

### *Библиографический список*

1. Беседина В.Н. Оценка финансового состояния и управление прибылью на предприятии. М.: Курский факультет МГУК, 2008. 120 с.
2. Трунова Е.В., Алябьева В.А. Факторы и пути повышения финансовой устойчивости организаций. Белгород: Белгородский Государственный технологический университет им. В.Г. Шухова.
3. Отчетные данные ОАО «Турбаслинские бройлеры» РБ за 2010 год.

УДК 656.078

Студ. Д.Д. Шеломенцева  
Рук. Р.Н. Ковалев  
УГЛТУ, Екатеринбург

## **ПРОБЛЕМЫ ПОДЪЕМА РОССИЙСКОЙ АВТОТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ ПОСЛЕ КРИЗИСА**

Прошла первая волна мирового финансового кризиса, начавшаяся для российской автотранспортной отрасли также неожиданно, как и для других субъектов российского бизнеса. Но если для ряда отраслей, таких как: образование, недвижимость, сельское хозяйство, добыча полезных ископаемых, здравоохранение и производство с распределением газа, воды и электричества – выход из кризиса послужил хлестким и хорошим стимулом к росту всех экономических показателей, то в российской автотранспортной отрасли таких экономических показателей не отмечено. Хотя, согласно статистике, за последние 10 лет доля автомобильного транспорта в структуре грузовых перевозок России имеет серьезную долю (от 72 до 76 %), причем на малые компании этих перевозок приходилось до 90 % . В чем причина слабого подъема автотранспортной отрасли после кризиса?

В период кризиса и сразу после него средняя заработная плата по отрасли выросла на 12,8 %, хотя в период кризиса зарплата должна была уменьшиться, как в других отраслях, что было бы логичнее.

Цена на топливо для автомобилей, работающих на бензине в период кризиса, не снижалась, как будто кризиса и не было. Для дизельной техники, многотоннажных и среднетоннажных грузовиков в период кризиса было 16 %-е снижение цен, и то благодаря усилиям нашего Правительства в период подготовки посевных работ, так как практически всё сельское хозяйство потребляет дизтопливо. Но сразу после кризиса цены по дизтопливу отвоевали свое или, как говорят в быту, «отросли».

В период кризиса автогрузовые перевозки провалились более чем на 22 %. При этом, что выход из кризиса для автомобильной отрасли оказался не столь интенсивным, как это обычно бывает в мировой практике, когда после кризисов рост бизнеса идет по экспоненте, то есть достаточно быстро.

Исходя из этого можно отметить следующее. Рост ФЗП в период кризиса отчасти ознаменовался снижением стоимости дизельного топлива, используемого большей частью большегрузными автомобилями отечественного производства. Отечественные дизельные двигатели проигрывают в эффективности зарубежным аналогам. Для бензиновых авто этого достичь не удалось, хотя как раз для среднетоннажного автотранспорта российского производства этот вид топлива является основным. Закончившийся срок службы отечественного и зарубежного большегрузного автотранспорта не был заменен новым автопарком, ранее приобретенным с помощью лизинговых операций (провал в 4,2 раза). Усугубило статистику и то, что часть автотранспорта, приобретенного в лизинг, было заморожено на стоянках тех же лизинговых компаний принудительно, из-за риска потерять залог автотранспортного средства неплательщиков. А ведь ряд автотранспортных компаний в кризис обанкротился. На фоне снижения активности всех бизнесов в период кризиса невозможности активно влиять на цену топливной составляющей, при неконтролируемом росте ФЗП в отрасли появился провал объемов перевозок грузов большегрузным автотранспортом. Ведь доля заработной платы в грузовых автомобильных перевозках составляет 15–20 %, а доля затрат на топливо и того более, 25–30 %), а ведь есть еще лизинговые и налоговые платежи.

Перед кризисом у всех категорий и всех направлений крупнотоннажного и малотоннажного автотранспорта, как мы знаем, не было особых проблем с заказами на перевозки, с рентабельностью бизнеса и его развитием. И что мы увидели? Те компании, у которых был автопарк в собственности в более или менее хорошем состоянии, в кризис выжили. У них не было затратной лизинговой составляющей. А в случае простоя, персонал, включая водителей и часть офисных работников, отправлялся в административный отпуск, либо заработная плата корректировалась или увязывалась с конкретными результатами компании.

Для компаний, где присутствовала значительная лизинговая составляющая, то есть приобретённых на кредитные деньги, всё было гораздо сложнее. Здесь приходилось напрягаться, вести переговоры с банками, с лизинговыми компаниями, с поручителями, с клиентами, пользующимися услугами автотранспортных перевозок. И выжили только те, кто проявил мастерство договороспособности вместе с нестандартными методами работы с клиентами.

Что произошло после кризиса? Все кто выжил, вынуждены были осмотреться и согласно ситуации поменять свои стратегии оперативной работы, развития компании на ближайшее будущее.

Предпринимателям никогда не будет нравиться введение новых налогов и поборов в транспортной отрасли, так как, с одной стороны, владелец грузовика «доится» нефтяными олигархами (договорами по цене бензина), с другой стороны, нас всех дураят дорожные строители, производя самые дорогие дороги в мире. Гораздо логичнее и практичнее заставить делать строителей наши автомобильные дороги дешевле и качественней чем душить и губить автотранспортную отрасль дополнительными, странными отчислениями. В Европе принято платить за хорошие и качественные дороги, а у нас требуют то же самое за некачественные и дорогие дороги. Обратите внимание, что рентабельность большегрузных автоперевозок невысока и колеблется в пределах 5–7 %, в некоторых случаях не превышая 10 % в период высокой конкуренции и сильного рынка. А когда наступает кризис, некоторые перевозчики вынуждены работать и с отрицательной рентабельностью, дабы сохранить квалифицированный персонал и хороших клиентов. Если всё-таки транспортные сборы введут директивным порядком, без обсуждения и глубокого анализа последствий, то можно однозначно утверждать, что цена перевозок в среднем вырастет, причём не пропорционально нововведенному сбору.

Обязательное страхование грузов, которое хотят ввести, в определенном смысле некое «налоговое бремя», так как выбора не будет: «Плати и всё». Обязательное страхование грузов – это хорошая кормушка для страховых компаний. В любой экономике мира, в том числе и страхование грузов при транспортировке, этот параметр регулирует рынок. Если нашему рынку еще рано или затратно страховать все грузы без исключения, значит вводить обязательное страхование нет надобности. Так как за любым директивным влиянием на рынок в сфере экономики стоит либо ошибочная оценка этого влияния, либо коррупционный интерес. Оцениваем эту меру на сегодня и на ближайшие несколько лет как вредную, не имеющую к свободному рынку никакого отношения. Кстати в ж/д перевозках доля застрахованных грузов не превышает 7 %, а в автоперевозках в России застрахована примерно каждая 3-я доставка груза. Для сравнения: в Европе этот показатель для грузового автотранспорта составил 85 % даже в кризисный период.

Страхование грузов на всех видах транспорта в России должно вводиться постепенно и своевременно, но не в разгар кризиса или сразу после него.

Страхование грузов придет к логичному уровню в отрасли, скорее всего, после 2012 года. Тогда, по-видимому, все проблемы кризисного и

посткризисного периодов уйдут, и страхование грузов будет обычным, рутинным делом при оформлении любых перевозок.

УДК 371.011

Асп. И.В. Щепеткина  
УрГПУ, Екатеринбург  
Рук. Г.С. Голошумова  
УрГЭУ, Екатеринбург

### **АСПЕКТЫ НЕОБХОДИМОСТИ ЭКОЛОГО-ПРАВОВОГО ВОСПИТАНИЯ БУДУЩИХ УПРАВЛЕНЦЕВ**

В XX веке человечество в полной мере ощутило глобальный экологический кризис, который однозначно указывает на антропогенную токсикацию биосферы, на быстрое сокращение биоразнообразия и деградацию природных экосистем на огромных пространствах. Необходимость осмысления и преодоления сложившейся ситуации выдвинула экологическую проблематику на одно из первых мест в иерархии глобальных проблем современности.

Но, несмотря на предпринимаемую обществом попытку рефлексии своей антиприродной деятельности, мировоззрение человека все еще деформировано, поведение в природе экодивиантно, человек не готов к активной природосообразной деятельности. Номинально овладев огромным потенциалом знаний о природе, законах ее развития, на практике человек оказывается не в состоянии обезопасить природу от последствий применения этих знаний. Как ни парадоксально, но именно от действий той части социума, образовательный ценз которой по общепринятым меркам наиболее высок, природа получает смертельные удары. Беспечное варварство профессионалов по отношению к природе продолжает доминировать в общественных установках [1]. Сам алгоритм применения социально значимых решений зачастую просто не учитывает негативных для природы последствий. Актуально звучит предостережение: нас погубит профессионализм, лишенный эколого-правовой культуры, поэтому, можно сказать, на современную высшую школу, всю ее систему образования и воспитания ложится ныне задача принципиальной и фундаментальной важности: не только отражать в системе образования и воспитания сложившиеся нормы и стереотипы общественного развития, но и возглавить инновационный процесс формирования новой парадигматики современной культуры, осуществить становление системы опережающего образования. Необходимо