

Очевидно, что в настоящее время имеются слабые предпосылки для реализации этого принципа: существующая система налогообложения носит ярко выраженный фискальный характер, из-за сложности экономической ситуации в стране многие коммерческие организации не выполняют обязательств перед своими работниками по выплате заработной платы в установленные сроки и, наконец, падение производства не позволяет обеспечить интересы государства, полноту и своевременность уплаты налогов в бюджет.

4. Принцип обеспечения финансовыми резервами.

Принцип обеспечения финансовыми резервами диктуется условиями предпринимательской деятельности, сопряженной с определенными рисками невозврата вложенных в бизнес средств. В условиях рыночных отношений последствия риска ложатся на предпринимателя, который добровольно и самостоятельно на свой страх и риск реализует разработанную им программу. Кроме того, в экономической борьбе за покупателя предприниматели вынуждены продавать свою продукцию с риском невозврата денег в срок. Финансовые вложения организаций также связаны с риском невозврата вложенных денежных средств, либо получением дохода ниже предполагаемого. Наконец, могут иметь место прямые экономические просчеты в разработке производственной программы. Реализацией этого принципа является формирование финансовых резервов и других аналогичных фондов, способных укрепить финансовое положение предприятия в критические моменты хозяйствования.

Финансовые резервы могут формироваться предприятиями всех организационно-правовых форм собственности из чистой прибыли, после уплаты из нее налога и других обязательных платежей в бюджет. АО обязаны формировать финансовый резерв в законодательно установленном порядке. На практике, из-за низких финансовых возможностей, не все предприятия образуют финансовые резервы, необходимые для их финансовой устойчивости[[7]](#footnote-7).

5. Принцип сочетания финансового планирования и коммерческого расчета.Важным принципом организации финансов предприятий является сочетание финансового планирования и коммерческого расчета. Имеются точки зрения о том, что коммерческий расчет несовместим с планированием финансов. Однако в мировой и отечественной практике общепризнанным рычагом финансового управления являются целевые комплексные программы как элемент планирования. В инвестиционной деятельности ни одна фирма не начинает дело до тех пор, пока нее разработает проект (план) с обоснованием финансирования и конечным финансовым результатом. На основе внутрифирменного планирования заключаются договоры, размещаются заказы на конкурсной основе. Разработка планов (за рубежом их называют проектами) основывается на глубоком изучении спроса потребителей, изучении опыта конкурентов, анализе финансовых возможностей предприятия. Хорошо разработанный план служит хорошим результатом коммерческого расчета.

6. Принцип материальной ответственности.

В любом предприятии складывается система мер поощрения и критериев оценки деятельности структурных единиц и отдельных работников. Составным элементом такой системы является идея материальной ответственности, суть которой состоит в том, что отдельные лица, имеющие отношение к управлению материальными ценностями, отвечают рублем за неоправданные результаты своей деятельности. Формы организации материальной ответственности могут быть различными, однако основные их них две: индивидуальная и коллективная материальная ответственность.

Индивидуальная материальная ответственность означает, что конкретное материально-ответственное лицо (кладовщик, руководитель подразделения, продавец, кассир и др.) заключает договор с руководством предприятия, согласно которому любая недостача товарно-материальных ценностей должна быть возмещена этим лицом. В некоторых ситуациях устанавливаются нормативы, в пределах которых может иметь место отклонение учетных оценок от фактических; в этом случае материально-ответственное лицо должно возместить лишь сверхнормативные потери. Перечень материально-ответственных лиц определяется предприятием. В случае коллективной материальной ответственности за возможные недостачи отвечает уже не конкретное лицо, а коллектив (например, бригада продавцов, сменяющих друг друга в отделе магазина). Эта форма ответственности помогает избежать неоправданно частых инвентаризаций.

В соответствии с российским законодательством предприятия, нарушающие договорные обязательства (сроки, качество продукции), расчетную дисциплину, допускающих несвоевременный возврат краткосрочных и долгосрочных ссуд, погашение векселей, нарушение налогового законодательства, уплачивают пени, неустойки, штрафы. В случае неэффективной деятельности к предприятию может быть применена процедура банкротства. Для руководителей предприятия принцип материальной ответственности реализуется через систему штрафов случаях нарушения предприятием налогового законодательства.

7. Принцип экономической эффективности.

Смысловая нагрузка принципа экономической эффективности определяется тем обстоятельством, что, поскольку создание и функционирование некоторой системы управления финансами предприятий с неизбежностью предполагает расходы, эта система должна быть экономически целесообразной в том смысле, что прямые расходы оправданы прямыми или косвенными доходами. Поскольку далеко не всегда можно дать однозначные количественные оценки, аргументирующие или подтверждающие эту целесообразность, оптимизация оргструктуры осуществляется на основе экспертных оценок в динамике – иными словами, она формируется постепенно и всегда субъективна.

8. Принцип финансового контроля.

Деятельность предприятия в целом, его подразделений и отдельных должна периодически контролироваться. Системы контроля могут быть построены по-разному, однако практика показывает, что финансовый контроль является наиболее эффективным и действенным. В частности, одним из важнейших способов контроля за конгруэнтностью целевых установок собственников компании и ее управленческого персонала является проведение аудиторский проверок. Аудиторская деятельность представляет собой предпринимательскую деятельность аудиторов по осуществлению независимых вневедомственных проверок бухгалтерской отчетности, платежно-расчетной документации, налоговых деклараций и других финансовых обязательств и требований экономических субъектов, а также оказанию иных аудиторских услуг. Внутренний финансовый контроль осуществляется путем организации системы внутреннего аудита[[8]](#footnote-8).

# 2. Налогообложение и система планирования распределения финансов транспорта

## 2.1 Налогообложение на предприятиях транспорта

В современных условиях одним из важнейших рычагов, регулирующих финансовые взаимоотношения предприятий с государством в условиях перехода к рыночному хозяйству, становится налоговая система. Она призвана обеспечить государство финансовыми ресурсами, необходимыми для решения важнейших экономических и социальных задач. Посредством налогов, льгот и финансовых санкций, являющихся неотъемлемой частью системы налогообложения, государство воздействует на экономическое поведение предприятий, стремясь создать при этом равные условия всем участникам общественного производства. Налоговые методы регулирования финансово-экономических отношений в сочетаний с другими экономическими рычагами создают необходимые предпосылки для формирования и функционирования единого целостного рынка, способствующего созданию рыночных отношений.

Объектами налогообложения стали прибыль (доходы), стоимость определенных товаров, отдельные виды деятельности, операции с ценными бумагами, пользование природными ресурсами, имущество юридических и физических лиц, передача имущества, добавленная стоимость продукции, работ и услуг и другие виды доходов.

Налоги и сборы в России разделены на три вида в зависимости от уровня установления и изъятия налогов. Федеральные налоги и сборы устанавливаются Налоговым кодексом РФ и обязательны к уплате на всей территории Российской Федерации. Региональные налоги и сборы вводятся в действие в соответствии с Налоговым кодексом и законами субъектов РФ; они обязательны к уплате на территориях данных субъектов РФ. Местные налоги и сборы устанавливаются и вводятся в действие в соответствии с Налоговым кодексом РФ и нормативными правовыми актами органов местного самоуправления и обязательны к уплате на территории муниципальных образований. Местные налоги и сборы в Москве и Санкт-Петербурге устанавливаются и вводятся в действие законами этих городов.

Предприятия являются плательщиками практически всех налогов, которые должны уплачивать юридические лица. Важное значение во взаимоотношениях предприятий с государством имеют полнота и своевременность уплаты налогов.

Постоянные изменения в налоговом законодательстве усложняют производственное планирование и развитие предприятий, делают непредсказуемым инвестирование и в конечном счете дезорганизует предпринимательство.

Большую роль в сфере налоговых взаимоотношений предприятий и государства играют налоговая политика и соответственно налоговое планирование. Под налоговой политикой в отношении предприятий понимаются проводимые государством мероприятия по использованию налоговых рычагов, стимулирующих инвестиционную деятельность, способствующих росту производства и фонда потребления, и также увеличению налоговых поступлений в бюджет.

Особое значение имеют налоговое стимулирование увеличения налоговой базы как основы роста налоговых поступлений в бюджет, а также налоговое регулирование, являющееся одной из форм управления рыночной экономикой[[9]](#footnote-9).

Вводя налоги, государство изымает у предприятий часть их доходов в свою пользу. Реализация фискальной функции налогов, связанной с формированием доходной части всех звеньев бюджетной системы, обеспечивает перераспределение национального дохода и создает условия для эффективного государственного управления.

В рыночных условиях налоги - основной метод мобилизации доходов федерального, региональных и местных бюджетов. Через налоговый механизм государство воздействует на процессы производства и обращения, стимулирует или сдерживает их темпы развития, усиливает или ослабляет накопление капитала, влияет на возрастание или снижение платежеспособного спроса населения. Таким образом, проявляется регулирующая функция налогов.

Экономический механизм системы налогообложения может достигнуть поставленной цели в случае создания равных экономических условий для всех предприятий независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности. Он должен обеспечивать заинтересованность предприятий в получении большого дохода через использование таких элементов, как ставки, льготы, сроки уплаты, что в свою очередь позволит решить задачи насыщения товарами и услугами потребительского рынка, ускорения научно-технического прогресса, обеспечения насущных социальных потребностей населения.

Налоги, выражая более ограниченную сферу производственных отношений, являются лишь частью перераспределительных отношений. Участвуя в перераспределении национального дохода, налоговые отношения подчинены первичным отношениям материального производства, изменяются в зависимости от требований развития производства и обмена. В целом налоги в условиях рыночной экономики носят производный, вторичный характер.

При перераспределении национального дохода налоги, уплачиваемые предприятиями, выступают частью новой стоимости в денежной форме, которая поступает в распоряжение государства. Эта часть национального дохода, мобилизованная в форме налогов с юридических и физических лиц, превращается в централизованный фонд финансовых ресурсов государства, т.е. в основу его жизнедеятельности.

Налоги кроме общественного содержания имеют материальную основу. Они - часть денежных доходов общества, отчужденная государством. Государство через налоги и их использование вносит серьезные изменения в распределительные отношения в пользу того или иного предприятия, региона, той или иной отрасли, социальной группы.

Таким образом, налоги имеют двойственный характер: с одной стороны, они выступают специфической формой производственных отношений, в чем состоит их общественное содержание, и, с другой стороны, являются частью стоимости национального дохода и национального богатства (но в ограниченной величине) в денежной форме, что характеризует их материальное содержание[[10]](#footnote-10).

Налоговая политика, проводимая государством, может влиять посредством налогов на структуру спроса и потребления, относительно сокращая или увеличивая производственный и личный спрос и потребление. Именно за счет налогов государство образует фонд денежных средств, с помощью которого может расширить государственный спрос и потребление.

Система налогов и сборов в Российской Федерации устанавливается Налоговым кодексом РФ. Субъекты Федерации наделены правом разрабатывать законы и другие нормативные акты о региональных налогах и сборах в соответствии с Налоговым кодексом РФ. Нормативные правовые акты органов местного самоуправления о местных налогах и сборах принимаются представительными органами местного самоуправления в соответствии с Налоговым кодексом РФ.

В состав налогов, уплачиваемых предприятиями и организациями, входят следующие виды налогов и сборов: федеральные налоги и сборы; налоги и сборы субъектов РФ; местные налоги и сборы.

К федеральным налогам и сборам относятся:

* + налог на добавленную стоимость;
	+ акцизы на отдельные виды товаров (услуг);
	+ налог на прибыль (доход);
	+ налог на доходы от капитала;
	+ налог на доходы физических лиц;
	+ государственная пошлина;
	+ налог на пользование недрами и др.

Федеральные налоги и сборы являются обязательными на территории всей страны.

К региональным налогам и сборам, в частности, относятся:

* + налог на имущество организации;
	+ транспортный налог и др.

Налоговая система Российской Федерации включает общий налоговый режим и специальные налоговые режимы. Специальным налоговым режимом считается особый порядок внесения и уплаты налогов и сборов в течение определенного периода времени, который устанавливается Налоговым кодексом РФ[[11]](#footnote-11).

Кроме того, действуют специальные режимы налогообложения в особых экономических зонах, в закрытых административно-территориальных образованиях, при соглашениях о разделе продукции.

## 2.2 Методы финансового планирования на предприятиях транспорта

В финансовом планировании широко применяются следующие методы:

* + нормативный метод;
	+ расчетно-аналитический метод;
	+ балансовый метод;
	+ метод оптимальных плановых решений;
	+ экономико-математические методы (ЭММ).

Нормативный метод – это достаточно простой способ финансового планирования, основанный на применении заранее установленных норм и технико-экономических нормативов, позволяющих рассчитать потребность предприятия в финансовых ресурсах и их источниках. Этими нормативами являются: ставки налогов, тарифные ставки, нормы амортизационных отчислений, нормы расходов оборотных средств. Нормативы включают в себя: федеральные, областные, местные, отраслевые и нормативы предприятия.

Расчетно-аналитический метод строится на основе анализа достигнутой величины финансовых показателей, применяющихся за базу и индексов его изменения в прошедшем периоде. На этой основе рассчитывается плановый финансовый показатель. Подобный способ финансового планирования используется тогда, когда отсутствуют технико-экономические нормативы и связь между показателями косвенная. Связь устанавливается на основе анализа динамических рядов.

Балансовый метод основан на следующем: путем построения балансов финансовых показателей достигается увязка имеющихся в наличии финансовых ресурсов и фактических потребностях в них. Этот метод применяется при планировании, распределении прибыли и других финансовых ресурсов[[12]](#footnote-12).

Метод оптимизации плановых решений строится на разработке несколько вариантов плановых решений, на основе анализа которых выбираются самые оптимальные. Главная задача в правильном применении данного метода – это обоснование критерия выбора оптимального решения.

Экономико-математические методы позволяют найти полную зависимость между финансовым показателем и фактором его определения на основе построения экономико-математических моделей.

Процесс финансового планирования включает несколько этапов:

На первом этапе происходит анализ финансовых показателей за предыдущий период. Для этого используют информацию из основных финансовых отчетов предприятий: бухгалтерского баланса, отчета о прибылях и убытках, отчета о движении денежных средств.

Они имеют важное значение для финансового планирования, так как содержат данные для анализа и расчета финансовых показателей деятельности предприятия, а также служат основой для составления прогноза этих документов. Сложная аналитическая работа на этом этапе несколько облегчается тем, что форма финансовой отчетности и планируемые финансовые таблицы одинаковы по содержанию.

Баланс организации входит в состав документов финансового планирования, а отчетный бухгалтерский баланс служит исходной базой на первой стадии планирования[[13]](#footnote-13).

На втором этапе происходит составление основных прогнозных документов, таких как прогноз баланса, отчета о прибылях и убытках, движения денежных средств, которые относятся к перспективным финансовым планам и включаются в структуру научно-обоснованного бизнес-плана предприятия.

На третьем этапе происходит уточнение и конкретизация показателей прогнозных финансовых документов посредством составления текущих финансовых планов.

На четвертом этапе осуществляется оперативное финансовое планирование.

Завершается процесс финансового планирования практическим внедрением планов и контролем за их выполнением. Назначение финансового контроля заключается в содействии успешной реализации финансовой политики государства, обеспечении процесса формирования и эффективного использования финансовых ресурсов во всех сферах и звеньях народного хозяйства.

Результатами финансового контроля является выявление различных факторов экономической жизни (как правило, отрицательных) и количественных показателей, например: самоликвидация предприятий, замедление реализации некоторых видов товаров, сокращение ввоза в республику определенных товаров. Эти факты свидетельствуют о неэффективности установленных форм и методов реализации финансовых отношений (высокие ставки налогов, таможенных пошлин) и сигнализируют о необходимости их изменения.

Финансовое планирование, в зависимости от содержания назначения и задач, можно классифицировать на перспективное, текущее (годовое) и оперативное.

1) Перспективное планирование. Этот тип финансового планирования используется для определения важнейших показателей, пропорций и темпов расширенного воспроизводства, является главной формой реализации целей предприятия. Перспективное финансовое планирование в современных условиях охватывает период времени от одного года до трех лет. Временной интервал носит условный характер, поскольку зависит от экономической стабильности и возможности прогнозирования объёмов финансовых ресурсов и направлений их использования. Перспективное планирование включает разработку финансовой стратегии предприятия и прогнозирование финансовой деятельности. Финансовая стратегия оказывает влияние на общую стратегию предприятия. Изменение ситуации на финансовом рынке приводит к корректировке финансовой, а затем и общей стратегии развития предприятия. Цели финансовой стратегии должны быть подчинены общей стратегии развития и направлены на максимизацию рыночной стоимости предприятия.

При разработке финансовой стратегии определяется период ее реализации.

В основе финансовой стратегии лежит финансовая политика предприятия по конкретным направлениям финансовой деятельности: налоговой, амортизационной, дивидендной, эмиссионной.

Основой перспективного планирования является прогнозирование, которое определяет стратегию компании на рынке. Прогнозирование состоит в изучении возможного финансового состояния предприятия на длительную перспективу, предполагает разработку альтернативных финансовых показателей и параметров, использование которых при наметившихся спрогнозированных тенденциях изменения ситуации на рынке позволяет определить один из вариантов развития финансового положения предприятия. Основой прогнозирования является обобщение и анализ имеющейся информации с последующим моделированием возможных вариантов развития ситуаций и финансовых показателей[[14]](#footnote-14).

Результатом перспективного финансового планирования является разработка трех основных финансовых документов:

* + прогноза отчета о прибылях и убытках;
	+ прогноза движения денежных средств;
	+ прогноза бухгалтерского баланса.

Прогноз будущих прибылей и убытков основывается, в первую очередь, на прогнозном параметре объёма продаж. Этот показатель говорит о той доле рынка, которую предприятие предполагает завоевать своей продукцией. Прогнозы продаж выражаются как в денежных, так и в физических единицах, помогают определить влияние цены, объёма производства и продаж, а также инфляции на основные финансовые показатели. С помощью прогнозного отчета о прибылях и убытках определяется величина получаемой прибыли в предстоящем периоде.

Прогноз движения денежных средств - отражает движение денежных потоков по текущей, инвестиционной и финансовой деятельности предприятия. Разграничения направлений деятельности при разработке прогноза позволяют повысить результативность управления денежными потоками. Прогноз движения денежных средств предоставляет возможность оценить использование предприятием денежных средств. С помощью прогноза движения денежных средств можно оценить, сколько денежных средств необходимо вложить в хозяйственную деятельность предприятия, синхронность поступления и расходования денежных средств, проверить будущую ликвидность предприятия.

После составления этого прогноза определяют стратегию финансирования предприятия. Её суть заключается в следующем:

* + определение источников долгосрочного финансирования;
	+ формирование структуры и затрат капитала;
	+ выбор способов наращивания долгосрочного капитала.

Надо отметить, что на всех этапах финансового планирования, огромное значение имеет использование правдивой и реальной информации о состоянии предприятия, а также его текущей деятельности.

Текущее финансовое планирование является планированием осуществления; оно рассматривается как составная часть перспективного плана и представляет собой конкретизацию его показателей.

Текущее планирование хозяйственной деятельности предприятия состоит в разработке плана прибылей и убытков, плана движения денежных средств, планового бухгалтерского баланса, поскольку эти формы планирования отражают финансовые цели организации. Все три плановых документа основываются на одних и тех же исходных данных и должны корреспондироваться друг с другом. Документы текущего финансового плана составляются на период, равный одному году. Для точности результата осуществляют дробление планового периода на более мелкие единицы измерения: полугодие или квартал. Разработку финансового плана целесообразнее начинать с плана прибылей и убытков, этот документ показывает обобщённый результат текущей деятельности. Анализ соотношения доходов и расходов позволяет оценить резервы увеличения собственного капитала предприятия. Разработка этого плана происходит в несколько этапов:

* + рассчитывается плановая сумма амортизационных отчислений
	+ определяется сумма затрат
	+ определяется выручка от реализации продукции.

Следующим документом текущего финансового планирования является годовой план движения денежных средств, который представляет собой собственно план финансирования, составляется на год с разбивкой по кварталам. Этот план можно составлять двумя методами:

* + прямой метод основывается на исчислении притока и оттока денежных средств, таким образом подводятся балансы по трём видам деятельности предприятия: основной, инвестиционной, финансовой.
	+ косвенный метод основывается на последовательной корректировке чистой прибыли в связи с изменениями в активах предприятия. Исходным элементом этого метода является прибыль.

Заключительным документом финансового плана является плановый бухгалтерский баланс на конец планируемого года, который отражает все изменения в активах и пассивах в результате запланированных мероприятий и показывает состояние имущества и финансов предприятий.

Процесс текущего финансового планирования обычно начинается с прогнозирования объема будущих продаж. Правильно определенный прогноз продаж служит основой для организации производственного процесса, а также для эффективного распределения средств и должного контроля над запасами.

Период прогноза продаж должен быть увязан с общим плановым периодом. Обычно прогноз продаж составляется на период от года до пяти лет. В свою очередь годичные планы разбиваются на квартальные и месячные.

Чем короче периоды прогноза продаж, тем точнее и конкретнее должна быть информация, содержащаяся в них. Прогнозы продаж могут быть рассчитаны в натуральном и денежном выражении. В любом случае они являются хорошим инструментом, помогающим определить влияние таких факторов, как: цена, объем производства и инфляция на потоки наличности предприятия.

Бюджет – это главный финансовый план компании.

На следующем рисунке представлена взаимоувязка различных финансовых планов при текущем планировании.

Смета прямых затрат на оплату труда

План сбыта

Смета необходимых ТМЦ на конец периода

Производственный план

Смета прямых затрат на материалы

Смета общезаводских накладных расходов

Смета себестоимости реализованной продукции

Смета коммерческих расходов

Смета управленческих расходов

Прогнозный отчет о прибылях и убытках

**Смета капитальных** **вложений**

**Прогнозный балансовый** **отчет**

**Кассовый план**

Рисунок 1 – Схема составных частей бюджета предприятия транспорта

Основные этапы подготовки бюджета:

* + подготовка прогноза продаж;
	+ определение ожидаемого объема производства:
	+ расчет производственных затрат и эксплуатационных расходов;
	+ определение движения денежных средств и расчет финансовых показателей;
	+ составление планируемых финансовых отчетов[[15]](#footnote-15).

# Заключение

Финансовое планирование в системе управления предприятием транспорта играет ведущую роль. Это давно проверенная на практике в развитых странах аксиома. Однако в результате рыночных преобразований экономики России планирование как институт был практически ликвидирован на всех уровнях управления. Но жизнь показала, что это одна из стратегических ошибок реформирования. И сегодня вопрос о планировании остро встал на всех уровнях управления.

Восстановление и развитие финансового планирования на предприятиях транспорта происходит с различной степенью интенсивности. Формирование новых систем планирования зависит от многих факторов, которые оказывают влияние на уровень плановой работы. Первая группа факторов: тяжелое финансовое состояние предприятия, низкая квалификация персонала, компьютерная неграмотность работников, неэффективные системы мотивации – отрицательное влияние. Вторая противоположная группа факторов: заинтересованность руководства, инновационность персонала, эффективная маркетинговая деятельность - положительное влияние.

Зависимость качества планов предприятий от множества факторов доказывает сложность выбора оптимального направления развития планирования. Более того, опыт работы предприятий показывает, что изменения, касающиеся только технологии планирования, наблюдавшиеся в ходе реформирования экономики в России, могут только снизить расхождения плановых и фактических значений показателей, что конечно актуально в условиях нестабильности внешней среды. Необходимо использовать принципиально новые подходы к планированию. Более того, эти подходы должны учитывать специфику отрасли.

Таким образом, все задачи выполнены, а цель – достигнута.

# Список использованной литературы

1. Дятлов, А.Н. Общий менеджмент: Концепции и комментарии: учебник для вузов / А.Н. Дятлов, М.В. Плотников, И.А. Мутовин. - М.: Альпина, 2007. - 400 с.
2. Гришина, Н.В. Менеджмент / Н.В. Гришина. - СПб.: Питер, 2008. - 464 с.
3. Емельянов, С.М. Финансы предприятий / С.М. Емельянов. – СПб: Питер, 2006. – 331 с.
4. Залесский, Г.Е. Реструктуризация производства / Г.Е. Залесский. - М.: Изд-во МГУ, 2006. - 118 с.
5. Кондратьев, В.В. Финансы предприятий / Кондратьев В.В., ред. - 6-е изд., перераб. и доп. - М: Эксмо, 2007. - 832 с.
6. Никифоров, А.Д. Финансы предприятий: учеб. пособие для вузов / А.Д. Никифоров. - 2-е изд., стер. - М.: Дрофа, 2006. - 719 с.
7. Новицкий, Н.И. Инновационное планирование и управление производством: учебник / Н.И. Новицкий. - М.: Новое знание, 2007. - 159 с.
8. Петров, Ю.А. Финансы предприятий: теория и практика / Ю.А. Петров, Е.Л. Шлимович, Ю.В. Ирюпин. - М.: Финансы и статистика, 2007. - 160 с.
9. Прохоров, А.П. Финансы предприятий / А.П. Прохоров. - М.: Эксмо, 2006. - 384 с.
1. Райченко, А. В. Финансы предприятий: учебник / А. В. Райченко, И. В. Хохлова. - М.: ИНФРА-М, 2007. – С. 268 [↑](#footnote-ref-1)
2. Фатхутдинов, Р. А. Организация производства: учебник для вузов / Р. А. Фатхутдинов. - 3-е изд., перераб. и доп. - М.: ИНФРА-М, 2007. – С. 352 [↑](#footnote-ref-2)
3. Дятлов, А. Н. Общий менеджмент: Концепции и комментарии: учебник для вузов / А. Н. Дятлов, М. В. Плотников, И. А. Мутовин. - М.: Альпина, 2007. – С. 231 [↑](#footnote-ref-3)
4. Петров, Ю. А. Финансы предприятий: теория и практика / Ю. А. Петров, Е. Л. Шлимович, Ю. В. Ирюпин. - М.: Финансы и статистика, 2007. – С. 105 [↑](#footnote-ref-4)
5. Рукавишников, А. В. Финансовый менеджмент: учебник для вузов / А. В. Рукавишников. - М.: ИНФРА-М, 2006. – С. 229 [↑](#footnote-ref-5)
6. Никифоров, А. Д. Финансы предприятий: учеб. пособие для вузов / А. Д. Никифоров. - 2-е изд., стер. - М.: Дрофа, 2006. – С. 219 [↑](#footnote-ref-6)
7. Залесский, Г. Е. Реструктуризация производства / Г. Е. Залесский. - М.: Изд-во МГУ, 2006. – С. 46 [↑](#footnote-ref-7)
8. Сорина, Г. В. Финансы предприятий: учеб. пособие для вузов / Г. В. Сорина. - М.: Экономист, 2006. – С. 102 [↑](#footnote-ref-8)
9. Семенов, А. К. Финансы предприятий: учеб. пособие / А. К. Семенов, Е. Л. Маслова. - М.: Дашков и К, 2006. – С. 133 [↑](#footnote-ref-9)
10. Емельянов, С. М. Финансы предприятий / С. М. Емельянов. – СПб: Питер, 2006. – С. 227 [↑](#footnote-ref-10)
11. Шубенкова, Е. В. Финансы предприятий: учеб. пособие для вузов / Е. В. Шубенкова. - М.: Экзамен, 2006. – С. 97 [↑](#footnote-ref-11)
12. Новицкий, Н. И. Инновационное планирование и управление производством: учебник / Н. И. Новицкий. - М.: Новое знание, 2007. – С. 73 [↑](#footnote-ref-12)
13. Гришина, Н. В. Менеджмент / Н. В. Гришина. - СПб.: Питер, 2008. – С. 169 [↑](#footnote-ref-13)
14. Кондратьев, В. В. Финансы предприятий / Кондратьев В.В., ред. - 6-е изд., перераб. и доп. - М : Эксмо, 2007. – С. 572 [↑](#footnote-ref-14)
15. Прохоров, А. П. Финансы предприятий / А. П. Прохоров. - М.: Эксмо, 2006. – С. 244 [↑](#footnote-ref-15)