

ных; участия работников в управлении производством, общественной и государственной жизнью.

В целом социальная политика должна формироваться таким образом, чтобы рост доходов работающих в соответствии с их вкладом и располагаемым ими капиталом и прекратить социальное иждивенчество, также создать эффективный механизм социальной защиты населения.

Список литературы:

- [1] Люблинский В.П. Особенности трансформации социальной политики в начале XXI в.: опыт развитых стран и проблемы России/ Человек и труд №11 2010. с. 11.
- [2] Роик В. Социальное государство: задачи по реализации прав российских граждан на достойную жизнь/ Человек и труд / №1 2009 с. 11
- [3] Слезингер Г.Э. Социальная экономика : Учеб. / Григорий Эммануилович Слезингер. – М. : Дело и Сервис, 2010. – 341 с.
- [4] Гудков А.А. Социальное страхование: концептуальные вопросы задействия накопительно-инвестиционных форм / РЭЖ №9 2000 г. с. 9.

Г.Н. Чуплыгин
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

ПРОБЛЕМЫ РЕСТРУКТУРИЗАЦИИ СУДОХОДНЫХ КОМПАНИЙ

Транспорт, как четвёртая стадия материального производства является важнейшей составляющей любой экономики. В нашей стране состояние национального транспорта не отвечает требованиям развивающейся экономики. Транспортная составляющая в добавленной стоимости в России значительно превосходит аналогичные показатели развитых стран, например, в сравнении с США в 3,4 раза (1,7 ткм/1USDBВП в России против 0,5 ткм/1USDBВП в США). Это, естественно ведёт к значительным издержкам в конечной стоимости продукции 15–20%, против 7–8% в странах с развитой экономикой. Показатель транспортной подвижности населения России в 2–4 раза ниже, чем в развитых странах, число регулярных пользователей авиолиний не превышает 2–3%. Потери от недостаточной скорости доставки грузов только по железной дороге оцениваются в 20–25 млрд. руб. в год, потери от транспортных происшествий достигают 8% ВВП. Транспортные средства характеризуются большим моральным и физическим износом. Кадровый состав транспортных компаний нередко подвержен определённым оттоком квалифицированных кадров в другие более благополучные отрасли и замещением их часто непрофессиональными кадрами, не имеющими специального транспортного образования.

Перечисленные, далеко не полные «болезни» отечественного транспорта ставят под угрозу развитие национальной экономики. Решение целого ряда проблем возможно лишь на государственном уровне. Тем не менее, в конкретных транспортных отраслях ещё далеко не полностью используются все имеющиеся возможности.

Исключение не составляет и национальный речной транспорт.

С переходом к рыночной экономике грузовые перевозки на речном транспорте сократились в четыре раза, пассажирские практически исчезли (0,01%). Дело дошло до того, что иногда в правительственных документах речной транспорт или вообще не упоминается (в частности, по пассажирским перевозкам), или появляется только в некоторых сводках, детализирующих общую картину по транспорту. И это несмотря на высокий потенциал речного транспорта. Так в соответствии с Европейским согла-

шением об основных внутренних водных путях международного значения, водные пути Единой глубоководной системы Европейской части России по своим параметрам отнесены к наивысшему классу внутренних водных путей, непосредственно связанных с важнейшими морскими бассейнами и транснациональными железными дорогами и автомагистралями. Внутренний водный транспорт обеспечивает транспортные связи с 26 республиками, краями, национальными автономными округами и 42 областями России. Общая протяжённость судоходных путей превышает 101 тыс. км (на уровне национальных железных дорог). Водные пути обеспечивают связи, как с крупными промышленными районами, так и с труднодоступными, не имеющими ни автомобильных дорог с твёрдым покрытием, ни железнодорожных путей. Причём в таких районах, где в обозримом будущем строительство автомобильных и железных дорог не представляется возможным. И совершенно парадоксальным является тот факт, что в нашей стране доля речного транспорта в национальных перевозках составляет всего лишь 1,2%, тогда как за рубежом при более скудных возможностях такая доля доходит до 15%.

Таким образом, располагающий большим потенциалом речной транспорт низведён до уровня исчезающего.

Безусловно, большую роль в развитии речного транспорта могло бы сыграть государство. Так, например, за рубежом речной транспорт пользуется рядом льгот в предоставлении земельных участков по доступным ценам, в 50% скидках цены на топливо и т.д. Но на наш взгляд, не дожидаясь помощи от государства в самих судоходных компаниях не мало можно изменить к лучшему.

Прежде всего, о кадрах. Знаменитый лозунг 30-х годов XX века «Кадры решают всё» актуален и в наше время. К сожалению, в целом ряде компаний не только на рядовых, но и на командных должностях работают сотрудники часто не имеющие транспортного образования. Отсюда качество принимаемых решений не всегда является оптимальным. Более того, недостаточная компетентность руководства иногда приводит к авариям (в гибели т/х «Булгария» обвиняется, в частности, Инякина С.Г. – генеральный директор ООО «Аргоречтур», не имеющая специального транспортного образования).

Оптимальное использование флота – одна из сложнейших задач. В своё время учёными-речниками были разработаны методики оптимального использования флота. С помощью ЭВМ рассчитывались планы на навигацию, месяц, декаду. К сожалению, в настоящее время эти разработки не используются. Ещё до использования экономико-математического моделирования и ЭВМ, «вручную» в пароходствах выполнялись оптимизационные расчёты. Так при открытии Волго-Донского судоходного канала было рассчитано 12 вариантов графика движения пассажирских судов на линии Москва – Ростов. Был найден оптимальный вариант графика – удобный для пассажиров и выгодный речникам. В настоящее время подобных расчётов не производится. В результате организация туристических рейсов часто не вызывает восторга у туристов (стоянки по 5 часов в таких мало интересных пунктах как «Чистополь»).

Так же и для грузового флота оптимизационных расчётов не производится. Применяется приём понижения скорости движения судов с целью экономии топлива. Естественно, что при понижении скорости ни о каком увеличении объёма перевозок (хотя бы до уровня 90-х годов прошлого столетия) говорить не приходится. Тем более, если учесть что стратегия развития национального транспорта предусматривает рост скоростей, решение речников о понижении скорости выглядит как минимум странно и, естественно, понижает конкурентоспособность речного транспорта – самого тем самым отдающего свои перевозки на другие виды транспорта [1].

Кадровая проблема для речного транспорта достаточно серьёзна, несмотря на наличие учебных заведений, готовящих высококвалифицированные кадры, в судоходные компании до сих пор принимают специалистов не компетентных в проблемах управления транспортом – выпускников университетов и даже сельхозакадемий?!

Транспортное образование в России существует свыше 200 лет. Наши прапрадеды отчётливо понимали сложность управления транспортом и тратили большие средства на подготовку квалифицированных кадров в любых даже самых суровых условиях войн и революций. Поэтому использование в судоходных компаниях в настоящее время непрофильных специалистов является серьёзной ошибкой, сдерживающей развитие речного транспорта.

Возможно, также серьёзной ошибкой начала 90-х годов является разделение единого целого – пароходств на судоходные компании и речные порты. В погоне за прибылью используются спорные приёмы – судоходные компании понизили скорости движения судов, а порты сократили перегрузочную технику и время её работы. В результате увеличилось время хода судов и время грузовой обработки в портах, что конечно привело к увеличению продолжительности круговых рейсов, снижению и без того низких скоростей доставки грузов. Увеличение времени доставки грузов явилось одной из причин «ухода» ряда грузопотоков на другие виды транспорта, например, на автомобильный, несмотря на то, что автомобильные перевозки обходятся клиенту в 7 раз дороже речных!

Решение проблемы несогласованности целей судоходных компаний и портов может быть достигнуто при их объединении, например, в рамках холдинга.

Структурные преобразования могут избавить речной транспорт от извечных проблем – сезонности и невысокой доступности для клиентов. В данном случае под доступностью понимается освобождение клиента от проблем по организации перевозок грузов и пассажиров. Наилучшим образом это обеспечивает автомобильный и иногда железнодорожный транспорт, реализуя принцип доставки груза «от двери к двери». Речной транспорт также может реализовать этот принцип, преобразуя судоходные компании в транспортные. Преобразование будет заключаться, в частности, в расширении номенклатуры транспортных средств – в приобретении наряду с судами грузовых автомобилей и автобусов (для перевозки пассажиров). Транспортная компания, располагая хорошими маркетинговыми исследованиями, предложит клиентам различные варианты доставки грузов, пассажиров с разной стоимостью и сроками доставки (естественно с высокой скоростью за повышенную плату, экономичные перевозки – с пониженной скоростью). Выгодный вариант для клиента станет выгодным и для транспортной компании. При этом клиент будет полностью освобождён от проблем по доставке грузов или пассажиров. Главным средством при перевозке останется речной флот, а автомобили будут использоваться на этапе: предприятие (автовокзал) – речной порт. Такая организация позволит снизить себестоимость перевозок, скорость доставки, из-за отсутствия «пробок» на реках, будет не ниже, а возможно и даже выше, чем на автотранспорте. Для клиента такие перевозки в сравнении с автоперевозками дадут существенное снижение тарифа с сохранением всех достоинств автоперевозок. Для транспортной компании тарифы на перевозку будут выше, чем на речном транспорте, но существенно ниже автомобильных перевозок. Повышенный тариф позволит транспортной компании получить дополнительную прибыль. Кроме того, «речные» автомобили могут использоваться в зимний период для перевозки грузов и пассажиров и тем самым ликвидировать такой недостаток речного транспорта как сезонность. В целом преобразование судоходных компаний в транспортные могут привести к увеличению доли перевозок такими компаниями на рынке транспортных услуг.

Главным в деятельности национального транспорта должно стать удовлетворение потребностей клиентов. Это, в частности, позволит возродить некогда выгодные смешанные железнодорожно-водные перевозки. «Не только конкурировать, но и сотрудничать в интересах национальной экономики», – должно стать главным правилом в работе всех видов транспорта. Для этого, очевидно на государственном уровне должны быть разработаны механизмы, поощряющие транспортников за сокращение транспортных расходов и сроков доставки грузов и пассажиров, *выгодных для клиента*.

Очевидно, показатели поощрения должны включать увеличение скоростей дос-

тавки грузов и пассажиров и снижение тарифов на перевозку. Поощрение может выражаться в снижении цены на топливо (или эл. энергию) в процентах от контролируемых показателей с прогрессивной шкалой. Средства для такого поощрения могут быть получены государством за счёт увеличения налоговых отчислений предприятий от получения дополнительной прибыли за счёт сокращения тарифов на перевозку и получения дополнительной прибыли от досрочного ввода полученного груза в хозяйственный оборот.

Конкуренция между видами транспорта должна сохраняться с одной целью – улучшения обслуживания клиентов. Ставя во главу угла интересы клиента, различные виды транспорта будут не только конкурировать, но и сотрудничать. Так, например, представляется весьма перспективным сотрудничество речного транспорта не только с железнодорожным, но и с автомобильным транспортом. Там где это возможно автомобили будут загружаться на речные суда, перевозиться по реке и далее по дорогам следовать до пункта назначения. Такое автомобиле-водное сотрудничество будет выгодно не только речникам, но и автомобилистам. Автомобилисты резко сократят расходы на топливо, повысят сохранность грузов и автомобилей. В общенациональном масштабе это выльется в экономию топлива, так как суда расходуют на 100 км пути топлива в 4 раза меньше автомобилей, а с учётом количества одновременно перевозимых автомобилей на судне эта цифра увеличится многократно. Кроме того, такие перевозки разгрузят перегруженные автомобильные дороги и снизят уровень загрязнения атмосферы за счёт сокращения времени работы автодвигателей в рейсе на время транспортировки их на речных судах. Следует отметить, что для таких перевозок уже спроектирован катамаран, рассчитанный на транспортировку 54 автопоездов со скоростью 30 км/час. Очевидно, эффективность таких перевозок будет весьма высокой.

Безусловно перечислен далеко не полный перечень возможных направлений повышения эффективности деятельности водного транспорта. Комплексные научные исследования проблем всего национального транспорта позволят найти эффективные решения резкого улучшения транспортного обслуживания национальной экономики.

Список литературы:

[1] Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р. Москва, 2008 г.

В.Н. Щенцова, Н.Ю. Зенцова
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

ФИНАНСОВЫЙ РЕЗУЛЬТАТ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ И ФАКТОРЫ ЕГО ОПРЕДЕЛЯЮЩИЕ

На сегодняшний день финансовые результаты хозяйственной деятельности коммерческой организации определяются на счетах бухгалтерского учета. Счет 99 «Прибыли и убытки» используется для обобщения информации о формировании конечного финансового результата деятельности организации в отчетном году. Общий финансовый результат (прибыль или убыток) представляет собой алгебраическую сумму прибылей и убытков от обычных видов деятельности (прибыль/убыток от продажи продукции и товаров, выполнения работ, оказания услуг), а также прочих доходов и расходов, включая чрезвычайные. В течение отчетного года по дебету счета 99 «Прибыли и убытки» отражаются убытки (потери, расходы), а по кредиту – прибыли (доходы) организации: