Введение

Развитие транспортной системы связано с возрастанием роли систем обработки информации, объем которой возрастает с каждым годом. Для эффективного функционирования транспортных систем необходимо анализировать данные об объемах пассажирских или товарных перевозок, и различные системы тарифов и скидок, и прогноз капитальных затрат на строительство новых путей сообщения, и многое другое. Статистика транспорта - отрасль статистики, которая изучает явления и процессы, происходящие на транспорте.

Основная форма наблюдения - сплошная текущая и годовая статистическая отчетность, в ряде случаев - переписи и специальные обследования как сплошные, так и выборочные. При изучении наиболее массового вида транспорта - автомобильного, а также других видов транспорта, где получает развитие малое предпринимательство, в целях снижения отчетной нагрузки на хозяйствующие субъекты, используется один из видов несплошного наблюдения - метод основного массива (цензовый).

То есть система показателей статистки транспорта с группировкой по экономическим, территориальным, и технологическим признакам является основой изучения транспортной системы страны. По отраслевому признаку делится на статистику отдельных видов транспорта: железнодорожного, автомобильного, городского электрического, дорожного хозяйства, трубопроводного, морского, внутреннего водного, воздушного; по тематическому - на статистику перевозок грузов, пассажиров, статистику наличия транспортных средств и их использования, путей сообщения, статистику безопасности движения, статистку труда, статистику материальных ресурсов, статистиках финансовых результатов, статистик инвестиций и инноваций.

Однако транспорт общего пользования транспорт, удовлетворяющий потребности всех отраслей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающий различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющий общедоступное транспортное обслуживание населения. К перевозкам транспорта общего пользования относятся перевозки на коммерческой основе (за плату) пассажиров (включая граждан, пользующихся правом бесплатного проезда на общественном транспорте) или грузов.

Перевозка, осуществляемая коммерческой организацией, признается перевозкой транспортом общего пользования, если из закона, иных правовых актов или выданного этой организации разрешения (лицензии) вытекает, что эта организация обязана осуществлять перевозки грузов, пассажиров и багажа по обращению любого гражданина или юридического лица.

Основная цель данной работы заключается в рассмотрении статистки транспорта.

Для достижения поставленной цели, определены следующие задачи:

* Рассмотреть и изучить понятие и сущность статистика транспорта;
* Выявить и охарактеризовать методологию транспортной статистики;

Изучить статистическое изучение показателей транспортных предприятий. То сеть более подробно изучить статистическое наблюдение па транспорте, рассмотреть статистику перевозок грузов и пассажиров, а так же раскрыть сущность статистики себестоимости перевозок грузов и пассажиров;

* Сделать соответствующие выводы.

Теоретической основой послужили учебники и учебная литература таких авторов как: Баканов М.И.. Шере.меч А .Д., Годин, Л. М., Гусаров, В. М., Глисеева, И. И., Колесникова, И. И. Jl.ll. Харченко, В.Г. Ионии и мн. др.

1. Понятие и сущность статистики транспорта

Статистика транспорта - отрасль статистики, которая изучает явления и процессы, происходящие на транспорте.

Основная форма наблюдения - сплошная текущая и годовая статистическая отчетность, в ряде случаев - переписи и специальные обследования как сплошные, так и выборочные. При изучении наиболее массового вида транспорта - автомобильного, а также других видов транспорта, где получает развитие малое предпринимательство, в целях снижения отчетной нагрузки па хозяйствующие объекты, используется одни из видов несплошного наблюдения - метод основного массива (цензовый).

Система показателей статистики транспорта с группировкой по экономическим, территориальным, техническим и технологическим признакам является основой изучения транспортной системы страны. По отраслевому признаку делится на статистику отдельных видов транспорта: железнодорожного, автомобильного, городского электрического, дорожного хозяйства, -трубопроводного, морского, внутреннего водного, воздушного; по тематическому - на статистику перевозок грузов, пассажиров, статистику наличия транспортных средств и их использования, путей сообщения, статистику безопасности движения, статистику груда, статистику материальных ресурсов, статистику финансовых результатов, статистику инвестиций и инноваций.

Транспорт общего пользования - транспорт, удовлетворяющий потребности всех отраслей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающий различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющий общедоступное транспортное обслуживание населения. К перевозкам транспорта общего пользования относятся перевозки на коммерческой основе (за плату) пассажиров (включая граждан, пользующихся правом бесплатного проезда на общественном транспорте) или грузов. Перевозка, осуществляемая коммерческой организацией, признается перевозкой транспортом общего пользования, если из закона, иных правовых актов или выданного этой организации разрешения (лицензии) вытекает, что ла организация обязана осуществлять перевозки грузов, пассажиров и багажа по обращению любого гражданина или юридического лица.

Перечень организаций, обязанных осуществлять перевозки, признаваемые перевозками транспортом общего пользования, публикуется в установленном порядке.

Договор перевозки транспортом общего пользования является публичным договором.

Транспорт необщего пользования (ведомственный) - транспорт, осуществляющий, как правило, перевозки грузов и пассажиров своего предприятия, объединения (ассоциации, концерна и т.п.).

Предприятие транспорта - юридическое лицо, предоставляющее транспортные услуги физическим и юридическим лицам в качестве основного вида деятельности.

Перевезено грузов (объем перевозок грузов) - количество грузов в тоннах, перевезенных транспортом. Унизывается по видам транспорта, сообщений, роду грузов, направлениям перевозок. Начальный момент процесса перевозок грузов отражается показателем "отправлено (отправление) грузов", конечный момент - показателем "прибыло (прибытие) грузов". Для отдельных предприятий транспорта для характеристики всего объема работы применяется показатель "перевезено (перевозка) грузов", который определяется как сумма отправленных грузов и принятых грузов от других предприятий транспорта для перевозки. Единицей наблюдения в статистике перевозок грузов является отправка, т.е. Партия груза, перевозка ко торой оформлена договором перевозки.

Перевезено пассажиров - число пассажиров, перевезенных за определенный период времени. Учитывается по видам транспорта, сообщений, направлениям перевозок. Единицей наблюдения в статистике перевозок пассажиров является пассажиро-поездка. Момент учета отправленных пассажиров определяется на отдельных видах транспорта неодинаково: или но моменту приобретения билета (на железнодорожном, автомобильном), или по моменту отправления транспортного средства (на водном и воздушном транспорте). Момент прибытия в статистке перевозок пассажиров на практике, за исключением воздушного транспорта, не используется.

Грузооборот транспорта - объем работы транспорта по перевозкам грузов, выражается в тонно-километрах. Исчисляется суммированием произведений массы перевезенных грузов в тоннах па расстояние перевозки в километрах (милях). Грузооборот транспорта группируется по видам транспорта, ширине колеи, роду движения, роду грузов и другим признакам.

Пассажирооборот транспорта - объем работы транспорта по перевозкам пассажиров. Единицей измерения является пассажиро-километр, т.е. Перемещение пассажира на расстояние is 1 км. Определяется суммированием произведений количества пассажиров по каждой позиции перевозки на расстояние перевозки; вычисляется раздельно по видам транспорта, сообщениям перевозок, другим признакам.

Продукция транспорта приведенная - объем работы транспорта по перевозкам грузов и пассажиров в условно-натуральном выражении. Измеряется в приведенных тонно-километрах. Определяется как сумма величины грузооборота транспорта и величины пассажирооборота, выраженных в приведенных топно-километрах. Необходимость исчисления показателя приведенной продукции транспорта обусловлена тем, что по одним и тем же путям сообщения и одними и теми же средствами одновременно осуществляются перевозки и грузов, и пассажиров. Используется для исчисления показателя производительности труда работников, запятых на перевозках, и себестоимости продукции.

Вид сообщения - признак, представляющий характер участия подразделения транспортной сети в перевозках. Различают перевозки с участием одного подразделения - местное сообщение, двух и более подразделений одного вида транспорта - прямое сообщение, нескольких видов транспорта - прямое смешанное. Перевозки делятся на внутригородские, пригородные (местные), междугородные (дальние) и международные (заграничные), транзитные.

На морском транспорте используется признак - вид плавания.

Единицы измерения перевозок позволяют измерим, массы перевозимых грузов и пассажиров и расстояния перевозок. Общую массу перевозимых грузов измеряют в тоннах, а для отдельных отправок грузов и в килограммах. Масса перекачиваемого по газопроводу газа измеряется в мЗ с последующим пересчетом в тонны, исходя из физических параметров газа.

Общую массу перевозимых пассажиров измеряют числом перевезенных лиц (пассажиров), а на воздушном транспорте и в единицах веса, когда вес пассажира с багажом принимается равным 90 кг.

Расстояние перевозки отдельной партии груза или пассажира измеряется в километрах, а па морском транспорте в милях (! миля т 1,852 км). Общий объем перемещения грузов измеряется в тонно-километрах, когда вес партии груза умножается па расстояние перевозки.

Классификация грузов - группировка перевозимой продукции по признакам, отражающим как особенности ее производства (происхождение, степень завершенности обработки, назначение), так и особенности перевозки (вид подвижного состава, объемность, громоздкость и т.п.). Служит целям изучения транс11ортно-:жономичсских связей, установления тарифов и организации перевозок на отдельных видах транспорта. Оформляется в виде систематизированного перечня грузов, называемого номенклатурой. В 1:диной тарифно-статистической номенклатуре грузов железнодорожного и водного транспорта выделяются 1 1 разделов, 69 групп, 250 позиций, более 4000 наименований родов грузов. На других видах транспорта используются более сжатые номенклатуры, в которых число групп резко сокращено.

Дальность перевозки - расстояние перевозки (транспортировки) объекта в километрах (на морском транспорте в милях) от пункта отправления в пункт назначения по сети путей сообщения определенного вида транспорта.

Средняя дальность перевозки грузов - расстояние, на которое перевозится в среднем одна тонна грузов. Определяется как средняя из расстояний перевозки отправок грузов с учетом их веса телепнем грузооборота в тонно-километрах на объем перевозок в тоннах в целом по виду транспорта, отдельным родам грузов и видам сообщения .

Средняя дальность перевозки пассажиров - расстояние, на которое перевозится в среднем один пассажир. Определяется как средняя из расстояний отдельных пассажиропоездок делением пассажирооборота в пассажиро - километрах на количество перевезенных пассажиров в целом по виду транспорта и по видам сообщения .

11родолжитсльиоеть доставки груза - время в сутках доставки груза от пункта отправки в пункт назначения в адрес грузополучателя. Определяется для отправки и в среднем для совокупности отправок па 1 отправку делением времени доставки отправок в отправко-сутках на количество отправок и на 1 т массы отправок делением времени доставки отправок в т-сутках па вес о травок в тоннах.

Коэффициент подвижности населения - число поездок, приходящихся в среднем на душу населения, за определенный период времени (обычно за год). Определяется делением величины общего отравления пассажиров по населенному пункту (области, краю, республике, стране) на общую численность проживающего в нем населения с группировкой по видам транспорта и сообщениям.

Протяженность сети путей сообщения - суммарная протяженность в километрах участков путей транспортного сообщения. Определяется па дату путем суммирования длин отдельных участков, образующих сеть.

Плотность сети путей сообщения - протяженность путей сообщения и километрах, приходящаяся на единицу площади территории (обычно 1000 км) страны или региона.

Безопасность движения - комплекс условий, затрагивающих деятельность органов государственной власти и органов местного самоуправления, предприятий, учреждений и граждан, направленных на бесперебойное функционирование 'транспорта и недопущение возникновения аварийных ситуаций в перевозочном процессе, а также на снижение последствий возможных аварий.

Состояние безопасности движения характеризуется показателями количества транспортных происшествий, в них погибших и раненых человек, поврежденных транспортных средств.

Скорость движения подвижного состава (средства транспорта) - среднее расстояние перемещения средства транспорта в единиц)' времени следования по участкам сети путей сообщения. Исчисляется с учетом и без учета грузоподъемности, пассажировместимости пли мощности подвижного состава. Рассчитывается техническая скорость как отношение пробега транспортной единицы ко времени движения (хода) и участковая как отношение пробега транспортной единицы ко времени на участке (с учетом маневров, швартовок и т.п.).

Производительность подвижного состава - объем транспортной работы, приходящийся в среднем на единиц) средств транспорта в единицу времени. Определяется путем деления показателей объема транспортной работы (полезного эффекта) на общее время нахождения транспортных средств в эксплуатации (рабочем парке) за период с учетом или без учета грузоподъемности, пассажировместимости или их мощности.

Производительность труда па транспорте - количество продукции транспорта (как правило, в условно-натуральном выражении), приходящееся ii среднем на одного работника, занятого па перевозках за определенный период. Исчисляется как отношение величины приведенной продукции транспорта к величине средней списочной численности работников, занятых на перевозках. Различия в уровнях производительности труда па отдельных видах транспорта вызваны как различиями в технической вооруженности, характере перевозок, гак и методикой определения показателей численности работников, занятых на перевозках. Уровень производительности груда может также измеряться величиной доходов о; перевозочной деятельности, приходящихся в среднем на одного работника, занятого па перевозках.

Доходы от перевозок - сумма средеi в, полученных транспортными предприятиями за перевозку грузов (включая почту), пассажиров (включая багаж), оказанные отправителям грузов и пассажиров дополнительные услуги по перевозкам и за пользование имуществом транспорта. Общие доходы транспортных предприятий включают также доходы от сдачи в аренду подвижного состава, погрузочпо-разгрузочпых и транспортно- экспедиционных работ, обслуживания подъездных путей, морского и внутреннего водного путевых хозяйств, применения авиации в отраслях экономики, подсобно-вспомогательной деятельности.

Расходы (затраты) по перевозкам - сумма издержек транспортных предприятий, непосредственно связанных с выполнением перевозок.

Рентабельность перевозок - соотношение между величиной прибыли транспортных предприятий от перевозок и величиной расходов по перевозкам, выраженное в процентах.

Средняя доходная ставка от перевозок - средний размер дохода от перевозки пассажира или тонны груза на с hi пар. продукции (работы) транспорта.

Средняя себестоимость перевозок - величина расходов по перевозкам, приходящаяся в среднем па единицу продукции (работы) транспорта.

транспортный система статистический показатель

2. Методологии транспортной статистики

Статистическое наблюдение - планомерное, научно организованное получение первичной статистической информации об изучаемом явлении или процессе. По каждой единице изучаемого явления устанавливается факт ее наличия в данное время в определенном месте, и указываются признаки, регистрация которых предусмотрена программой наблюдения. Сведения о каждой единице фиксируются па особых бланках, называемых формулярами наблюдения.

Методология транспортной статистики, как и других отраслей экономики (промышленность, сельское хозяйство и пр.), представляет собой совокупность общих правил (принципов) и специальных приемов и методов статистического исследования. Общие правила статистического исследования исходят из общих положений социально-экономической теории и принципа диалектического метода познания. Они составляют теоретическую базу статистики.

Теоретический (качественный) анализ явления, основанный на социально-экономических науках, всегда предшествует' его статистическому изучению и является необходимым условием правильной организации статистического исследования и опенки его результатов. Таким образом, необходимым условием статистического изучения является понимание сущности изучаемого явления, знание законов его развития и особенностей конкретной обстановки, в условиях которой оно развивается. Гак, прежде чем провести статистическое исследование для выявления влияния отдельных факторов на изменение производительности труда работников железнодорожного транспорта, необходимо предварительно уяснить понятие производительности труда, обосновать метод расчета показателя для данной отрасли экономики, определить состав факторов п характер их воздействия.

Решение этих вопросов требует соответствующих знании экономики железнодорожного трапспорта.

Одновременно, руководствуясь положениями социально-экономической теории, статистика обогащает экономику отрасли фактическими данными, полученными в статистическом исследовании. Статистическая информация используется для проверки, обоснования или иллюстрации теоретических положений экономической теории.

В соответствии с диалектическими методами познания статистика изучает все явления в их взаимосвязи, движении и изменении, выделяя их различные типы и формы, вскрывая го повое, прогрессивное, что зарождается в существующем периоде и определяет направление развития. В процессе развития наряду с количественными изменениями в изучаемом явлении происходят' коренные качественные изменения. Поэтому необходимо располагать методами, позволяющими изучать количественные изменения в явлениях, оценивать существенность или несущественность наблюдаемых различий, улавливать переход количественных изменений в качественные. Гак, при изучении производительности труда работников железнодорожного транспорта статистика не только определяет достигнутый уровень производительности труда и характеризует его динамику, но и выявляет' зависимость производительности труда от степени использования рабочего времени, уровня механизации погрузо-разгрузочных операций, эффективности использования транспортных средств - локомотивов, вагонов, квалификации работников, применяемой системы оплаты труда и других факторов, а также определяет влияние изменения уровня производительности труда на изменение объема произведенной продукции - общего объема транспортной работы, на уровень себестоимости перевозок.

В процессе исследования своего предмета статистика может использовать и другие общенаучные методы, например аналогию или гипотезу.

Опираясь на теоретическую базу, статистика транспорта применяет специфические методы цифрового освещения явления, которые находят свое выражение в трех этапах (стадиях) статистического исследования.

1. Массовое научно организованное наблюдение, с помощью которого получают первичную информацию об отдельных единицах изучаемого явления. Например, при статистическом изучении использования локомотивного парка дороги регистрируются заранее обусловленные признаки но каждому локомотиву, находящем) в распоряжении дороги - локомотиво-часы работы, пробег (сановной, вспомогательный, условный), объем выполненной транспортной работы. Массовое статистическое наблюдение представляет исходный материал для статистических обобщений, получения объективных выводов об изучаемом явлении. При использовании массовых данных в силу действия закона больших чисел случайные колебания в уровне признаков взаимопоглощаются, что даем возможность установить характерные черты изучаемого объекта.
2. Группировка и сводка материн, представляющие собой расчленение всей массы единиц (случаев) на однородные группы и подгруппы, подсчет итогов по каждой подгруппе и группе и оформление полученных результатов в виде статистической таблицы. Группировка дает возможность выделить из состава всех случаев единицы разного качества, показать особенности групп и подгрупп, развивающихся в различных условиях. После проведения группировки приступают к обобщению данных наблюдения по выделенным частям и в целом, т. е. К получению статистических показателей в форме абсолютных величии (учетно-оценочные показатели), при помощи которых измеряют объемы (размеры) явлений, степень работы носит название сводки. Например, первичная информация отражающая работу каждого локомотива, подразделяется на группы по категориям использования парка - в пассажирском, грузовом и хозяйственном движениях. Внутри каждой группы выделяются подгруппы по видам тяги - электрическая, тепловозная, паровая. По каждой подгруппе, а затем по группе подсчитываются итоги, отражающие результаты работы всех локомотивов, входящих в них.

3. Обработка статистических показателей, полученных при сводке, и анализ результатов для получения обоснованных выводов о состоянии изучаемого явления и закономерностях его развития. Выводы, как правило, излагаются в текстовой форме и сопровождаются графиками и таблицами.

При обработке данных исчисляются аналитические показатели, отражающие особенности однородных групп (подгрупп), отношения и взаимосвязи между ними. Они определяются в форме средних, относительных величин, показателей вариации, индексных показателей.

При изучении использования локомотивного парка по каждой выделенной подгруппе и группе определяются специализированные показатели, отражающие различные стороны эксплуатации локомотивов. К ним относятся: среднесуточный пробeг локомотива, процент вспомогательного пробега, средний все поезда, средняя суточная производительность локомотива и др. Сопоставление этих показателей по группам и подгруппам, а также с их плановым уровнем, позволит сформулировать выводы об эффективности использования локомотивного парка и о ее влиянии на конечный результат работы дороги.

Таким образом, специфический моют статистики основан на соединении анализа и синтеза. Сначала в составе изучаемого явления выделяются и раздельно изучаются отдельные част (группы и подгруппы), оценивается существенность или несущественность наблюдаемых различий в величине признака, выявляются причины различий, а затем дается характеристика явления в целом, во всей совокупности его сторон, тенденций и форм развития. Все стадии статистической работы тесно связаны друг с другом; недостатки, возникающие па одной из них, сказываются на всем исследовании в целом. Поэтому строгое соблюдение правил статистической науки обязательно на всех стадиях статистического исследования.11оследовательиость статистического исследования, особое содержание и познавательное значение статистических цифр - ложно проиллюстрировать примером, представленным в форме статистической таблицы. Па первом этапе статистического исследования были получена отчетные данные о величине пассажирооборота от всех транспортных предприятий, выполняющих пассажирские перевозки этот представляет собой массовое статистическое наблюдение.

Метод статистики транспорта тесно связан с математикой эта связь объясняется тем, что для измерения и анализа количественных показателей необходимо применение математических приемов и методов. Необходимость изучения массовых случайных процессов потребовала использования специальных математических дисциплин теории вероятностей и математической статистики. Теория вероятностей исследованием случайных процессов. HI-положениями и теоремами широко пользуемся статистика транспорта при организации выборочных наблюдений, имеющих важное практическое значение. Широка) применяется на практике аппарат математической статистики, его анализ вариационных рядов, корреляционный и регрессионный анализ.

В настоящее время значение математика в развитии транспортной статистики резко возрастаем в связи с широким использованием вычислительной техники. Внедрение математика в статистку позволяет упорядочить систему статистической информации, обеспечивает создание стандартных программ для перевода фактических данных па форма. Язык для проведения массовых расчетов, осуществляемых с помощью вычислительной техники приводит к значительному ускорению обработки и передачи данных, упорядочению хранения, облегчению и ускорению их поиска больших массивах.

Статистика транспорта на составные части но числовому и математическому признакам. По отраслевому признаку в ней выделяются статистики отдельных видов транспорта: автомобильного, воздушного, железнодорожного, морского, внутреннего, йодного, городского электротранспорта и трубопроводного; по тематическому - статистика перевозок грузов и пассажиров, основною и оборотного капитала, труда, производственных затрат и финансовых результатов, инвестиций и инноваций. Из них наиболее специфическими для каждого вида транспорта являются статистика перевозок грузов и пассажиров и статистика главнейшей части основного капитала - транспортных средств и путей сообщения (транспортных терминалов).

3. Статистическое изучение показателей транспортных предприятий

3.1 Статистическое наблюдение на транспорте

Группировка - центральное звено статистической сводки, заключающееся в разделении единиц изучаемого общественного явления на группы и подгруппы по существенным признакам. При выборе признаков учитываются общие теоретические соображения, и особенности развития явления в конкретных условиях времени и места.

1 Группировка является анализ синтетическим процессом. Выделенные при группировке однородные части, отличающиеся друг от друга качеством или условиями своего развития, должны быть затем детально изучены, это составляет сущность анализа.

С помощью аналитических группировок исследуются взаимосвязи варьирующих признаков в пределах однородной совокупности. Примером аналитической группировки может служить группировка автотранспортных предприятий по уровню производительности труда для выявления влияния ее па себестоимость перевозок, а также группировка водителей по уровню квалификации и проценту выполнения норм выработки для выявления их влияния на размер заработной платы.

Количество групп по численности равно 5.

Величину равного интервала (1) исчисляют по формуле

I ' У max ' mm

где Хитах, Xmin - соответственно наибольшее и наименьшее значение признака в изучаемой совокупност и;

m - принятое число групп, i = (1120-325)/ 5 = 159

Таблица 3.2

Распределение ATI 1 по среднесписочной численности персонала

1. группа - 221 Зчел
2. группа - 2907чел
3. группа - 6075чел
4. группа - 2145чсл

Наиболее близки по своим показателям 16 ДТП, находящихся в 3 и 4 группах ) доходам, соответственно с величиной дохода от 101 20 тыс. руб до 20240 тыс.руб. По численности работников и количеству перевезённых грузов они находятся почт и на одном уровне.

Типологическая группировка. Разделения всей совокупности на качественно однородные группы - выделения социально-экономических типов; эти группировки называются типологическими

3.2 Статистика себестоимости перевозок грузов и пассажиров

Затраты эксплуатационные, г.р. 1988 1970 1 966

Таблица 3.10.

Данные но себестоимости и грузообороту

Показатель ; Базисный Отчётный период

; период План i Факт

Себестоимость, руб./ткм i 1728 1736 1755

Грузооборот, тыс..ткм : 1150 1135 | 1120

Вывод: По фактическому грузообороту не достигнут плановый показатель, а также произошло снижение грузооборота по сравнению с базовым периодом. Как следствие этого, мы видим, что себестоимость перевозок возросла, т.е. чем выше величина и ере венок, тем л и же издержки производственных затрат. Индексы себестоимости.

* 1. Индекс планового задания по снижению себестоимости. 1ил. /.11л /б- 1736 / 1728 1,005
  2. Задание по себестоимости выполнено па 0,5% Индекс выполнения плана

1ф/пл. Хф / Хил= 1755 / 1736 1,01

2) План по снижению себестоимости выполнен только на 09%. Индекс динамики.

* + 1. Фактическая себестоимость по сравнению с базисным периодом увеличилась на 1,5% (1755 / 1728)
    2. Фактическая сумма экономии но сравнению с базисным периодом Эф - (/.(1) /б) \* Рф = (1 755 1728) \* 1 ! 20 - 30240т.руб

По сравнению с базисным периодом наблюдается отрицательный результат из-за увеличения себестоимости перевозок.

* + 1. Плановая экономия от снижения себестоимости

Э (/б /ил) \* Рил -(1728 Г 6) 1 135 vOHO т.pyб

Снижение себестоимости не планировалось. Экономия отсутствует но причине снижения величины грузоперевозок, т.е. происходит увеличение затрат на .км.

Только с увеличением объёмов перевозок произойдёт реальное снижение издержек перевозок.

Из-за уменьшения величины грузооборота организация сработала нерентабельно и понесла убытки в сумме 21,Т.р.

Заключение

В заключении отметим, отрасль экономической статистики, объектом изучения которой является транспортная сне тема, включающая как отдельные виды транспорта общего пользования - ж.-д., морской, речной, автомобильный, воздушный и трубопроводный, та к и транспорт необщего пользования - ведомственные подъездные пути, флот и автомобильный транспорт.

Основной источник данных статистики странспорта - сплошной текущий учёт и основанная на нём периодически,. отчётность транспортных предприятий, а также специального статистического обследования сплошного и несплошного характера. В статистике транспорта выделяются следующие разделы: статистика перевозок; эксплуатационная; основных фондов и технической вооружённости; труда; материально-технического снабжения: финансов.

Статистика перевозок исследует продукцию транспорта - перемещение грузов и пассажиров. Перевозки грузов характеризуются следующими показателями: отправлено, прибыло, перевезено; грузооборот; средняя дальность перевозки, средняя густота перевозок, средняя продолжительность и скорость доставки грузов; межрайонный обмен и транспортный баланс районов страны по отдельным группам. Аналогичные показатели, за некоторым исключением, определяются и по пассажирским перевозкам. Эти показатели - общие для всей транспортной системы. Совокупная (приведённая) продукция на всех видах транспорта, кроме воздушного, определяется суммированием грузооборота и пассажирооборота.

Объект эксплуатационной статистики транспорта - наличный парк подвижных перевозочных средств, их работа и использование Объём работы подвижного состава выражается грузооборотом, пробелом. Сопоставлением объёмных пока «целей и затрат времени подвижного состава в различных сочетаниях определяются показатели использования перевозочных средств: среднесуточная производительность единицы перевозочных средств, среднесуточный пробег, средняя техническая и участковая движения перевозочных средств.

Кроме того, на отдельных видах транспорта определяются свойственные только им показатели: доля порожнего пробега нагонов, среднее время оборота и показатели нагрузки грузового вагона, средний вес и состав поезда - на ж.-д. транспорте; чистая производительность речного судна, средняя продолжительность оборота баржи за рейс - па речном транспорте и др.

Материально-техническая база изучается статистикой транспорта на основе натурального и стоимостного выражения основных средств с целью оценки использования производственных фондов транспорта, исследования пропорциональности развития отдельных элементов транспортной системы и соответствия уровня технической сазы транспорта развитию народного хозяйства. Для решения этих задач особо важное значение имеет паспортизация технических средств и единая классификация основных фондов в народном хозяйстве. Важнейшие показатели - протяжённость путей сообщения и инвентарные парки подвижного состава.

Статистика труда на транспорте изучает численность, состав и движение рабочей силы: использование рабочего времени и производительность труда; фонд заработной платы и среднюю заработную плазу работников. В этом разделе С. т. специфичным является измерение затрат груза работников, непосредственно связанных с осуществлением перевозочного процесса, а также оценка уровня производительности труда эксплуатационного контингента.

В статистике материально-технического снабжения особое значение имеют показатели абсолютного л \ зольного расхода технических ресурсов на перевозки, т.к. на транспорте топливо и электроэнергия - основные виды материальных затрат.

Финансовая статистика исследует доходы, расходы, доходность и себестоимость перевозок, а также общую рентабельность работы отдельных видов транспорта. Доходы в основном учитываются по моменту и месту их получения, кроме ж.-д. транспорта, где доходы отдельных перевозок в прямом сообщении определяются расчётным путём в процессе разработки сведений о перевозках. В анализе расходов и прибыли используются данные бухгалтерского учёта.

На современном этапе строительства материально-технической базы перед статистикой транспорта стоят задачи исследования закономерностей и пропорциональностей развития транспортной системы как отрасли материального производства, выявления степени и удовлетворения потребностей народного хозяйства и населения в перевозках, создания единой системы статистики транспорт а.

Список использованной литературы

1. Баканов М.И., Шеремет А.Д. Теория экономического анализа.— - М.: Финансы и статистика, 2005. 288 с.
2. Годин, А. М. Статистика : учебник / Л. М I один. 5-е изд., нерераб. и иенр. - VI. : Дашков и К, 2007. -460 с.

А Гусаров, В. М. Общая теория стат истики : учебное пособие для вузов / В. .VI. Гусаров. - 2-е изд., перераб ч доп. М. : К)1 II ПИ, 2008. 207 е.

4 Гусаров, В. М. Статистика : учебное пособие для вузов ' В. VI. 1 усаров. 2-е изд, перераб. и доп. - VI. : iOI II П I 1. 2607 4 70 е.

* 1. Или сеева. И. И. Статистика : учебник / 14. И. L корова, С. В. Курышева, В. II. Лаптьев, О. 11. I йткифоров : под pen I I. I!. I .лпее.-..o.i. VI.: Проспект, 2003.-444 с.
  2. Колесникова, И. И. Статистика : учебное пособие / И. И. Колесникова. М. : Повое знание, 2005. - 208 с.
  3. Статистика. Курс лекций. JJ.1I. Харчеико. В.Г. Иоппп и др. Новосибирск, 111 А')пУ, 2006.
  4. 11а тров В.В., Ковалев В.В. Как читать талане. VI. Финансы и статистика, 2008,— 256 с.
  5. Финансовый менеджмент.- Иод ред. Г.С. Стояновой. VI.: Перспектива, 2006. — 268 с.
  6. Четыркин Г.VI. Методы финансовых и коммерческих расчетов.-- VI.: Дело, 2007. 320 с.

11. Шеремет А.Д. и др. Методика финансового анализа предприятия.— VI.: Дело, 2008, 320 с.