БАШКИРСКАЯ АКАДЕМИЯ

**ГОСУДАРСТВЕННОЙ СЛУЖБЫ И УПРАВЛЕНИЯ**

**ПРИ ПРЕЗИДЕНТЕ РЕСПУБЛИКИ БАШКОРТОСТАН**

Кафедра финансов, бухгалтерского учета и анализа

КОНТРОЛЬНАЯ РАБОТА

##### по дисциплине «Финансы организаций (предприятий)»

**на тему:**

**« Отраслевые особенности организации финансов»**

Выполнила студентка 2-го курса

специальности «Финансы и кредит» Шамилова Г.Г. Проверил: к.э.н., доц. Михайлова Ю.В.

Уфа 2009

# Содержание

Введение

1. Организация финансов капитального строительства
2. Организация финансов предприятий сельского хозяйства
3. Организация финансов транспорта

Заключение

Список использованной литературы

**Введение**

Финансы организаций (предприятий) 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. Продолжают развиваться негосударственный сектор экономики, современная банковская система, рынки товаров, услуг, капитала. Организации (предприятия) перешли к широкому использованию рыночных методов регулирования своей деловой активности. 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.

Целью контрольной работы является раскрытие отличительных особенностей организации финансов в зависимости от отраслевой принадлежности.

В работе подробно исследованы особенности организации финансов капитального строительства, предприятий сельского хозяйства и транспорта.

**1 Организация финансов капитального строительства**

В осуществлении строительного производства участвуют два вида финансов:

- финансы заказчика (инвестора);

- финансы подрядчика.

Строительство конкретного объекта осуществляется на договорных условиях по заказу другой организации (инвестора) и за его счет, а наличие незавершенного производства покрывается средствами строи-тельной организации.

Финансы инвестора представляют собой совокупность средств, предназначенных для финансирования затрат во вновь создаваемые, ре-конструируемые, обновляемые и модернизируемые основные фонды и для наделения вновь создаваемых и расширяемых производств оборотными средствами.

Источниками их формирования являются:

- амортизационный фонд;

- часть прибыли от основной деятельности;

- долгосрочные кредиты банка;

- ассигнования из бюджета;

- налоговый инвестиционный кредит и др.

Особенности финансов подрядчика состоят в следующем:

- неравномерности поступления выручки - основного источника собственных средств подрядчика, связанной с продолжительностью строительства объекта;

- неравномерности потребности в оборотных средствах, связанной с различиями в материалоемкости и трудоемкости работ на различных этапах строительства;

- влияния сметной стоимости - основы ценообразования в строительстве и порядка оплаты труда на формирование прибыли.

Затраты на строительно-монтажные работы состоят из:

- прямых расходов, т.е. затрат на приобретение и доставку мате-риалов, деталей, конструкций, заработной платы, расходов по эксплуатации строительных машин и прочих;

- накладных расходов, т.е. административно-хозяйственных, по обслуживанию рабочих, по организации и производству работ и других затрат.

Размер затрат определяется по каждому объекту путем составления сводной сметы - основного документа, определяющего полную сметную стоимость стройки и плановую прибыль.

Наряду со сметной стоимостью в строительстве различают:

- сметную себестоимость, которая меньше полной сметной стоимости на сумму плановой прибыли;

- плановую себестоимость, которая меньше сметной себестоимости на сумму планируемой экономии от снижения себестоимости работ;

- фактическую себестоимость, отражающую всю величину производственных затрат, определяемых по данным бухгалтерского учета и предусматривающую расходы, связанные с уплатой пени, неустоек, штрафов за нарушение условий договора и т.д.

Для определения плановой себестоимости затраты группируются по соответствующим статьям.

При планировании себестоимости учитывается возможность снижения затрат на производство за счет повышения производительности труда, сокращения продолжительности строительства, экономии мате-риалов, повышения качества и повышения технического уровня работ.

Значительную часть оборотных средств подрядных организаций составляют расчеты и денежные средства. В составе оборотных средств нет готовой продукции, что обусловлено технико-экономическими особенностями капитального строительства.

Потребность в оборотных средствах определяется путем нормирования методами, применяемыми в промышленности, с учетом специфики деятельности строительных организаций.

Выручка подрядных организаций слагается из:

- сметной стоимости строительно-монтажных работ;

- сметной стоимости собственных капитальных вложений;

- суммы, получаемой подрядными организациями сверх стоимости выполненных работ;

- изменения остатков неоплаченных заказчиками работ на начало и конец планируемого года;

- доходов от реализации на сторону продукции.

Метод расчета выручки от реализации определяется предприятием.

Конечный финансовый результат (прибыль или убыток) подрядных организаций слагается из финансового результата от реализации выполненных строительно-монтажных работ, основных средств и иного имущества и доходов от внереализационных операций, уменьшенных на сумму расходов.

Плановая прибыль от реализации определяется двумя метода-ми.

1. Нормативным - по формуле

П = (Пн+Эс) х СВР,

Где:

Пн - плановые накопления от сметной стоимости;

Эс - экономия от снижения сметной стоимости строительно-монтажных работ;

СВР - стоимость выполненных работ.

2.Прямым методом - как разница меду выручкой от реализации выполненных работ по сметной стоимости без НДС и плановой себе-стоимостью выполненных работ.

Прибыль подрядных организаций распределяется так же, как и в промышленности.

**2 Организация финансов предприятий сельского хозяйства**

Особенности сельскохозяйственного производства состоят в том, что оно имеет дело с живыми организмами - животными и растениями. Использует в процессе труда землю в качестве главного, ничем незаменимого средства производства.

Эти особенности можно объединить в следующие группы:

1. Природно-климатические и естественно-биологические:

- почвенно-климатические особенности определяют зональную специализацию, длительность рабочих периодов в производстве, различия в продуктивности и доходности хозяйства, дифференциацию в себе-стоимости и рентабельности продукции;

- погодные условия влияют на время проведения и темпы работы, объем и качество продукции, что вызывает необходимость создания натуральных и денежных страховых и резервных фондов;

- природный, естественно-биологический цикл развития растений и животных определяет кругооборот финансовых ресурсов (от урожая к урожаю), а необходимость концентрации материальных, денежных и трудовых ресурсов к определенным периодам обеспечивается кредитами банков.

2. Технологические и организационные:

- из-за сочетания в сельском хозяйстве двух взаимодополняющих отраслей - растениеводства и животноводства осуществляется раздельное планирование, учет и организация;

- наличие внутри хозяйственного оборота большей части сельскохозяйственной продукции необходимо для обеспечения непрерывности производственного цикла.

3. Социально-экономические:

- по праву собственности в сельском хозяйстве функционируют государственные, частные и кооперативные предприятия двух относительно однородных групп: предприятия акционерного и кооперативного типов.

Первые представлены акционерными обществами (открытого и за-крытого типов) и товариществами различных видов, вторые - колхозы, сельскохозяйственные производственные кооперативы и коллективные сельскохозяйственные предприятия.

Растет число негосударственных сельскохозяйственных предприятий различных организационно-правовых форм. Появился сектор крестьянских (фермерских) хозяйств.

Планирование, учет и калькулирование издержек производства в сельском хозяйстве осуществляется с учетом того, что сельскохозяйственный год охватывает периоды, относящиеся к двум календарным годам и при определении себестоимости затраты календарного года распределяются между продукцией этого и будущего годов. Также себе-стоимость из-за сезонного характера работ исчисляется не только по видам продукции, но и по видам работ.

Планирование себестоимости осуществляется в следующей последовательности: - сначала определяются затраты по видам работ на 1 га посева и на голову скота;

- затем с учетом урожайности и продуктивности определяется себе-стоимость отдельных видов продукции. При этом учитываются такие технико-экономические факторы как:

- технический уровень и механизация производства;

- проведение мероприятий по улучшению плодородия земель и качества производственных ресурсов (машин, оборудования, скота, семян, кормов, удобрений и др.);

- изменение цен на материальные ресурсы и основные средства;

- применение прогрессивных форм организации труда и его оплаты.

При планировании себестоимости рассчитывают следующие показатели: себестоимость всей продукции, себестоимость единицы продукции, затраты на 1 рубль валовой (товарной) продукции.

Существенным элементом затрат на производство во всех отраслях сельского хозяйства является заработная плата. Формы и системы оплаты труда тесно увязываются с конечными результатами работы.

Затраты, связанные с материальными ценностями, включаемыми в себестоимость продукции, планируются по отдельным видам: корма, семена и посадочный материал, удобрения и др.

В элемент прочих затрат включаются такие специфические затраты, как затраты на подстилку для животных, затраты по ограждению ферм и др.

Совокупность затрат на производство и реализацию продукции составляет ее полную себестоимость.

Затраты сельскохозяйственных предприятий возмещаются из вы-ручки от реализации, которая поступает неравномерно и поэтому финансовый результат хозяйственной деятельности сельскохозяйственных предприятий можно определить только в конце года.

Разность между валовой денежной выручкой и полной себе-стоимостью продукции образует прибыль, отражающую превышение доходов над расходами.

В практике различают общую (валовую) прибыль сельскохозяйственных предприятий, характеризующую общий результат деятельности, от реализации (по видам производств и продукции, работ, услуг) и от внереализационных операций.

Структура основных средств, как известно, зависит от отраслевых особенностей, местоположения предприятия, его размера, технического уровня и формы организации производства.

Особенности структуры основных средств сельскохозяйственного назначения:

- наряду со средствами труда, являющимися продуктами предшествующей индустриальной деятельности, функционируют также специфические средства труда - разные виды животных и многолетних насаждений, - в которых также воплощен прошлый труд людей, принимавших участие в уходе за ними, выращивании и т.д. ; - стоимость специфических основных средств (животных, многолетних насаждений) в процессе использования до определенного периода не только не уменьшается в отличие от машин, оборудования, зданий и др., но даже возрастает.

Эта специфика накладывает отпечаток на их воспроизводство. Если все прочие основные средства могут находиться в эксплуатации непрерывно вплоть до снашивания, то, например, многолетние насаждения в течение года функционируют лишь в пределах вегетационного периода.

Особенности функционирования оборотных средств сельскохозяйственного производства:

- потребность в оборотных средствах в сельскохозяйственном производстве неравномерна в разные периода года, т.к. рабочее время меньше времени производства, которое продолжается под воздействием природных сил;

- значительная часть оборотных средств формируется в натуральной форме (семена, корма, органические удобрения, молодняк животных), минуя денежную фазу кругооборота капитала;

- такие важные составные их элементы как семена, а в ряде случаев и посадочный материал, корма, органические удобрения и т.п., постоянно возобновляются в процессе кругооборота за счет собственного производства. Поскольку данные виды оборотных средств не поступают в реализацию, а остаются в сфере производства на следующий производственный цикл, то это влияет на их величину, продолжительность обо-рота и порядок нормирования. Так, норматив по семенам должен отражать полную потребность в них предприятия, объединения для ярового сева, а в зонах, где озимый сев производится до уборки, - и запасы семян. По кормам норматив собственных оборотных средств устанавливается только в пределах страхового фонда, так как весь сезонный запас покрывается банковским кредитом.

Правильное сочетание собственных и заемных источников формирования оборотных средств обеспечивает максимальную эффективность денежных ресурсов сельскохозяйственных предприятий, поэтому в качестве источников создания и пополнения используются собственные и приравненные к ним средства, а также банковские кредиты и ссуды.

Банковские кредиты могут быть использованы на покрытие сезонных затрат производства, на образование товарно-материальных ценностей и на внутригодовой недостаток собственный средств.

Эффективность использования оборотных средств зависит от:

- своевременной поставки продукции;

- сокращения запасов продукции в готовом виде;

- оплаты в положенные сроки счетов поставщиков;

- ликвидации задержек в документообороте по расчетам;

- внедрения научно-обоснованных нормативов расхода семян и кормов, горючего и смазочного материалов, электроэнергии, минеральных удобрений и т.д.

**3 Организация финансов транспорта**

Транспорт, как отрасль экономики, включает:

- железнодорожный;

- автомобильный;

- речной;

- морской;

- нефтепроводный;

- воздушный.

Транспорт имеет свою специфику, обусловленную производственным процессом.

Особенности функционирования транспортных предприятий:

- продукция транспорта не имеет вещественной формы, т.к. транс-порт не производит, а лишь перемещает товары и продукцию, созданную в других отраслях экономики;

- цены на транспортную продукцию складываются на основе та-рифов 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 дол-жен 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 товарораспорядительными документами, взвешивание и подсчет груза, вы-явление порчи или потерь.

Эффективность транспортного процесса зависит от продолжительности выполнения каждого элемента.

Развитие действующих транспортных путей связано с длительны-ми сроками изысканий и проектирования, создания соответствующих промышленно-строительных мощностей и подготовки материально-финансовых ресурсов.

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 пере погрузочные 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 партия-ми.

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, меж бассейновых и внутри бассейновых 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.

Особенности планирования себестоимости предприятий транс-порта

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

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.

Прибыль от основной деятельности транспорта

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 пере-возимого 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 отражает предприятий результаты эксплуатации транспорта, вспомогательных производств и хозяйств и прочих хозяйственных операций.

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

Налогообложение прибыли осуществляется в соответствии с законом РФ "О налоге на прибыль предприятий и организаций". Льготы при уплате налогов являются общими для всех отраслей народного хозяйства.

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

Планирование доходов и расходов транспорта

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 средне-го 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 пасса-жиров;

- в финансовом плане предприятий речного и морского транспорта отражаются ассигнования из бюджета на государственные капитальные вложения, операционные расходы, затраты по путевому хозяйству, со-держание судоходных инспекций и охраны, возмещение убытков жилищно-коммунального хозяйства и разницы в тарифах по заграничным перевозкам;

- нормативы собственных оборотных средств предприятий авто-мобильного 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 из-носа 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.

**Заключение**

Как экономическая категория финансы организаций (предприятий) – это система финансовых или денежных отношений, возникающих в процессе формирования основного и оборотного капиталов, фондов денежных средств организации (предприятия) и их использования. Они носят распределительный и перераспределительный характер и оказывают непосредственное воздействие на воспроизводственный процесс.

Финансы организаций (предприятий) являются самостоятельным звеном финансовой системы, обслуживающий материальной производство и услуги. Именно в этом звене финансовой системы формируется значительная часть национального дохода страны, осуществляется их распределение внутри организаций и частичное перераспределение через бюджетную систему и систему внебюджетных фондов.

Экономическое содержание финансов в капитальном строительстве, а также функции и основные принципы их организации подобны тем, что существуют в промышленности и других отраслях экономики. Однако в организации финансов имеется специфика, обусловленная технико-экономическими особенностями данной отрасли.

Финансы строительства включают в себя финансы заказчика, финансы подрядных организаций и финансы проектных организаций. Финансам заказчика принадлежит ведущее место в финансах строительства. От состояния финансов заказчика, его платежности зависит объем строительного производства и финансового состояния подрядных и проектных строительных организаций.

По подрядным строительно-монтажным организациям, рассчитывающимся с заказчиками за товарную строительную продукцию, норматив собственных оборотных средств на возмещение затрат по незавершенному производству не устанавливается.

Эти затраты возмещаются за счет кредитов банков с использованием для этой цели средств, высвобождающихся у заказчиков в связи с переходом на расчеты без промежуточных платежей.

Сельскохозяйственное производство по своей природе отличается от других отраслей экономики тем, что производит продукцию животного и растительного происхождения и использует в процессе труда землю в качестве главного, ничем другим не заменимого средства производства. Поэтому воспроизводство в сельском хозяйстве и функционирование финансов сельскохозяйственных организаций (предприятии) обладают рядом особенностей, которые определяются природно-климатическими и естественно-биологическими условиями, технологическими факторами и социально-экономическими отношениями.

Большинство государственных организаций (совхозов) превратилось в негосударственные сельскохозяйственные предприятия разных организационно-правовых форм (Табл.1). Большое количество земли передано в муниципальную собственность сельских органов власти. Появился сектор крестьянских (фермерских) хозяйств. Все это существенным образом изменило социально-экономическую структуру сельского хозяйства.

долгосрочное кредитование.

Существенные изменения претерпевает кредитная политика. Упразднен бюджетный фонд льготного кредитования товаропроизводителей агропромышленного комплекса. Введено субсидирование процентных ставок по кредитам, привлеченном предприятия и организациям АПК в Российских кредитных организациях с погашением за счет средств федерального бюджета двух третей учетной ставки Центрального банка.

Кроме того, новые формы государственной поддержки сельского хозяйства стало возмещение из федерального бюджета части затрат на оплату процентов по инвестиционным кредитам (сроком от 3 и 5 лет), полученным товаропроизводителем АПК в российских кредитных организациях.

Введена система страхования урожая сельскохозяйственных структур с государственной поддержкой, осуществляемой в виде субсидирования из федерального бюджета части затрат сельскохозяйственных товаропроизводителей на оплату страховых возмещений по заключенным договорам страхования.

Выявление закономерностей и количественных взаимосвязей между основными факторами производства, определение количественного значения отдельных факторов в формировании себестоимости продукции обеспечивается с помощью методов системного анализа.

Любое сельскохозяйственное производство систематически нуждается в денежных средствах для капитального ремонта и модернизации действующего оборудования, производственных помещений, машин и т.д. В этих целях создается амортизационный фонд, который используется как для полного возобновления средств труда (реновация), так и для частичного (капитальный ремонт, модернизация).

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

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.

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).

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

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.

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

**Список использованной литературы**

1. Колчина Н.В. Финансы организаций (предприятий) – М., 2004.
2. Гаврилова А.Н., Попов А.А. Финансы организаций (предприятий). М., 2005.
3. Ермолович Л.Л. Анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятия. – Мн.: БГЭУ, 2001.
4. Попова Р.Г. Самонова И.Н. Добросердова И.И. Финансы предприятий. М., 2005.
5. Экономика предприятий: Учебник для вузов / Под ред. Горфинкеля В.Я. – М., 2003.
6. Шуляк П.Н. Финансы предприятия. – М., 2005.
7. Балабанов И.Т. Финансовый анализ и планирование хозяйствующего субъекта. – М.: Финансы и статистика, 2000.
8. Бернстайн Л.А. Анализ финансовой отчетности. – М., Финансы и статистика, 2000.