**Введение**

В распоряжении предприятий любой организационно-правовой формы находятся фонды, которые по назначению подразделяются на производственные обращения и непроизводственные назначения.

Производственные фонды непосредственно используются в сфере производства. К ним относятся средства производства, включающие средства и предметы труда, с помощью которых создаются предметы потребления или выполняются транспортные работы.

Фонды обращения представляют собой средства предприятий, необходимые для реализации результатов производственной деятельности. На промышленных предприятиях к фондам обращения относится выраженная в денежной форме изготовленная продукция до момента передачи ее потребителям. На транспорте фонды обращения выступают в основном в виде денежных средств и средств в расчетах.

Фонды непроизводственного назначения используются для обслуживания населения. В натуральной форме они выступают как имущество длительного пользования (жилые дома, больницы, школы, клубы и т.д.), а также в виде товарно-денежных средств, обеспечивающих жилищно-коммунальное и другое обслуживание населения.

Важную роль в деятельности предприятий имеют производственные фонды, которые делятся на основные и оборотные.

Основные производственные фонды предприятий представляют собой средства труда, которые не потребляются целиком в течение одного производственного цикла, участвуют в процессе производства многократно в течение ряда лет и сохраняют свою вещественную форму вплоть до вывода их из эксплуатации. Стоимость этих фондов переносится на создаваемую при их участии продукцию или выполняемые транспортные работы постепенно, частями по мере износа в виде амортизационных отчислений.

К оборотным фондам относятся предметы труда (сырье, материалы, топливо и др.), которые потребляются целиком в течение одного производственного цикла и сразу переносят свою стоимость на продукцию.

Следует иметь в виду, что к производственным фондам относятся только средства и предметы труда, созданные человеком, т.е. имеющие стоимость. Поэтому земля, озера, реки в естественном состоянии не могут быть отнесены к основным фондам, так как не являются продуктом с общественного труда; искусственные водные пути относятся к объектам основных производственных фондов.

Средства труда относятся к основным фондам только после того, как они будут переданы в распоряжение их владельцам, которые могут пользовать их по назначению. Например, построенное транспортное становится объектом основных производственных фондов только того, как оно будет передано судоходной компании. До этого момента судно является изготовленной продукцией судостроительного предприятия и частью его оборотных средств в составе фондов обращения. Пассажирское судно, приобретенное для использования в качестве гостиницы или места проведения отдыха работников, должно учитываться в фондах непроизводственного назначения. Не включаются в основные производственные фонды несданные в эксплуатацию объекты капитального строительства, несмонтированное оборудование и законсервированные по решению правительства технические средства. В практике учета и планирования н состав основных фондов включаются средства, которые имеют срок службы более одного года и стоимость на дату приобретения свыше стократного установленного законом размера минимальной месячной оплаты труда.

Деление производственных фондов на основные и оборотные дает возможность правильно определять и учитывать издержки производства, позволяет установить единую классификацию фондов во всех отраслях и сферах народного хозяйства.

Основные и оборотные производственные фонды на вновь строящихся предприятиях характеризуют размер единовременных затрат на организацию производственной деятельности, а на действующих предприятиях – величину средств, используемых в процессе производства.

Авансированные средства на формирование производственных фондов и фондов обращения возмещаются в виде выручки за реализованную продукцию (доходы за выполненные транспортные работы) и совершают таким образом кругооборот. Стоимость средств производства, приобретенных взамен потребленных или изношенных их частей, вновь вступает в сферу производства и принимает форму основных и оборотных

производственных фондов. Движение стоимости производственных фондов происходит через сферы производства и обращения в виде постоянной смены их форы. Оборот фондов включает все время от начала вложения денежных средств до возвращения их на предприятие. Чем меньше продолжительность оборота производственных фондов, тем выше эффективность производства и обращения. Транспорт является исключительно фондоемкой отраслью народного хозяйства. Фондовооруженность одного работника превышает этот показатель в целом по народному хозяйству Российской федерации в 3,7 раза и в промышленности в 3 раза. Соотношение между основными и оборотными фондами на транспорте составляет 96:4, а в промышленности 67:33.

В результате научно-технического прогресса и перехода к рыночным отношениям существенно изменяется роль и значение основных фондов в транспортном процессе. Внедрение комплексной механизации, автоматизации и вычислительной техники упрощает управление сложными установками, машинами и механизмами. Однако это требует значительных капитальных вложений и приводит к повышению стоимости основных производственных фондов.

**Классификация и структура основных производственных фондов**

К основным производственным фондам относятся только такие средства труда, которые удовлетворяют следующим основным условиям:

– являются продуктом общественного труда, т.е. созданы в результате целенаправленной деятельности и выступают как носители стоимости:

– являются собственностью предприятий, которые используют их для производства продукции, выполнения транспортной работы и оказания услуг;

– имеют стоимость более 100 МРОТ за единицу (комплект) и срок службы более года.

Средства труда, составляющие материально-вещественное содержание основных производственных фондов, включают:

– орудия производства – машины, оборудование, транспортные средства и инструмент;

– объекты, создающие материальные условия, необходимые для осуществления процесса труда – производственные здания и сооружения;

– хранилища предметов и средств труда – склады.

В зависимости от участия в изготовлении продукции или выполнения транспортных работ основные производственные фонды подразделяются на активную и пассивную части. Фонды активной части непосредственно используются в производстве продукции или ее перемещении. Фонды пассивной части создают материальные условия труда, обеспечивающие нормальное протекание производственного процесса.

В соответствии с назначением и характером выполняемых функций основные фонды подразделяются на группы. В активной части основных фондов выделяются передаточные устройства, силовые машины и оборудование, рабочие машины и оборудование, измерительные и регулирующие приборы и устройства и лабораторное оборудование, вычислительная техника, транспортные средства и прочие основные фонды. К пассивной части отнесены здания и сооружения.

Такая группировка основных фондов является единой для всех отраслей народного хозяйства.

Доля стоимости отдельных групп основных производственных фондов в их общей сумме характеризует производственную видовую структуру фондов.

Основные производственные фонды транспорта подразделяются видам деятельности: эксплуатационная, в которую входят перевозки, перегрузочные работы и подсобно-вспомогательные производства; обслуживание путей сообщения и гидротехнических сооружений (путевое хозяйство) и промышленная деятельность.

Улучшение структуры основных производственных фондов в выражается в соблюдении оптимальных пропорций их активной и пассивную частей.

**Система управления транспортом в России**

В условиях коренной перестройки экономики, перехода всех отраслей народно хозяйства на рыночные отношения роль транспорта в эффективном использовании ресурсного потенциала России значительно возрастает. Сейчас, как никогда, требуется в сравнительно короткие сроки завершить перестройку системы управления транспортным комплексом, способную не только гарантировать надежность и безопасность его работы, но и провести реформу самого транспорта, обеспечить завершение его вхождения в рыночную экономику.

В период административно-командных методов управления народным хозяйством в России основной целью государственной транспортной политики была необходимость обеспечёния экономической эффективности каждого в отдельности вида транспорта. Система управления включает шесть автономных транспортных министерств, непосредственно руководящих транспортной деятельностью отдельного вида транспорта. Каждое министерство в своих интересах разрабатывало план экономического и социального развития своей подотрасли, создавало собственную нормативно-правовую базу, проводило научно-техническую и технологическую политику, формировало финансовую, инвестиционную, налоговую и тарифную системы, осуществляло собственные меры в области экологии, безопасности и в социальной сфере.

Провозглашавшееся в стране создание единой транспортной системы, направленной на полное удовлетворение народного хозяйства и населения в перевозках с минимальными затратами и возможностью использования каждого вида транспорта в сфере наибольшей эффективности, оказывалось практически невыполнимым и парадигмой периода плановой экономики, отражающей ее превосходства перед другими системами.

В условиях административно-командных методов управления экономикой на содержание и развитие транспортного комплекса направлялось 20% национального дохода страны, объемы перевозок строго детерминировано устанавливались контрольными цифрами пятилетних планов с безусловным их выполнением. Организационные структуры транспортной отрасли полностью соответствовали такому ведомственному подходу функционирования.

Ни одна страна мира не имела такого количества транспортных министерств и ведомств. В условиях плановой экономики использовался программно-целевой метод распределения ресурсов и затратный механизм их реализации с помощью командно-административных организационных структур. Действовавший плановый механизм хозяйствования создал такую структуру управления, которая не могла существовать без центрального органа, который, наряду с командно-административными функциями, занимался перераспределением средств между нижестоящими организационными структурами.

Экономика рыночных отношений потребовала совершенно нового подхода к управлению транспортом. Предпринятые попытки приспособить старые организационные структуры плановой экономики к рыночным отношениям, превращал министерства в концерны, концерны в департаменты, положительного результата не принесли.

Вместе с тем проведенные научные исследования и подготовленные Академией транспорта по заданию Министерства транспорта РФ рекомендации, направленные на реформирование транспорта России, не позволили в полной мере решить проблему проведения глубоких преобразований системы управления транспортным комплексом.

Весьма ограничены возможности использования зарубежного опыта управления транспортом из-за существенных различий в структурах транспортных систем, уровнях развития материально-технической базы, сферах использования, а также территориальных и других особенностей, характерных для транспорта России.

Отсюда возникла необходимость создания совершенно новой системы управления транспортом страны в условиях рыночной экономики.

Основная идея концепции перестройки управления транспорта России в условиях рынка заключается в создании органического сочетания принципов рыночной самоорганизации и государственного регулирования всем транспортным процессом.

Это объясняется тем, что в соответствии с Указом Президента РФ «О Государственной программе приватизации государственных и муниципальных предприятий Российской Федерации» от 24.12.1993 г. №228 транспортная сеть наземных, водных и воздушных путей сообщения, являясь наиболее фондоемкой частью транспорта и обеспечивающая пропускную способность транспортной сети, не подлежит приватизации и оставлена в государственной собственности. В то же время подвижной состав и перегрузочные средства, определяющие провозную способность транспортной системы, находятся в различных формах негосударственной собственности (индивидуальные владельцы, арендные, кооперативные акционерные и совместные предприятия, иностранные компании).

Вместе с тем регулирование рыночных отношений между видами транспорта должно обеспечиваться государственными органами, деятельность которых как полностью самостоятельных субъектов должна создавать условия для развития рыночных отношений в интересах всего общества, одновременно существенно ограничивая отрицательные проявлений стихийного нерегулируемого рынка.

В целях повышения надежности и эффективности деятельности транспорта в условиях рынка в его структуру наряду с государственными органами должны входить коммерческие посреднические фирмы в виде транспортных агентств или бирж, выполняющих функции формирования транспортных потоков.

Следует иметь в виду, что в условиях цивилизованного рынка государство, являясь собственником транспортной сети, должно выступать на бирже транспортных услуг как торговый партнер владельцев перевозочных и перегрузочных средств всех форм собственности.

Появление большого количества независимых собственников на транспортной сети вызвало необходимость существенной децентрализации вертикальных связей и значительного увеличения их на горизонтальном уровне.

На начальном этапе формирования рыночных отношений в транспортной отрасли необходимо было создать однообразную структуру управления на всех его видах, что должно было обеспечить принцип совместимости выполнения технических процессов.

Новая система управления транспортом должна отвечать требованиям коммерческой самоорганизации и государственного регулирования и быть построена на основе следующих принципов:

– сочетания экономических (тарифы, налоги, дотации, кредиты и др.), правовых (законодательные и нормативные акты, лицензии на транспортную деятельность и др.) и административных форм регулирования;

– создания равных условий для развития и функционирования в транспортном комплексе предприятий всех форм собственности;

– обеспечения технологического единства основных транспортных подсистем и управления всеми видами транспорта в целом; наличия единого федерального органа управления всеми видами транспорта, вырабатывающего общую транспортную политику правительства и реализующего основные государственные программы в области транспорта;

– широком делегировании федеральным органом управления России своих полномочий по управлению транспортом государственным региональным органам, а последними – их линейным подразделениям.

Для практической реализации главной идеи концепции управления транспортом, основанной на органическом сочетании принципов рыночной самоорганизации и государственного регулирования, необходимо было создать две ветви управления транспортом: государственную и коммерческую.

**Государственная ветвь управления**

Государственная ветвь управления обеспечивает регулирование деятельности предприятий и предпринимателей транспортной системы в интересах народного хозяйства законодательно-правовыми средствами и путем проведения финансово-экономической, инвестиционной, налоговой, тарифной, лицензионной и экологической политики, реализации государственных программ, а также осуществляет контроль за соблюдением нормативно-правовых актов от имени государства.

Система управления транспортным комплексом России как федеративного государства представлена федеральными, межрегиональными и региональными органами, включая независимую транспортную инспекцию.

Верхний, федеральный орган управления, представляет собой организационную структуру, призванную обеспечивать регулирование направленного развития транспортной системы, включая все виды транспорта с приданием каждому из них определенной степени значимости и рациональных границ использования.

В состав задач этого уровня входит разработка научно обоснованной системы целей развития транспортного комплекса, согласованных с возможностями страны и действующими экономическими законами, осуществление государственного надзора за состоянием и эксплуатацией путей сообщения, а также обеспечение государственного контроля за дисциплиной и безопасностью движения транспортных средств.

Этот орган определяет экономический механизм развития транспортного комплекса, основными характеристиками которого являются пропускная и провозная способность транспортной системы.

Одним из главных направлений, в котором проводится стратегия федеральных органов управления, является коренная переориентация предприятий транспорта в вопросах инвестиционной политики, бизнес – планирования, диверсификации производства, тарифов и маркетинга. Поэтому в условиях формирования рыночных отношений главная задача органов федерального управления на всех видах транспорта должна заключаться в прогнозировании и регулировании этих изменений.

Для решения общетранспортных задач, связанных с вступлением транспорта в рынок, в 1990 г. впервые в России вместо многочисленных транспортных министерств был создан единый Федеральный орган управления всеми видами транспорта – Министерство транспорта РФ, в состав которого входит центральный аппарат, решающий общетранспортные задачи, и федеральные службы по отдельным видам транспорта.

На центральный аппарат возлагаются функции выработки единой государственной политики транспорта, подготовки законодательных и общетранспортных нормативных актов, координации работы видов транспорта, а также другие функции, связанные с выработкой, реализацией и

контролем осуществления управляющих воздействий, направленных на транспортную систему в целом.

На федеральные службы возлагаются функции выявления специфических проблем эксплуатации транспортных подотраслей, осуществления государственного регулирования работы отдельных видов транспорта, а также решения других вопросов, обусловленных спецификой деятельности конкретного вида транспорта. Службам предоставлена максимальная самостоятельность в решении возложенных на них задач. Вместе с тем, их коллективы должны быть лишены возможности проводить узковедомственную отраслевую экономическую и нормативно-правовую политику.

Однако сложившиеся на протяжении многих лет традиции ведомственного управления в условиях плановой экономики и преемственность при укомплектовании кадрами служб не позволят в ближайшие годы полностью решить эту задачу.

Подготовка любых вопросов, требующих предварительного решения, производится службами, а сами проекты соответствующих решений выносятся на рассмотрение правительственных органов только Министром транспорта РФ.

**Коммерческая ветвь управления**

Коммерческая ветвь управления может создаваться самостоятельными субъектами транспортной системы на договорной основе с учетом их коммерческих, технологических и социальных интересов, путем образования региональных и межрегиональных объединений в форме ассоциаций, союзов, концернов и др. Эти объединения призваны решать вопросы материально-технического снабжения, коммерческой эксплуатации, подготовки кадров, научных исследований и других видов деятельности, связанных с выявлением и реализацией коллективных интересов предприятий отдельных подотраслей транспорта.

Выполнение функций управления исполнительными органами этих объединений должно осуществляться только в пределах делегированных им их предприятиями под контролем совета директоров.

Создание коммерческой ветви управления позволит обеспечить равные для всех предприятий возможности использования элементов инфраструктуры транспорта.

С учетом масштаба транспортной системы региональные и межрегиональные объединения могут создавать соответствующие своему профилю федеральные ассоциации.

Мировая практика подтверждает целесообразность создания региональных, межрегиональных и подотраслевых объединений.

Взаимодействие государственных органов управления с региональными (межрегиональными) объединениями и их федеральными ассоциациями должно быть ограничено инициативными контактами, связанными, прежде всего, с защитой интересов предприятий транспорта в органах государственного управления.

Следует иметь в виду, что федеральные органы управления не имеет права передавать функции государственного управления добровольным объединениям всех уровней.

Создание органов коммерческой ветви управления предприятиями транспорта должно в значительной степени стимулировать создание и быстрое развитие его финансово-экономической инфраструктуры.

**Финансово-экономическая инфраструктура транспорта**

Одна из главных задач органов системы государственного управления транспортом заключается в содействии созданию финансово-экономической инфраструктуры транспорта, которая должна выполнять следующие функции:

– осуществлять свою деятельность в соответствии с принципами федеральной транспортной политики автономно от системы государственного управления транспортом;

– обеспечивать динамическую концентрацию внебюджетных средств для финансирования основных направлений развития транспортного предпринимательства;

– создавать одинаковые финансово-экономические условия для всех предпринимателей и предприятий, действующих на транспорте.

В состав инвестиционно-финансовой структуры транспортного комплекса должны войти:

– инвестиционно-финансовая корпорация;

– межбанковский пул;

– транспортно-финансовые компании в отдельных регионах;

– специализированные страховые компании и фонды;

– инвестиционные и лизинговые компании;

– негосударственные пенсионные фонды.

**Органы государственного управления речным транспортом в условиях рынка**

В период перехода на новые условия хозяйствования произошли изменения в организационной структуре управления речным транспортом.

На первом этапе на базе Министерства речного транспорта был создан Государственный концерн. На втором этапе концерн был преобразован в Департамент речного транспорта, а в 1997 году на его базе была создана Служба речного флота Министерства транспорта Российской Федерации (Росречфлот).

**Список литературы**

1. «Экономика и управление эксплуатационной деятельностью на речном транспорте» Г.В. Поваров, Р.М. Вафаулин, А.В. Сосна
2. «Управление грузовыми перевозками на водном транспорте» В.А. Бабурин