Федеральное агентство морского и речного транспорта
Федеральное бюджетное образовательное учреждение
высшего профессионального образования
Волжская государственная академия водного транспорта

ВЕСТНИК
Волжской государственной академии
водного транспорта

Выпуск 38

Изд-во ФБОУ ВПО «ВГАВТ»
Н. Новгород, 2014

УДК 1+31+32+33+34+42+62+65+66
В 38

В 38 Вестник Волжской государственной академии водного транспорта. Выпуск 38. – Н. Новгород: Изд-во ФБОУ ВПО «ВГАВТ», 2014.–212с.

Главный редактор – д.т.н., профессор И.К. Кузьмичев
Заместитель главного редактора – к.т.н., доцент А.Б. Корнев

Редакционная коллегия:
д.ю.н. проф. Г.Н. Королев
д.т.н. проф. Ю.С. Федосенко
д.т.н. проф. А.С. Курников
д.т.н. проф. Е.П. Роннов
д.ф.н. проф. А.А. Владимиров
д.э.н. проф. В.Н. Костров
к.т.н. доц. С.Г. Яковлев
к.э.н. проф. В.И. Олюнин
доц. Б.Н. Сильянов

Вестник ВГАВТ - журнал широкой научной тематики, посвященный вопросам водного транспорта.

Материалы выпуска рекомендуются научным сотрудникам, преподавателям высших учебных заведений, инженерам, аспирантам и студентам соответствующих специальностей.

© ВГАВТ, 2014

СОДЕРЖАНИЕ

Раздел I
Актуальные проблемы права и государства

Кравец И.П.
Предупреждение преступных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного и водного транспорта 11
Сосенков Ф.С.
Вопросы обеспечения территориальной целостности России в политико-правовых воззрениях декабристов 15

Раздел II
Информационные технологии и развитие образования

Дворникова Е.Н.
Использование информационных технологий в изучении предмета «Экономика» студентами 1 курса специальности 080114.51 «Экономика и бухгалтерский учет (по отраслям)» Нижегородского речного училища им. И.П. Кулибина 31
Толстолуцкий В.Ю., Большакова В.Н.
Реализация компетентностного подхода при изучении дисциплины «Криминалистика» с помощью обучающей компьютерной программы «Форвер» 33

Раздел III
Материаловедение. Ремонт механизмов и модернизация судовых систем

Власов В.Н., Гиниязов Н.Р.
Судовые подъёмно-опускные устройства 41
Глебов В.В., Блинов В.М.
Высокопрочная коррозионностойкая сталь переходного класса для деталей судового машиностроения 43
Горбунов В.С.
Результаты испытаний котлоагрегата КМ-888 на водотопливной эмульсии 45

Раздел IV
Судостроение, судоремонт и экологическая безопасность судна

Зяблов О.К., Фунтикова Е.В.
Автоматизация технологической подготовки судоремонтного производства 49

Раздел V
Философия. Общество. Культура

Балакшин А.С.
Культура и власть 57
Богданов Д.В.
Организационная структура и виды социально-коммуникативных сетей 61
Владимиров А.А., Чеберов С.И.
Социально-философские проблемы модернизации 68

Раздел VI
Философские, социально-педагогические и филологические науки

Бородина Е.А.
Психолингвистические и дидактические особенности обучения в системе заочного образования 75
Мордовченков Н.В., Хохлов А.А., Поляков В.М.
Эволюция географической инфраструктуры Нижегород. (Макарьевской) ярмарки 78

Раздел VII
Финансовые и учетно-аналитические проблемы современной экономики

Беккер П.Р., Маркова Н.А.
ВТО, МВФ, МОТ: экономические перспективы и барьеры 89
Гарахина И.В., Волгина Т.М., Гадеева А.С., Кузнецова А.С.
Совершенствование системы управления рисками российских банков..... 98
Гарахина И.В., Колосов А.А.
Региональные аспекты развития внутреннего водного транспорта 106
Гарахина И.В., Кулешов Д.Б.
Организация финансового контроля платежеспособности физических лиц в системе управления кредитной организации 118
Гарахина И.В., Осипова А.Е.
Эффективность функционирования муниципальной системы социальных услуг 130
Жигалова Н.Е.
Индикативные системы анализа экономической безопасности регионального развития 141
Жигалова Н.Е., Булыгина М.
Антикризисный инструментарий диагностики банкротства предприятий 146
Крайнова В.В., Никитина В.А.
Эволюция бухгалтерского баланса в современной России..... 152
Пумбрасова Н.В.
Новые вехи государственно-частного партнерства в инфраструктурных отраслях и гос. корпорациях, определяющие развитие транспортного комплекса 168
Тарасин Е.В.
Исследование долгосрочных рейтингов дефолта российских ОАО АКБ «Связь-Банк» и ЗАО «ГЛОБЭКСБАНК»..... 175

Раздел VIII
Экономика, логистика и управление на транспорте

Глезер К-П., Ритзингер А.
Сравнения характеристик тяжелых транспортных средств. «Перевозка грузов с помощью более современных грузовиков»..... 181

Раздел IX
Эксплуатация судового энергетического оборудования

Феоктистов В.С.
Механизированный инструмент из сплава с памятью формы для запрессовки труб в теплообменниках (маслоохладителях) судовых энергетических установок 201
Хватов О.С., Тарпанов И.А., Дарьенков А.Б.
Дизель-генераторная установка переменной частоты вращения 204

Federal Agency of Sea and River Transport
Volga State Academy of Water Transport

BULLETIN
of the Volga State Academy
of Water Transport

Issue 38

VSAWT publishing house
N. Novgorod, 2014

Bulletin of the Volga State Academy of Water Transport (VSAWT). Iss.38. – N. Novgorod: VSAWT publishing house, 2014. – 212 p.

Editor-in-chief – D.Sc.(Tech.) Professor I.K.Kuzmichev
Deputy Editor-in-chief – Ph.D. Associate Professor A.B.Kornev

Editorial board:
D.Sc.(Jur.), Professor G.N. Korolev
D.Sc.(Tech.), Professor Y.S. Fedosenko
D.Sc.(Tech.), Professor A.S. Kurnikov
D.Sc.(Tech.), Professor E.P. Ronnov
D.Sc.(Phil.), Professor A.A. Vladimirov
D.Sc.(Econ.), Professor V.N. Kostrov
Ph.D.(Tech.), Associate Professor S.G. Yakovlev.
Ph.D.(Econ.), Professor V.I. Olynin
Associate Professor B.N. Silyanov

ISBN 978-5-901722-38-1

© VSAWT, 2014

CONTENTS

Section I
Actual problems of law and state

Kravets I.P.
Warning criminal violations of safety rules and operation of railway, air and water transport 11
Sosenkov F.S.
Questions ensuring the territorial integrity of Russia in the political and legal views of decembrists 15

Section II
Information technology and the education development

Dvornikova E.N.
The use of information technology in studying «Economics» the first year students of 080114.51 «Economics and Accounting (by sectors)» of Nizhny Novgorod River school 31
Tolstolutskiy V.U., Bolshakova V.N.
Implementation of the competency approach in the study of criminology with assist of computer program «Forver» 33

Section III
Materials science. Mechanism repair and Modernization ship systems

Vlasov V.N., Giniyazov N.R.
Ship translifting mechanisms 41
Glebov V.V., Blinov V.M.
High-strength steel corrosion resistant class of transition for details Marine Engineering 43
Gorbunov V.S.
Test results of a boiler KM-888AT water-fuel emulsion 45

Section IV
Shipbuilding, ship repair, and ecological safety of the ship

Zyablov O.K., Funtikova E.V.
Automation of technological preparation of ship repair production 49

Section V
Philosophy. Society. Culture

Balakshin A.S.
Culture and authorities 57
Bogdanov D.V.
Organizational structure and kinds of social communication networks 61
Vladimirov A.A., Cheberov S.I.
Socio-phylosophical problems of modernization 68

Section VI
Philosophical, Socio-Pedagogical And Philological Sciences

Borodina E.A.
Psycholinguistic and didactic features of learning in distance education 75
Mordovchenkov N.V., Khokhlov A.A., Polyakov V.M.
Evolution geographic infrastructure Nizhegorodskoy (Makarevskuyu) fair..... 78

Section VII
Financial and accounting-analytical problems of the modern economy

Bekker P.R., Markova N.A.
WTO, IMF, ILO: economic prospects and barriers 89
Garakhina I.V., Volgina T.M., Gadeeva A.S., Kuznetsova A.S.
Perfection of risk management system of the Russian banks 98
Garakhina I.V., Kolosov AA.
Regional aspects of the development of inland waterway transport 106
Garakhina I.V., Kuleshov D.B.
Organization of financial control creditworthiness of individuals in the control system of the credit institution 118
Garakhina I.V., Osipova A.E.
Efficiency of the municipal social services system..... 130
Zhigalova N.E.
Indicative analysis system of economic security regional development..... 141
Zhigalova N.E., Bulygina M.
Antirecessionary diagnostic tools bankruptcies 146
Kraynova V.V., Nikitina V.A.
The evolution of the balance sheet in modern Russia 152
Pumbrasova N.V.
New milestones of public-private partnership in infrastructure industries and public corporations, determining the development of the transport complex 168
Tarasin E.V.
Research of long-term ratings of a default Russian OJSC JSCB «Sviaz-Bank» and CJSC «Globexbank»..... 175

Section VIII
Economics, Logistics And Transport Management

Glaeser K.-P., Ritzinger A.
Comparison of the performance of heavy vehicles «Moving Freight with Better Trucks» 181

Section IX
Operation of ship power equipment

Feoktistov V.S.
The power tool of a shape memory alloy for fitting pipes in heat exchangers (oil coolers) of the ship power plants 201
Khvatov O.S., Tarpanov I.A., Daryenkov A.B.
Diesel generator set variable rotation speed 204

Раздел I

Актуальные проблемы права и государства

Редакционная коллегия раздела:

Н.В. Чих, к.ю.н., доцент – ответственный секретарь,
Г.Н. Королев, д.ю.н., профессор – ответственный редактор,
Ф.С. Сосенков, к.ю.н., доцент
В.Н. Бутченко, к.э.н., доцент
С.С. Подосенов, к.т.н., с.н.с.

Section I

Actual problems of law and state

Editorial board for the section:

Ph.D.(Jur.), Associate Professor N.V. Chikh
D.Sc.(Jur.), Professor G.N. Korolev
Ph.D.(Jur.), Associate Professor F.S. Sosenkov
Ph.D.(Ekon.), Associate Professor V.N. Butchenko
Ph.D.(Tech.), Senior Staff Scientist S.S. Podosenov

УДК 343; 656

И.П. Кравец, *канд. юрид. наук, доцент ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603950, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5а

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ ПРЕСТУПНЫХ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО, ВОЗДУШНОГО И ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

Ключевые слова: *транспорт, железнодорожный, воздушный, водный, метрополитен. Безопасность движения и эксплуатации транспорта.*

В статье рассматриваются вопросы предупреждения преступных нарушений, правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, а также представлены основные направления профилактики транспортных преступлений.

Развитие современного транспорта связано не только с ростом объема перевозок, но и с постоянным увеличением интенсивности движения, повышением скоростей локомотивов, воздушных, морских и речных судов.

В этих условиях большое значение приобретает усиление борьбы с преступными нарушениями правил безопасности движения, эксплуатации железнодорожного, воздушного и водного транспорта, а также с недоброкачественным ремонтом транспортной техники.

Технический прогресс резко сократил число транспортных происшествий, вызываемых конструктивными недостатками, и в то же время возросло число крушений катастроф и аварий, причиной которых является человек. По данным мировой статистики, из каждых трех происшествий на транспорте два обусловлены человеческим фактором. На протяжении длительного времени подобная пропорциональность сохраняется. Анализ уголовных дел показывает, что доля преступлений, причиной которых явились нарушения правил безопасности, постоянно колеблется в пределах 60–80% от их сущего числа [1].

Очевидное своеобразие преступных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации транспорта предопределяет необходимость исследования самостоятельной, присущей им системы причин и условий, отражающей специфику социально-экономических, социально-правовых, организационно-технических, психологических и иных факторов. Другими словами, аналитическому обобщению подлежит механизм указанных правонарушений.

Рассмотрим наиболее типичные криминальные ситуации [2], включающие характерные картины преступных правонарушений определенных видов, содержащие объективные и субъективные факторы, определяющие аварийное событие в целом.

На железнодорожном транспорте:

1) локомотивная бригада, грубо нарушая правила подготовки к рейсу (недостаточный отдых, употребление спиртных напитков накануне и т.п.), отвлекается от управления локомотивом (нередко засыпает), проезжает запрещающий сигнал светофора;

2) дежурный по станции или диспетчер, неудовлетворительно руководя движением поездов, маневровой работой (отвлекается, плохо ориентируется в оперативной обстановке, покидает рабочее место и т. п.), отправляет поезд на занятый путь;

3) работники службы пути, средств сигнализации и связи, локомотивного и вагонного хозяйства проводят недоброкачественный ремонт либо, обнаружив при осмотре дефекты, не принимают необходимых мер к их устранению.

На воздушном транспорте

1. При эксплуатации самолетов большой пассажировместимости:

а) экипаж не выполняет (чаще всего в целях экономии времени, горючего и т. п.) какие-либо обязательные действия, предусмотренные правилами безопасности (например, заход на второй круг при неблагоприятных условиях посадки, точное и полное исполнение всех операций в полете, особенно при взлете и посадке [3];

б) экипаж преднамеренно допускает перегруз воздушного судна, особенно при грузовых, коммерческих рейсах;

в) диспетчер отвлекается, не успевает выполнить обязательные операции (например, развести самолеты по разным эшелонам, дать вовремя точные координаты местонахождения воздушных судов и др.).

2. При использовании легких самолетов и вертолетов:

а) игнорируя правила безопасности, экипаж совершает самовольный вылет (без подготовки, учета прогноза погоды и т. д.);

б) при неблагоприятном прогнозе экипаж, не считаясь с опасными метеоусловиями, совершает вылет;

в) при выполнении полета (по заданию или самовольно) экипаж, пренебрегая правилами безопасности, допускает лихачество (полет ниже предельной высоты в опасных зонах, выполнение недозволенных виражей, нередко в нетрезвом состоянии.

На водном транспорте:

1) пренебрегая правилами безопасности плавания, судоводители не проявляют должной бдительности, не осуществляют тщательного наблюдения за окружающей обстановкой, что приводит к столкновению судов;

2) администрация не контролирует ремонтных работ на судне, неудовлетворительно организует его приемку, что приводит к выходу из строя той или иной системы (механизмов), пожару на судне и т. п.;

3) капитан судна, вопреки штормовому предупреждению, выходит в море либо не принимает мер к обеспечению безопасной стоянки, что становится причиной посадки судна на мель, навала на берег (береговые сооружения) и т. д.

Анализ причин, преступных нарушений правил безопасности движения на транспорте невозможен без исследования социально-психологического механизма индивидуального поведения. Причем в каждом конкретном случае результат взаимодействия ситуация – личность зависит от содержания факторов, лежащих в основе элементов указанного взаимодействия.

В одних случаях определенную и провоцирующую роль в противоправном действии (бездействии) индивидуума играют его ценностные ориентации. В других лидирующим фактором могут являться внешние обстоятельства. Таким образом, в процессе транспортного происшествия происходит взаимодействие объективных факторов (окружающая среда, техника, производственное задание, правила безопасности) и субъективных (оператор, его внутренние процессы и состояния). При этом степень общественной опасности самого действия (бездействия) и личности правонарушителя в значительной степени определяется соотношением ситуационных и личностных факторов в каждом конкретном транспортном происшествии.

При анализе криминологических свойств правонарушителей возникает вопрос о мотивах преступных нарушений правил безопасности. Результаты криминологических исследований, показывают, что в основе мотивации неосторожных преступлений этого рода можно установить самые различные интересы и потребности, в том числе и антисоциальные [4].

Наиболее типичными мотивами действий при нарушениях правил безопасности движения и эксплуатации транспорта могут быть:

– во-первых, эгоизм, установка на достижение личных целей, обеспечение своего благополучия (самовольная эксплуатация транспортных средств; отклонение от за-

данных маршрутов по своим делам и т.п.);

– во-вторых, стремление скрыть другие нарушения, допущенные по небрежности. При этом нередко сознательно игнорируется возможность наступления тяжких последствий, субъект легкомысленно рассчитывает на их предотвращение. Здесь в отношении к наступившим последствиям имеет место преступная самонадеянность;

– в-третьих, ложно понятые производственные интересы: нередко экипаж нарушает правила, стремясь выполнить рейс в любых сложных условиях, даже когда правила безопасности категорически это запрещают (например, неблагоприятные погодные условия, сильный шторм, большая облачность и т.п.) [5];

– в-четвертых, проявление правового нигилизма, когда субъект игнорирует нормативные требования только потому, что считает их формальными либо излишними в конкретной ситуации; при этом он полагает, что тяжких последствий нарушения правил не повлекут;

– в-пятых, неправильное понимание коллективизма или безволие: например, член экипажа, локомотивной бригады нарушает правила вместе с руководителем (командиром), подчиняясь его власти и авторитету.

Поэтому наряду с исследованием личности правонарушителей серьезного внимания заслуживает проблема криминогенного воздействия социально-экономических и организационно-технических факторов на обеспечение безопасности транспортного движения. Политическая и экономическая система при нестабильном их развитии может порождать криминогенные обстоятельства, способствующие совершению неосторожных преступлений. Особенно ярко это проявляется в сфере взаимодействия человека с техникой (источником повышенной опасности).

Безопасность движения на железнодорожном, воздушном, водном транспорте и метрополитене является одним из индикаторов, по которому общество оценивает качественное состояние экономики.

Несмотря на меньшие, в целом вредные, последствия от аварийности на железных дорогах, в воздухе, на воде по сравнению с последствиями дорожно-транспортных происшествий (в частности, по числу погибших), авиакатастрофы, кораблекрушения, железнодорожные аварии имеют неизмеримо большой общественный резонанс и воспринимаются как болезненный симптом социального и экономического неблагополучия. Обеспечение безопасности движения на железнодорожном, воздушном и водном транспорте довольно устойчиво формирует общественную оценку положения дел в стране.

Большое значение, например, приобретает своевременное и адекватное проведение форм, методов и средств государственного контроля за безопасностью на транспорте к имеющим место условиям его функционирования. Так, приобретение в последнее время средств воздушного и водного транспорта частными фирмами, физическими лицами приводит к их неконтролируемой эксплуатации и самым негативным последствиям в плане безопасности движения.

Предупреждение транспортных преступлений – сложный, но управляемый социальный процесс, требующий реализации комплекса экономических, технических, правовых, культурно-воспитательных, психологических и иных мер, являющихся составной частью общей системы социальной профилактики правонарушений. Эта система включает меры общего, специально-криминологического и индивидуального характера [6]. Между тем низкий уровень трудовой и технологической дисциплины операторов транспортной системы, халатное отношение к исполнению служебных обязанностей, неудовлетворительная их профессиональная подготовка, пьянство – далеко не исчерпывающий перечень криминогенных факторов. Следовательно, важнейшим условием эффективной профилактики транспортных преступлений является постоянное взаимодействие ведомственных, межведомственных и правоохранительных органов.

Подводя итог, проанализированным типичным криминальным ситуациям, опираясь на имеющиеся в научной литературе различные точки зрения [7] по проблеме

предупреждения, нарушений правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного и водного транспорта, необходимо сформулировать свою позицию по рассматриваемому вопросу.

Вывод: автором предлагаются следующие основные направления профилактики транспортных преступлений:

1) разработка и реализация долгосрочных комплексных программ по предупреждению преступлений, предусматривающих меры социально-экономического, социально-правового, организационно-технического характера;

2) совершенствование законодательных и нормативных актов, регламентирующих уголовную, административную и дисциплинарную ответственность за нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, а также документов, регулирующих служебное расследование транспортных происшествий;

3) постоянное совершенствование практики расследования и судебного рассмотрения уголовных дел о транспортных преступлениях;

4) совершенствование прокурорского надзора за исполнением законов, регламентирующих безопасность движения и эксплуатации транспорта, а также за расследованием преступлений (как уголовно-процессуальным, так и служебным);

5) повышение уровня профессиональной подготовки, как работников транспорта, так и специалистов межведомственных органов, связанных с обеспечением безопасности движения и эксплуатации транспорта.

Список литературы:

[1] Аналитический обзор транспортных преступлений. / ВНИИИ МВД РФ, 2013. – С. 67.
[2] Якубенко Н.В. Предупреждение преступных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного и водного транспорта // «Черные дыры» в Российском законодательстве. М.: Изд-во 000 «К-Пресс». М. – 2010. – № 6 – С. 111–119.
[3] Так, при расследовании причин катастрофы российского аэробуса А-310 под Междуреченском в марте 1994 г., унесшей жизни 75 человек, были установлены грубейшие нарушения правил безопасности, связанные с нахождением в кресле командира корабля посторонних лиц (его детей, подростков). /http://top.rbc.ru/special/10/07/2000/6322837.shtml
[4] Расторопов С.В. Сравнительно-правовой анализ неосторожных преступлений // «Черные дыры» в Российском законодательстве. М.: Изд-во 000 «К-Пресс». М. – 2009. – № 4 – С. 85–89.
[5] Пример тому – двухпалубный прогулочный теплоход «Булгария» затонул днем 10 июля 2011 г. близ села Сюкеево на Куйбышевском водохранилище в Татарстане. Как отмечает представитель Генпрокуратуры Марина Гриднева – причиной катастрофы послужило множество нарушений «Теплоход прослужил 56 лет. Капремонт на нем был проведен 30 лет назад – в 1980 году. Лицензия на перевозку пассажиров отсутствовала. Имелась неисправность левого двигателя, допущена перегрузка судна, а также плохие погодные условия (сильный дождь и порывистый ветер)». Итог – 120 погибших. / http://top.rbc.ru/special/10/07/2011/604837.shtml
[6] Эминов В.Е. Предупреждение авиационных происшествий. – М. 2010. – С. 9.
[7] Малков В.А. Проблемы взаимодействия ситуации и личности в механизме преступных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного и водного транспорта // Проблемы уголовно-правовой борьбы с преступностью. – М., 2011. – С. 79–94.

WARNING CRIMINAL VIOLATIONS OF SAFETY RULES AND OPERATION OF RAILWAY, AIR AND WATER TRANSPORT

I.P. Kravets

Keywords: transportation, rail, air, water, underground. Traffic safety and transport operation.

This article deals with the prevention of criminal violations of safety rules and operation of transport, as well as the main directions of transport crime prevention.

УДК 34

Ф.С. Сосенков, *заведующий кафедрой, к.ю.н, доцент, ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603600, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5

ВОПРОСЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЙ ЦЕЛОСТНОСТИ РОССИИ В ПОЛИТИКО-ПРАВОВЫХ ВОЗЗРЕНИЯХ ДЕКАБРИСТОВ

Ключевые слова: *территориальная целостность, декабристы, П.И. Пестель, Н.М. Муравьев, «Русская Правда».*

Рассмотрены взгляды участников движения декабристов на обеспечение территориальной целостности России. Сопоставляются конституционные проекты Северного и Южного обществ, анализируются воспоминания, заметки участников тайных обществ, а также материалы следственной комиссии. Отдельно рассмотрены позиции декабристов по проблеме самоопределения Польши.

Одним из существенных признаков государства, свойственных ему как особой организации политической власти, учеными называется территориальная организация населения, распространение власти государства на определенную территорию[1]. Территория фиксирует закрепление за конкретным государством определенной части земли. В отличие от периода родоплеменного строя в условиях государства территория отличается постоянным, фиксированным характером. Государства стремятся сохранить и обеспечить свою территориальную целостность, сохранить свои границы.

Одной из серьезнейших политико-правовых проблем современного мира в этой связи является сепаратизм, определяемый в справочной литературе как стремление отделиться, обособится; движение за отделение части государства и создание нового государственного образования или за предоставление части страны автономии[2]. По оценке Д.В. Заяца в настоящее время в мире насчитывается около пятидесяти основных очагов сепаратизма, занимающих совокупную территорию в 12,7 млн. кв. км, населенную 220 млн. человек[3]. Данная проблема возникла еще в древнем мире, в этой связи с древних времен мы наблюдаем стремление государств удержать свои границы, не допустить распада (царство Кира, империя Александра Македонского, Римская империя и др.). Будучи многонациональным и мультикультурным Российское государство неминуемо встречалось с подобными вызовами на протяжении почти всей своей истории. Поиск путей обеспечения территориальной целостности России и в настоящее время обсуждается на самом высоком уровне: так, о необходимости введения уголовной ответственности за призывы к развалу страны в октябре 2013 года заявили представители фракции КПРФ в Государственной Думе[4]. Чуть позже подобный законопроект, предусматривающий достаточно серьезное наказание, в российский

[1] См.: Кожевников С.Н. Теория государства: Курс лекций. 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Новый индекс, 2012. С. 47; Морозова Л.А. Понятие, сущность и типология государства // Теория государства и права: учебник для бакалавров / под ред. В.К.Бабаева. – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Издательство Юрайт, 2013. С.70 и др.

[2] Большой юридический словарь / под ред. А.Я.Сухарева, В.Е.Крутских. 2-е изд., перераб. и доп. М.: ИНФРА-М, 2000. С. 554.

[3] Сепаратизм // URL: http://ru.wikipedia.org/wiki/%D1%E5%EF%E0%F0%E0%F2%E8%E7%EC (дата обращения – 12.11.2013).

[4] См.: Замахина Татьяна. Заповедь «не расколи». КПРФ против призывов к развалу страны // Российская газета (Федеральный выпуск). – 7 ноября 2013. – №6226.

парламент внесли депутаты от «Единой России» и «Справедливой России»[1]. В.В. Путин на встрече со студентами в МГУ им.Ломоносова отметил опасность разделения страны и необходимости реагировать на подобные призывы[2].

В силу актуальности данной проблемы весьма полезным и интересным будет, на наш взгляд, обращение к российскому опыту поиска путей обеспечения территориальной целостности. Так, данная проблема в силу своей значимости не могла не учитываться деятелями декабристского движения: XIX век ознаменовался для России борьбой за сохранение в своем составе, прежде всего, Польши, Финляндии, Северного Кавказа. Политико-правовые воззрения декабристов по указанному вопросу нашли своё отражение в их конституционных проектах, записках, воспоминаниях. В рамках данной статьи рассмотрим последовательно вопросы профилактики сепаратизма в конституционном проекте П.И.Пестеля (I), вопросы государственного устройства и территориальной целостности в проекте конституции Н.М.Муравьева (II) и взгляды декабристов на самоопределение Польши (III).

I. В рамках заявленной темы весьма интересен конституционный проект (трактат)[3], составленный руководителем Южного общества П.И. Пестелем (1793–1826) под названием «Русская Правда»[4]. В работе над проектом принимали участие и другие активные участники движения, в частности А.П. Юшневский (1786–1844)[5], С.И. Муравьев-Апостол (1796–1826)[6], А.А.Крюков (1793–1866)[7], однако нет оснований сомневаться, что интересующий нас в рамках данной статьи вопрос прорабатывался руководителем Южного общества самостоятельно.

В первой четверти XIX века термин «сепаратизм» не употреблялся еще в своем нынешнем значении, однако Пестель в своем труде указывает все существенные признаки рассматриваемого явления: «Народы подвластные Большому Государству и произходящие не от Господствующаго в оном, но от других племен желают всегда для себя Независимости и отдельнаго политического существования: утверждаясь на праве составлять особыя Государства и называя оное Правом Народности»[8]. Государство, населенное различными народами, в понимании П.И.Пестеля, прежде всего, Российское государство неминуемо противодействует центробежным силам: «С другой же стороны стремится всякое Большое Государство к установлению Границ крепких местным положением и сильных естественными оплотами, а вместе с тем стремится и к тому чтобы Силы маленьких народов его окружающих умножали си-

---

[1] См.: Замахина Татьяна. Не допустить развала. «Единая Россия» хочет наказывать за пропаганду сепаратизма // Российская газета (Столичный выпуск). – 11 ноября 2013. – №6229.

[2] См.: Замахина Татьяна. Как юрист юристу. Владимир Путин возглавил Попечительский совет МГУ и пообщался со студентами // Российская газета (Столичный выпуск). – 4 декабря 2013. – №6249.

[3] Исследователи отмечают, что документ ни по форме, ни по содержанию не являлся в полной мере конституционным проектом, см., например: Минаева И.В. Конституционные тенденции в политических проектах России начала XIX века. Автореф. дис…д.и.н. Л., 1983. Поэтому в научной литературе иногда именуется конституционным сочинением или трактатом

[4] Полное название документа – «Русская Правда или Заповедная Государственная Грамота Великаго Народа Российскаго служащая Заветом для Усовершенствования Государственнаго Устройства России и Содержащая Верный Наказ как для Народа так и для Временаго Верховнаго Правления»

[5] См.: Новикова С.А. Конституционные проекты декабристов: некоторые источниковедческие и историографические заметки // Современные проблемы кооперативного образования и науки: Материалы региональной научно-практической конференции (Белгород, 28–29 апреля 2005 г.) / Центросоюз Российской Федерации; Белгородский университет потребительской кооперации: В 5-ти ч. – Белгород: Кооперативное образование, 2005. – Ч.1. С. 263–277.

[6] См.: Нечкина М.В. «Русская Правда» и движение декабристов // Восстание декабристов: документы. М.. 1958. Том VII. С.9.

[7] См.: Окунь С.Б. Декабристы. М., Воениздат, 1972. С. 38.

[8] Пестель П.И. Русская Правда // Восстание декабристов: документы. М., 1958. Том VII. С. 120.

лы собственныя его а не силы какого либо другаго соседственнаго большого Государства: основывая сие стремление и старание на праве и называя оное Правом Благоустройства»[1]. Автор конституционного проекта указывает на диалектическое единство и противоборство права нации на самоопределение и права государства сохранить свою целостность: «Сии два противоположныя желаня основанныя: одно на праве народности племен подвластных а другое на праве Благоудобства для Народа Господствующаго, в сущности своей оба Естественны но имеютъ однако же оба свои ограничения и во взаимных отношениях своих имеют случаи в коих одно другому уступать должно»[2].

В «Русской Правде» предлагаются по крайней мере три основные меры профилактики центробежных сил.

Во-первых, это *установление унитарной формы государственного устройства* и безусловное неприятие федерализма.

Следует отметить, что поиск такого «территориального распределения», «которое соединяет в себе все преимущества, устраняя всякие злоупотребления и разрешая все затруднения», занимал П.И.Пестеля на протяжении всей его политической и научной деятельности. В частности, в одном из своих произведений он отмечает: «Деление нации не может преследовать иной цели, кроме установления в государстве наилучшего политического порядка».[3]

Так, в соответствии с представлениями руководителя Южного общества об унитарном государстве, Россия должно делиться, по «Русской Правде» на 53 губернии без какой-либо политической самостоятельности, в том числе полномочий по созданию собственных нормативных правовых актов и участия во внешних сношениях. Четко выраженная идея унитаризма содержится также в документе с названием «Конституция Государственный завет»[4], представлявшем краткий пересказ «Русской Правды» для близкой по духу организации – Общества объединенных славян. Как отмечено, по мнению Пестеля, подобное единоначалие навсегда избавило бы страну от распрей и междоусобиц[5].

Истоки подобной позиции можно увидеть в учете исторического опыта раздробленной средневековой России[6], а также в том, что источником передового опыта государственного строительства для декабристов были однонациональные унитарные западные страны[7]. В частности, исследователями упоминается Франция периода якобинской диктатуры, в которой жители были объявлены французами, в качестве единственного языка устанавливался французский, все другие языки и диалекты запрещались как таящие в себе опасность федерализма[8].

Пестель указывает четыре «невыгоды федеративного образования Государства» вообще: 1) относительная самостоятельность субъектов федерации может привести к

---

[1] Там же. С. 121.

[2] Там же. С. 121.

[3] Пестель П.И. Отрывок социально-политического трактата // Восстание декабристов: документы. М., 1958. Том VII. С. 298.

[4] См.: Конституция Государственный завет // Декабристы. Избранные труды / [Сост., автор вступ. ст. и коммент. О.И.Киянская]. – М.: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 2010. С. 190 – 193.

[5] См.: Рубаник С.А. Государственно-правовые воззрения П.И. Пестеля и Н.М. Муравьёва: сравнительно-правовой анализ. Дис. … к.ю.н. Москва, 2008. С. 86.

[6] См.: Из показаний П.И.Пестеля // Декабристы. Избранные труды / [Сост., автор вступ. ст. и коммент. О.И.Киянская]. – М.: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 2010. С. 259.

[7] См.: Галуза В.П. Республиканская форма правления в России как составляющая часть государственной концепции дворянских революционеров (декабристов) в программных документах тайных обществ 1816–1825 гг. // Вестник ЧитГУ. 2007. №3 (44). С. 51.

[8] См.: Парсамов В.С. Идея национальной самобытности в преобразовательных проектах П.И.Пестеля. Автореф. дисс…к.и.н. Саратов, 1993. С. 12 – 13.

неповиновению федеральному центру, что чревато необходимостью силовых методов воздействия; 2) невыгодность федеральной «опеки» для субъектов, в силу чего последние будут стремиться обособиться; 3) ослабление вооруженных сил в условиях децентрализации управления; 4) развитие «местного патриотизма» и ослабление любви к единому Отечеству[1]. Вместе с тем, по мнению автора «Русской Правды», особенно пагубно федеративное устройство для России: «Что же в особенности касается до России, то дабы в полной мере удостовериться до какой Степени федеративное образование государства было бы для нея пагубно, стоит только вспомнить из каких разнородных частей сие огромное Государство составлено. Области его не только различными Гражданскими Законами судятся но совсем различные языки говорят совсем различныя веры исповедуют, жители оных различныя произхождения имеют, к различным Державам некогда принадлежали; и потому ежели сию разнородность ещё более усилить чрез федеративное образование Государства, то легко предвидеть можно что сии разнородные Области скоро от Коренной России тогда отложатся, и она скоро потеряет тогда не только свое Могущество, Величие и Силу, но даже может быть и бытие свое между большими или Главными Государствами»[2].

В представлении П.И.Пестеля Российское государство уже испытало на себе нечто похожее на федерализм в период феодальной раздробленности, и в этой связи возврат к децентрализации государственного управления рассматривается руководителем тайного общества как безусловное зло: «Она испытает тогда все Бедствия и весь неизъяснимый вред нанесенныя Древной России Удельною Системою, которая также ни что иное была как род федеративнаго Устройства Государства; и потому естьли какое нибудь государство может ещё сомневаться во вреде федеративнаго Устройства, то Россия уже никак сего сомнения разделять не может: она горькими опытами и долголетними бедствиями жестоко заплатила за сию ошибку в прежнем Ея Государственном Образовании. А по сему, соединяя все сии Обстоятельства в общее соображение постановляется Коренным Законом Российскаго Государства что всякая мысль о федеративном для него Устройстве отвергается совершенно яко пагубнейшй вред и величайшее Зло. Избегать надлежит всего того, что посредственно или непосредственно, прямо или косвенно, открыто или потаенно к таковому Устройству Государства везти бы могло»[3].

Следует также оговориться, что П.И.Пестель был противником идеи федерации конкретно для России. Свою позицию он обосновывал как опытом исторического развития нашего государства, так и национальными, религиозными и иными социальными реалиями начала XIX века. В отношении же федеративной модели государственного устройства вообще он хоть и высказывал критику[4], но не отрицал возможность осуществления в практике государственного строительства.

В определенных случаях он даже считал подобную модель целесообразной. Так, П.И.Пестель в 1821 году выполнял специальное задание по сбору сведений о возмущениях греков против турецкой политики. По итогам работы была составлена записка под названием «Царство Греческое», представлявший собой проект политического переустройства европейской части Османской империи на основе федерации. Проект предусматривал создание на Балканах единого государства, включающего в себя десять субъектов, пользующихся достаточно широкой автономией: Албания, Болгария, Босния, Валахия, Ливадия, Македония, Морея, Романия, Сербия, Фессалия. В своем донесении по итогам работы Пестель отмечал на этот счет: «Желание греков, на случай совершенного успеха, состоит в образовании федеральной республики наподобие Американских Соединенных областей. Сие подобие не в верховном правлении состо-

[1] Пестель П.И. Русская Правда // Восстание декабристов: документы. М., 1958. Том VII. С. 126–127.

[2] Там же: С. 127.

[3] Там же: С. 127.

[4] См.: там же. С. 126–127.

ит, но в том, что каждая особенная область будет иметь частное свое особенное правление со своими законами и только в общих государственных делах совокупно с прочими действовать. Сия мысль греков основана на чрезвычайно большом различии между нравами, обычаями, понятиями и всем образом мыслей различных народов, Грецию населяющих».[1] Исследователи отмечают, что для предполагаемого государственного образования мыслилась именно федеративная форма государственного устройства еще и потому, что в союзе субъектов отсутствовал народ, который имел бы по «правилу благоугодства» такие же основания для первенства, как русский в России. Кроме того, у соединяющихся государств отсутствовала политическая, культурная, экономическая основа, объединяющая народы России[2].

Мы видим, что модель государственного устройства, присущая США, определяется как неприемлемая для России и допустимая для союза балканских стран. По нашему мнению, руководитель Южного общества пришёл к выводу, что федерация является эффективным инструментом для объединения стран, не входивших ранее в одно государство. Она позволяет в этом случае достаточно плавно, сохраняя определенную автономию, создать новую державу. Для России же либо иного государства с централизованным государственным устройством переход к федерализму, децентрализация управления опасна развитием центробежных сил.

Во-вторых, представляя одной из основных причин сепаратизма стремление нации к политическому обособлению, Пестель предлагал осуществить в Российском государстве *национальную унификацию*.

В отношении нерусских народов автор проекта полагает, что «лутче и полезнее будет для них самих, когда они соединяться духом и обществом с большим Государством и совершенно сольют свою Народность с народностью Господствующаго Народа составляя с ним только один Народ»[3]. Перечисляются в проекте и регионы, которым рекомендуется слиться с Россией и русским народом: «Финляндия, Естляндия, Лифляндия, Курляндия, Белоруссия, Малороссия, Новороссия, Бессарабия, Крым, Грузия, Весь Кавказ, Земли Киргизов, все Народы Сибирские и разныя Другия племена внутри Государства обитающие»[4]. Обосновывается такая точка зрения политической слабостью и отсутствием достаточного опыта собственной государственности: «…никогда не пользовались и никогда пользоваться не могут самостоятельною независимостью и всегда принадлежали или самой России или же по временам, есть-ли не России, то Швеции, Дании, Пруссии, Польше, Турции, Персии и вообще какому нибудь сильному Государству».[5] Прогноз относительно политического будущего перечисленных регионов дается в проекте весьма однозначно: «Да и на будущая времена, по слабости своей никогда не могут составлять особых Государств; а по сему и подлежат все они Праву Благоудобства долженствуя при том на веки отречься от права отдельной Народности»[6].

Вполне возможно, что создание подобной схемы национального развития России кроится в происхождении и воспитании самого автора конституционного проекта: П.И.Пестель имел немецкие корни. Переселившиеся в Россию немцы считали для себя престижным и необходимым занятием изучать русский язык и русскую культуру. Данное стремление нередко порождало в немецкой среде ультрапатриотические идеи[7].

---

[1] Цит. по Иовва И.Ф. Декабристы в Молдавии. Кишинев, 1975. С. 129–130.

[2] См.: Сыроечковский Б.Е. Балканская проблема в политических планах декабристов // URL:http://decemb.hobby.ru/index.shtml?article/bp (дата обращения – 09.12.2013)

[3] Пестель П.И. Русская Правда // Восстание декабристов: документы. М., 1958. Том VII. С. 122.

[4] Там же. С. 123.

[5] Там же. С. 123.

[6] Там же. С. 123.

[7] См.: там же. С. 9.

В предложении П.И.Пестеля по национальной унификации Российского государства многие исследователи увидели проявление великодержавности, национализма и даже шовинизма [1], в советской науке проект критиковался за непризнание руководителем Южного общества права наций на самоопределение и развитие собственного языка и культуры[2].

Вместе с тем в исследованиях отмечено, что конституционный проект руководителя Южного общества не предполагал ни национальной розни, ни угнетения одних народов другими[3]. Подобные взгляды вообще были нетипичны для декабристов, чуждых идеям расовой или национальной исключительности[4]. И дело, конечно, не в том, что Пестель испытывал неприязнь к какой-либо народности, а в том, что национальное своеобразие потенциально нарушало политическое единство Российского государства. В специальных исследованиях по данному вопросу указывается на утопичность данного национального проекта, а также на то, что руководитель Южного общества, вероятно, добросовестно не понимал, что ущемляет национальные права нерусских народов[5].

По мнению П.И. Пестеля, реализация национального проекта, изложенного в «Русской Правде», через установление «единоначалия, единородства и единомыслия» обеспечит внутренний мир, спокойствие и обеспечит территориальную целостность Российского государства.

В третьих, в качестве третьей меры указывается *унификация религиозная*: «Мы обязаны запрещать все те Действия Иноверных законов, которые противны Духу Законов Християнских»[6]. Пестель признавал право за каждым исповедовать религию по собственному выбору, однако объявлял православие по сути дела государственной религией, сохраняя клерикальный характер Российского государства. По замыслу автора конституционного проекта все части России должны быть связаны в том числе общностью православной веры.

II. Проект конституции, составленный руководителем Северного общества Н.М. Муравьёвым, критиковался П.И.Пестелем как способствующий ослаблению единства Российского государства. Названный документ отражал политико-правовые взгляды большинства членов Северного общества декабристов. Проанализируем в этой связи варианты проектов, найденные в бумагах С.П.Трубецкого (1790 – 1860), И.И.Пущина (1798 – 1859) (первый датируется концом 1822 г., второй – концом 1824 г.), а также в написанный Н.М.Муравьёвым для следственного комитета (конец 1825 – начало 1826 гг.).

Предпочтительным для автора конституционного проекта представляется федеративное устройство государства: «Федеративное или Союзное Правление <…> удовлетворило всем условиям и согласило величие народа и свободу граждан»; «Правление России есть уставное и союзное».[7] Проект предполагал образование в составе России следующих субъектов федерации: 14 держав (в проекте, хранившемся в бумагах Пу-

---

[1] См., например Нечкина М.В. Указ. соч. С. 70, Maury A. La conspiration des decabrists. – Paris: del Duca, 1964. P. 83, Schwarz-Sochor J. P.I.Pestel. The beginning of Jacobin thought in Russia // International Review of social History. – vol. III. – N.Y., 1958. – Part 1. P. 89 и др.

[2] См.: Покровский С.А. Политические взгляды декабристов (1825 – 1950) // Советское государство и право. 1951. №4. С. 57.

[3] См.: Прозорова Н.С. Конституционно-правовые взгляды П.И.Пестеля // Советское государство и право. 1981. №5. С. 117.

[4] Подробнее об этом см.: Соколова В.К. Взгляды и исследования декабристов в области этнографии и фольклора // Очерки истории русской этнографии, фольклористики и антропологии, вып.1. М., 1956. С. 210.

[5] См.: Рубаник С.А.Указ. соч. С. 84.

[6] Пестель П.И.Указ. соч. С. 137.

[7] Конституция Н. Муравьёва. Текст, найденный в бумагах С.П.Трубецкого // URL: http://constitution.garant.ru/history/act1600-1918/5400/ (дата обращения – 10.11.2013).

щина – 13[1]) и 2 областей. В державах образовывались законодательные органы («Державные веча») и избирались должностные лица, возглавлявшие исполнительную власть – Державные Правители.

Как нами отмечено выше, федеративный проект подвергается критике в «Русской Правде». Заметим, что в программном документе Южного общества конституционный проект Н.М. Муравьёва напрямую не упоминается (критикуется идея федерализма вообще), хотя, вероятнее всего, и предполагается. П.И.Пестель считал, что федерализм по своей природе вреден для России, таит угрозу ее территориальной целостности, потенциально содержит опасность сепаратизма.

Находясь под следствием, руководитель Южного общества продолжал критиковать конституционный проект Н.М. Муравьёва, определяющий для России федеративное устройство: «У него предполагался федеративный образ правления, как в соединенных областях Америки. Это походило на древнюю удельную систему, и потому пагубным казалось»[2]. Видимо, вследствие полного неприятия федерализма как устройства способствующего центробежным силам руководитель Южного общества даже несколько преувеличивает самостоятельность держав Муравьёва: «На сей конец разделялась у него Россия на 13 или 14 больших округов, которые назывались державами. В главном городе каждой державы были учреждены главные местные правительства над державою. Сии правительства такую большую власть имели, что даже законы могли делать для своей державы. Верховной власти по сему почти ничего не оставалось»[3].

Без сомнения, непродуманная децентрализация создает угрозу территориальной целостности государства, особенно это касается многонациональных стран. Вместе с тем представляется, что конституционный проект Н.М. Муравьёва не создавал безусловной угрозы государственному единству в силу следующих причин. Во-первых, в основу выделения держав и областей положены географические, хозяйственно-экономические, а не национальные факторы, которые потенциально опасны развитием сепаратизма[4]. Автор проекта не рассматривал государство как объединение самостоятельных наций, разделенных внутренними административными границами[5]. Об этом свидетельствует определение границ держав, проходящих не по границам регионов компактного проживания этнических групп. Во-вторых, полномочия законодательных и исполнительных органов держав нельзя назвать широкими: они концентрируются в основном в социально-экономической сфере[6]. В-третьих, была разработана система правовой связи держав, их юридической зависимости от центральной государственной власти через общефедеральные уложения (кодексы) и широкие полномочия Народного вече.[7] В-четвертых, правитель державы находился в подчинении у императора (главы государства) в порядке бюрократического централизма[8]. В-пятых, в проекте не предусматривалось возможности для выхода державы из состава

---

[1] Конституция Н. Муравьёва (хранившаяся в бумагах И.И.Пущина) // URL: http://constitution.garant.ru/history/act1600-1918/5400/ (дата обращения – 10.11.2013).

[2] Из показаний П.И.Пестеля // Декабристы. Избранные труды / [Сост., автор вступ. ст. и коммент. О.И.Киянская]. – М.: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 2010. С. 259.

[3] Там же. С. 298.

[4] См.: Рубаник С.А. Указ. соч. С. 106–107.

[5] См.: Горбачева С.В. Развитие федеративных отношений в России во взглядах политических деятелей конца XIX – начала XX в. // Актуальные проблемы философии права и государства: сборник статей участников межвузовской научно-практической конференции / ответственный за выпуск доцент Б.Х. Балкаров. – Нижний Новгород: Нижегородская правовая академия, 2013. С. 24.

[6] См.: Окунь С.Б. Указ. соч. С. 53–54.

[7] См.: Завражин А.В. Движение декабристов и его влияние на политическое переустройство России // Вестник Военного университета. 2007. №3 (11). С.86.

[8] См.: Галуза В.П. Указ. соч. С. 51.

федерации, не оговаривался специально даже статус Царства Польского, которому определенная часть движения была склонна предоставить право на самоопределение.

В третьей редакции Конституции Н.М.Муравьёв значительно централизует государственное управление. Державы заменяются областями, равными действующим генерал-губернаторствам, сфера их предметов ведения ещё более сужается (у главы исполнительной власти области, к примеру, отсутствуют полномочия руководства войсками, находящимися в границах области; области теряют законодательную власть). На этот счет отмечено, что в проекте «фактически речь идет о создании унитарного государства»[1]. В науке высказано по этому поводу мнение, что Муравьёв, урезая права субъектов своей федерации, запутывал следствие в интересах товарищей по тайному обществу[2]. Безусловно, нельзя не допускать таких намерений руководителя Северного общества, вместе с тем необходимо учесть, что центральная власть и без того от проекта 1822 г. к проекту 1824 г. определенным образом усилилась (об этом говорит, в частности укрупнение держав, сокращение их количества).

Таким образом, проект Конституции Н.М.Муравьёва представлял новое слово в государственно-правовой мысли первой четверти XIX века. Он предусматривал переход к федеративному устройству в сфере территориальной организации власти и в этой связи вызывал опасение сторонников единого Российского государства. Вместе с тем с учетом развития проекта в плане централизации государственной власти он мог бы оказать положительное воздействие на развитие регионов России.

III. Одним из острых вопросов территориального устройства России на протяжении всего XIX века оставался польский вопрос. Отношения России с ближайшим западным соседом – Польшей практически всегда были непростыми. Часть Польши отошла к Российской империи в результате разделов Речи Посполитой в конце XVIII века, а впоследствии – как результат наполеоновских войн в соответствии с Венским трактатом от 21 апреля 1815 и Актом Венского конгресса от 28 июня 1815. Нахождение края в составе Российского государства ознаменовалось сопротивлением коренного населения: регион не мог смириться с утратой государственности. Первым организованным очагом сопротивления царской России считать Барскую конфедерацию 1768 г. Польша отличалась значительными особенностями в управлении по сравнению с другими частями империи. В 1815 году Польше была дарована конституция, что также выделяло ее в составе Российского государства.

Декабристы как одна из наиболее образованных и политически активных частей российского общества первой четверти XIX века не могли обойти вниманием вопросы управления Царством Польским и проблему его самоопределения.

Напомним, что П.И.Пестель указывает на диалектическое единство и противоборство права нации на самоопределение («Право Народности») и права государства сохранить свою территориальную целостность («Право Благоудобства»). В представлении мыслителя противится независимости политически самостоятельных народов нецелесообразно: «…не должно противиться враждебными чувствами и Действиями правильному отдельному Существованию Народов могущих пользоваться полною политическою независимостью»[3].

Ранее мы называли те народы и те местности, которые, по убеждению Пестеля, не могут пользоваться политической самостоятельностью. Иное мнение высказано в отношении Польши, в данном случае «право Народности должно по чистой справедливости брать верх над правом Благоудобства»[4]. В конституционном проекте отмечена

---

[1] Прозорова Н.С. Государственно-правовые идеи декабристов // Советское государство и право. 1956. №5. С. 83.

[2] См.: Егоров С.А. Конституционные проекты Никиты Муравьёва // Советское государство и право. 1981. №5. С. 124.

[3] Пестель П.И. Русская Правда // Восстание декабристов: документы. М., 1958. Том VII. С. 122.

[4] Там же. С. 123.

история данного государства, долгое время бывшего сильной европейской державой. Вместе с тем, Пестель связывает возможность образования польского государства с объединением всех разрозненных польских земель, которыми владела не только Россия, но также Австрия и Пруссия[1]. По замыслу лидера Южного общества желательно и правильно будет даровать независимость Польше, когда в России придет к власти новое прогрессивное правительство[2].

Вместе с тем вопрос об отделении Польши от России не решён в «Русской Правде» окончательно: Пестель указывает, что польские земли могут, но не должны отойти от России[3]: предположение о предоставлении Польше самостоятельности не стоит смешивать с программной целью[4]. Предоставление независимости определяется императивными условиями: 1) границы между Россией и Польшей определяет Россия в одностороннем порядке: «Польша бы по сему определению Границ ни в каком отношении не прекословила бы и приняла бы оное за неизменный Закон коренной»[5]; 2) не одномоментное отделение Польши с провозглашением независимости, а передача губерний новому польскому правительству; 3) Польша должна будет заключить военный союз с Россией, главным условием которого стала бы помощь войсками на случай войны, кроме того Польша должна следовать в векторе российской политики: «сия последняя с должною признательностью принимает и чувства искренной Дружбы и Преданности к России питает и всегда питать будет»[6]; 4) система органов государственной власти, назначение и выборы должностных лиц должны быть одинаковыми в России и Польше[7]. То есть, по замыслу Пестеля, Россия будет сохранять влияние на Польшу после обретения последней независимости. В реальности с трудом можно представить себе, чтобы Польское королевство с давним опытом государственности после отделения таким образом ограничивало свой суверенитет. Проблема заключается в том, что очень сложно было бы предусмотреть механизмы контроля реализации предложенных условий.

В то же время неисполнение Польшей перечисленных условий (в их исполнении автор проекта не сомневается[8]) означало бы сохранение последней в составе России: «Если Польский народ устранится от вышеупомянутых Условий, необходимых для дарования Польше независимого существования и не будет к оным охотствовать, то и вовсе не будет тогда Государственной Границы между Польшею и Россиею существовать, Польша останется тогда областью Российскаго Государства и Россия будет на сем пространстве сохранять теперешния свои Границы с Австриею и Пруссиею»[9].

Стремление Пестеля воссоединить Польшу в национальных границах как самостоятельное государство, по выводам исследователей, явно следует из ранних набросков и записок Пестеля (1817 – 1819 гг.)[10]. В «Русской Правде» вопрос об отделении Польши хотя и не усматривается определенно, но о готовности Пестеля даровать свободу данной области Российской империи, на наш взгляд, свидетельствует то обстоятельство, что в главе второй «О племенах Россию населяющих», в которых анализируются отличительные свойства населения страны и последнее подразделяется на три разряда: коренной русский народ, присоединенные народы и иностранцы, прожива-

[1] См.: там же. С. 123.
[2] Там же. С. 123.
[3] См.: там же. С. 124.
[4] См.: Цымрина Т.В. Взгляды декабристов на национальный вопрос // Альманах современной науки и образования. 2011. №7(50). С. 30.
[5] Пестель П.И. Русская Правда. // Восстание декабристов: документы. М., 1958. Том VII. С. 123.
[6] Там же. С. 123.
[7] Там же. С. 123–124.
[8] См.: там же. С. 125.
[9] Там же. С. 125.
[10] Так, Б.Е.Сыроечковский делает такой вывод на основе анализа «Записки о государственном управлении» и иных ранних работ Пестеля. См.: Сыроечковский Б.Е. Указ. соч.

ющие в России, – о поляках и Польше не говорится ничего. Соответственно, к Польше не относится рекомендация о национальной унификации, которую Пестель дает Временному верховному правлению.

Вопрос об определении политического статуса Польши выходил из границ теоретических положений, но обсуждался руководством Южного общества с польскими тайными организациями. Факт контакта с польскими тайными обществами был выявлен в ходе следствия по делу о восстании: «Существование в Царстве Польском тайного общества, имеющего целию отделить край сей от России и восстановить прежнее королевство Польское с присоединением к оному провинций, вмещенных в состав империи Российской, было открыто членами Южного общества, которые с оным вошли в тайные сношения»[1], «Показания, сделанные о Польском тайном обществе, открыли равным образом существование в Польше общества, или ордена, Тамплиеров – остатка уничтоженных масонских лож, имеющего с обществом Польским одну и ту же политическую цель»[2]. Переговоры велись с представителем польского Патриотического общества (Патриотического союза) князем Яблоновским. На переговорах поднимался вопрос признания независимости Польши, а также передаче ей Литвы, Подолии, Волыни и Малороссии.

Между Россией и Польшей издавна существовали земли, в отношении которых велись споры о принадлежности – области западной Малороссии и Белоруссии. В своем конституционном проекте он полагает, что в состав вновь образуемого Польского государства нужно включить собственно территорию Польского Королевства, а также Гродненскую Губернию и Белостокскую область, части Виленской, Минской и Волынской губерний. По замыслу автора проекта: «Россия не может дать сильнейшаго доказательства в Умеренности Политической своей Системы как ныне делает возстановляя Польшу и постановляя пределы Всяким дальнейшим распространениям, но что собственное Ея Благоденствие требует Вышеизъясненнаго округления Ея границ»[3]. Он не видит опасности от таких решений для такого государства, как Россия: «Сила и Могущество России позволяют ей так откровенно говорить»[4]. Таким образом правило «благоустройства» при определении государственных границ России применяется с учетом принципа народности[5] .

Князь С.П.Трубецкой (1790–1860) на следствии показывал о Пестеле: «…нужно открыть сношения его с поляками, я знаю, что он предлагал им отделение от России с возвратом им большой части завоеванных прежде губерний…»[6]. Вместе с тем, сам Пестель в своих показаниях неоднократно упоминал, что на переговорах с поляками вопрос о независимости упоминался «глухо»[7], «а о губерниях литовских, Белостокской, Волынской и Подольской ни слова не было упомянуто»[8]. По свидетельству руководителя Южного общества, он резко возражал против даже потенциальной воз-

---

[1] Краткое описание различных тайных обществ, коих действительное или мнимое существование обнаружено следственною комиссиею // Декабристы в воспоминаниях современников / Сост., общ. ред., вступ. ст. и коммент. В.А. Федорова. М.: Изд-во МГУ, 1988. С. 197.

[2] Там же. С. 197.

[3] Пестель П.И. Русская Правда. // Восстание декабристов: документы. М., 1958. Том VII. С.122.

[4] Там же. С. 122.

[5] Нечкина М. В. Указ. соч. С. 71.

[6] Из показаний С.П.Трубецкого // Декабристы. Избранные труды / [Сост., автор вступ. ст. и коммент. О.И.Киянская]. – М.: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 2010. С. 232.

[7] Из показаний П.И.Пестеля // Декабристы. Избранные труды / [Сост., автор вступ. ст. и коммент. О.И.Киянская]. – М.: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 2010. С. 258, 289, 301

[8] Там же. С. 258.

можности передачи Польше Малороссии: «…Малороссия навеки с Россиею пребудет неразрывно и никакая сила не отторгнет Малороссии от России»[1].

Думается, что идея предоставления независимости Польше одновременно с территориальными уступками последней явно и однозначно проявлялась лишь у единичных и не обладающих влиянием среди декабристов членов Южного общества. Она встречается у правителя канцелярии полтавского военного губернатора Новикова (1777–1824), а также принятого в члены Южного общества переяславского уездного маршала Лукашевича (1787 или 1788–1866)[2].

По вопросу предоставления независимости Польше Южное общество не было едино. Решительно против переговоров, а тем более территориальных уступок высказался представитель южан в Петербурге М.И.Муравьёв-Апостол (1793–1886): «Признаюсь, я ещё более недоволен вашими переговорами с поляками. Вы с ними в таких отношениях, которых никогда не следовало допускать, судя по тому, что вы мне говорили. Вы неосмотрительно прибегли к фактору, который неминуемо должен был создать такое панибратство»[3]. Определенно отклонил территориальные претензии польского общества С.Г. Волконский (1788–1865)[4]. В декабристской среде порой неприятие вызывали какие-либо уступки польской независимости, например образование отдельного литовского корпуса с польскими мундирами и литовскими знаменами, не напрямую подчиненного центральному командованию. Военные люди, обладавшие широким политическим кругозором, понимали, что вооруженные силы – основа государственной власти, нарушение единого порядка в армии способно породить центробежные тенденции в многонациональном государстве. Так, М.Ф. Орлов (1788–1942) инициировал сбор подписей среди высшего офицерства под письмом к императору, в котором они «излагали весь вред, могущий произойти от образования отдельного литовского корпуса, и умоляли императора не приводить в исполнение своего намерения, столь пагубного для России»[5].

Вместе с тем, рассмотренные источники позволяют сделать вывод, что в целом Южное общество готово было помочь польским сепаратистам в обмен на поддержку антиправительственного восстания, что и было отражено в выводах следственной комиссии: «Сношения южной отрасли с Польским обществом переменили образ мыслей тех, кои прежде сильно восставали против отделения польских провинций от России; они дружелюбно обязывались помогать друг другу и начать действовать в России и в Польше в одно время. После многих совещаний злоумышленники решили приступить к делу непременно в 1826 году, надеясь возмутить войско вооруженною силою, идти к Москве и не только произвесть революцию со всеми ужасами, с нею неразлучными, но разодрать отечество, отторгнув от него польские земли»[6].

Конституционный проект руководителя Северного общества Н.М.Муравьева (1795–1843) не затрагивал специально вопрос самоопределения Царства Польского, одновременно Варшава не упоминается в качестве столицы одной из Держав (субъектов предполагаемой федерации). В качестве столицы Западной Державы предполага-

---

[1] Там же. С. 303.

[2] См.: Из воспоминаний правителя дел следственной комиссии А.Д.Боровкова // Декабристы в воспоминаниях современников / Сост., общ. ред., вступ. ст. и коммент. В.А.Федорова. М.: Изд-во МГУ, 1988.С. 298.

[3] Муравьёв-Апостол М.И. Письмо к С.И.Муравьёву-Апостолу от 3-го ноября 1824 г. // Мемуары декабристов. Южное общество. М.: Издательство МГУ, 1982. С. 221.

[4] См.: Волконский С.Г. Из «Записок» // Избранные социально-политические и философские произведения декабристов. М.: Государственное издательство политической литературы, 1951. Т.2.С.274.

[5] Якушкин И.Д. Записки // Декабристы. Избранные сочинения в двух томах. Т.2 / Сост. и прим. А.С.Немзера и О.А.Проскурина. – М.: Правда, 1987. С. 409.

[6] Из воспоминаний правителя дел следственной комиссии А.Д.Боровкова // Декабристы в воспоминаниях современников / Сост., общ. ред., вступ. ст. и коммент. В.А.Федорова. М.: Изд-во МГУ, 1988.С.298.

ется Вильно. Данный факт может говорить либо о том, что Польша рассматривается лишь как часть одного из субъектов будущей федерации, либо предполагается ее скорая независимость и она вообще выведена за федеративную схему. Поскольку Конституция Н.М.Муравьева ничего не говорит о возможности выхода Державы из состава федерации логично будет предположить второй вариант: полная интеграция Польши в состав Российского государства.

К.Ф. Рылеев (1795–1826) не считал, что тайные общества вообще вправе даже предварительно определять судьбы российских земель, считая это прерогативой Учредительного собрания (Великого Собора): «О существовании тайных обществ в Польше слышал я от Трубецкого. Причем он говорил, что Южное общество через одного из своих членов имеет с оными постоянные сношения, что южными директорами положено признать независимость Польши и возвратить ей от России завоёванные провинции, Литву, Подолию и Волынь. Я сильно восстал против сего, утверждая, что никакое общество не вправе сделать подобного условия, что подобные дела должны быть решены на Великом соборе»[1]. Возможность присоединения к краю белорусских и украинских земель вызывал в среде «северян» острое неприятие. Показательно, что слух, распространенный в Москве в 1818 году , о том, что Александр I планирует передать Польше Правобережную Украину и Белоруссию, восстановив Польшу в границах 1772 года вызвала среди членов Союза благоденствия решительный протест и мысль о цареубийстве[2].

Уступки Польше и введение для нее особых мер осуждались также М.С.Луниным (1787 – 1845): «Учрежден Литовский корпус из поляков, вызванных из всех полков русской армии и пополняемый уроженцами западных губерний. Этот корпус отличался особенным цветом мундиров, находился вне состава русской армии и подчинен Варшавскому управлению»[3]. Декабрист не считал царство способным на самостоятельное существование и не видел целесообразности в особом управлении регионом: «Финансы оживлены, и бедствия войны изглажены иждивением России. Западные губернии были подчинены особому управлению, которого средоточие было в Варшаве. Губернаторы в оных и другие чиновники заменены поляками, которые не имели ни чинов, ни других условий для таковых должностей»[4].

Таким образом, можно сделать вывод, что «польский вопрос», не являясь центральным в политико-правовой программы тайных обществ декабристов, тем не менее привлекал их внимание. Большинство наиболее известных членов Северного и Южного обществ не поддерживало прямо идею предоставления Царству Польскому независимости. К сохранению единства государства, судя по программным документам, следственным материалам и воспоминаниям участников было более склонно Северное общество. Вместе с тем идея присоединения к Польше украинских и белорусских губерний вызывала протест как у сторонников территориальной целостности Российской империи, так и у склонявшихся к политическому самоопределению Царства Польского.

Таким образом, в заключение отметим, что участники движения декабристов в своих конституционных проектах, записках, мемуарах уделили значительное внимание вопросам сохранения территориальной целостности России и противодействию сепаратизму, предложив разнообразные и зачастую дискуссионные пути решения указанных проблем.

---

[1] Показания К.Ф. Рылеева // Восстание декабристов. М.–Л.:ГИЗ, 1925. Т.1. С.180.

[2] Якушкин И.Д. Указ. соч. С. 388–390; Из воспоминаний правителя дел следственной комиссии А.Д. Боровкова // Декабристы в воспоминаниях современников / Сост., общ. ред., вступ. ст. и коммент. В.А.Федорова. М.: Изд-во МГУ, 1988.С.297

[3] Лунин М.С. Разбор донесения, представленного российскому императору Тайной Комиссией в 1826 году // Лунин М.С. Сочинения. Письма. Документы. Иркутск: Иркутское книжное издательство, 1988. С. 148.

[4] Там же. С. 148.

Список литературы:

[1] Большой юридический словарь / под ред. А.Я. Сухарева, В.Е. Крутских. 2-е изд., перераб. и доп. М.: ИНФРА-М, 2000.
[2] Волконский С.Г. Из «Записок» // Избранные социально-политические и философские произведения декабристов. М.: Государственное издательство политической литературы, 1951. Т.2.
[3] Галуза В.П. Республиканская форма правления в России как составляющая часть государственной концепции дворянских революционеров (декабристов) в программных документах тайных обществ 1816-1825 гг. // Вестник ЧитГУ. 2007. №3 (44).
[4] Горбачева С.В. Развитие федеративных отношений в России во взглядах политических деятелей конца XIX – начала XX в. // Актуальные проблемы философии права и государства: сборник статей участников межвузовской научно-практической конференции / ответственный за выпуск доцент Б.Х.Балкаров. – Нижний Новгород: Нижегородская правовая академия, 2013.
[5] Егоров С.А. Конституционные проекты Никиты Муравьёва // Советское государство и право. 1981. №5.
[6] Завражин А.В. Движение декабристов и его влияние на политическое переустройство России // Вестник Военного университета. 2007. №3 (11).
[7] Замахина Татьяна. Заповедь «не расколи». КПРФ против призывов к развалу страны // Российская газета (Федеральный выпуск). – 7 ноября 2013. – №6226.
[8] Замахина Татьяна. Не допустить развала. «Единая Россия» хочет наказывать за пропаганду сепаратизма // Российская газета (Столичный выпуск). – 11 ноября 2013. – №6229.
[9] Замахина Татьяна. Как юрист юристу. Владимир Путин возглавил Попечительский совет МГУ и пообщался со студентами // Российская газета (Столичный выпуск). – 4 декабря 2013. – №6249.
[10] Из воспоминаний правителя дел следственной комиссии А.Д.Боровкова // Декабристы в воспоминаниях современников / Сост., общ. ред., вступ. ст. и коммент. В.А.Федорова. М.: Изд-во МГУ, 1988.
[11] Из показаний П.И.Пестеля // Декабристы. Избранные труды / [Сост., автор вступ. ст. и коммент. О.И.Киянская]. – М.: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 2010.
[12] Из показаний С.П.Трубецкого // Декабристы. Избранные труды / [Сост., автор вступ. ст. и коммент. О.И.Киянская]. – М.: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 2010.
[13] Иовва И.Ф. Декабристы в Молдавии. Кишинев, 1975.
[14] Кожевников С.Н. Теория государства: Курс лекций. 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Новый индекс, 2012.
[15] Конституция Государственный завет // Декабристы. Избранные труды / [Сост., автор вступ. ст. и коммент. О.И.Киянская]. – М.: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 2010.
[16] Конституция Н.Муравьёва. Текст, найденный в бумагах С.П.Трубецкого // URL: http://constitution.garant.ru/history/act1600-1918/5400/ (дата обращения – 10.11.2013).
[17] Конституция Н.Муравьёва (хранившаяся в бумагах И.И.Пущина) // URL: http://constitution.garant.ru/history/act1600-1918/5400/ (дата обращения – 10.11.2013).
[18] Краткое описание различных тайных обществ, коих действительное или мнимое существование обнаружено следственною комиссиею // Декабристы в воспоминаниях современников / Сост., общ. ред., вступ. ст. и коммент. В.А.Федорова. М.: Изд-во МГУ, 1988.
[19] Минаева И.В. Конституционные тенденции в политических проектах России начала XIX века. Автореф. дис…д.и.н. Л., 1983.
[20] Морозова Л.А. Понятие, сущность и типология государства // Теория государства и права: учебник для бакалавров / под ред. В.К.Бабаева. – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Издательство Юрайт, 2013.
[21] Муравьёв-Апостол М.И. Письмо к С.И.Муравьёву-Апостолу от 3-го ноября 1824 г. // Мемуары декабристов. Южное общество. М.: Издательство МГУ, 1982.
[22] Нечкина М.В. «Русская Правда» и движение декабристов // Восстание декабристов: документы. М.. 1958. Том VII.
[23] Новикова С.А. Конституционные проекты декабристов: некоторые источниковедческие и историографические заметки // Современные проблемы кооперативного образования и науки: Материалы региональной научно-практической конференции (Белгород, 28-29 апреля 2005 г.) / Центросоюз Российской Федерации; Белгородский университет потребительской кооперации: В 5-ти ч. – Белгород: Кооперативное образование, 2005. – Ч.1.
[24] Окунь С.Б. Декабристы. М., Воениздат, 1972.

[25] Парсамов В.С. Идея национальной самобытности в преобразовательных проектах П.И. Пестеля. Автореф. дисс…к.и.н. Саратов, 1993.
[26] Пестель П.И. Отрывок социально-политического трактата // Восстание декабристов: документы. М., 1958. Том VII.
[27] Пестель П.И. Русская Правда // Восстание декабристов: документы. М., 1958. Том VII.
[28] Покровский С.А. Политические взгляды декабристов (1825–1950) // Советское государство и право. 1951. №4.
[29] Прозорова Н.С. Государственно-правовые идеи декабристов // Советское государство и право. 1956. №5.
[30] Прозорова Н.С. Конституционно-правовые взгляды П.И.Пестеля // Советское государство и право. 1981. №5.
[31] Рубаник С.А. Государственно-правовые воззрения П.И.Пестеля и Н.М.Муравьёва: сравнительно-правовой анализ. Дис…к.ю.н. Москва, 2008.
[32] Сепаратизм // URL: http://ru.wikipedia.org/wiki/%D1%E5%EF%E0%F0%E0%F2%E8% E7% EC (дата обращения – 12.11.2013).
[33] Соколова В.К. Взгляды и исследования декабристов в области этнографии и фольклора // Очерки истории русской этнографии, фольклористики и антропологии, вып.1. М., 1956.
[34] Сыроечковский Б.Е. Балканская проблема в политических планах декабристов // URL:http://decemb.hobby.ru/index.shtml?article/bp (дата обращения – 09.12.2013)
[35] Цымрина Т.В. Взгляды декабристов на национальный вопрос // Альманах современной науки и образования. 2011. №7(50).
[36] Якушкин И.Д. Записки // Декабристы. Избранные сочинения в двух томах. Т.2 / Сост. и прим. А.С.Немзера и О.А.Проскурина. – М.: Правда, 1987.
(дата обращения – 26.11.2013)
[37] Maury A. La conspiration des decabrists. Paris: del Duca, 1964.
[38] Schwarz-Sochor J. P.I.Pestel. The beginning of Jacobin thought in Russia // International Review of social History. – vol. III. – N.Y., 1958. – Part 1.

QUESTIONS ENSURING THE TERRITORIAL INTEGRITY OF RUSSIA IN THE POLITICAL AND LEGAL VIEWS OF DECEMBRISTS

F.S. Sosenkov

Key words: *territorial integrity, the Decembrists, P.I.Pestel, N.M.Muravev, «Russian Truth».*

In the article views of the Decembrist movement participants to ensure the territorial integrity of Russia are considered. Constitutional projects of Northern and Southern societies, analyzes memories, notes members of secret societies, the materials of Commission of Inquiry are compared. Decembrists positions on the issue of self-determination of Poland are considered.

Раздел II

Информационные технологии и развитие образования

Редакционная коллегия раздела:

Ю.С. Федосенко, д.т.н., профессор – ответственный редактор,
А.А. Владимиров, д.ф.н., профессор
В.И. Плющаев, д.т.н., профессор
М.М. Чиркова, д.т.н., профессор
Е.Ю. Седова, доцент – ответственный секретарь.

Section II

Information technology and the education development

Editorial board for the section:

D.Sc.(Tech.), Professor Y.S. Fedosenko
D.Sc.(Phil.), Professor A.A. Vladimirov
D.Sc.(Tech.), Professor V.I. Plushaev
D.Sc.(Tech.), Professor M.M. Chirkova
Associate Professor E.Y. Sedova

УДК 33

Е.Н. Дворникова, *преподаватель НРУ ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603600, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В ИЗУЧЕНИИ ПРЕДМЕТА «ЭКОНОМИКА» СТУДЕНТАМИ 1 КУРСА СПЕЦИАЛЬНОСТИ 080114.51 «ЭКОНОМИКА И БУХГАЛТЕРСКИЙ УЧЕТ (по отраслям)» НИЖЕГОРОДСКОГО РЕЧНОГО УЧИЛИЩА им. И.П. КУЛИБИНА

Ключевые слова: *справочно-правовые системы, информационные технологии, экономика, образовательный процесс.*

В статье рассматриваются вопросы применения справочно-правовых систем при изучении дисциплины «Экономика» студентами, получающими среднее профессиональное образование по специальности 080114.51 «Экономика и бухгалтерский учет (по отраслям)».

Федеральным государственным образовательным стандартом среднего профессионального образования по специальности 080114 экономика и бухгалтерский учет (по отраслям), утвержденным приказом министерства образования и науки Российской Федерации от 06.04.2010 № 282, предусмотрена базовая подготовка по квалификации бухгалтер. Знакомство с дисциплинами данного профессионального цикла начинается с изучения дисциплины экономика, включенной в общеобразовательный блок дисциплин учебного плана.

Для изучения данной дисциплины отводится 100 часов практических занятий.

В результате освоения учебной дисциплины студент должен знать:

– функции денег и банковской системы;
– причины различий в уровне оплаты труда;
– основные виды налогов;
– организационно-правовые формы предпринимательства;
– виды ценных бумаг;
– факторы экономического роста.

Студент должен уметь:

– приводить примеры: факторов производства и факторных доходов, общественных благ, российских предприятий разных организационных форм, глобальных экономических проблем;

– описывать: действие рыночного механизма, основные формы заработной платы и стимулирования труда, инфляцию, роль профсоюзов, основные статьи госбюджета России, экономический рост, глобализацию мировой экономики;

– объяснять: взаимовыгодность добровольного обмена, причины неравенства доходов, причины инфляции, проблемы международной торговли.

Студент должен иметь навыки:

– получать экономическую информацию и оценивать её;

– составлять семейный бюджет;

– оценивать собственные экономические действия в качестве потребителя, члена семьи и гражданина;

– владеть информационной культурой, анализировать и оценивать информацию с использованием информационно-коммуникационных технологий;

– работать в коллективе и команде, эффективно общаться с коллегами, руководством, потребителями;

– принимать решения в стандартных и нестандартных ситуациях и нести за них ответственность;

– брать на себя ответственность за работу членов команды (подчиненных), результат выполнения.

В целях повышения эффективности изучения указанной дисциплины ряд занятий проводится в компьютерном классе, студентам предоставляется возможность ознакомиться с основными документами в сфере экономики непосредственно на практическом занятии.

На основании того, что «развитие экономики и социальной сферы требует от специалистов среднего звена новых профессиональных и личностных качеств, среди которых: информационная и коммуникативная культура; способность к осознанному анализу своей деятельности, приобретению новых знаний; творческая активность» [1] актуальным является широкое внедрение информационных технологий в образовательный процесс, что предполагает использование компьютерных средств не только при изучении дисциплин информационного направления, но и других дисциплин [2, 3].

Применение информационных технологий в учебном процессе способствуют развитию личностных качеств студента. Так, Кручинин М.В., Кручинина Г.А. отмечают, что применение информационных технологий в обучении также способствует «индивидуализации и дифференциации обучения, осуществлению контроля, самоконтроля и самокоррекции, эффективности восприятия учебного материала, возможности моделирования будущей профессиональной деятельности, повышению качества информационного обеспечения учебного процесса, усилению мотивации обучения, поддержке и развитию системности мышления студента, развитию коммуникативных способностей, информационной культуры, стимулированию и активизации самостоятельности студентов»[2].

Рассмотрим пример проведения занятия в компьютерном классе по теме: «Экономические функции и цели фирмы»

Цели проведения занятия: усвоение понятия и признаков юридического лица и ознакомление с установленным законодательством порядком государственной регистрации юридического лица.

Основные задачи занятия:

1. Ознакомление обучающихся с трактовкой юридического лица в соответствии со статьей 48 Гражданского кодекса Российской Федерации.

2. Перечисление признаков юридического лица.

3. Ознакомление с видами организационно-правовой формы юридического лица.

4. Определение в соответствии с Федеральным законом от 08.08.2001 № 129-ФЗ «О государственной регистрации юридических лиц и индивидуальных предпринимателей» необходимых документов для регистрации юридического лица.

В начале занятия под руководством преподавателя студенты знакомятся с теоретическим материалом. Для эффективного изучения темы обучающимся предлагается ряд вопросов по теме «Экономические функции и цели фирмы». При подготовке ответов студенты обращаются к справочно-правовым системам ГАРАНТ, Консультант плюс, которые содержат текст нормативных правовых актов.

В рамках указанных занятий студенты получают возможность изучить теоретические аспекты данной темы на основании непосредственного ознакомления с нормативными правовыми актами, регулирующими общественные отношения в сфере экономики, а также приобретают знания и навыки по использованию в своей деятельности справочно-правовых систем, что позволит им в будущем решать проблемные вопросы своей профессиональной деятельности на основе положений действующих нормативных правовых актов.

Список литературы:

[1] Кручинина Г.А. Информационная подготовка учащихся средних специальных учебных заведений направления «Музыкальное искусство» [Текст]: монография / Г.А. Кручинина, И.А. Большакова; Нижегородский государственный педагогический университет. – Н. Новгород: Изд-во НГПУ, 2010. – 205 с.
[2] Кручинин М.В., Кручинина Г.А. Формирование правосознания студентов в вузе / Под ред. Ю.Н. Петрова: Монография. – Нижний Новгород: НФ УРАО, 2010. – 310с.
[3] Большакова В.Н. Дидактические аспекты преподавания темы «Информационные технологии в криминалистичекой методике расследования убийств» // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. Тамбов: Грамота. 2013. № 11 (37): в 2-х ч. Ч.II. с. 33–35.

THE USE OF INFORMATION TECHNOLOGY IN STUDYING «ECONOMICS» THE FIRST YEAR STUDENTS OF 080114.51 «ECONOMICS AND ACCOUNTING (BY SECTORS)» OF NIZHNY NOVGOROD RIVER SCHOOL

E.N. Dvornikova

Keywords: *information and legal systems, information technology, economics, educational process.*

The article the questions of application of the reference -legal systems in studying Economics by students, why are in getting a secondary professional education on 080114.51 Economics and Accounting Department (by sectors).

УДК 343.98

В.Ю. Толстолуцкий, *д.м.н., профессор ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
В.Н. Большакова, *старший преподаватель*
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»
603600, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5

РЕАЛИЗАЦИЯ КОМПЕТЕНТНОСТНОГО ПОДХОДА ПРИ ИЗУЧЕНИИ ДИСЦИПЛИНЫ «КРИМИНАЛИСТИКА» С ПОМОЩЬЮ ОБУЧАЮЩЕЙ КОМПЬЮТЕРНОЙ ПРОГРАММЫ «ФОРВЕР»

Ключевые слова: *криминалистика, компетентностный подход, информационные технологии, компьютерная программа «Форвер»*

В статье рассматривается содержательная часть компетенций, формируемых у студентов при изучении дисциплины «Криминалистика», описываются широкие возможности применения компьютерной программы «Форвер» в учебном процессе.

В результате присоединения России к Болонской конвенции компетентностный подход стал необходимым условием интеграции российской системы высшего образования в мировое образовательное пространство.

На основе формирования компетенций (общекультурных и профессиональных) разработаны федеральные государственные образовательные стандарты высшего профессионального образования (ФГОС ВПО) третьего поколения, которыми в настоящее время руководствуются все российские вузы.

Целью при реализации компетентностного подхода в профессиональном образовании является формирование компетентного выпускника.

В отечественной образовательной среде сформировалось следующее представление об основных понятиях компетентностного подхода, которые в данной статье приняты нами за теоретическую основу. По мнению А.В. Хуторского компетенция включает в себя «совокупность взаимосвязанных качеств личности (знаний, умений, навыков, способов деятельности), задаваемых по отношению к определенному кругу предметов и процессов и необходимых для качественной продуктивной деятельности по отношению к ним», а компетенция определяется данным автором как «владение, обладание человеком соответствующей компетенцией, включающей его личностное отношение к ней и к предмету деятельности» [1].

Приведенное определение основных понятий носит весьма общий характер, поэтому требуется детализация их содержания. Тем самым, реформирование системы высшего образования поставило перед исследователями и преподавателями непростую задачу по осмыслению структурно-содержательных характеристик компетенций.

Для решения этой задачи делаются определенные попытки. Так, коллективом преподавателей Нижегородского государственного педагогического университета было проанализировано несколько вариантов декомпозиции компетенций, что позволило им создать свою модель, «которая отражает важнейшие компоненты компетенции» [2].

По мнению авторов, компонентами профессиональной компетенции являются:

– профессионально-деятельностные, включающие в себя когнитивные (знает) и деятельностные (умеет) характеристики;

– профессионально-личностные компоненты, которые характеризуются интересом к изучаемой дисциплине, активностью, инициативностью студента, его готовностью к самостоятельной работе, потребностью в получении знаний, стремлением к творческой работе.

Очевидно, что указанным авторами двум компонентам (деятельность и субъект) требуется добавить предмет деятельности. Последний в области образования представлен областью знаний, а в юриспруденции – отраслью права, с конкретизацией в виде отдельной дисциплины. Учитывая все три компонента, можно осуществить декомпозицию компетенций при разработке образовательных программ и создания учебно-методических комплексов. В нашем случае предметной областью, в которой применяется компетентностный подход, является криминалистика и судебная экспертиза.

В соответствии с ФГОС ВПО по направлению подготовки 030900 юриспруденция (квалификация (степень) «Бакалавр»), утвержденным Приказом Минобрнауки РФ от 31.05.2011 №1975, в результате изучения криминалистики, как дисциплины базовой (обязательной) части, обучающийся должен:

– знать технико-криминалистические средства и методы, тактику производства следственных действий, формы и методы организации раскрытия и расследования преступлений, методики раскрытия и расследования преступлений отдельных видов и групп;

– уметь применять технико-криминалистические средства и методы, правильно ставить вопросы, подлежащие разрешению, при назначении судебных экспертиз и предварительных исследований, анализировать и правильно оценивать содержание заключений эксперта (специалиста), использовать тактические приемы при производстве следственных действий и тактических операций;

– владеть навыками применения технико-криминалистических средств и методов обнаружения, фиксации и изъятия следов и вещественных доказательств.

Приведенные выше знания, умения и навыки, отражают содержание классической криминалистики, сформировавшейся к концу XX в. Третье тысячелетие, характеризуемое переходом в информационное общество, делает актуальным внедрение информационных технологий в профессиональную деятельность будущего специалиста. Этот процесс диктует необходимость введения дополнительных компетенций, связанных с умениями и навыками применения компьютерных средств, непосредственно для изучения криминалистики. Закономерно, что в этом случае требуется определенная корректировка предложенного стандартом компетентностного подхода.

В пункте 7.1. стандарта указано, что «Высшие учебные заведения обязаны ежегодно обновлять основные образовательные программы с учетом развития науки, техники, культуры, экономики, технологий и социальной сферы». С нашей точки зрения, это означает, что развитие образовательных программ должно происходить одновременно по двум направлениям. Во-первых, программа дисциплины, входящей в профессиональный цикл, в частности криминалистики, должна включать в себя компетенции, которые представлены в информационно-правовом цикле.

Во-вторых, такое включение должно учитывать пункт 7.3. В нем указано, что «реализация компетентностного подхода должна предусматривать широкое использование в учебном процессе активных и интерактивных форм проведения занятий (компьютерные симуляции, деловые и ролевые игры, разбор конкретных ситуаций…) с целью формирования и развития профессиональных навыков обучающихся». Таким образом, следует шире использовать вновь появляющиеся возможности реконструкции следственных ситуаций на компьютерном полигоне и тех компьютерных программ, которые разрабатываются в качестве инструмента решения криминалистических задач, возникающих в данных следственных ситуациях.

На этих основаниях мы предлагаем отойти от жесткого регламентирования перечня компетенций, указанных в разделе: «Требования к структуре основных образовательных программ бакалавриата» стандарта третьего поколения. Так, например, при использовании в учебном процессе (при изучении отдельных разделов криминалистики) компьютерной программы «Форвер» («Формирование Версий следователем»), наряду с указанными для криминалистики, формируются и развиваются такие общекультурные компетенции, как ОК-11 («владеет основными методами, способами и средствами получения, хранения, переработки информации, имеет навыки работы с компьютером как средством управления информацией»), ОК-12 («способен работать с информацией в глобальных компьютерных сетях») [3]. Однако формирование данных компетенций не предусмотрено при изучении криминалистики, поскольку ее содержание представлено только классической криминалистической парадигмой.

Необходимость включения в учебный процесс информационных технологий подтверждается тем, что уже устаревший учебный план, который предусматривался Федеральными государственными требованиями к минимуму содержания дополнительной профессиональной образовательной программы профессиональной переподготовки федеральных государственных гражданских служащих Следственного комитета Российской Федерации, назначенных на должности следователей следственных отделов Следственного комитета Российской Федерации по городам, районам и приравненных к ним специализированных, в том числе военных следственных отделов[1], содержал указания на изучение темы «Актуальные вопросы использования следовате-

[1] Утверждены приказом Министерства образования и науки Российской Федерации от 29 ноября 2011 г. № 2763, документ утратил силу в связи с изданием Приказа Минобрнауки России от 29.11.2013 № 1292, вступившего в силу по истечении 10 дней после дня официального опубликования (опубликован в «Российской газете» – 31.12.2013).

лем данных уголовной регистрации и криминалистических учетов при расследовании тяжких и особо тяжких преступлений против личности», и среди предлагаемых оперативно-справочных и розыскных учетов называл компьютерную программу «Форвер»[1].

Данная программа способна за короткое время создавать версии по поисковым признакам субъекта преступления с указанием условной и полной вероятности каждой версии. На этой основе пользователем создается вероятный портрет преступника, и определяются необходимые поисковые мероприятия. Дидактический аспект работы с программой «заключается в применении компьютерной программы как средства осуществления перехода от образа, наглядной модели преступления, к понятийному мышлению» [4]. Считаем, что знакомство и получение первых навыков работы с указанной программой целесообразнее осуществлять при изучении дисциплины «Криминалистика» и дисциплин информационно-правового цикла, и именно в вузе. Например, на юридическом факультете ННГУ им. Н.И. Лобачевского подготовка студентов по использованию информационных технологий в раскрытии и расследовании преступлений осуществляется в рамках спецкурса «Современные криминалистические средства в деятельности по выявлению, раскрытию и расследованию преступлений». Однако, как указывает В.Ю. Толстолуцкий, «образовательное значение комплекса» [5] имеет широкий диапазон изучаемых разделов и вопросов в самой дисциплине криминалистика. Так, компьютерная программа «Форвер» хорошо себя зарекомендовала при изучении студентами ННГУ им. Н.И. Лобачевского и ФБОУ ВПО «ВГАВТ» разделов «Общая теория криминалистики», «Криминалистическая методика расследования отдельных видов преступлений» и таких вопросов в них, как: «Выдвижение следственных версий и планирование расследования», «Криминалистическая характеристика преступлений и корреляционные связи между ее элементами», «Кибернетические и математические методы в криминалистике», «Следственные ситуации и их информационная составляющая», «Криминалистические учеты и электронные криминалистические базы данных», «Основы методики расследования «по горячим следам», «Расследование убийств, совершенных без свидетелей», «Расследование половых преступлений, сопряженных с убийством потерпевшей», «Расследование преступлений (убийств) прошлых лет», «Расследование «серийных» преступлений» [6].

Перечислим общекультурные и профессиональные компетенции, предусмотренные ФГОС ВПО по направлению подготовки 030900 юриспруденция (квалификация (степень) «Бакалавр»), и формируемые при изучении криминалистики с использованием компьютерной программы «Форвер» [7]:

– владеет культурой мышления, способен к обобщению, анализу, восприятию информации, постановке цели и выбору путей ее достижения (ОК-3);

– способен логически верно, аргументировано и ясно строить устную и письменную речь (ОК-4);

– способен использовать основные положения и методы социальных, гуманитарных и экономических наук при решении социальных и профессиональных задач (ОК-8);

– способен анализировать социально проблемы и процессы (ОК-9);

– владеет основными методами, способами и средствами получения, хранения, переработки информации, имеет навыки работы с компьютером как средством управления информацией (ОК-11);

– способен работать с информацией в глобальных компьютерных сетях (ОК-12);

– способен принимать решения и совершать юридические действия в точном соответствии с законом (ПК-4);

[1] Свидетельство о государственной регистрации программы для ЭВМ № 2013660539 Толстолуцкий В.Ю., Рыбочкин А.В. «Программа формирования следственных версий (ФОРВЕР Следователь). Дата регистрации 8.11.2013.

– способен применять нормативные правовые акты, реализовывать нормы материального и процессуального права в профессиональной деятельности (ПК-5);

– способен юридически правильно квалифицировать факты и обстоятельства (ПК-6);

– владеет навыками подготовки юридических документов (ПК-7);

– готов к выполнению должностных обязанностей по обеспечению законности и правопорядка, безопасности личности, общества, государства (ПК-8);

– способен уважать честь и достоинство личности, соблюдать и защищать права и свободы человека и гражданина (ПК-9);

– способен выявлять, пресекать, раскрывать и расследовать преступления и иные правонарушения (ПК-10).

Отметим, что обучающиеся с большим интересом овладевают навыками работы с программой «Форвер», тем самым реализуются профессионально-личностные компоненты (самостоятельность, углубленный интерес к изучаемой дисциплине, активность, стремление к творческой деятельности, мотивация к саморазвитию и др.), что является огромной движущей силой для формирования и профессионально-деятельностных компонентов.

Список литературы:

[1] Хуторской А.В. Гипотеза и цели эксперимента по модернизации образования// Интернет-журнал «Эйдос». – 2002. – 25 августа. – Режим доступа: http://khutorskoy.ru/books/

[2] Компетентностно-ориентированная стратегия профессиональной подготовки педагога: коллективная монография / под ред. Л.Е. Шапошникова, В.В. Николиной, О.А.Сафоновой. – Н.Новгород: НГПУ, 2011, с. 96.

[3] Толстолуцкий В.Ю., Кузенкова Г.В. Обучение выдвижению версий на криминалистическом полигоне с помощью компьютерной программы «ФОРВЕР». International Journal of Open Information Technologies. Том. 2, №1 (2014). С. 23–31.

[4] Большакова В.Н. Дидактические аспекты преподавания темы «Информационные технологии в криминалистичекой методике расследования убийств» // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. Тамбов: Грамота. 2013. № 11 (37): в 2-х ч. Ч.II. с. 35

[5] Толстолуцкий В.Ю. Использование информационных технологий в раскрытии и расследовании убийств. Электронное учебно-методическое пособие. Режим доступа: http://www.unn.ru/books/resources.html., дата обр. 20.12.2013

[6] Электронный ресурс. Режим доступа: http:// www.unn.ru/law/index.php, дата обр.21.01.2014

[7] Толстолуцкий В.Ю. «Компьютерная программа «ФОРВЕР– Следователь» – повышает эффективность обучения на криминалистическом полигоне». Вестник Нижегородского университета им. Н.И. Лобачевского. №3, часть 2. Н.Новгород. Изд-во Нижегородского университета. 2013. С. 211–215.

IMPLEMENTATION OF THE COMPETENCY APPROACH IN THE STUDY OF CRIMINOLOGY WITH ASSIST OF COMPUTER PROGRAM «FORVER»

V.U. Tolstolutskiy, V.N. Bolshakova

Keywords: *criminalistic, competence approach, information technology, computer program «Forver»*

The article considers the content of the competencies of the students formed the study discipline «Criminalistic», describes the wide range of applications of the computer program «Forver» in the learning process.

Раздел III

Материаловедение.
Ремонт механизмов и модернизация судовых систем

Редакционная коллегия раздела:

А.С. Курников, д.т.н., профессор – ответственный редактор,
Г.П. Гуслякова, д.т.н., профессор
С.Ю. Ефремов, к.т.н., доцент
Д.С. Мизгирев, к.т.н. – ответственный секретарь,
Е.К. Березин, к.т.н.

Section III

Materials science. Mechanism repair and Modernization ship systems

Editorial board for the section:

D.Sc.(Tech.), Professor A.S. Kurnikov
D.Sc.(Tech.), Professor G.P. Gusliakova
Ph.D.(Tech.), Associate Professor S.Y. Efremov
Ph.D.(Tech.) D.S. Mizgirev
Ph.D.(Tech.) E.K. Berezin

УДК 621.86.07

В.Н. Власов, *старший преподаватель ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
Н.Р. Гиниязов, *аспирант ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603950, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5а

СУДОВЫЕ ПОДЪЁМНО-ОПУСКНЫЕ УСТРОЙСТВА

Ключевые слова: *подъёмно-опускные устройства, требования к конструкции, подводные работы*

Рассматриваются вопросы разработки единых требований к конструкциям подъёмно-опускных устройств с учётом различных глубин подводных работ.

В настоящее время деятельность человека на водных пространствах – судоходство (по океанским путям осуществляется около 4/5 мирового грузооборота) и добыча полезных ископаемых и ресурсов (мировой океан обладает не менее 70% полезных ископаемых, ежегодный улов рыбы составляет около 80 миллионов тонн). Поэтому необходимо проводить глубинные работы для обеспечения данных видов деятельности, а так же исследования и дальнейшего освоения акваторий и ресурсов.

Основные виды выполняемых подводных работ подразделяются на подводно-технические, аварийно-спасательные, судоподъемные и научно-исследовательские. Каждый вид включает в себя широкий спектр деятельности. Работы в зависимости от вида, глубины проведения могут проводиться водолазами, обитаемыми аппаратами, необитаемыми управляемыми аппаратами; либо в случае обследования или научно-исследовательской работы при помощи глубинной аппаратуры.

Для проведения подводных работ современные суда оснащаются подъемно-опускными устройствами различной конструкции, включающими в себя лебедки, кран-балки, либо специально разработанные подъемно-опускные устройства. Такие устройства являются стационарно смонтированными на судах и осуществляют спуск на рабочую глубину, удержание или отцепление и подъем аппаратов и приборов, имеющих самое разнообразное предназначение.

Глубины на которых проводятся работы можно классифицировать на:
– малые глубины – до 20 метров;
– средние глубины – до 60 метров;
– большие глубины – до 300 метров;
– глубоководные – до 2000 метров;
– сверх глубоководные – до 6000 метров;
– предельные – свыше 6000 метров.

Работы на малых глубинах (до 20 метров) характеризуются техническим оснащением не требующим применения специального дорогостоящего оборудования. На таких глубинах осуществляются экскурсионные погружения, работа водолазов третьей группы (здесь и далее применительно к классификации водолазов работающих в России) – осмотр корпусов судов, гидроизоляционные работы, работы на акваториях, другие подводно-технические работы, аварийно-спасательные работы, подъем затонувших судов. Для обеспечения таких погружений применяются подъемно-опускные устройства с массой обслуживаемого оборудования как правило не более 30–50 килограмм.

Работы на средних глубинах (до 60 м) осуществляются водолазами второй (до 40 метров) и первой (до 60 метров) групп. Такие работы требуют использование более технически совершенного оборудования. Работа водолазов на таких глубинах связана с необходимостью обеспечения проведения таких работ для их безопасности водолазами других более низких групп, необходимости декомпрессии при подъеме. На таких

глубинах производится широкий спектр подводно-технических, аварийно-спасательных, судоподъемных работ. Для обеспечения работы на таких глубинах уже обязательно применяются грузоподъемные средства и подъемно-опускные устройства обслуживающие оборудования массой преимущественно до 100 килограмм. В частности они осуществляют спуск средств обеспечения работ (камер наблюдения, светотехнической аппаратуры), оборудования для производства подводно-технических работ и т.д.

Работы на больших глубинах (шельф – до 300 метров) – обслуживание погружных добывающих платформ связаны с применением специальных средств. Для работы водолазами используются легкие и жесткие скафандры, либо работы производятся с помощью необитаемых дистанционно управляемых аппаратов. На шельфе на сегодняшний день активно разрабатываются месторождения нефти и газоконденсата. Для обеспечения таких работ применяются подъемно-опускные устройства грузоподъемностью до одной тонны, а для обслуживания водолазных колоколов и другого тяжелого оборудования и большей грузоподъемности.

На сегодняшний день наибольшая глубина на которой производиться добыча природных ресурсов составляет около 2 000 метров. Работы на таких глубинах связаны с очень большим давлением и производство их водолазами практически исключено. Для проведения глубоководных работ применяются обитаемые и необитаемые дистанционно управляемые аппараты. Для обслуживания таких аппаратов применяются специально спроектированные подъемно-опускные устройства которые осуществляют питание и связь при помощи кабель-тросов на которых и производится спуск глубинных аппаратов. Грузоподъемность таких устройств составляет порядка нескольких десятков тонн (в зависимости от массы погружаемого оборудования).

Глубина ложа океана (73,8%) составляет около 6 000 метров. Для проведения научно-исследовательских и поисковых работ на дне океана применяются обитаемые (глубоководные батискафы «Мир») и необитаемы дистанционно управляемые подводные аппараты. Для их обслуживания, а так же для спуска глубоководной и сверх глубоководной зондирующей аппаратуры используются специальные подъемно-опускные устройства проектирование и постройка которых производиться под конкретное строящееся судно. Грузоподъемность таких устройств составляет порядка нескольких десятков тонн. Устройства высоко автоматизированы и предназначены только для обслуживания соответствующей аппаратуры.

Проведения исследований на предельных глубинах океана таких как – исследования впадин (глубина Марианской впадины – 11 020 метров) осуществляется с использованием специального научного оборудования. На сегодняшний день в мире насчитывается не больше десятка подводных аппаратов способных производить погружения на такую глубину.

Ввиду уникальности оборудования и его очень высокой стоимости к обслуживающему подъемно-опускному устройству предъявляется очень высокие требования надежности. Данные устройства создаются специально для экспедиций работающих на таких глубинах. Грузоподъемность таких устройств составляет несколько десятков тонн, устройства оборудуются средствами автоматизации и диагностики. К обслуживанию таких устройств допускается только специально подготовленный персонал.

Разработка единых требований к конструкциям проектируемых подъёмно-опускных устройств позволит определить методики расчета основных эксплуатационных характеристик (разрушающие усилия и запасы прочности конструктивных элементов; разрывные усилия канатов, тросов и кабель-тросов; тяговые усилия рабочих механизмов) с учетом рабочих глубин.

Список литературы:

[1] Александров М.Н. Судовые устройства – Л. Судостроение, 1968. – 372 с.
[2] Бугаенко Б.А. Специальные судовые устройства – Л. Судостроение, 1983 – 393с.; ил.

[3] Мазарович А. О. Строение дна Мирового океана и окраинных морей России (учебное пособие) – М. ГЕОС, 2005. – 95 с.; ил.
[4] РД 08.37-95 Постановление Госгортехнадзора РФ№51 от 27.10.1995 «Правила безопасности ведения морских геологоразведочных работ».
[5] РД 3184.01-90 Единые правила безопасности труда на водолазных работах. Часть 1 Правила службы. Часть 2 Медицинское обследование водолазов.

SHIP TRANSLIFTING MECHANISMS

V.N. Vlasov, N.R. Giniyazov

Keywords: *Translifting mechanisms, design requirements, underwater works*

In the article the problems of common basis for translifting mechanisms working in different depths are investigated.

УДК 620.181

В.В. Глебов, *к.ф-м.н., доцент ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603950, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5а
В.М. Блинов, *институт материаловедения и металлургии РАН,*
г. Москва, Россия

ВЫСОКОПРОЧНАЯ КОРРОЗИОННОСТОЙКАЯ СТАЛЬ ПЕРЕХОДНОГО КЛАССА ДЛЯ ДЕТАЛЕЙ СУДОВОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ

Ключевые слова: *коррозионностойкая сталь, сталь переходного класса, мартенсит отпуска, магнитомягкие характеристики.*

Рассмотрено влияние способов выплавки и легирования на магнитомягкие характеристики мартенсита отпуска стали.

Сталь 23Х15Н7М2 относится к коррозионностойким сталям переходного класса с регулируемым мартенситным превращением. Сталь разрабатывалась нами совместно с ННИИКМ «Прометей», ЦНИИЧМ им. И.П. Бардина [1] и Института материаловедения и металлургии РАН. Она предназначена для изготовления ответственных деталей судового и энергетического машиностроения, имеющих заданное расположение магнитных и немагнитных участков в пределах монолитной заготовки.

Технология создания магнитных и немагнитных участков в цельной заготовке из стали 23Х15Н7М2 заключается в том, что заготовка в закаленном (аустенитном) состоянии подвергается старению и в результате образуется 90÷95% мартенситной (магнитной) фазы. Затем те участки, которые должны быть немагнитными (аустенитными), подвергаются локальному нагреву концентрированными потоками энергии (ТВЧ, лазерный или электронный луч) до температуры 1100÷1200°С (рис. 1).

Рис. 1. Макет якоря СУЗ АЭС

Сталь 23Х15Н7М2 после закалки (1050÷1100°С – вода) имеет парамагнитную структуру аустенита и обладает следующими механическими свойствами: $\sigma_{0,2}$=300÷400 МПа; σ_B=900÷1100МПа; δ=40÷60%; ψ=40÷50%; KCU=25÷30 кгс·м/см^2; μ≤1,1 Гс/э. После старения сталь обладает мартенситной (магнитной) структурой и характеризуется такими свойствами: $\sigma_{0,2}$=1100÷1200 МПа; σ_B=1200÷1300 МПа; δ=15÷20%; ψ=30÷50%; KCU=3÷5 кгс·м/см^2; μ=130÷200 Гс/э; B_s≈16000 Гс; B_{50}=7000÷8000 Гс; B_{100}=11000÷12500 Гс; H_c=10÷30 э.

Однако данный уровень магнитных характеристик мартенсита отпуска стали 23Х15Н7М2 является недостаточным и затрудняет использование стали для изготовления ответственных деталей судового машиностроения в цельнометаллическом исполнении [2].

Поэтому нами было выполнено исследование по разработке мер для повышения уровня магнитомягких характеристик мартенсита отпуска стали 23Х15Н7М2. Показано, что применение электрошлакового переплава стали ведет к увеличению значений магнитной индукции ≈ на 20% при одновременном снижении значений коэрцитивной силы (рис. 2).

Рис. 2. Влияние электрошлакового переплава на величину магнитной индукции

Установлено, что дополнительное легирование стали кобальтом, ванадием и РЗМ позволяет повысить уровень магнитомягких характеристик стали типа 23Х15Н7М2 [3].

Список литературы:

[1] Высокопрочные немагнитные стали, отв. ред. О.А. Банных, М., Наука, 1982.
[2] Мишин Д.Д., Магнитные материалы, М., Высшая школа, 1981.
[3] Авторское свидетельство № 238841.

HIGH-STRENGTH STEEL CORROSION RESISTANT CLASS OF TRANSITION FOR DETAILS MARINE ENGINEERING

V.V. Glebov, V.M. Blinov

Keywords: *Corrosion-resistant steel, austenitic-martensitic steel, tempered martensite, soft magnetic properties*

The influence of methods of smelting and alloying on the soft magnetic characteristics of martensite steel.

УДК 621.182.004.69-634.2

В.С. Горбунов, *ст. преподаватель ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603950, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5а

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ КОТЛОАГРЕГАТА КМ-888 НА ВОДОТОПЛИВНОЙ ЭМУЛЬСИИ

Ключевые слова: *котельная установка, водотопливная эмульсия, экология, процесс сгорания.*

Приводятся результаты испытаний вспомогательного парового котла на эмульсии полученной на основе мазута, которая позволяет повысить эффективность процесса сгорания тяжелого топлива и снижение вредных выбросов.

В настоящее время накоплен немалый опыт сжигания обводненных мазутов, сильнообводненных нефтеостатков, подсланевых вод в котельных установках. Общая цель проведения подобного рода работ это снижение расхода топлива, уменьшение сажеобразования и как результат снижение расходов на обслуживание котельных установок, улучшение экологических показателей работы котла.

Опытное сжигание сильнообводненных мазутов проводилось в эксплуатационных условиях на стационарных и судовых котлах различных типов и систем при механическом и паровом распыливании с использованием форсунок различных конструкций.

С целью снижения эффекта сажеобразования и уменьшения вредных выбросов в атмосферу, характерных для сжигания тяжелых мазутов, стенде КМ-888 в соответствии с утвержденной программой были проведены эксперименты по сжиганию водомазутной эмульсии. В качестве смесителя использовался высоконапорный эжектор (входное давление Рвх=1,2 МПа). Исследования эмульсии показали, что основной размер (средняя дисперсность) водяных зерен находится в диапазоне 3–10 мкм. В экспериментах использовалась газомазутная горелка с форсунками, обеспечивающими расход мазута на уровне 110 кг/час, что в свою очередь определяет выходную мощность котла на уровне 1.1 МВт. С учетом загрязненности поверхностей нагрева котла (при предыдущих испытаниях на чистом мазуте), выходная мощность на чистом мазуте составила 1.0 МВт.

При сжигании водомазутных эмульсий в широком диапазоне изменения расхода воды по отношению к расходу мазута (от 5 до 50 %) не замечено снижение к.п.д. котла, а выходная мощность определяется расходом мазута в смеси. Для увеличения мощности в этом случае необходимо просто увеличить расход эмульсии через форсунки.

Если на чистом мазуте измерения сажевого числа, как правило, не давали результата (зашкаливание прибора), то на эмульсии опять же в широком диапазоне содержания воды сажевое число находится в пределах 4–5 (по ГОСТ-3).

Вполне вероятно, что на чистом котле эти результаты будут еще лучше, так как при сжигании эмульсии с большим расходом воды (20–30 %), а именно в этом диапазоне лежит оптимум по сажевому числу, происходит эффективная очистка котла от «старой» сажи. Что и замечено при вскрытии котла.

В качестве продолжения ранее начатых экспериментов по использованию жаровых труб были изготовлены и испытаны трубы:

а) с увеличенной длиной до 1.8 м диаметром 400 мм;

б) с увеличенным диаметром 600 мм, обмурованных огнеупорным кирпичом.

Результаты испытаний указанных жаровых труб с 9% эмульсией превзошло все ожидания. После прогрева котла (1 час) сажевое число снижается с 4–5 до 1–2 и имеет тенденцию к дальнейшему снижению. Полученный результат вполне удовлетворяет всем требованиям ГОСТ, как по сажевому числу, так и по вредным выбросам. Анализ дымовых газов в этом режиме показал отсутствие CO, то есть полное сгорание топлива, а содержание окислов азота находится на уровне аналогичных для газовой горелки.

Заключение

Обзор исследований, проведенных на различных типах котлов как у нас в стране, так и за рубежом, позволяет сделать вывод о том, что использование водотопливной эмульсии на основе мазута положительно влияет на процесс сгорания в котельных установках и позволяет повысить эффективность работы котла. Экономия, достигаемая при этом, складывается из экономии топлива, снижении трудоемкости котлоочистительных работ и улучшении экологических показателей работы котельной установки. Оптимальное содержание воды в мазуте признано в пределах 5–10%, при этом не происходит существенного падения к.п.д. и достигается наиболее эффективная работа котла.

Список литературы:

[1] Тув И.А. Сжигание обводненных мазутов в судовых котлах. – Л.: Судостроение 1968. – 195 с.
[2] Экспресс-отчет о работах на котле КГВ-0,25/3 по сжиганию водомазутной эмульсии. ЦКБ ПО «Нижегородский машиностроительный завод», 1994.
[3] Странделл П.А. Обзор исследований по применению водо-топливных эмульсий для судовых силовых установок. – Naval Engineers Journal, 1986. – № 2.

TEST RESULTS OF A BOILER KM-888AT WATER-FUEL EMULSION

V.S. Gorbunov

Keywords: boiler installation, water-and-fuel emulsion, ecology, combustion process.

The results of tests on the auxiliary boiler emulsion obtained based oil, which can improve the efficiency of the combustion of heavy fuel and reducing emissions.

Раздел IV

Судостроение, судоремонт и экологическая безопасность судна

Редакционная коллегия раздела:

Е.П. Роннов, д.т.н., профессор – ответственный редактор,
С.Н. Гирин, к.т.н., доцент
В.Л. Этин, д.т.н., профессор
В.С. Наумов, д.т.н., профессор

Section IV

Shipbuilding, ship repair, and ecological safety of the ship

Editorial board for the section:

D.Sc.(Tech.), Professor E.P. Ronnov
Ph.D.(Tech.), Associate Professor S.N. Girin
D.Sc.(Tech.), Professor V.L. Etin
D.Sc.(Tech.), Professor V.S. Naumov

УДК 629.122/.123.004.67(083)

О.К. Зяблов, *к.т.н., доцент, ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
Е.В. Фунтикова, *к.т.н., доцент, ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603600, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5

АВТОМАТИЗАЦИЯ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ ПОДГОТОВКИ СУДОРЕМОНТНОГО ПРОИЗВОДСТВА

Ключевые слова: *судоремонт, автоматизация, технологическая подготовка, графическое моделирование, акты дефектации, объекты ремонта.*

Рассматриваются вопросы интеграции графического моделирования объектов ремонта и автоматизированной подготовкой ремонтной документации.

В общей системе подготовки производства к ремонту судна технологическая подготовка производства является наибольшей по объему выполняемых работ и представляет собой совокупность мероприятий, включающих определение объема и состава ремонтных работ и обеспечивающих технологическую готовность производства. Это длительный и трудоемкий процесс, содержащий анализ результатов дефектации, написание ведомостей предстоящего ремонта, определение объемов и стоимости работ, разработку и обеспечение технологических процессов и т.д.

В судоремонте основными видами подготовки производства являются: организационно-плановая, технологическая, конструкторская, материально-техническая, кадровая. В комплексной подготовке производства значительную роль играет технологическая подготовка. Она представляет собой длительный и трудоемкий процесс по анализу результатов дефектации, составлению технологических процессов, определению объемов работ, написанию ремонтных ведомостей и т.д.

При этом лишь незначительная часть времени (менее 15%) затрачивается технологами на принятие решений, а остальное – на поиск нужной информации и оформление документации.

Поэтому одним из основных направлений развития судоремонта является автоматизация технологической подготовки производства, в части обеспечения информационной поддержки при проектировании технологических процессов ремонта, а так же формирования, учета, контроля движения и корректировки ремонтной документации [1].

Современные информационные технологии позволяют значительно ускорить технологическую подготовку производства, повысить качество проведения ремонтных работ и в целом конкурентоспособность судоремонтных предприятий. В данном направлении специалистами кафедры проектирования и технологии постройки судов разработан пакет прикладных программ подготовки документации при ремонте судов («Дефектация», «Ремонтные ведомости» и «Графические модели объектов ремонта»).

Программное обеспечение включает:

– унифицированную базу данных по деталям и элементам судна, типовым поверхностям и участкам, дефектам, способам ремонта, видам ремонтных работ, специальностям и материалам и пр. [2].

– электронные формы актов заводской дефектации, ведомостей ремонта и прочей ремонтной документации.

– графическое моделирование объектов ремонта и разработка электронных карт обмера для перехода к автоматизации проектирования технологических процессов [3].

– обобщенные реляционные модели технологической подготовки судоремонтного производства [4].

Многономенклатурный характер технологических процессов судоремонтного производства определил необходимость в разработке базы данных по элементам судна (корпус, механизмы, системы, устройства и т.д.). В качестве системы управления базами данных (СУБД), выбрана наиболее распространенная система ACCESS пакета MSOffice, в структуре которой основной единицей хранения данных является таблица.

Для удобства работы интерфейс программы выполнен в кнопочной форме. Работа начинается с «формы входа», которая позволяет осуществлять открытие блоков «Дефектация» или «Ведомости ремонта» (рис. 1).

Рис. 1. Форма входа

Оба раздела работают автономно, вместе с тем, в программе предусмотрен механизм связи между этими разделами (рис. 2). Это позволяет формировать предварительную ведомость ремонта при работе с актами дефектации и при формировании пакета ремонтных ведомостей использовать уже введенные при дефектации виды работ.

Рис. 2. Интерфейсы блоков ремонта и дефектации

Электронные формы актов содержат описание технического состояния элементов судна с указанием эксплуатационных дефектов и способов их устранения, а также приложения, содержащие таблицы замеров остаточных толщин, деформаций и дефектов корпуса, контроля параметров деталей механизмов. В программе предусмотрена возможность формирования различных видов формы актов дефектации элементов судна: корпуса, электрооборудования и механизмов. Акты создаются автоматически после введения сведений по дефектации, оператором (технологом предприятия).

В блоке «Ведомости ремонта» производится калькуляция ремонтных работ в соответствии с выбранными способами, уточняется их стоимость, вводятся дополнительные работы, формируются плановые и исполнительные ведомости работ, ведомости материалов и комплектующих изделий, ведомости специальностей, расцеховки ремонтных работ, специальностей, материалов.

В программе «Графические модели объектов ремонта» по корпусу:

– выполнена растяжка наружной обшивки корпуса (пр. 507б, 1565) в системе AutoCAD или возможно использование существующих электронных версий для новых проектов судов;

– создана база данных по дефектам: вмятины, бухтины, трещины, износ…

– создана панель «Дефекты корпуса» с шаблонами (примитивами) характерных дефектов: вмятина, бухтина, гофрировка, трещина, цементная заделка, дублирующий лист (рис. 3).

Рис. 3. Панель «Дефекты корпуса»

При нажатии на примитив программой запрашиваются параметры соответствующего дефекта: габаритные размеры, стрелка прогиба, количество бухтин в гофрировке, координаты местонахождения и т.д. После введения необходимой информации выполняется программный код, позволяющий изобразить по введенным параметрам дефект на растяжке корпуса.

По ДРК для сухогрузных судов создана база данных эскизов основных деталей валопровода и рулевого устройства с разбивкой на технологические зоны, с указанием плоскостей замеров, износ и дефектация которых, наиболее вероятны в процессе эксплуатации. Пример эскиза детали типа «вал» представлен на рис. 4.

Рис. 4. Эскиз детали и плоскостей замеров

В системе Excel разработаны электронные карты обмера деталей и сборочных единиц, с указанием характерных дефектов, допустимых размеров и отклонений, в том числе унифицированная карта обмера для деталей типа «вал» с типовыми участками (рис. 5).

1	Место обмера			Вал гребной							Допустимые размеры и отклонения при дефектации
2	Обозначение на эскизе		Плоскость обмера	1	2	3	4	5	6		
3	Сечение А-А (шейка)	ø D	а-а	229.4	230	229.6	229.6	228.4	229.9		
4			б-б	228.9	228.6	228.3	229.4	228.6	229.5		
5			в-в	229	228.14	228.2	229.13	228.5	227.9		
6			г-г	229.45	228.8	229.4	229.5	228.7	229.6		
7		Отклонение от цилиндричности		0.5	1.4	1.3	0.37	0.2	1.7		0,25 - 0,4
8		Длина шейки, мм		1120			1140				
9		Конусность, мм/м		0.279017857			0.168859649				0.3 - 0,5
10	Сечение Б-Б (Конус)	ø d наибольший	а-а	197.1				197.21			
11			б-б	197.6				197.3			
12		ø d наименьший	а-а		170.75				176.4		
13			б-б		170.5				176.75		
14		Овальность, мм		0.5	0.25			0.09	0.35		0.02-0,05
15		Длина конуса, мм		400				320			
16		Конусность		0.0668125				0.064625			
17		Проектная конусность		0.066				0.066			
18		Отклонение от конусности		0.0008125				0.001375			0.02-0,06

Рис. 5. Карта обмера гребного вала

Расчет параметров характерных дефектов по деталям ДРК осуществляется автоматически.

Для дальнейшего развития автоматизированной технологической подготовки судоремонтного производства необходимо объединение программ «Графическое моделирование объектов ремонта» и «Дефектация» в единый комплекс. Интеграция графического моделирования в блок «Дефектация» предполагает переход из формы акта дефектации, соответствующей элементу судна (корпус, электрооборудование, ДРК) через кнопку «Графические модели» в программу, моделирующую объекты ремонта. Параметры дефектов вводимые в процессе графического моделирования одновременно автоматически фиксируются в актах дефектации. Полученные графические модели можно просмотреть и распечатать как непосредственно из программы, так и из формы акта дефектации с панели «Отчеты».

Разработка и внедрение комплексной модели автоматизации в сфере судоремонта позволит на более высоком уровне решать вопросы формирования технологических процессов ремонта, сократить трудоемкость и сроки технологической подготовки производства, осуществлять электронный документооборот, а также отслеживать техническое состояние судовой техники на протяжении всего жизненного цикла.

Список литературы:

[1] Зяблов О.К., Фунтикова Е.В. Структура системы комплексной автоматизации технологической подготовки судоремонтного производства / Международный научно-промышленный форум «Великие реки – 2010»: Труды конгресса – НГАСУ, 2011.
[2] Зяблов О.К. Программное обеспечение подготовки ремонтной документации для предприятий речного транспорта / О. К. Зяблов, А. Б. Корнев., Е. В. Фунтикова // Речной транспорт (XX1 век), №3 (39), 2009. – С. 80–82.
[3] Зяблов О.К., Фунтикова Е.В. Графическое моделирование объектов ремонта в составе электронных актов дефектации по корпусу и ДРК судна / О. К. Зяблов, Е. В. Фунтикова // Вестник ВГАВТ. Выпуск 31. – Н. Новгород: Изд-во ФБОУ ВПО «ВГАВТ», 2012. – С. 57–59.
[4] Зяблов О.К., Фунтикова Е.В. Реляционная модель баз данных по дефектации и способам ремонта судна / Материалы НМК ППС, аспирантов, специалистов и студентов «Проблемы использования и инновационного развития внутренних водных путей в бассейнах великих рек» в рамках Международного научно-промышленного форума «Великие Реки-2011». – Н. Новгород: Изд-во ФБОУ ВПО «ВГАВТ», 2012. – 305 с.

AUTOMATION OF TECHNOLOGICAL PREPARATION OF SHIP REPAIR PRODUCTION

O.K. Zyablov, E.V. Funtikova

Key words: *ship repair, automation, technological preparation, graphic simulation, acts of inspection, objects of repair.*

Integrating graphic objects modeling of repair and automated preparation of repair documentation.

Раздел V

Философия. Общество. Культура

Редакционная коллегия раздела:

А.А. Владимиров, д.ф.н., профессор – ответственный редактор,
А.С. Балакшин, д.ф.н., профессор
Е.А. Пахомова, к.и.н., стар. препод. – ответственный секретарь.

Section V

Philosophy. Society. Culture

Editorial board for the section:

D.Sc.(Phil.), Professor A.A. Vladimirov
D.Sc.(Phil.), Professor A.S. Balakshin
Ph.D.(Hist.) E.A. Pakhomova

УДК 1

А.С. Балакшин, *доктор фил. наук, профессор ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603950, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5а

КУЛЬТУРА И ВЛАСТЬ

Ключевые слова: культура, власть, тоталитаризм, идеология, нравственность, духовность, информация, коммуникация.

В статье рассматриваются основные тенденции и противоречия взаимосвязи культуры и власти в современном обществе.

Понятие власти – одно из сложнейших общественной жизни. В течение многих столетий она волновала общественную и политическую мысль. Платон, Аристотель, Конфуций, Гоббс, Макиавелли, Руссо, Гегель, Маркс, Ленин, Вебер, Фуко, Парсонс и другие, стремились раскрыть тайны этого феномена. Человечество всегда пыталось понять и объяснить сущность власти; выявить ее истоки, виды, механизмы, определить взаимосвязь власти с другими общественными явлениями. Власть – это особый вид общественных отношений, присущий всем этапам развития человечества и выражающий потребность людей в саморегуляции и организации. Она представляет собой достаточно универсальный феномен человеческой жизни, с которым человек сталкивается постоянно, начиная с раннего детства и до глубокой старости.

Власть, существует в обществе, то есть в общей системе множества общественных явлений, человеческих дел, отношений и взаимодействий. Она органично связана с ними и влияет на них, испытывая, в свою очередь, воздействие многочисленных и разнохарактерных явлений, процессов и событий. В данном ряду можно выделить следующие проблемы: власть и жизнь, власть и народ, власть и общество, власть и мораль, власть и свобода, власть и культура т.д. Если посмотреть масштабно обобщенно, то повсюду в фокусе стоит проблема человека и власти. В обществе система власти начинается с человека, фактически погружена в мир человека. Система власти в мире человека не только начинается, но и заканчивается человеком. Она опирается на него, ибо власть для того и существует, чтобы дойти до отдельно взятого человека, побудить его выполнять ее предписания и указания.

Для успеха власти, ее процветания необходимо чтобы она не была настроена против человека, против народа, а служила людям, обществу, их благополучию. Очень важно, чтобы этому содействовал чрезвычайно сложный комплекс, затрагивающий всех и каждого, комплекс разумных властных интересов, отношений, сознания. Это формирует определенный тип культуры властных отношений.

Власть необходима для устойчивого существования любой общественной организации. Вся история человечества, пронизана борьбой за власть, именно эта борьба – причина наиболее драматичных поворотов в жизни государства. И поскольку власть является социокультурным феноменом, она очень тесно связана с обществом в целом и с отдельными сферами жизни (политическая, экономическая, социальная, духовная). Естественно, что каждая из наук философия, политология, экономика, социология, культурология и другие пытаются раскрыть смысл и сущность власти с точки зрения своего понимания и свои особенностей.

Изначальный и существенный признак культуры – духовное измерение личности и общества. Свобода – неотъемлемое условие органичного ее развития. Культура в значительной степени самодостаточна и подчиняется больше внутренним законам развития. В целях эффективной реализации своих интересов господствующий класс (группа) стремится придать им характер всенародности. В демократическом обществе это в известной мере осуществляется. В условиях тоталитарного режима всенарод-

ность власти носит иллюзорный характер. Тоталитаризм поощряет эгалитарную, одномерную, конформистскую культуру. Декларируемые господствующей идеологией ценности обретают феномен «иконы», требующей безусловного почитания. Активное неприятие этих ценностей проявляется в различных формах инакомыслия, преследуемого властью.

Говоря о взаимосвязи культуры и власти необходимо отметить следующее. Внимание к этой проблеме обусловлено самим характером философской мысли, желанием ее представителей подвергнуть критической рефлексии ранее неизведанные пласты культуры. Культура, с одной стороны, рассматривается как создание объективных форм, и в этом случае здесь заложена некая властная возможность воздействия на сознание и поведение отдельных людей и целых сообществ. С другой стороны, культура есть деятельность человека, его созидательное творчество, благодаря которому индивид способен противостоять манипуляции его поведением и, более того, воздействовать на власть в ситуации возрастания знания, демифологизации своего сознания Знания в области культуры власти отражают процессы окультуривания, углубления цивилизованности власти. Культура власти - это признак высокого уровня развития власти, ее совершенства и цивилизованности. Она является структурным элементом политической культуры. От культуры власти будут зависеть масштабы ее влияния, ее авторитет, признание, эффективность и результативность ее действий. Но как показывает история, на протяжении долгого времени не культурой упорядочивалась власть, а сила и влияние, основанные подчас на авторитаризме и жестокости, определяли ее авторитет и эффективность. Не избавилась от этого и наша сегодняшняя власть. Нередко мы наблюдаем как не цивилизованный и культурный, а жесткий и деспотичный властитель берет вверх. Но рано или поздно, учитывая темпы и пути развития современного общества, такая практика должна исчезнуть. Демократизация, развитие правовой культуры, прогресс цивилизации, духовное и нравственное возрождение должны способствовать тому, что во властной практике возобладает культурное начало.

Никакие внешние обстоятельства или статусное положение не могут так устойчиво влиять на принимаемые властями государственные решения, как их представления о пределах допустимого в политике, их убеждения и ценности, наработанные годами стандарты и приемы управления, манера исполнения служебных обязанностей, доминирование в политико-административной среде нормы межличностных отношений. Все это и многое другое как раз и составляет структурную композицию культуры власти и управления. Эти приоритеты и стандарты повседневной деятельности правящей элиты образуют некий стиль управления обществом и государством, и именно под воздействием этих приоритетов, одни и те же идеологии и институты власти не редко дают абсолютно разные политические результаты. Культуре власти необходимо расти, совершенствоваться, выражаясь в богатстве и многообразии сопутствующих власти показателей в ее деятельности и общении с людьми. Сама культура власти воплощается и отражается в манерах и приемах такого общения, его оттенках и результатах.

Когда мы говорим о культуре и власти, то, конечно, имеем в виду и объективный социальный статус их носителей, а также психологические характеристики определенных настроений и самочувствий, имеющие отношение к нравственной и мировоззренческой рефлексии. Цепочки отношений сложны и изменчивы, вопросы возможного для индивида пересекаются с вопросами полномочий и поведения управленческих аппаратов. Даже если речь идет о принципиальных вопросах функционирования диктатур, вопросы эти каждый раз возникали по-иному на фазах их формирования, полного развития и упадка. Поэтому высказывания общего порядка оказываются слишком обобщающими в отношении и системы как таковой, и отдельных групп интеллектуальной элиты. У нас еще недостаточно знаний о системном характере очень скрыто и гибко развивавшихся на заднем плане взаимоотношений между духовной

элитой и иерархически организованными центрами власти, как центральными, так и периферийными.

Именно они имели решающее значение для обеспечения определенной преемственности отношений власти, но одновременно с общественной стабильностью, которую делали возможной эти отношения, они формировали существенные предпосылки для плюралистических тенденций развития, давших себя знать уже довольно скоро и оказавшихся характерными для явлений распада общественных структур в переходные фазы. Это неброский общественно-политический процесс, типичный, однако, для длительного развития – будь то на пути к диктатуре, будь то на пути её трансформации. [1]

На протяжении тысячелетий культура и власть находились в состоянии скрытого, а порой и явного противостояния при стремлении власти монополизировать право на руководство людьми, в том числе и в такой сфере, как духовность.

При разных режимах власти, при разных вариантах официальной идеологии власть стремилась контролировать культуру и информационное пространство с помощью сменявших друг друга методов. На фазе ослабления строгого централистского управления культурой и ее функционализацией, когда имела место отвоевание хотя бы частичной автономии отдельных областей культуры и информации, наблюдались, прежде всего, попытки общественности уклониться от ограничений и контроля, для чего она творчески использовала имевшиеся свободные, не полностью контролируемые государством и его аппаратом управления, пространства. В таких случаях начиналось противодействие единой и унифицированной культурной политики, и это происходило, несмотря на преемственность основных идеологических стереотипов руководства культурой, от которых власть никогда публично не отказывалась.

В последние десятилетия стал очевиден процесс перехода от культуры управляемой, стабилизирующей систему, к культуре диалогической, самоуправляемой, которая все более освобождается от культурно-политического администрирования, становится источником реформаторских и плюралистических импульсов уже нового общества.

В то же время тенденция к модификации сменяется постепенным становлением новой культурной парадигмы, которая уже не регулируется, как было раньше, идеологической моделью, но является следствием нараставшей приватизации государственных институтов и сопутствовавшего ей утверждения рыночных отношений, которые завоевывают все более полно государство. Стабилизирующая, однозначно регулирующая функция культуры, не пользовавшаяся больше спросом как «культурный регулятор», приобрела в течение нескольких лет сомнительный характер. Вдруг не стало больше ни литературы, ни искусства, отвечающих ясным и гарантированным нормам. Многие отрасли науки, в первую очередь касающиеся культуры, оказались противоположностью тому, чем их считали. На место прежде регулирующей идеологии и политики партии приходят «власть денег» и «информационная власть», так что ввиду очевидного ухода государства из сферы культуры больше нельзя говорить о соотношении политики и власти, определяющем все общественное развитие. [2]

Культура как система материальных и духовных ценностей вбирает все богатство человеческой истории, где судьба каждого человека столь же значима, как и судьба всего человечества. Культура есть мера оценки исторического прошлого и современности. Культура дает смысл общественному развитию. Политика и экономика, промышленность и сельское хозяйство, энергетика и транспорт являются средствами развития культуры. Вне культуры, а значит, вне человека они теряют свое значение. Мир обретает гармонию и смысл только в культуре: в культуре человеческой личности, в культуре человеческих отношений, в культуре труда, и т.д.

Предметом особого осмысления становится вопрос о том, что несут за собой перемены, связанные с чрезвычайным ростом информации и усложнением коммуникации во взаимосвязи культуры и власти. Именно в информационном обществе научное

знание становится ресурсом не только овладения природой, но и важнейшей основой постоянной рационализации социальной жизни, социальной и системной интеграции. Противоречия современного общества ведут к тому, что нарушается: управление обществом, которое порой выходит за рамки рационального, принимая форму «тотального администрирования» жизненного мира человека. В этих условиях культура, имеющая широкие нормы права и морали, является силой противостояния «интервенции» власти. Само информационное пространство организовывается в этом типе общества на принципах науки, хотя и не исключает отсутствия в своих границах иных культурных форм. В принятии на базе разнопланового научного знания управленческих решений интересен анализ его властной функции как лидирующей формы культуры.

Проблематизация феномена власти заставляет исследователей задуматься о том, что власть не только реализуется в контексте культуры, но и вырастает в ткани таковой, встречая одновременно сопротивление со стороны субъектов культурно-исторического творчества. По замыслу К.Маркса, власть символизирует конфликт и организовано таким образом, чтобы минимизировать возможности потенциального угнетения, поэтому государство должно укрощать и обуздывать власть посредством демократической децентрализации.

К числу теоретических заслуг, в частности, Ф. Ницше и М. Вебера принадлежит осознание того факта, что сами культурные продукты несут в себе властный потенциал, навязывая определенное отношение к миру. [3] Искание этих двух теоретиков в сфере анализа взаимосвязи культуры и власти стимулировали дальнейшее рассмотрение этой проблематики М. Хайдеггером, М. Фуко, Ж. Деррида и другими представителями постклассической мысли XX века.

М. Фуко в первом томе «Истории сексуальности» - «Воля к знанию» критикует классические представления о власти как взаимоотношении властвующего и подчиненного, где доминируют такие связи, как подчинение, запрещение, принуждение, где речь идет о привилегии государства. И противопоставляет этому «генеалогию власти», современную власть – скрытую, распыленную, противоречивую, которая реализуется неразрывно со знанием, организует социальное пространство по принципу «всеподнадзорности». Это означает, что каждый индивид потенциально или реально находится под наблюдением, должен постоянно следить за собой. Власть реализуется во всем пространстве социума, дисциплинирует и нормирует индивидуальное поведение и т.д.

Основным же противоречием культуры информационного общества является противоположность властного влияния ее объективных форм в границах задаваемого ею пространства и возможностей, которые одновременно открываются ею для личностного развития. Культура сопряжена с надприродной деятельностью общественного субъекта, способного к постоянной самотрансценденции, диалогической коммуникации с другими людьми, созданию широкого спектра своих многообразных символических форм и технологических средств воздействия на природный и социальный универсум.

В этих условиях нужна новая идеология, новая методология, новая диалогичность, которая бы гармонизовала отношения между властью и культурой. Именно диалог – явление исключительно необходимое и истинно прогрессивное. Он не отменяет «национальный дух», «национальный характер», сложившийся в ходе исторического и культурного развития, но он устраняет возможное противостояние (разъединение) одного народа другому, ведет к организационно-политическому и духовно-нравственному объединению всех людей. Только то государство является здоровым, жизнеспособным и отвечающим своему назначению, которое возникает как порождение определенной национальной или многонациональной культуры, как ее законное дитя, вскормленное ее неповторимым многовековым опытом.

Разумная диалектика сосуществования власти и культуры, заключается в том, когда: а) ценности и идеалы находятся в соответствии с действительными, своеобразными особенностями для всякой культуры; б) они ориентированы именно на человека, на раскрытие его творческих потенций и способностей; в) максимально сопряжены в гармоничном соотношении с природой, биосферой, ибо это и есть единственный выход из намечающегося ныне неизбежного глобалистического «либералистского» тупика.

Список литературы:

[1] Культура и власть в условиях коммуникационной революции XX века / Под. ред. К. Аймермахера, Г. Бордюгова, И. Грабовского. – М.:«АИРО-XX», 2002. – С. 11.
[2] Культура и власть в условиях коммуникационной революции XX века / Под. ред. К. Аймермахера, Г. Бордюгова, И. Грабовского. – М.: «АИРО-XX», 2002. – С. 10.
[3] Вебер М. Избранное. Образ общества / М. Вебер. – М., 1994. – С. 14–33.

CULTURE AND AUTHORITIES

A.S. Balakshin

Key words: *culture, power, totalitarianism, ideology, morality, spirituality, information, communication.*

The article deals with main tendencies and counteractions of culture and authorities in modern society.

УДК 316.776.32

Д.В. Богданов, *канд. философских наук, ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603950, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5а

ОРГАНИЗАЦИОННАЯ СТРУКТУРА И ВИДЫ СОЦИАЛЬНО-КОММУНИКАТИВНЫХ СЕТЕЙ

Ключевые слова: *коммуникация, социальные сети, структура, вид, общество, информация, организация.*

Статья посвящена исследованию вопроса о разграничении структур коммуникативных сетей в современном обществе. Выделяются основные компоненты социально-коммуникативной сети: субъекты, объект, средства. Показывается влияние современной системы управления на процессы коммуникации и ее результативность.

Определение позиции субъекта является важным в исследовании коммуникативных отношений. Так, количество субъектов коммуникации будет существенным при выборе средств коммуникации, подходящих к определенной ситуации или возможностям самих средств. Как правило, по составу коммуникантов выделяются следующие типы коммуникации: интраперсональная, межличностная, групповая, массовая. Также в теории социальной коммуникации распространено аналогичное разделение на три группы по социокоммуникативным характеристикам: микросоциальная (межличностная), мидисоциальная (групповая), макросоциальная (массовая) [1; с. 48–53].

1. *Интраперсональная* (или внутриличностная) коммуникация возникает внутри индивидуума в том случае, если человек обсуждает проблемы сам с собой, ищет ре-

шения, задает себе вопросы и сам же на них отвечает (разговор с самим собой). В качестве обратной связи здесь выступает факт опровержения или корректировки информации, поставленной в вопросе.

2. *Межличностная* коммуникация (участвуют, как правило, двое коммуникантов, но есть варианты наблюдателя, включенного наблюдателя и постороннего, на фоне свидетелей и т.п.). При межличностной коммуникации обе стороны выступают и в качестве передающей, и в качестве принимающей стороны. Обратной связью является ответ каждого участника. По установившимся отношениям межличностные коммуникации можно поделить на: а) формальные или официальные (определяются политикой, правилами, должностными инструкциями и осуществляются по формальным каналам); б) канал неформальных коммуникаций (сравниваются с распространениями слухов, часто действуют оперативнее формальных, и имеют большее доверие коммуникантов).

3. *Массовая* коммуникация – система взаимосвязей, позволяющая получить практически одновременный доступ к социально значимым сообщениям большому числу людей, независимо от их места расположения или социального статуса. Такая коммуникация развивается на основе использования технических средств размножения и передачи сообщения и, как правило, осуществляется специализированными организациями (издательства, агентства, редакции, студии).

Границы рассмотренных выше типологий подвижны и свидетельствуют о сложном взаимодействии многоплановых факторов, определяющих типы коммуникации. Для целей моделирования социальной коммуникации обращаются обычно к опыту межличностной и массовой коммуникации, как наиболее характерным типам в плане функционального различия и специфических условий актуализации. Для внутригрупповой коммуникации присущи характеристики как межличностной, так и массовой коммуникации.

4. *Групповая* коммуникация (внутри группы, между группами, между индивидом и группой) возникает при непосредственном общении небольшого числа людей, хорошо знающих друг друга и постоянно взаимодействующих между собой. В сравнительно небольшой группе каждый участник имеет примерно равный шанс участвовать в общении. Нижним пределом группы обычно называют диаду (общение двух человек) или триаду (общение трех человек); верхний зависит от характера ее деятельности.

Данный вид коммуникации является самым распространенным в организационной системе и деятельности социально-коммуникативной сети. Информация распространяется в группе по коммуникативным сетям, которые бывают централизованными и децентрализованными. В *централизованных* сетях преимущественно один человек распространяет вокруг себя важную для группы информацию; выделяются следующие виды такой сети: а) фронтальная – участники не вступают в контакт, но находятся в поле зрения друг друга; б) радиальная – вся информация передается членам группы только через центральное лицо и в) иерархическая – структура с двумя и более уровнями соподчинения членов группы [2].

В *децентрализованных* сетях участники равны, каждый из них может принимать, перерабатывать и передавать информацию, и прямо общаться с остальными участниками сети; выделяются следующие виды: а) цепочка – информация передается последовательно от одного члена группы к другому; б) круговая – здесь одинаковыми возможностями располагают все без исключения члены группы; в) полная – отсутствуют препятствия для свободного общения и передачи информации.

Нельзя утверждать, что типология социальной коммуникации в целом строится на дуалистических решениях, однако, данный принцип деления наиболее приемлем, так как в большей степени позволяет рассмотреть явное отличие, контраст, а во-вторых, это дает возможность проследить развитие каждого признака на основе сопоставления. Именно сравнительная типология – изучает средства социальной коммуникации

в сопоставлении друг с другом с целью установления сходств и различий между принципами их деятельности, главным методом которого является сравнение.

С учетом временного фактора (длительности самого коммуникативного процесса) различают *краткую,* непродолжительную коммуникацию, и *постоянную,* обусловленную частым общением в профессиональных коллективах, дружеских группах и др.

Коммуникации по способу установления и поддержания контакта подразделяются на непосредственные (прямые), опосредованные (косвенные – дистанционные).

По инициативности коммуникаторов коммуникации делятся на активные и пассивные. Если коммуникатор воздействует на реципиента, который не реагирует на послания, то последний играет пассивную роль, а данная коммуникация в целом также является пассивной. Коммуникация становится активной, если все коммуникаторы, участвующие в коммуникативном процессе инициируют послания и сразу же реагируют на полученную информацию своими действиями.

По степени организованности (или упорядоченности) коммуникации подразделяются на случайные и неслучайные (организованные). Случайные коммуникации возникают стихийно, т.е. происходит случайный обмен информацией между людьми. Такие виды случайных коммуникаций усиливают степень самоорганизованности системы. Специально организованные коммуникации, как правило, продуманы и используют технические средства коммуникации.

В зависимости от направления потока информации коммуникации подразделяются на горизонтальные и вертикальные. Вертикальное направление, в свою очередь, подразделяется на нисходящее и восходящее. А. *Нисходящее* направление устанавливается тогда, когда коммуникативный поток перемещается от одного уровня в группе или организации к другому, более низкому уровню. Наиболее характерным примером является общение начальника со своими подчиненными. Б. *Восходящее* направление. Восходящая информация от более низкого к более высокому уровню используется для обратной связи подчиненных с руководителем с целью информирования о результатах работы и текущих проблемах.

При горизонтальном направлении коммуникация происходит между членами группы, имеющими равный ранг, а также между равнозначными группами. Дополнительные выгоды от коммуникаций по горизонтали заключаются в формировании равноправных отношений.

Кроме того, А.В. Мудрик различает коммуникацию по частным социальным параметрам – демографическим признакам: «горизонтальным» – между индивидами одного поколения или сверстниками и «вертикальным» – между родителями и детьми, представителями различных поколений [3; с. 213–236].

Можно выделить три группы факторов, влияющих на поведение коммуникатора и реципиента: структура личности, структура социальных отношений и структура коммуникативных зависимостей. Отражая изменения в окружающей среде, коммуникативные средства влияют тем самым на сознание и поведение воспринимающих информацию людей. В свою очередь эти изменения в сознании и поведении отражаются в сообщениях каналов коммуникации. Таким образом, через передачу информации осуществляется «обратная связь» между средствами коммуникации и аудиторией.

Коммуникативный процесс – это процесс взаимодействия между различными субъектами коммуникаций, при котором осуществляется обмен информацией. Коммуникативный процесс включает в себя определенные элементы (компоненты), происходящие на определенных этапах формирования, передачи, приема, расшифровки и использования информации в обоих направлениях при взаимодействии коммуникантов. Процесс обмена информации начинается с её формирования. Например, для подготовки сообщения необходимо сконструировать определенный образ, выгодно отличающийся от подобных. В зависимости от характеристик получателей. Воплощение этого образа начинается с наполнения формы содержанием, которое должно включать

в себя как очевидные (реальные) сведения, так и символические (образные), помогающие придать вещи социальную ценность [4].

Существует три базовых *компонента* элемента коммуникативного процесса, взаимодействующих между собой: 1) отправитель – субъект, генерирующий идею или собирающий информацию и передающий ее; 2) канал – средство передачи информации (устная и письменная передачи, совещания, телефонные переговоры, отчеты, электронная почта, компьютерные сети); 3) получатель (адресат) – субъект, которому предназначена информация и который интерпретирует её.

Согласно данной схеме *субъект*-адресант посредством выбранного средства (канала) коммуникации отправляет свое сообщение субъекту-адресату. Субъект коммуникаций является как *отправителем*, так и *получателем* сообщения (информации), в связи с чем осуществляется двусторонняя коммуникация. *Объект* (сообщение) заключен внутри средства коммуникации и может подвергнуться дальнейшей *обработке*, либо остаться на *хранение*. Получатель сообщения может ответить на сообщение по аналогичному каналу связи, однако может получить отказ в доступе к отправителю. В этом случае коммуникация является косвенной, и будет зависеть от многих условий, от него не зависящих.

Использование различных приемов поддержания коммуникативного процесса и факторов, способствующих воздействию средств массовой коммуникации на индивидов и социальные группы, позволяет коммуниканту манипулировать процессом обмена информации в определенном направлении и добиться поставленных им целей.

Прохождение информации по элементам коммуникативной системы имеет свою особенность. В системе (модели) коммуникативного процесса выделяют несколько элементов: кодирование, передача сигнала, канал (передаточный механизм), приём и декодирование, обратная связь, помехи и барьеры.

Отправитель преобразовывает сообщение в оптимальную форму сигнала по определенному каналу коммуникации. Форма сигнала выбирается коммуникантом в зависимости от всех элементов коммуникативной системы.

Средства коммуникации (канал) является главным механизмом в осуществлении коммуникативного процесса от коммуникатора к реципиенту: устное обращение, телефонная и мультимедийная (интерактивная), это и собрания, митинги, шествия, это и уличная, и любая другая реклама, посредством которой рекламодатель общается с аудиторией и др.

Важным фактором, блокирующим передачи и сообщения, являются барьеры и помехи. Например, барьер в общении может возникнуть у носителей разных языков, а при передаче радиосигнала – радиопомехи. Также в качестве помех и барьеров могут служить статусные различия между сотрудниками разных уровней, или желание слышать только желаемое. Помехой могут быть отвлечения, неправильная интерпретация полученной информации, семантические ошибки (придание различных значений одним и тем же словам).

Чтобы удостовериться в полной передаче сообщения (его целостности) и правильности ее интерпретации (расшифровке) реципиентом включается канал обратной связи. Это может быть, например, краткий пересказ услышанного, подтверждение, азбука Морзе, ответ на вопрос и пр.

Коммуникативная сеть – это соединение определенным образом участвующих в коммуникативном процессе индивидов с помощью информационных потоков. Причем рассматриваются не индивиды как таковые, а коммуникативные отношения между ними. Коммуникативная сеть включает потоки посланий или сигналов между двумя и более индивидами, концентрируется на выработанных в группах образцах этих потоков. А не на том, удалось ли передать значение или смысл послания [4].

Коммуникативные каналы объединяются в сети, связывающие субъектов коммуникации и структуры в единое целое. Они объединяют в себе формальные и неформальные коммуникативные каналы, как дублирующие, так и дополняющие друг друга.

Можно выделить три вида коммуникативных сетей:

– открытые, где движение информации или команды может быть остановлено, т.к. попадает в тупик (к элементу структуры управления, находящемуся в конце канала). Движение сообщения может встретить препятствие в виде посредника или контролера, который останавливает, искажает, направляет в другую сторону, и которого нельзя обойти;

– замкнутые, где тупики и контролеры либо отсутствуют, либо могут быть обойдены;

– комбинированные сети, сочетающие в себе оба принципа построения и присущие крупным многоуровневым структурам.

Для определения эффективности коммуникации необходимо более обстоятельно рассмотреть каждый из видов сетей, их преимущества и недостатки.

Наиболее простым видом открытой коммуникативной сети является линейная, называемая «змеей» (рис. 1), Важными компонентами в этой сети являются элементы А и Б, свободно взаимодействующие между собой. Элемент В может выполнять роль не только посредника коммуникаций, но и контролировать их. Такая сеть соединяет субъектов одного уровня управления, имея чаще всего неформальный характер, или является элементом более сложной сети [5].

Рис. 1. «Змея»

Если число звеньев, принадлежащих к нижнему уровню иерархии управленческой структуры, не выходит за пределы диапазона контроля, наиболее подходящей для нее является коммуникационная сеть, называемая «звездой» (рис. 2). Данный тип сети позволяет оперативно получать информацию, концентрировать ее в центральном звене А и быстро распространить исполнителям Б, В, Г. Звену А легче контролировать весь коммуникативный процесс, поскольку при взаимодействии отсутствуют посредники и неформальные каналы, что предопределяет появление различного рода «помех». Однако для крупных социальных структур такая коммуникативная сеть непригодна. Центральное звено А не в состоянии охватить всех участников коммуникативной сети. В этом случае появляются посредники (помощники) Б, конкретизирующий команды и распределяющий информацию между исполнителями В, Г, Д. Являясь представителем среднего уровня управления и играя вторые роли, на деле он получает огромную власть, так как контролирует информацию и может навязывать свою волю первому лицу. Такая сеть получила название «шпора» (рис. 3).

Рис. 2. «Звезда»

Рис. 3. «Шпора»

В сетях типа звезда и шпора число коммуникативных каналов, сходящихся к центральному элементу, на практике может расти и в конце концов превысить возможно-

сти отдельного человека их контролировать. Это ограничивает естественный рост (развитие) управленческих структур.

Поэтому для крупных многопрофильных функциональных структур свойственны иные коммуникативные сети, например, «тент» (рис. 4) и его модификации – «палатка» (рис. 5) и «дом» (рис. 6), суть которых состоит в официальном допущении наряду с вертикальными горизонтальных коммуникативных каналов, посредством которых подчиненные могут напрямую самостоятельно решать многие второстепенные проблемы, что позволяет руководству не отвлекаться на них и сосредоточиться на главном.

Рис. 4. «Тент»

Рис. 5. «Палатка»

Рис. 6. «Дом»

В «палатке» допускается один уровень горизонтальной коммуникации - между вторыми лицами; в «доме» же такие каналы возможны на всех уровнях управленческой структуры, что придает ему характер замкнутой сети. Однако вследствие относительно свободного пользования коммуникативными каналами могут возникнуть определенные целенаправленные деформации, с помощью которых отдельные субъекты управленческой структуры могут быть сначала выключены из системы коммуникаций, а затем удалены из нее [6; с. 230–246].

Например, субъект Д направляет информацию для А посредством участников Б и Г, минуя В, который должен передавать в соответствии с формальными предписаниями. Через определенное время можно будет доказать принципиальную ненужность В и возможность его исключения из управленческой структуры.

В целом открытые коммуникативные структуры присущи бюрократическим структурам, где имеет место жесткое подчинение одних звеньев другим и преобладают формальные связи. Однако в рамках таких групп могут существовать и гибкие структуры – консультационные и совещательные (комитеты, комиссии, специальные творческие группы), которые основаны преимущественно на неформальных или полуформальных внутренних связях и принципах самоуправления. Коммуникации здесь осуществляются посредством замкнутых сетей, в которых посредники [6; с. 230–246].

Основой замкнутых сетей является сеть типа «круг» (рис. 7)

В крупных группах он может быть сложным, включающим дополнительные коммуникативные каналы, связывающие всех со всеми. «Круг» характерен для структур с благоприятным морально-психологическим климатом. Он помогает объединять людей, облегчать обмен информацией и идеями, стимулирует творческие процессы.

Рис. 7. «Круг»

В крупных структурах творческие группы могут быть связаны друг с другом, и тогда коммуникативная структура принимает вид «сот» (рис. 8). Это – сеть комбини-

рованная, представляет собой единство открытой «змеи» и замкнутого «колеса» или «круга». Процесс коммуникаций имеет уже здесь свои тупики, а связники легко превращаются в контролеров [5]. Эти тупики при необходимости можно преодолеть замыканием самой «змеи» с использованием принципа «соединительного звена».

Рис. 8. «Соты»

Достоинства данных моделей:

– полная ответственность сотрудников за проделанную работу;

– четкость и оперативность в работе персонала;

– руководство прислушивается к просьбам и пожеланиям своих сотрудников;

– подчиненные видят в своих начальниках не только приказывающих руководителей, но и просто людей. Это говорит о том, что неформальные отношения в данной организации развиты на все 100%.

Недостатками и путями их решения в группах являются:

– объём операций растет медленно из-за острой конкуренции со стороны других групп;

– нехватка операционных площадей, из-за чего нет возможности расширения объёма операций.

Рассмотрев достоинства и недостатки подобной организации можно сделать вывод о том, что она двигается в правильном направлении. Если и дальше руководитель будет организовывать эффективную передачу формальной и не формальной коммуникаций, то дальнейший успех данной организации просто обеспечен.

Функция коммуникации также важна для субъектов, как и функции планирования, организации, мотивации контроля. Поэтому совершенствование каждого участника позволит любой группе успешно осуществлять свою деятельность.

Неэффективные коммуникации – одна из главных сфер возникновения проблем. Глубоко осмысливая коммуникации на уровне личности и группы, необходимо стараться снижать частоту случаев неэффективных коммуникаций и развиваться во всех направлениях деятельности группы.

Эффективно работающие лидеры – эффективны в коммуникациях, они представляют суть коммуникативного процесса, обладают хорошо развитым умением устного и письменного общения и понимают, как среда влияет на обмен информацией. Коммуникативный процесс в той степени, в какой он развит, повышает гибкость и саморегуляционные возможности группы. Развитие коммуникативных процессов в сети стимулируется техническим прогрессом и использованием передовых технологий.

Список литературы:

[1] Богданов Д.В. Социально-коммуникативная сфера общества: монография / Д.В. Богданов. – Н. Новгород: Изд-во «ВГАВТ», 2013. – 117 с.
[2] Зелинский С.А. Информационно-психологическое воздействие на массовое сознание. / С.А. Зелинский. – СПб.: ИТД «СКИФИЯ», 2008. – 280 с.
[3] Мудрик А.В. Социализация человека / А.В. Мудрик. – М.: Академия, 2004. – 304 с.
[4] Роджерс Э. Коммуникации в организациях / Э. Роджерс, Р. Агарвала-Роджерс; пер. с англ. – М.: Дека, 1989. – 276 с.

[5] Почепцов Г.Г. Теория коммуникации / Г.Г. Почепцов. – М.: «Рефл-бук», К.: «Ваклер», 2001. – 656 с.
[6] Конецкая В.П. Социология коммуникации / В.П. Конецкая. – М.: МИБиУ, 1997. – 384 с.

ORGANIZATIONAL STRUCTURE AND KINDS OF SOCIAL COMMUNICATION NETWORKS

D.V. Bogdanov

Keywords: *communication, social networks, structure, form, society, information, organization.*
The article investigates the question of delimitation of the structures of communication networks in today's society. Highlights the main components of social and communicative network: subject, object, tools. The influence of modern management system for communication processes and its effectiveness.

УДК 1:008

А.А. Владимиров*, доктор философских наук, профессор ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
С.И. Чеберов*, аспирант ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603950, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5а

СОЦИАЛЬНО-ФИЛОСОФСКИЕ ПРОБЛЕМЫ МОДЕРНИЗАЦИИ

Ключевые слова: *философия, модернизация, новация, инновация*

В статье рассматривается универсальная природа модернизации, что определяет возможность и необходимость ее социально-философского исследования.

В литературе, посвященной проблемам модернизации в России, рассматриваются, прежде всего, и главным образом *экономические* аспекты реализации этого общегосударственного курса, объявленного органами власти сразу после финансового кризиса 2008 года.

Нет необходимости доказывать экономическое значение модернизации и как цели, и как средства обновления России, всех сфер ее жизни, так как модернизация требует финансовых вложений, энергетических затрат, сырьевого потенциала, трудовых ресурсов, инфраструктурных, транспортных, коммуникативных изменений как в регионах и округах, так и в масштабе Российской Федерации. Об этом красноречиво говорят проекты и программы правительства по солидному инвестированию строительства скоростных железных дорог, освоению Арктического побережья, восстановлению Оборонно-промышленного комплекса страны и т.д. Более того, Президент и Правительство ждут от этих вложений в миллиардах и даже триллионах рублей эффективной отдачи, что обусловлено необходимостью значительного повышения роста ВВП, производительности труда и технологического прогресса.

Но при широком и многостороннем осмыслении модернизации каждый автор неизбежно приходит к выводу о ее универсальном характере, что соответствует природе социально-философского осмысления любого социального явления фундаментального или прикладного характера. Это совершенно очевидно на примере анализа депутатами Госдумы РФ таких проблем как реформы образования или здравоохранения, Академии наук или ЖКХ и пенсионного обеспечения, реформирования «языко-

вой культуры» или миграционной политики. С точки зрения социальной философии все это является естественным и закономерным, так как универсальным является сам предмет и общей философии и социальной философии: система «*универсум – человек*».

В этой системе универсум предстает как единство взаимосвязанных подсистем: абиотической, биотической и социальной, а человек – в единстве тоже взаимосвязанных природных (абиотических и биотических) и социальных качеств. Все это основано в философии на данных современного естествознания и человековедения, а не на гаданиях «на кофейной гуще» астрологов и мистиков.

Если говорить конкретно о модернизации, то в ней как универсальной деятельности можно обнаружить самые различные социальные аспекты, которые предостерегают от опасности ограниченного ее понимания.

1. Новации

Модернизация немыслима без новаций, даже если ее трактовать как «инновацию», что типично для литературы. Но новации примитивно понимать в духе «нанотехнологий» и возлагать все надежды на А.Б. Чубайса. Новации – это новые креативные, творческие интеллектуальные идеи, которые фиксируются патентами и авторскими свидетельствами, превращающими интеллектуальные *идеи* в интеллектуальную *собственность*. Конечно, понятие собственности экономическое и правовое, но, как известно, видами интеллектуальной собственности являются научные открытия, технические изобретения, промышленные образцы, художественные произведения, программные продукты, малые модели, фирменные знаки и наименования, ноу-хау. Все они самим своим характером, содержанием и функциями не сводятся к экономике, а включают в себя многообразные научные, художественные, технические, информационно-коммуникативные и другие качества и характеристики. Значение места интеллектуальных новаций в процессе модернизации тем более возрастает, когда мы начинаем понимать, что инновации – это второй шаг после создания новаций, что лучше и эффективнее создавать собственные новации, чем покупать иностранные, да еще «сомнительной свежести». Об этом, например, красноречиво пишет депутат Госдумы РФ А.П. Тарнаев в работе «Россия в «штопоре» [1], анализируя «модернизацию» Оборонно-промышленного комплекса России.

Но ориентация на новации, на собственный интеллект в ходе модернизации сразу же выдвигает множество проблем социального характера:

а) поиск и селекция интеллектуального потенциала в стране, нахождение тех людей, которые обладают творческими способностями и могут генерировать новации. А это уже проблемы не столько экономические, сколько психологические, педагогические и организационные;

б) этот найденный интеллектуальный потенциал необходимо сформировать, взрастить, вырастить, что предполагает, в частности создание системы «интеллектуальных инкубаторов» с их научным, психолого-педагогическим, организационно-творческим обеспечением;

в) но выращенный творческий работник нуждается в создании креативного поля для своей деятельности, что предполагает организацию научных конференций и симпозиумов, издание научных журналов, проведение регулярных творческих встреч в области всех направлений исследования (естествознание, технознание, обществоведение, человековедение);

г) наконец, созданные новации, интеллектуальные идеи нуждаются в правовом оформлении в интеллектуальную собственность, чтобы предотвратить «интеллектуальное пиратство». А это требует юридических, организационных, научно-экспертных усилий и затрат.

Конечно, материалистическая, а не идеалистическая трактовка организации новационной деятельности предполагает экономические затраты финансового, кадрового,

инфраструктурного характера, но они все должны быть не самоценными, а подчиненными решению социальной задачи.

2. Инновации

Сами по себе новации, открытия и изобретения, патенты и свидетельства еще не обеспечивают модернизации: их необходимо внедрять в практику, в производство, в жизнь, то есть осуществлять инновационную деятельность. Но на этом пути движения от новаций к инновациям существует множество препятствий не только экономического характера:

а) юридически оформленные новации в качестве интеллектуальной собственности нуждаются в презентации, в пропаганде, в рекламе, которая должна обладать серией привлекательных и конкурентоспособных качеств, что обеспечивается деятельностью художников, дизайнеров, рекламодателей, экспертов в области социальной коммуникации и информации, компьютерных работников и т.д.;

б) в процессе выбора и приобретения патентов и свидетельств заинтересованное лицо или фирма нуждаются в консультантах и экспертах юридического, научного, производственного, патентно-информационного характера, чтобы не ошибиться в выборе той или иной новации для внедрения;

в) в дальнейшем совершается процесс лицензирования, то есть приобретения и оформления права на использование патента или свидетельства, да еще и с желательным консультированием с автором, потому что кроме права собственности есть еще и авторское право;

г) теперь предстоит нахождение надежных инвесторов и партнеров зарубежного или отечественного характера, располагающих не только возможностями, но и желаниями внедрять новацию в практику с договорами о доле участия и получения процентов от внедрения;

д) и только после этого начинается инновационная деятельность с ее кадровым, инфраструктурным, энергетическим, сырьевым обеспечением и желательным «авторским контролем»;

е) внедренная новация, то есть инновация нуждается, наконец, в итоговой оценке с точки зрения ее экономической и социальной эффективности с использованием интегрального критерия оценки, предложенного польским академиком Т. Котарбинским в «Трактате о хорошей работе» [2]: «максимальный результат при минимальных затратах». Этот принцип «мини-макс», как очевидно, противоречит распространенному сегодня подходу: «оценка по конечному результату», «план любой ценой» и т.д.

Подобные аналитические рассуждения социально-философского характера можно представить и по отношению к системному рассмотрению *инвестиционной политики*. Здесь тоже возникают не только финансовые, как принято считать, но и кадровые, научные, экспертные, аксиологические, правовые, организационные, социальные и социально-психологические, этногеополитические проблемы.

Получается, что модернизация отнюдь не сводится к созданию «*инновационного центра*» в Сколково, как полагают некоторые, а предполагает не только системную (организационно-упорядоченную), но и универсальную деятельность общества, государства, народа. Именно с этих позиций можно понять «заторможенность» развития России в 2013 году и недостаточно надежные перспективы роста в ближайшие годы.

Такая трезвая оценка «статус кво» отнюдь не является основанием для пессимизма, так как она настраивает на разработку оптимальных Программ модернизации всех сфер общественной жизни с их системным обеспечением. Этим вопросам посвящены, в частности, некоторые наши работы: С.И. Чеберев «Конфликтология» [3]; А.А. Владимиров и др. «Современная модернизация в России...» [4] и др.

По аналогии с выявлением широкого внеэкономического круга проблем при анализе модернизации можно говорить и о важности социально-философского анализа

проектов и программ по реформированию, а точнее по *модернизации* всех сфер общественной жизни, поскольку трудности, возникающие в них подобны тем, которые постоянно возникают в процессе модернизации вообще из-за ее содержательной неопределенности или в ходе частичного реформирования образования, здравоохранения и науки.

И здесь социальной философии приходится признать свою вину за продолжающуюся аморфность в понимании общества и его сфер, не говоря уж о закономерностях. Мы имеем в виду тот наказ обществоведам, который в сильной форме звучал в знаменитой статье Ю.В. Андропова при вступлении его в должность Генерального секретаря ЦК КПСС осенью 1983 года: «Приходится признать, что мы не знаем общества, в котором живем, не знаем законов его развития». Это было справедливо для нашей страны в предперестроечный период и тем более в период перестройки, когда никаких программ у М.С. Горбачева не было, и в постперестроечный период, когда никто не собирался стратегические программы, а не проекты «одного дня», разрабатывать. Если говорить на языке методологии теории социального управления (а не менеджмента), то сначала необходимо сформировать *концепцию* стратегического (долгосрочного) управления, на ее основе разработать *программу* тактического (среднесрочного) управления и, наконец, сформировать *проекты* (планы) оперативного (краткосрочного) управления. Такова общая социально-философская методология управления страной или регионом, фирмой или предприятием:

«стратегическое $\rightleftarrows$ ***тактическое*** $\rightleftarrows$ ***оперативное»***

Если проанализировать готовность социальной философии к решению задач общегосударственного значения (типология сфер общества, типология деятельностей, типология социальных отношений и социальных институтов, типология ветвей власти, типология социальных потребностей и т.п.), то можно констатировать наличие двух аспектов такой неготовности:

1) отсутствие *потребностей* заниматься столь сложной, социально напряженной и ответственной проблемой, ибо погружение в мелкие и выгодные темы сулит карьерный и финансовый успех (социальные коммуникации, симулякры, бренды и имиджи, шоу-бизнес и менеджмент, маркетинг и ЕГЭ, средний класс и пр.);

2) утрата теоретической и методологической *способности* исследовать проблемы такого универсального и социального значения, потому что потеряна мировоззренческая, теоретическая и методологическая зрелость диалектической методологии и рационально-материалистического видения общества в силу десантирования в нашу общественную мысль лавины постмодернистской «как бы философии».

Убедиться в этом можно просматривая издаваемые обильно и в красивых обложках «монографии» по экономике, социологии, политологии, культурологии, социальной философии или «реставрацию» исторически преодоленных «концепций» С. Булгакова, В. Розанова, Л. Шестова, С. Франка, Н. Бердяева, Н. Ильина или квазинаучной публицистики А. Солженицына. Обеднела наша философия, потеряла эвристический дух Сократа, категориальную строгость Аристотеля, понятийную ответственность Спинозы, критериальный характер Канта, диалектический поиск Гегеля, концептуальность Маркса. Сегодня хорошим тоном считается мышление в «повседневных» понятиях, которые превращаются в термины, рассуждения на уровне условно-модальных оборотов «как бы», «кажется», «вроде бы» и т.д. Даже признаваемое и пропагандируемое «дискурсное мышление» является не чем иным, как маской «мозаичной культуры» (А. Моль), которая насаждается сегодня не только в массовом сознании, но и в научных кругах. Придуманное на Западе понятие «компетентности» является хитроумной уловкой все тех же создателей «Болонского процесса», который продолжает разрушать лучшую в мире систему российского образования.

Список литературы:

[1] Тарнаев А.П. Россия в «штопоре» / А.П. Тарнаев. – М.: ИТРК, 2014.
[2] Котарбинский Т. Трактат о хорошей работе / Т. Котарбинский. – М., 1970.
[3] Чеберов С.И. Модернизация как поле социальных конфликтов // Конфликтология. – 2013. – № 2.
[4] Владимиров А.А. Современная модернизация в России с позиций социальной философии и конфликтологии / А.А. Владимиров, Л.А. Зеленов, Е.И. Степанов. – М.: Либроком, 2013.

SOCIO-PHYLOSOPHICAL PROBLEMS OF MODERNIZATION

A.A. Vladimirov, S.I. Cheberov

Key words: *philosophy, modernization, innovation.*

The paper discusses the universal nature of modernization which determines a possibility and necessity of its socio-phylosophical research.

Раздел VI

Философские, социально-педагогические и филологические науки

Редакционная коллегия раздела:
Б.Н. Сильянов, доцент – ответственный редактор,
А.С. Лоншаков, доцент,
Ю.А. Журавлев, доцент.

Section VI

Philosophical, Socio-Pedagogical And Philological Sciences

Editorial board for the section:

Associate Professor B.N. Silyanov
Associate Professor A.S. Lonshakov
Associate Professor Y.A. Zhuravlev

УДК 42

Е.А. Бородина, *старший преподаватель ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603600, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5

ПСИХОЛИНГВИСТИЧЕСКИЕ И ДИДАКТИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ ОБУЧЕНИЯ В СИСТЕМЕ ЗАОЧНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

Обучение взрослого человека, заочное образование, мотивация, память, мышление, аудирование, восприятие, внимание.

В статье раскрывается проблема обучения студентов ФЗО иностранному языку с точки зрения психолингвистических проблем. Выделяются особенности восприятия иностранного языка в зрелом возрасте.

В последнее время в ФБОУ ВПО «ВГАВТ» увеличился поток студентов, которые хотят получить высшее образование в заочной форме обучения, по специальностям: Эксплуатация судовых энергетических установок 180405.65, Эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики 180407.65, Судовождение 180403.65, Техническая эксплуатация транспортного радиооборудования 162107.65, Эксплуатация транспортно-технологических машин и комплексов 190600.62. На заочную форму обучения поступают лица, получившие среднее профессиональное образование в Нижегородском речном училище, лица, отслужившие в армии и взрослые люди, работающие по специальности. Мы видим, что возраст студентов увеличился и составляет диапазон от 21 до 45 лет, т.е. преподавателю приходится обучать иностранному языку взрослый контингент профессионалов. Предмету иностранный язык уделяется особое внимание при обучении вышеперечисленным специальностям, т.к. все общение и межличностный контакт, получение информации, подписание договоров и контрактов, профессиональное общение происходит на английском языке. Международные экипажи судов, международные порты – это яркие примеры современной интеграции мирового сообщества и чтобы успешно работать в условиях рыночных отношений требуется высокий уровень владения иностранным языком. Профессиональная компетенция по иностранному языку включает познания огромного количества профессиональных терминов, международных фраз ИМО, бытовой лексики, осуществление коммуникативной деятельности с учетом профессионального контекста ситуации. Особое внимание уделяется пониманию английской речи на слух в разных профессиональных ситуациях: плохая связь, экстренные ситуации, понимание иностранцев т.е. английский с наложением произношения другого иностранного языка например: китайский +английский, хинди+английский.

Опираясь на собственный опыт работы и опыт своих коллег-преподавателей кафедры иностранных языков и конвенционной подготовки, можно сделать вывод, что обучение взрослых имеет свои особенности. Какие же методики нужно применять и психолингвистические дидактические особенности нужно учитывать при обучении взрослого человека иностранному языку?

Специалистами UNESCO в 1976 г. было дано следующее определение взрослого человека «Взрослый – всякий человек, признанный таковым в том обществе к которому он принадлежит». Мы называем взрослым того человека, который достиг физической, психологической и социальной зрелости, а так же выполняет все функции прописанные обществом за взрослым человеком и который берет на себя экономическую моральную, поведенческую ответственность. Образование взрослых заключается в развитии своих способностей, в приобретении множества знаний, в совершен-

ствовании профессиональной квалификации. В наше быстроразвивающееся время процесс обучения должен продолжаться всю жизнь. Только в этом случае человек не отстанет от технических и социальных изменений и приобретает гибкость к современным изменениям.

Известный американский психолог Карл Роджерс (Carl Rogers) сформулировал психологические особенности людей, которые Выступают предпосылками успешного обучения:

– Люди от природы обладают большим потенциалом к обучению;

– Обучение эффективно когда его предмет актуален для человека и личности человека (его «Я») ничто не угрожает;

– В обучение вовлекается вся личность, что в результате вызывает изменения в самоорганизации и самовосприятия;

– Большая часть обучения достигается действием при сохранении открытости опыту;

– Самокритика и самооценка способствуют творчеству, повышению независимости и уверенности в себе [6].

Можно сделать вывод: желание учиться у взрослых людей появляется тогда когда они видят необходимость обучения, внедряют обучение в свою профессиональную деятельность, что позволяет им получать материальную прибыль. Мотивация обучения у взрослых одновременно является аспектом индивидуально-психологических особенностей и аспектом карьерно-профессионального продвижения личности. В своих работах А.Н. Леонтьев доказал, «что внутренние мотивы , побуждающие к изучению дисциплины, как способу достичь свои цели, решить свои жизненно-важные проблемы становятся осознанными мотивами и берут на себя функцию ведущих и стимулирующих».[2]

Обучая взрослых необходимо учитывать их способность эффективно усваивать новые знания. Оказывается что способности к обучению у взрослых (от 20 до 60 лет) существенно не изменяются, но всё-таки многие функции организма постепенно ослабевают: снижается зрение и слух, ухудшается память и мышление, возникают трудности с восприятием новой информации. Как эти особенности влияют на работу преподавателя иностранного языка? На что он должен опираться? Научные исследования последнего времени доказали, что в зрелом возрасте снижается уровень памяти, но повышается роль мышления и внимания. т.е. учащиеся имеют развитый вербально-логической уровень, а не наглядно действенный. В методике преподавания, следовательно, нужно использовать формулы построения предложений, схемы временных форм глагола, таблицы окончаний у различных частей речи. Так же можно провести сравнительный анализ английского и русского языка, показать главные отличия синтетического и аналитического языков.

При обучении иностранному языку нужно уделять внимание компонентам памяти: запоминанию, сохранению и восприятию. С точки зрения длительности запоминаия выделяют кратковременную, оперативную, долговременную. По видам чувств различают зрительную слуховую, двигательную, осязательную. Говорят о памяти эмоциональной, образной, логической. Есть память непроизвольная, произвольная, управляемая. Первый компонент, запоминания на слух и воспроизведение резко снижается у взрослых. Преподаватель испытывает трудность при фонетической корректировке и обработке иностранных слов и звуков. Это касается чисто английских звуков: межзубных ð и θ, которые заменяются на [f] и [s] пример sink-think, free-three. Другие фонетические трудности: долгота и краткость звука наличие омонимов, краткая форма вспомогательных и модальных глаголов. Не правильное произношение приводит к искажению значения слова. Требуется тщательная работа по постановке произношения, и только многократное повторение и исправления преподавателя дают результаты. Учащийся может повторять за диктором слова и звуки, но правильность произношения должен контролировать преподаватель. Взрослые учащиеся испыты-

вают трудности, с имитацией английских звуков, поэтому преподаватель должен объяснить, что нужно делать, чтобы произнести тот или иной звук.

Снижение слуховой памяти так же влияет на обучение аудированию. При обучению аудированию мы решаем задачи развивать речевую, языковую социокультурную компенсаторную, учебно-позновательную компетенции. Восприятие иноязычной речи в условиях естественной коммуникации предполагает наличие высокоавтоматизированных навыков и умений, которые включают:

a) Вычлинение из речевого сообщения незнакомых языковых явлений, их дифференциацию и уяснение;

b) Идентификацию диалогических и монологических речевых сообщений в различных условиях их предъявления;

c) Удержание в оперативной памяти высказываний различной длинны и различного объема;

d) Соотнесение звуковых образов с семантическим значением речевых единиц [1].

Нужно создать систему упражнений, которая будет обучать преодолевать трудности для достижения желаемых результатов. Для аудирования сначала необходимо прослушивать тексты, которые состоят из простых предложений, а слова активно используются в устной речи студентов. Темп речи замедлять нельзя т.к. искажается интонация, ударение фразы. Скорость предъявления может замедляться за счет увеличения длительности пауз между смысловыми кусками. Во время паузы можно восполнить проблемы в понимании на основе общего смысла. Так же для эффективного обучения аудированию нужно повторно предъявить речевое сообщение, т.к. оно улучшает понимание. Последующие прослушивания улучшения не дают. В реальной жизни понимание должно происходить мгновенно, а поэтому следует использовать однократные прослушивания на конечном этапе обучения. Рекомендуют для взрослых использовать не аудио текст, а видео текст с целью подключения зрительной и образной памяти. В профессиональной деятельности вышеперечисленных специальностей будут использоваться следующие механизмы психики:

– внимание – умение удерживать аудио текст на содержание от начала до конца, поступление информации, умение распределять внимание, концентрируя его на нужных элементах содержания текста. Умение сосредоточить внимание на определенных моментах речи.

– память – эффективность работы механизмов оперативной, кратковременной, долговременной памяти.

– антиципация – умение догадываться о содержании информации на основе услышанной части сообщения.

Основные компоненты аудирования – это восприятие, память, воображение, прогнозирование, осмысление, умозаключение. Обучению этому виду речевой деятельности уделяется большое внимание, потому что понимание иностранной речи на слух необходимо для осуществления коммуникации [5].

Мы видим, что первый механизм психической деятельности аудирования – внимание очень развито у взрослой аудитории. В течении длительного времени взрослый человек может сосредоточиться на одном объекте, он может выучить большое количество новых лексических единиц, выполнить много упражнений по грамматике. Развитое внимание – это большой помощник в обучении.

Объединение вышеперечисленных психологических механизмов дают возможность человеку учиться всю жизнь. У современного человека формируется самообразовательная компетенция, которая позволяет ему изменяться в соответствии с современными требованиями. В.Я. Ляудис обосновал психологические различия традиционной и инновационной стратегии образования. Традиционное учение это преобразующая деятельность, а инновационные методы это осознание диалогической природы учения «во взаимной сопряженности познающего и познаваемого» [4].

Список литературы:

[1] Кузнецова Е.В. Обучение взрослых профессиональному иноязычному общению [Текст] // Коммуникативно –когнетивный подход в реализации целей обучения иностранным языкам в школе и вузе: Межвузовский сборник научных статей. – НГЛУ им. Н.А. Добролюбова, 2010. – 309 с.
[2] Леонтьев А.Н. Избранные психологические произведения [Текст] : в 2 т. – М.: 1983, Т.2
[3] Ляудис В.Я. Методика преподавания психологии: Учеб. пособие. 3-е изд., испр. и доп. М.: Изд-во УРАО, 2000. – 128 с.
[4] Ляудис В.Я. Новая парадигма педагогической психологии и практика образования // Психологическое образование. – 1997. – №3.
[5] Шамов А.Н. Когнитивная парадигма в обучении лексической стороне иноязычной речи [Текст]: Монография. – Н.Новгород: НГЛУ им. Н.А. Добролюбова, 2009. – 242 с.
[6] Rogers C. Freedom to Learn: A View of What Education Might Become, [Текст] 1969.

PSYCHOLINGUISTIC AND DIDACTIC FEATURES OF LEARNING IN DISTANCE EDUCATION

E.A. Borodina

Keywords: *Adult learning, distance education, motivation, memory, thinking, listening, perception, attention.*

The aim of this article is to describe psycholinguistic problems and search the effective language teaching strategies for adult learners.

УДК 33

Н.В. Мордовченков, *док. эк. наук, профессор ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
А.А. Хохлов, *канд. тех. наук, профессор ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603950, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5а
В.М. Поляков, *канд. педагог. наук, доцент*
Нижегородский гос. инженерно-экономический институт

ЭВОЛЮЦИЯ ГЕОГРАФИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НИЖЕГОРОДСКОЙ (МАКАРЬЕВСКОЙ) ЯРМАРКИ

Ключевые слова: *Нижегородская (Макарьевская) ярмарка, история, Бетанкур, Монферран, торжище, выставка, фильм «Экспресс-экскурсия по Волге», реклама.*

В статье на основе информационного ресурса Интернета приведены важнейшие исторические этапы развития Нижегородской (Макарьевской) ярмарки. Приводятся редкие фотографии Желтоводского монастыря, ярмарочного комплекса и их создателей. Особый акцент делается на Нижнем Новгороде как третьей столице России и волжской речной столице, крупном судостроительном кластере. Уделяется внимание человеческому капиталу, способствующему развитию рекламы и сохранению древнего монастырского памятника. Указаны возможности использования Нижегородской ярмарки на современном этапе.

Корни возникновения Нижегородской (Макарьевской) ярмарки уходят в глубокую древность.

Волга на протяжении многих веков являлась важнейшей транспортной магистралью России, по которой шел обмен азиатскими и европейскими товарами. Согласно

«Летописцу» к середине XIV века вблизи Казани на Арском поле разместилось торжище, которое летом ежегодно привлекало к себе московских и новгородских купцов, их собратьев из Ирана и среднеазиатских ханств [1].

В 1523 году по Указу царя Василия III (Темного) была учреждена ярмарка в городе Василе на реке Суре. Но торговля здесь не процветала, так как пограничный в ту пору город зачастую становился ареной военных действий, что явилось непреодолимой преградой для проведения мирных торговых сделок. В 1624 году Васильсурская ярмарка была переведена на 70 верст (1 верста = 1,067 км. – примеч. авторов) выше по Волге, к Макарьевскому монастырю, близ озера Желтые воды. Сначала ярмарка была однодневной, но с 1666 года ее продолжительность увеличилась до двух недель.

Благодаря выгодному расположению на середине волжского пути ярмарка быстро развивалась. В 1641 году царь Михаил Федорович дал Макарьевскому монастырю право взимать с торговцев за один день торговли (25 июля – день св. Макария) таможенную пошлину. В 1648 году Алексей Михайлович разрешил торговать беспошлинно пять дней, а затем велел платить особый налог. В 1666 году на ярмарку уже приезжали купцы не только из России, но и из-за границы. Темпы развития ярмарки можно оценить, исходя из общей стоимости привозимых на нее товаров: в конце XVII века она составляла 80 тыс.рублей, в середине XVIII в. – 490 тыс., а к его концу – 30 млн. рублей.

Рис. 1. Общий вид центрального корпуса Макарьевской ярмарки.
Гравюра конца XIX века

Рис. 2. Макарьевский монастырь сегодня (фото В.М. Полякова)

К середине XVIII века на берегу Волги за казенный счет были построены 830 больших временных балаганов, служивших кладовыми и лавками. В начале следующего века на ярмарке появился казенный Гостиный двор, состоявший из 32 корпусов (большей частью деревянных), в которых находилось до 2 тысяч лавок [2].

В 1816 году произошел пожар, который уничтожил гостиный двор со всеми временными принадлежавшими к нему балаганами. Убыток составил свыше 2 млн. руб. Этот пожар выдвинул вопрос о перенесении ярмарки, так как у Макарьевского монастыря места для ярмарки было мало и, кроме того, течение Волги ежегодно подмывало берег около ярмарки.

В 1817 году ярмарка была перенесена в Нижний Новгород. Российский император Александр I, хорошо понимая огромное государственное значение нового торгового центра, решил отложить перестройку Зимнего дворца, а ассигнованные на это полтора миллиарда рублей направить на строительство ярмарки. Определение места для постройки постоянной ярмарки было доверено председателю столичного Комитета строений генерал-лейтенанту Августину Августиновичу Бетанкуру, показавшему себя опытным инженером на многих крупномасштабных работах как в России, так и в других европейских странах. Бетанкур прибыл в Н. Новгород 23 июля 1817 года.

Рис. 3. Августин Августинович Бетанкур

Особое внимание Бетанкура привлекло место на Стрелке (прежнее название – Стрелица), которое, по его мнению, «соединяет в высочайшей степени все удобности к устроению ярмарки». На постройку нового Гостиного двора государства было ассигновано 6 млн. рублей из казны.

Основой для создания архитектурного ансамбля послужил план, разработанный ещё в 1804 году архитектором А. Захаровым (впоследствии автором здания Адмиралтейства). 15 февраля 1817 году началось строительство, которое длилось 4 года.

Торговля в новом Гостином дворе была открыта в 1822 году. Продолжительность ярмарки была определена с 15 июля по 15 августа. Центр ярмарки составлял сооруженный А.А. Бетанкуром Гостиный двор, состоявший из шестидесяти отдельных корпусов, с двумя с половиной тысячами лавок. С трех сторон – восточной, западной и северной – огромную территорию ярмарки окружал знаменитый Бетанкуровский подковообразный обводной канал 100-метровой ширины. Он проходил по нынешней границе Мещерского микрорайона, поблизости от современных Керченской и Советской улиц. По масштабу этот комплекс был сравним с гидротехическими сооружениями Царского Села и Петергофа. Берега канала соединяли десять мостов: четыре – для проезда транспорта и шесть – для пешеходов. Вода в канал была проведена из Мещерского озера, находившегося в северо-восточной стороне от ярмарки. Обводной канал соединялся с Пырским каналом, который шел от самого большого в Нижегородской губернии Пырского озера (высота Пырского озера над уровнем моря состав-

ляет 94 метра). Однако в 1830-е годы происходило постепенное разрушение Пырского канала. В 1834 году состояние шлюзов канала было таким, что стоимость ремонта значительно превышала бы выгоду от их эксплуатации. И в 1835 году канал решено было уничтожить. Таким образом, водная система, созданная А.А. Бетанкуром, просуществовала всего десять лет. В настоящее время от канала и системы мостов ничего не осталось.

Рис. 4. Панорама Нижегородской ярмарки с Обводным каналом.
Литография 1877 года

По берегам Обводного канала выстроено более сорока больших торговых зданий [3]. Ежегодно ярмарка принимала до двухсот тысяч торговцев и путешественников, а население Нижнего Новгорода не насчитывало в то время и двадцати тысяч жителей. Каждый нижегородец был обязан дать приют в своем доме по крайней мере 12 приехавшим на Ярмарку торговцам. Это и послужило толчком к массовому строительству доходных домов и гостиниц, развитию инфраструктуры Нижнего Новгорода, который своим прозвищем «карман России» обязан Нижегородской ярмарке.

Рис. 5. Плашкоутный (наплавной) мост

Была выстроена система мостов, интереснейшим из которых был наплавной мост через Оку [4]. Длина его превышала полкилометра, он был самым длинным мостом в России того времени.

Одним из самых величественных сооружений ярмарки был Спасо-Преображенский собор, который позже стали называть Староярмарочным. Собор создан по проекту А.А. Бетанкура, а его фасады разрабатывал Огюст Р. Монферран, который в это же время проектировал Исаакиевский собор в Санкт-Петербурге (отсюда удивительное сходство нижегородского храма с Исаакием) [1].

Рис. 6. Монферран О.Р.

Рис. 7. Спасо-Преображенский (Староярмарочный) собор
(современный вид)

Спасо-Преображенский собор является единственным сохранившимся до наших дней сооружением из первых ярмарочных построек [5].

К началу июля 1817 года здесь для торговли за счет казны госудпрства было выстроено 1323 деревянных балагана. Первая ярмарка была открыта в Нижнем Новго-

роде 20 июля 1817 года и, несмотря на новизну места, прошла успешно. Если в Макарьев на последнюю ярмарку 1816 году было привезено товаров на 14,5 млн. рублей серебром, то привоз в Нижний Новгород составил 24 млн. рублей. Ярмарка 1817 году в Нижнем Новгороде рассматривалась как «пробная». Она должна была практически доказать целесообразность ее перевода в Нижний Новгород, а в Нижнем Новгороде – удобство ее расположения на Стрелке. Пробная ярмарка «положительно» решила оба эти вопроса. Генерал А.А. Бетанкур в своем официальном донесении царю писал, что «новое место для ярмарки в высшей степени удобное. Врачам тут делать нечего, люди не болеют, отсюда легко отправлять товары в обе столицы и за границу, что если это место благоустроить, прорыть каналы, кое-где возвысить площадь, то из этого места можно сделать маленькую Венецию». О преимуществах расположения ярмарки в Нижнем Новгороде известный русский писатель и этнограф П.И. Мельников (Андрей Печерский) писал: «... сама природа указала Нижнему Новгороду быть одним из важнейших городов мира. Географическое положение его чрезвычайно выгодно. Можно сказать, что во всей внутренней России нет другого пункта, кроме Нижнего Новгорода, который был бы так удобен для отправления обширной торговли». И далее П.И. Мельников-Печерский перечисляет эти удобства: «Волга и Каспийское море представляют ему открытый путь на Кавказ, в Персию, в Среднюю Азию и даже в самую Индию. Волга, Дубовская железо-конная дорога и Дон связывают Нижний Новгород и Нижегородскую ярмарку с Турцией, Ливаном, Египтом и Южною Европою. Волга и Кама сближают это место с Уральским хребтом и Сибирью, через которую идет открытый путь в Китай. С другой стороны, Волга с водо-соединительными каналами соединяет Нижний Новгород с Санкт-Петербургским портом, этим окном России в Европу, а также и с северными губерниями Европейской России. Она соединяет Нижний Новгород с внутренней Россией и сердцем ее – Москвою».

Рис. 8. Старый главный ярмарочный дом

В начале 1889 года была создана специальная комиссия для возведения нового главного ярмарочного дома, объявившая конкурс на его проект. 19 мая 1889 года был утвержден совместный проект трех архитекторов – К.В. Треймана, Г.А. Трамбицкого и А.И. фон Гогена, при этом комиссия отметила в архитектуре здания смешение стилей – древнерусского и европейского Возрождения [6]. Закладка фундаментов главного ярмарочного дома состоялась 22 июня 1889 года. Повседневный надзор за работами был поручен ярмарочному архитектору Н.П. Иванову. Строительство велось всего лишь один год, и 15 июня 1890 года полностью отделанное здание было открыто для посетителей.

Рис. 9. Новый главный ярмарочный дом в начале XX века

В 1858 году ярмарочное купечество изъявило желание построить новый собор в память о посещении ярмарки императором Александром II. В 1864 году проект губернского архитектора Р.Я. Килевейна был завершен. К сожалению, проект потребовал пересмотра сначала по причине недостаточной его прочности, затем – ввиду недостаточного финансирования. Было решено снизить стоимость строительства с 200 тысяч до 100 тысяч рублей. Новый проект, предложенный молодым архитектором академиком Л.В. Далем, также не был утверждён. Авторство окончательного проекта до сих пор не установлено, возможно, что автором является архитектор И.С. Вишневский. В 1867 году ярмарку посетил великий князь Владимир Александрович, который участвовал в церемонии освящения места закладки собора. Основное строительство Александро-Невского собора было начато 18 августа 1868 года и длилось 13 лет. Собор был возведён без традиционного свайного основания и представлял собой центрическое монументальное сооружение с пятью восьмигранными шатрами, центральный из которых поднимается на высоту 72,5 метра. В декоре фасада сочетаются элементы разных архитектурных стилей. План собора имеет эклектический характер. 20 июля 1881 года строительство было закончено и собор был торжественно освящен в присутствии императора Александра III, его супруги Марии Фёдоровны и цесаревича Николая [7].

Первая мировая война не могла не отразиться на деятельности Нижегородской ярмарки. Она продолжала работать, но каждый новый сезон демонстрировал все больший спад; кроме того, на территории ярмарки начали размещать беженцев и воинские подразделения.

После установления Советской власти ярмарка в течение некоторого времени продолжала функционировать, но 17 января 1918 года Нижегородский Совет народных депутатов принял решение об упразднении собрания нижегородского купечества и ярмарочного комитета.

Рис. 10. Собор святого благоверного князя Александра Невского (современный вид)

Временное возрождение ярмарки наблюдалось во время нэпа; в период с 1922 по 1929 года товарооборот возрос с 31 до 300 млн. рублей. Ярмарка получила статус всесоюзной выставки. В 1928 году в ее работе приняли участие более 2500 фирм, причем среди них были представители из других стран – Персии, Китая, Афганистана, Турции, Монголии и Ирака.

В последний раз ярмарка работала в 1929 году; указом от 6 февраля 1930 года она была ликвидирована как «социально враждебное явление». В течение последующих десятилетий корпуса на территории ярмарки использовались в качестве жилья и складских помещений. Культовые сооружения, кроме двух соборов, были уничтожены. Район ярмарки превратился в своеобразные городские «трущобы».

В XX веке возникла угроза затопления и разрушения древнего монастырского ансамбля, и по мнению экспертов заброшенные памятники гибнут, а интерес к ним – залог их возрождения.

В 1983 году был создан цветной короткометражный фильм (около 11 мин.) «Экспресс-экскурсия по Волге» (автор сценария Н. Мордовченков, оператор В. Сомов), который вызвал живой интерес и одобрение жителей Волжской столицы. Фильм о каменной летописи России [8] служит задачам популяризации историко-архитектурного и культового памятника, а следовательно, – его сохранения.

В книге отзывов об открытом туристско-экскурсионном маршруте было записано: «У каждого, кто посмотрит эти кадры возникает желание воочио увидеть древнюю родину Нижегородской ярмарки» [9, 10]. Великое прошлое [11, с. 143].

Постперестроечное возрождение ярмарки (правда, в несколько ином виде) началось весной 1990 года, когда было создано Всероссийское закрытое акционерное общество «Нижегородская ярмарка» с уставным капиталом 54 515 рублей.

В настоящее время ВЗАО «Нижегородская ярмарка» представляет собой современный выставочный комплекс, располагающий всем, что необходимо для проведе-

ния конференций, выставок и конгрессов. На территории ярмарки действует таможенный пост, имеются шесть выставочных павильонов, пять конференц-залов, Гербовый зал, который может принимать гостей самого высокого уровня. В состав комплекса входят также Ярмарочный банк, гостиница, рестораны, кафе, развлекательный центр и торговый Пассаж.

Нижегородская ярмарка входит в пятёрку самых крупных выставочных комплексов России. Наиболее известными из проходящих на ней мероприятий являются Всероссийский научно-промышленный форум «Россия Единая», Международный форум «Великие Реки/ICEF», «Города-Побратимы и Партнёры», «Автофорум», «Всероссийский Туристический Форум» и другие [12, с. 331].

Список литературы:

[1] http://ru.wikipedia.org/w/index.php?
[2] НижнийНовгород.рф>references/arch/fair/fair1.html
[3] informexpo>new/view_content.php?id=7
[4] ReallyStory.com>post/165
[5] nnov.org>Нижегородская_Ярмарка
[6] tour52>Нижний Новгород>Интересно>История Нижегородской Ярмарки
[7] nne.ru>Приходы
[8] Мордовченков Н.В., Филатов Н.Ф. Макарьев на Волге
[9] Мордовченков Н.В. На родину ярмарки// Горьковская правда. – 1983, 27 октября
[10] Лаврентьев М.Ф., Мордовченков Н.В., Шагин А.М. Открыт новый туристско-экскурсионный маршрут// Речной транспорт. – 1984. – №8. с. 9.
[11] Лихачев Д.С. Письма о добром- СПб.: Азбука, Азбука – Аттикус, 2013. – 160 с.
[12] Поляков В.М. Проспект о Нижегородской ярмарке. В кн. «Современный маркетинг в инфраструктуре туризма». Н.Новгород: ВГИПУ, 2009, с. 321–331.
[13] Мордовченков Н.В., Рыбаков Р.А. Современный маркетинг в инфраструктуре туризма. Н.Новгород: ВГИПУ, 2009, 345 с.

EVOLUTION GEOGRAPHIC INFRASTRUCTURE NIZHEGORODSKOY (MAKAREVSKUYU) FAIR

N.V. Mordovchenkov, A.A. Khokhlov, V.M. Polyakov

Keywords: *Nizhny Novgorod (Makariev) fair, history, Betancourt, Montferrand, the market, the exhibition of the film «Express-excursion on the Volga», advertising.*

In article on the basis of the information resource of the Internet are described the major historical stages of development of Nizhny Novgorod (Makarevsky) fair. There are rare pictures of the Zheltovodsky monastery, exhibition complex and their creators. Particular emphasis is placed on the Nizhny Novgorod as the third capital of Russia, the Volga river capital and the major shipbuilding cluster. Attention is paid to human capital, promoting development of advertisement and preservation of the ancient monastery monument. The features of the use of Nizhny Novgorod fair on the contemporary stage are described.

Раздел VII

Финансовые и учетно-аналитические проблемы современной экономики

Редакционная коллегия раздела:

В.И. Олюнин, к.э.н. профессор – ответственный редактор.
Н.В. Сивоволов, к.э.н. профессор – ответственный секретарь.

Section VII

Financial and accounting-analytical problems of the modern economy

Editorial board for the section:

Ph.D.(Econ.), Professor V.I. Olynin
Ph.D.(Econ.), Professor N.V. Sivovolov

УДК 338

П.Р. Беккер, *студент ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
Н.А. Маркова, *канд. экон. наук, доцент ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603600, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5

ВТО, МВФ, МОТ: ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ И БАРЬЕРЫ

Ключевые слова: *международные экономические и валютно-финансовые организации, всемирное хозяйство, опыт регулирования.*

В настоящей работе с помощью анализа статистических данных, а также эмпирических методов, на основе фундаментальных трудов экономистов и ученых, прослежена история развития, деятельность международных экономических и валютно-финансовых организаций. Сделан вывод об участии России в этих организациях, вместе с тем – о малой эффективности сотрудничества взаимодействия Российской Федерации с МФО ввиду отсутствия обоснованной государственной политики в данной сфере, также обозначены перспективы совершенствования отношений между Россией и ведущими валютно-кредитными и финансовыми организациями.

Международные экономические и валютно-финансовые организации занимают важное место в системе международных экономических отношений, а также оказывают существенное влияние на развитие экономики России.

Достижение соглашений с МВФ также позволяет прийти к соглашениям о переоформлении российской внешней задолженности, большая часть которой представляет долги бывшего СССР, с Парижским и Лондонским клубами. Российская Федерация, сотрудничая с МФО, открывает более широкие возможности для получения ресурсов на цели реструктурирования экономики и развития, поскольку соглашения с МВФ являются положительным сигналом для инвесторов.

Наиболее авторитетной международной финансовой организацией, как показала международная практика, является, несомненно, МВФ (International Monetary Fund, IMF) – межправительственная организация, предназначенная для регулирования валютно-кредитных отношений между государствами-членами и оказания им финансовой помощи при валютных затруднениях, вызываемых дефицитом платежного баланса, путем предоставления кратко- и среднесрочных кредитов в иностранной валюте. Фонд – специализированное учреждение ООН – практически служит институциональной основой мировой валютной системы.

МВФ создан в 1944 году на конференции в Бреттон-Вудсе в целях поддержания стабильности в международных валютных отношениях. В момент создания в него входили 29 стран, в настоящее время – более 180. В 1992 г. членом МВФ стала Россия.

Основными задачами МВФ являются:

1) содействие развитию международной торговли и валютно-финансовому сотрудничеству;

2) кредитование своих членов;

3) поддержание платежных балансов стран-членов МВФ и регулирование курсов их валют;

4) разработка реформ по оздоровлению валютной системы мира.

Универсальность МВФ по сравнению с другими организациями определяется тем, что он сочетает регулирующие, консультативные и финансовые функции.

Регулирующая функция МВФ состоит в том, что он осуществляет надзор за политикой стран-членов на предмет ее соответствия обязательствам, которые принимает

на себя страна, вступая в Фонд. В соответствии с Уставом в центре внимания МВФ находятся вопросы наблюдения за политикой стран-членов в отношении валютных курсов. С углублением тенденций к становлению глобальной экономики указанная роль возросла. Это связано также с тем, что после вступления МВФ бывших социалистических стран эта организация стала подлинно всемирной.

Контроль за политикой стран-членов осуществляется в рамках регулярных, как правило, ежегодных двусторонних консультаций персонала МВФ с официальными представителями государств-членов. На этих встречах обсуждению подлежат вопросы экономической политики, в том числе фискальной, валютной и кредитно-денежной, а также рассматривается состояние платежного баланса, внешнего долга страны.

Усиление контроля вызвано глубокими изменениями в мировой экономике, в частности, вследствие превращения ее в глобальную.

Усиление надзора осуществляется по трем направлениям:

– разрабатывается стандарт представления странами-членами статистических данных о состоянии экономики, которые должны своевременно сообщаться в МВФ;

– фонд намеревается сделать надзор постоянным. В дополнение к ежегодным будут проводиться и другие консультации. Более часто вопросы развития экономики в отдельных странах будут обсуждаться на заседании Совета управляющих;

– главной задачей консультаций и обсуждений должны стать политика государств-членов в отношении валютных курсов; состояние баланса движения капитала, а также повышение внимания к странам, чей экономический потенциал таков, что его воздействие ощущается за их пределами. МВФ будет усиливать региональный надзор там, где экономическая политика формируется на наднациональном уровне.

Основная финансовая функция МВФ состоит в предоставлении кредитов на общеэкономическую реструктуризацию. Использование страной-членом фонда ресурсов МВФ возможно лишь на определенных, весьма жестких условиях. Во-первых, страна должна обратиться в Фонд с вескими доказательствами потребности в ее ресурсах для финансирования дефицита платежного баланса. Во-вторых, МВФ должен убедиться, что страна, обратившаяся за помощью, сможет выполнить свои обязательства по погашению задолженности перед Фондом.

МВФ предоставляет в настоящее время кредиты странам-членам для двух целей: для покрытия дефицитов платежных балансов, то есть практически для пополнения валютных резервов государственных финансовых органов и центрального банка; для поддержки макроэкономической стабилизации и структурной перестройки экономики, а это значит – для финансирования бюджетных расходов правительств. Капитал МВФ образован из взносов государств-членов и составляет более 120 млрд. долларов США.

МВФ наделен полномочиями создавать безусловные ликвидные средства путем выпуска СДР. Последние предназначены для пополнения официальных валютных резервов, погашения пассивного сальдо платежного баланса, расчетов стран с Фондом. Регулирующая роль МВФ заключается в том, что обеспечивает странам гарантированную возможность приобретения необходимой валюты в обмен на СДР путем назначения стран, которые ее предоставляют.

МВФ осуществляет межгосударственное регулирование режима валютных курсов. Важным направлением регулирующей деятельности МВФ является устранение валютных ограничений. Валютные ограничения допускаются только в двух случаях: их могут сохранять или устанавливать новые члены МВФ в течение переходного периода, продолжительность которого не определена; официальное заявление Фонда о дефицитности определенной валюты дает право любой стране-члену после консультации с Фондом вводить временные ограничения операций в этой валюте.

МВФ участвует в регулировании международных валютно-кредитных отношений путем предоставления кредитов странам, а главное, в результате выполнения им

функций координатора международного кредитования. Частные коммерческие банки рассматривают МВФ как гаранта получения максимально высоких прибылей и инструмент, способствующий расширению их кредитной деятельности в странах-заемщиках. Заключения МВФ об экономической политике и уровне платежеспособности того или иного правительства расцениваются частными банками как показатель международного доверия к заемщику. Поэтому даже небольшой кредит, полученный от МВФ, приобретает эффект цепной реакции, открывая возможность привлечения более крупных сумм на рынке ссудных капиталов. Таким образом, происходит фактическое согласование кредитной политики МВФ, с одной стороны, и главных кредиторов (как государственных, так и частных) мирового рынка ссудных капиталов – с другой.

Одним из существенных положительных факторов участия России в МВФ можно считать облегчение проблемы реструктуризации внешней задолженности. Российское правительство подписало соглашение о реструктуризации задолженности, как с Парижским, так и Лондонским клубами кредиторов. Благодаря этому удалось снизить давление бремени платежей по внешнему долгу на федеральные расходы, стабилизировать внешнюю кредитно – и платежеспособность и международные кредитные отношения без ущерба для внутренней экономики и национальной денежно-кредитной системы [1]. Перспективы сотрудничества с МВФ не связываются с имевшей место ранее политической составляющей. Россия поддерживает отношения с Фондом в целях использования механизмов этой организации при ухудшении внешнеэкономической конъюнктуры, то есть не исключается возможность получения кредитов МВФ при резком падении цен на основные российские экспортные товары.

Результаты взаимоотношений России с МВФ неоднозначны. Оценки этих результатов различаются в зависимости от идеологических установок и методологических позиций, отдельных общественно-политических сил. Наличие кризисной ситуации вынуждает Россию, равно как и другие государства, бывшего СССР, обращаться к Фонду за кредитами. Однако при этом нужно отдавать себе отчет в том, что до тех пор, пока эти государства находятся в зависимости от кредитов МВФ, его воздействие продолжает оставаться существенным фактором формирования их макроэкономической, структурной и социальной политики.

Специализированное учреждение ООН, международная организация труда, (МОТ, англ. International Labour Organization, ILO) – занимается вопросами регулирования трудовых отношений. На 2012 год участниками МОТ являются 185 государств. С 1920 года штаб-квартира Организации – Международного бюро труда, находится в Женеве.

Членство в МОТ – одной из старейших и ведущих международных организаций – позволяет России изучать и применять международную практику урегулирования социально-трудовых споров, развивать социальное партнерство (правительство – профсоюзы – предприниматели), использовать рекомендации МОТ для совершенствования и регулирования рынка труда. Участие в деятельности МОТ помогает разрабатывать основанные на мировом опыте нормы трудового законодательства, содействует развитию предпринимательства, в том числе малых предприятий, решению проблем занятости.

Взаимодействие Российской Федерации с МОТ осуществляется в соответствии с регулярно подписываемыми Программами сотрудничества, определяющими его основные направления.

МОТ оказывает России консультативную помощь в проведении экспертной оценки социально-трудового законодательства, внедрении в практику концепции социального партнерства, модульной системы подготовки рабочих кадров на производстве, совершенствовании службы занятости, социальной защиты и пенсионного обеспечения, разработке нового классификатора профессий, развитии статистики в сфере труда.

Важным шагом на пути к сближению нашего законодательства с международны-

ми правовыми нормами стало подписание 8 февраля 2003 г. Президентом Российской Федерации Федерального закона «О ратификации Конвенции о запрете и немедленных мерах по искоренению наихудших форм детского труда (Конвенция № 182)». С принятием этого закона Россия стала участницей всех восьми основополагающих конвенций МОТ, регулирующих сферу социально-трудовых отношений.

С 1959 г. в Москве действует отделение МОТ. В начале 90-х гг. оно было преобразовано в региональное бюро по странам СНГ. В сентябре 1997 г. между Правительством Российской Федерации и Организацией было подписано Соглашение о Бюро МОТ в Москве, предусматривающее формирование на его основе многопрофильной группы экспертов для оказания содействия в решении социально-трудовых проблем. Деятельность Бюро распространяется на 9 стран СНГ (за исключением Украины и Молдавии).

МИД России, отвечая за внешнеполитические аспекты взаимодействия нашей страны с МОТ, координирует работу российских ведомств и общественных организаций на этом направлении. Представители МИД, Минздравсоцразвития, Координационного совета объединений работодателей России и Федерации независимых профсоюзов России участвуют в работе руководящих органов МОТ, в конференциях по актуальным вопросам трудовой и социально-экономической политики, проводимых в России Московским Бюро МОТ.

Россия внимательно следит за работой контрольных органов МОТ и сотрудничает с ними. В мае-июне 2005 г. в связи с поступившими жалобами российских профсоюзов на заседаниях Комитета МКТ по применению конвенций и рекомендаций и Комитета Адмсовета по свободе объединения состоялось рассмотрение ситуации с выполнением Россией конвенций МОТ № 87 и 98 (о свободе объединений и праве на ведение коллективных переговоров). Контрольные органы МОТ пришли к заключению о наличии некоторых проблем с практикой применения трудового законодательства в России и высказали ряд рекомендаций.

В настоящее время, несмотря на благоприятную, в целом, ситуацию, сохраняется ряд конвенций, о выполнении которых России следует своевременно предоставлять отчеты с целью избежания вынесения обсуждения этих вопросов на более высокий уровень. К таким конвенциям относятся следующие:

Конвенции № 87 и № 98 (среди рекомендаций МОТ – необходимость снятия запрета на забастовки работников почтовой и железнодорожной служб, предоставление более полной информации относительно мер, принятых по отношению лиц, виновных в дискриминации профсоюзов);

Конвенция № 95 «Об охране заработной платы» (требуется реализация постоянного контроля и усиления уголовного и административного наказания за нарушения в данной области);

Конвенция № 100 «О равном вознаграждении» (МОТ интересует статистика по уровню заработной платы мужчин и женщин в частном и государственном секторах экономики);

Конвенция № 111 «О дискриминации в области труда и занятости» (рекомендуется пересмотреть список о запрете женского труда в 38 промышленных секторах);

Конвенция № 122 «О политике в области занятости» (МОТ запросил дополнительную статистику по уровню занятости, а также относительно мер правительства для обеспечения полной занятости);

Конвенция № 138 «О минимальном возрасте» (рекомендация по дополнительной защите несовершеннолетних, работающих без оформления трудового договора);

Конвенция № 182 «Об искоренении наихудших форм детского труда» (необходимость принятия срочных мер для пресечения торговли детьми и наказания виновных).

Кроме того, в ходе 300-й сессии Адмсовета МОТ (ноябрь 2007 г.) была принята жалоба Федерации профсоюзов работников морского транспорта о несоблюдении конвенции № 179 о найме и трудоустройстве моряков.

Придавая большое значение контрольным функциям МОТ, Россия в то же время исходит из того, что рассмотрение подобных вопросов следует вести максимально объективно, не политизируя дискуссию, в строгом соответствии с мандатом Организации и установленными процедурами.

Более чем вековой опыт участия стран в Международной организации труда позволил им включиться в процесс разработки и реализации международно-правовых норм регулирования социально-трудовых отношений; значительно облегчить разработку правовой базы трудовых отношений, формирование системы социального партнерства. Данные факторы оказали существенное влияние на социально-экономическое развитие стран. Дальнейшее расширение взаимодействия с МОТ, использование ее опыта, разрешение накопившихся проблемных вопросов во взаимоотношении с этой международной организацией соответствуют всем национально-государственным интересам стран участвующих в МОТ.

Всемирная торговая организация (ВТО, World Trade Organization) – международная организация, созданная в 1995 году с целью либерализации международной торговли и регулирования торгово-политических отношений государств-членов. ВТО является преемницей Генерального соглашения по тарифам и торговле (ГАТТ), заключенного в 1947 году и на протяжении почти 50 лет фактически выполнявшего функции международной организации.

На июль 2008 г. в ВТО состояло 153 страны. Каждая из них обязана предоставлять другим членам организации режим наибольшего благоприятствования в торговле.

ВТО отвечает за разработку и внедрение новых торговых соглашений, а также следит за соблюдением членами организации всех соглашений, подписанных большинством стран мира и ратифицированных их парламентами. ВТО строит свою деятельность исходя из решений, принятых в 1986–1994 годах в рамках Уругвайского раунда и более ранних договоренностей ГАТТ. Обсуждения проблем и принятие решений по глобальным проблемам либерализации и перспективам дальнейшего развития мировой торговли проходят в рамках многосторонних торговых переговоров (раунды). К настоящему времени проведено 8 раундов таких переговоров, включая Уругвайский, а в 2001 году стартовал девятый в Дохе, Катар.

Штаб-квартира ВТО расположена в Женеве, Швейцария.

Заявленная цель ВТО – распространение идей и принципов свободной торговли и стимуляция экономического роста. Многие считают, что свободная торговля не делает жизнь большинства более процветающей, а лишь приводит к дальнейшему обогащению уже богатых (как стран, так и личностей). Договоры ВТО также обвинялись в частичном несправедливом приоритете мультинациональным корпорациям (транснациональным) и богатым странам.

Правила ВТО предусматривают ряд льгот для развивающихся стран. В настоящее время развивающиеся страны – члены ВТО имеют (в среднем) более высокий относительный уровень таможенно-тарифной защиты своих рынков по сравнению с развитыми. Тем не менее, в абсолютном выражении общий размер таможенно-тарифных санкций в развитых странах гораздо выше, вследствие чего доступ на рынки высокопередельной продукции с развивающихся стран серьёзно ограничен.

Правила ВТО регулируют только торгово-экономические вопросы. Попытки США и ряда европейских стран начать дискуссию касательно условий труда (что позволило бы считать недостаточную законодательную защиту работников в качестве «нелегитимного» конкурентного преимущества) были отвергнуты из-за протестов развивающихся стран, поскольку такие меры, в конечном счёте, ещё больше усугубят положение трудящихся в связи с сокращением рабочих мест, снижением доходов и уровня конкурентоспособности.

В частности, деятельность ВТО часто подвергается критике и осуждению со стороны антиглобалистов.

Россия начала процесс присоединения к ВТО в 1995 г. С этих пор проводились

многочисленные переговоры об условиях вступления нашей страны в данную организацию. Главная проблема переговоров – степень соответствия российской экономики в целом и внешнеторгового регулирования в частности требованиям ВТО. Следует отметить, что мнения экспертов, занимающихся изучением последствий вступления России в ВТО неоднозначны. И, несмотря на то, что в последнее время говорилось о незначительном влиянии этого процесса на экономику России, вероятность проявления негативных факторов остается еще достаточно высокой. Одним из принципов ВТО является торговля без дискриминации, которая предполагает взаимное предоставление всеми странами режима наибольшего благоприятствования (РНБ). Это принцип закреплен в статье 1 ГАТТ, а также в соглашениях по торговле услугами и интеллектуальной собственностью. Согласно данным соглашениям страна обязуется распространять на третьи страны все тарифные и налоговые льготы и привилегии, предоставляемые одному из своих торговых партнеров. Действие данного принципа направлено против дискриминации товаров в международной торговле на основе страны их происхождения или страны назначения. С одной стороны, это позволило бы России при ее вступлении в ВТО расширить возможности российских экспортеров в защите своих прав в случае применения зарубежными странами торговых ограничений против российского экспорта. С другой стороны, в России уже как минимум две трети всего внешнеторгового оборота приходится на страны, с которыми Россия поддерживает режим РНБ на взаимной основе или такие режимы, как зона свободной торговли, таможенный союз, торговые преференции. Кроме того, ВТО предоставляет преимущества в торговле в первую очередь тем странам, которые экспортируют товары с высокой долей добавленной стоимости, то есть трудоемкую и наукоемкую. В России же сегодня большую часть экспорта составляет сырье, импортная пошлина на которое в зарубежных странах либо нулевая, либо очень небольшая. Участие в ВТО не гарантирует и прекращение антидемпинговых процедур ни для какой из стран, включая Россию. Основная масса случаев демпинга и антидемпинговых разбирательств происходит именно между самими членами ВТО, так как либерализация торговли и соблюдение правил ВТО не означают, что страна полностью лишается законной возможности защищать в случае необходимости свой внутренний рынок. В течение 2008 г. по результатам 208 антидемпинговых расследований, инициированных 18 странами – участницами ВТО, было введено 138 новых антидемпинговых мер. Наибольшую активность проявила Индия (29 антидемпинговых мер), США (23), ЕС (14), Республика Корея (12), Бразилия и Турция (по 11). За первое кризисное полугодие 2009 г. странами ВТО было начато на 19% больше антидемпинговых расследований, чем за аналогичный период 2008 г. Другим принципом ВТО является либерализация международной торговли: снижение таможенных тарифов, а также устранение импортных квот и других нетарифных ограничений. Планируется уменьшение доли российской импортной пошлины в цене импортного товара, однако по многим товарным позициям конкурентоспособность иностранных поставщиков возрастет, что может привести к падению отечественного производства, либо стремлению снизить цены российских производителей за счет уменьшения прибыли, заработных плат или сокращения издержек производства. Средний уровень устаревших основных фондов на российских предприятиях составляет до 70%, а в некоторых отраслях еще выше. Проблема технического и технологического перевооружения, модернизация отечественной промышленности, достаточно высокие издержки производства делают российские товары довольно слабыми конкурентами в рамках ВТО. Кроме того, в условиях недостатка в России длинных денег и инвестиций, обязательство не препятствовать импорту из других стран продукции высоких технологий способно привести к еще большему приостановлению развития высокотехнологичных отраслей. Снижение таможенных пошлин может способствовать и росту объемов продовольственного импорта, вытеснению российских продовольственных товаров, а также спаду производства в сельском хозяйстве и АПК, включая пищевую промышленность. Следует отме-

тить, что одной из проблем продовольственной безопасности России является импорт продовольственных товаров, запрещенных к реализации в зарубежных странах в силу нарушений установленных норм качества, а некоторых случаях – сроков хранения. Что касается продуктов, содержащих генетически модифицированные организмы (ГМО), то наибольшую опасность представляет проникновению на территорию России до конца не проверенных генетически измененных продуктов, находящихся на стадии эксперимента. Вступление в ВТО связанно и с фиксированием размеров бюджетной поддержки сельского хозяйства, что в будущем, также может отразиться на объемах и качестве производства. Вместе с тем, российские банки для развития своей деятельности могут начать еще более активно привлекать более дешевые и длинные денежные средства банков нерезидентов (их филиалов в России), что в результате способно вызвать еще большую задолженность. Не способность же российских банков выплатить, по своим обязательствам перед иностранными банками может привести к неблагоприятной экономической ситуации в стране. Еще одна проблема, которая возникла в связи с вступлением России в ВТО, – это неконкурентоспособность предприятий малого и среднего бизнеса с иностранными компаниями в сфере менеджмента и управленческих технологий. Основные опасения, которые беспокоят руководителей малых и средних предприятий в регионах, связаны с возможностью:

1. Появления более жесткой конкуренции товаров широкого потребления иностранного производства с теми же группами товаров отечественного производства.
2. Отсутствия достаточно эффективного менеджмента для гибкого управления бизнесом.
3. Притока рабочих-мигрантов.
4. Подчинения международным правилам ценообразования и отсутствием возможности самостоятельно выстраивать ценовую политику.

Не располагая обоснованными экономическими расчетами баланса преимуществ и потерь от этого шага, сегодня невозможно сделать однозначный вывод о необходимости вступления России в ВТО. Проблематика, связанная с данным вопросом, носит фундаментальный характер и переходит в плоскость выбора нового образца экономической политики страны, включая весь комплекс ее взаимосвязанных аспектов (ясной формулировки целей и задач, обеспечения национальной экономической безопасности страны, национальной промышленной, научно-технической и инновационной политики, финансового равновесия, решения проблем вывоза капитала и др.). Эффективная конкуренция предполагает сильную внутреннюю экономику и сильный отечественный бизнес. Причем эти меры должны быть согласованны между собой, и проводиться с учетом реальной ситуации. Полномасштабная либерализация внешних связей должна осуществляться по мере того, как укрепляется внутриэкономическое положение страны, ее компаний и банков. Поспешность принятия законодательных мер без адекватной экономической базы, экономических условий может вызвать негативные последствия для всей экономики страны. Кроме того, в настоящее время экономическая политика России направлена на развитие национальной экономики: промышленности, сельского хозяйства, нанотехнологий. Защита малого и среднего бизнеса, и меры, которые предпринимаются сегодня Россией для создания комфортных условий развития российских предприятий и роста занятости населения будут, скорее всего, идти в противоречие с требованиями о либерализации экономики, предъявляемые ВТО. Поэтому в контексте вступления России в ВТО необходимо определить такую модель участия нашей страны в данной организации, при которой будут устойчиво защищены позиции отечественных товаропроизводителей на внутреннем рынке и существенно усилены на внешнем, так как при слиянии национального и международного рынков возможна потеря национального контроля над некоторыми отраслями экономики

Таким образом, можно утверждать, что международные валютно-кредитные учреждения, такие как Международный валютный фонд, играют значительную роль в

организации международных кредитных отношений и поддержании стабильности международных расчетов. Во-первых, деятельность организаций позволяет внести регулирующее начало и определенную стабильность в противоречивую целостность всемирного хозяйства, обеспечивая в целом бесперебойное функционирование валютно-финансовой сферы. Во-вторых, валютно-кредитные учреждения мирового статуса служат форумом для налаживания сотрудничества между странами и государствами. С ослаблением идеологического противостояния эта задача становится все более актуальной. В-третьих, возрастает значение международных валютно-финансовых организаций в сфере изучения, анализа и обобщения информации о тенденциях развития и выработки рекомендаций по важнейшим проблемам всемирного хозяйства. В настоящее время Российская Федерация является членом различных международных валютно-кредитных и финансовых институтов, а также развивает сотрудничество с некоторыми из них на договорной основе. Результаты взаимодействия России с МФО неоднозначны. Внешние заимствования, особенно у МВФ, не всегда были эффективными и оправданными. Полученные средства в большинстве случаев использовались не для технологической перестройки экономики, а для покрытия бюджетного дефицита и обслуживания государственного долга. В целом проведенный анализ позволяет выделить ряд проблем сложившегося сотрудничества России с МФО, которые необходимо учитывать в перспективе, в частности, при совершенствовании отношений с международными региональными банками развития.

Во-первых, медленно осваивались кредиты, предназначенные для реализации инвестиционных проектов МБРР и ЕБРР, особенно в первые годы их деятельности в России. Причины этого кроются в отсутствии эффективного контроля над реализацией проектов российскими органами исполнительной власти, несовершенстве законодательной базы, регламентирующей использования кредитов, а также в недостаточном знакомстве экспертов МФО со спецификой российских условий.

Во-вторых, кредиты ведущих МФО при их сравнительно невысокой договорной стоимости связаны со значительными косвенными расходами (консультационными услуги, расходы на содержание групп реализации проектов, комиссии за обязательство и т.д.), а также требуют выполнения ряда условий до начала реализации кредитуемых проектов. Это в итоге снижает финансовую эффективность кредитов МФО и делает их сравнимыми по стоимости и по срокам с заимствованиями на мировом рынке.

В-третьих, практическое значение участия России межгосударственных банках (МБЭС, МИБ, МГБ) для развития отечественной экономики не соответствует ее доли в уставном капитале этих организаций и требует пересмотра государственной политики в отношении сотрудничества с ними.

Немаловажной причиной малой эффективности сотрудничества России с МФО являлось отсутствие обоснованной государственной политики в данной сфере. В различных ведомствах долгое время (до середины 2003 г.) отсутствовал системный подход к вопросу об этом сотрудничестве. Под МФО понималось лишь ведущие валютно-кредитные и финансовые организации-МВФ, Всемирный банк, ЕБРР, в то время как Россия была членом более десяти организаций, имеющих подобный статус. В отношениях сотрудничества России с МФО доминировала позиция страны-заемщика, рассчитывающей лишь на получение льготных кредитов и помощи. Кроме того, получение Россией займов часто не отвечало ее общеэкономическим целям. В результате наблюдалось значительное распыление заемных средств по большому числу не связанных между собой проектов.

Из заключительного заявления по итогам миссии МВФ (декабрь 2013 года) следует, что замедление экономического роста продолжается, при этом инфляция попрежнему превышает целевой уровень и сохраняются факторы уязвимости. Для поддержания стабильности, роста, а также для восстановления суверенных фондов необходима бюджетная консолидация, опирающаяся на проведение пенсионной

реформы при сохранении продуктивных инвестиционных расходов. В целях снижения инфляции следует сохранять проводимую денежно-кредитную политику с тенденцией к ее ужесточению. Более гибкий обменный курс служит эффективным амортизатором внешних шоков. Для придания импульса потенциалу роста в России необходимы структурные реформы.

Анализ участия России в МФО позволяет сформулировать ряд выводов, которые могут стать полезными с точки зрения совершенствования отношений с ними:

– сотрудничество с МФО должно осуществляться на основе соглашений, программ, стратегий, четко определяющих его цели, способствовать реализации среднесрочных программ социально-экономического развития, при этом должен применяться системный подход, базирующийся на принципе максимального использования сравнительных преимуществ сотрудничества с каждой МФО в качестве ее члена или на договорной основе;

– фундаментом сотрудничества должны стать четкое определение роли каждой из сторон и контроль за использование заимствованных средств, нужно разграничить ответственность и функции МФО и государственных ведомств, отвечающих за осуществление сотрудничества с ними от имени Российской Федерации;

– концепция сотрудничества должна быть ориентирована на сокращение неэффективно используемых займов, а заемные ресурсы – сконцентрированы на реализации крупных инвестиционных проектов общегосударственного значения;

– информация о характере и рамках соглашений о сотрудничестве должна быть доступной как для государственных ведомств, так и для широкой общественности;

– государственная политика сотрудничества России с МФО, на современном этапе должна быть ориентирована на эффективное использование возможностей и преимуществ, которое предоставляет членство в МФО. Каждое из рассмотренных направлений сотрудничества России с МФО призвано содействовать решению актуальных социально-экономических задач, в частности, стимулировать развитие отечественного несырьевого экспорта. С учетом этого встает задача поиска новых направлений участия России в МФО, которые способствовали расширению экспорта промышленной продукции и наукоемких услуг. Поиск путей решения этих задач предопределяет необходимость формирования нового направления сотрудничества – по линии взаимодействия России с международными региональными банками развития – Азиатским, Африканским, Межамериканским.

Список литературы

[1] Киреев А.П. Международная экономика. В 2-х частях. М.: «Экономика», 2001.

WTO, IMF, ILO: ECONOMIC PROSPECTS AND BARRIERS

P.R. Bekker, N.A. Markova

Key words: *international economic, monetary and financial institutions, global economy, regulatory experience.*

In this paper, by analyzing the statistical data as well as empirical methods based on the fundamental works of economists and scientists traced the history of the development activities of international economic, monetary and financial institutions. Concluded that Russia's participation in these organizations, together with the fact – about the low efficiency of the interaction of the Russian Federation cooperation with IFIs due to lack of sound public policy in this area, too, the prospects of improving the relations between Russia and the leading monetary and financial institution.

УДК 336.2

И.В. Гарахина, *к.э.н., доцент ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
Т.М. Волгина, *студент ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
А.С. Гадеева, *студент ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
А.С. Кузнецова, *студент ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603600, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ РОССИЙСКИХ БАНКОВ

Ключевые слова: *управление, кредитный риск, коммерческий банк, банковские операции, кредит, лизинг, ссуда.*

В статье проанализированы существующие подходы к классификации банковских рисков, и определено место кредитного риска в системе рисков коммерческих банков.

Важная роль в современных экономических преобразованиях отведена банкам, которые владеют рычагами влияния на финансовую, инвестиционную, производственную и другие сферы экономики, а также на развитие экономических и общественных отношений. В процессе своей активной деятельности банки сталкиваются с различного рода рисками. Неэффективное управление рисками в банке может привести к банкротству, а в силу его положения в экономике, и к целому ряду банкротств связанных с ним предприятий, банков и частных лиц.

По мнению западных наблюдателей, банковская система России по прежнему уязвима для внешних шоков и потенциальной перемены направления политики правительства, страдает от неадекватной практики бухгалтерского учета и непрозрачной структуры собственности. Уровень банковских рисков, принимаемых на себя российскими менеджерами, отличается большим разнообразием и достаточно высоким уровнем в сравнении с портфелем этих рисков у банков, функционирующих в развитых странах.

Основой активных операций коммерческих банков, как правило, является кредитование. При этом кредитование является наиболее прибыльной и одновременно наиболее рискованной частью банковских операций. Кредитный риск имеет наибольший удельный вес среди банковских рисков. Поскольку основную долю активов баланса Банка составляет ссудная задолженность клиентов, управлению кредитным риском уделяется особое внимание.

Кредитный риск – риск возникновения у Банка убытков вследствие неисполнения, несвоевременного либо неполного исполнения должником финансовых обязательств перед Банком в соответствии с условиями договора. К указанным финансовым обязательствам относятся:

– предоставленные кредиты (займы), размещенные депозиты, в том числе межбанковские кредиты (депозиты, займы), прочие размещенные средства, включая требования на получение (возврат) долговых ценных бумаг, акций, векселей, драгоценных металлов, предоставленных по договору займа;

– учтенные векселя;

– суммы, уплаченные Банком бенефициару по банковским гарантиям, но не взысканные с принципала;

– денежные требования Банка по сделкам финансирования под уступку денежного требования (факторинг);

– требования Банка по приобретенным по сделке правам (требованиям) (уступка требования);

– требования Банка по приобретенным на вторичном рынке закладным;

– требования Банка по сделкам, связанным с отчуждением (приобретением) Банком финансовых активов с одновременным предоставлением контрагенту права отсрочки платежа (поставки финансовых активов);

– требования Банка к плательщикам по оплаченным аккредитивам (в части непокрытых экспортных и импортных аккредитивов);

– требования Банка (лизингодателя) к лизингополучателю по операциям финансовой аренды (лизинга).

Таблица 1

Структура кредитного портфеля (без лизинга, факторинга и просрочки) по срокам на 01.01.2012 и 01.01.2013 гг.

Срок кредитов	01.01.2012, %	01.01.2013, %	Изменение доли, %	Прирост, тыс. руб.
Овердрафт	0,0	0,6	0,6	46 090
До 30 дней	0,1	0,0	- 0,1	-5 140
От 31 до 90 дней	0,7	0,5	- 0,3	-8 760
От 91 до 180 дней	0,3	1,5	1,2	98 833
От 181 дня до 1 года	27,4	27,9	0,6	507 830
От 1 года до 3 лет	56,8	51,7	-5,1	573 762
Свыше 3 лет	14,7	17,8	3,0	481 436
ИТОГО	100	100	-	1 694 101

Таблица 2

Сведения об отраслевой структуре корпоративного кредитного портфеля по состоянию на 01.01.2013 г.

Кредитный портфель (отрасли)	Ссудная задолженность, в том числе лизинг, тыс. руб.	Доля в кредитном портфеле юридических лиц, %
Добыча драгоценных металлов	214 848,5	2,81
Добыча топливно-энергетических полезных ископаемых	147 619,3	1,93
Капиталовложения в ценные бумаги	19 597,4	0,26
Производство	902 168,8	11,78
Прочие услуги	56 101,4	0,73
Сдача в аренду оборудования	141 612,8	1,85
Сдача в наем недвижимого имущества	155 852,6	2,04
Сельское хозяйство	1 964 102,3	25,67
Строительство	591 113,1	7,73
Торговля	3 056 524	39,95
Управление недвижимостью	124 374,4	1,63
Финансовый лизинг	277 454,4	3,62
ИТОГО	7 651 369	100

Управление кредитными рисками должно адекватно реагировать на последние тенденции развития в банковском секторе, быть способным адаптироваться к будущим изменениям, служить своеобразным механизмом защиты интересов банка от неплатежей и являться необходимым условием для выбора оптимальных мотивированных решений.

Не смотря на актуальность рассматриваемой проблемы, применяемые сегодня методы, в том числе основывающиеся на инструктивных и методических указаниях Банка России, неоднозначно оцениваются банковским сообществом и, несомненно, требуют совершенствования.

Минимизация кредитных рисков достигается за счет реализации следующих мер:

– применения в Банке единообразной и адекватной характеру и масштабам проводимых операций методики внутреннего рейтингования заёмщиков для количественной оценки кредитного риска;

– тщательного анализа платёжеспособности и кредитоспособности заемщиков и качества обслуживания долга;

– установления и соблюдения внутрибанковских лимитов по кредитованию;

– наличия ликвидного обеспечения по выдаваемым ссудам;

– коллегиального принятия решения о выдаче ссуд;

– формирования резервов на возможные потери по ссудам адекватных качеству кредитного портфеля;

– эффективного управления кредитным портфелем Банка (в том числе оценки качества кредитного портфеля на основании его сегментации);

– исключения концентрации деятельности Банка в высокорискованных финансовых секторах;

– внесения своевременных изменений во внутренние документы Банка, регламентирующие кредитную работу, и приведение их в соответствие с нормативными актами Банка России и постоянно изменяющимися экономическими условиями, в которых функционируют заёмщики.

Типовая методика оценки кредитного риска заёмщиков –юридических лиц с использованием метода внутреннего рейтингования

Данная методика предназначена для оценки финансового положения заемщиков и качества обслуживания долга с целью формирования (регулирования) резервов на возможные потери по ссудам, по ссудной и приравненной к ней задолженности в соответствии с действующей редакцией Положения Банка России от 26.03.2004 г. №254-П «О порядке формирования кредитными организациями резервов на возможные потери по ссудам, по ссудной и приравненной к ней задолженности» в момент предоставления заемщиками бухгалтерской отчетности, а также в момент возникновения просроченных платежей по ссуде.

Процедура оценки кредитного риска проводится индивидуально по каждому заемщику Банка, применяющих полную (традиционную) систему налогообложения и состоит из в шесть этапов, согласно нижеприведенной блок-схемы (Рис. 1).

Резерв формируется Банком при обесценении ссуды (ссуд), то есть при потере ссудной стоимости вследствие неисполнения либо ненадлежащего исполнения заемщиком обязательств по ссуде перед Банком в соответствии с условиями кредитного договора либо существования реальной угрозы такого неисполнения (ненадлежащего исполнения) (далее – кредитный риск по ссуде) [1].

Рис. 1. Блок-схема оценки кредитного риска

В целях определения размера расчетного резерва в связи с действием факторов кредитного риска ссуды классифицируются на основании профессионального суждения (за исключением ссуд, сгруппированных в портфель однородных ссуд) в одну из пяти категорий качества:

I (высшая) категория качества (стандартные ссуды) – отсутствие кредитного риска (вероятность финансовых потерь вследствие неисполнения либо ненадлежащего исполнения заемщиком обязательств по ссуде равна нулю);

II категория качества (нестандартные ссуды) – умеренный кредитный риск (вероятность финансовых потерь вследствие неисполнения либо ненадлежащего исполнения заемщиком обязательств по ссуде обусловливает ее обесценение в размере от одного до 20 процентов);

III категория качества (сомнительные ссуды) – значительный кредитный риск (вероятность финансовых потерь вследствие неисполнения либо ненадлежащего исполнения заемщиком обязательств по ссуде обусловливает ее обесценение в размере от 21 до 50 процентов);

IV категория качества (проблемные ссуды) – высокий кредитный риск (вероятность финансовых потерь вследствие неисполнения либо ненадлежащего исполнения заемщиком обязательств по ссуде обусловливает ее обесценение в размере от 51 процента до 100 процентов);

V (низшая) категория качества (безнадежные ссуды) – отсутствует вероятность возврата ссуды в силу неспособности или отказа заемщика выполнять обязательства по ссуде, что обусловливает полное (в размере 100 процентов) обесценение ссуды.

Ссуды, отнесенные ко II – V категориям качества, являются обесцененными.

Резерв формируется в пределах суммы основного долга (балансовой стоимости ссуды). В сумму основного долга не включаются: обусловленные законом, обычаями делового оборота или договором, на основании которого ссуда предоставлена, платежи

в виде процентов за пользование ссудой, комиссионные, неустойки, а также иные платежи в пользу Банка, вытекающие из кредитного договора (далее – проценты по ссуде).

Определение категории качества ссуды (определение вероятности обесценения ссуды без учета обеспечения по ссуде) в отсутствии иных существенных факторов, используемых при классификации ссуды, осуществляется с применением профессионального суждения на основе комбинации двух классификационных критериев (финансовое положение заемщика и качество обслуживания им долга) в соответствии с таблицей 3.

Таблица 3

Определение категории качества ссуды

Категория качества	Обслуживание долга/ финансовое положение
I стандартные	Хорошее/хорошее
II нестандартные	Среднее/хорошее
	Хорошее/среднее
III сомнительные	Неудовлетворительное/хорошее
	Среднее/среднее
	Хорошее/плохое
IV проблемные	Неудовлетворительное/среднее
	Среднее/плохое
V безнадежные	Неудовлетворительное/плохое

Ссуда классифицируется в иную категорию качества, чем это предусмотрено таблицей 3, при наличии информации об иных существенных факторах. При этом в каждый конкретный момент времени к ссуде может применяться только один положительный и только один отрицательный существенный фактор. В этом случае Банк принимает решение о классификации ссуды в более низкую или в более высокую категорию качества, чем это предусмотрено Таблицей 8. При реклассификации ссуды в более низкую категорию качества величина резерва устанавливается в минимальном размере для данной категории качества.

К иным существенным факторам, которые влияют на принятие Банком решения о классификации ссуды в более низкую категорию качества, чем это предусмотрено Таблицей 8 относятся: экономическая взаимосвязь заёмщиков, характеризующаяся тем, что ухудшение финансового положения ниже среднего одного из них может явиться причиной неисполнения (ненадлежащего исполнения) другим заемщиком (другими заемщиками) обязательств перед Банком по ссуде (ссудам), им предоставленной (предоставленным), независимо от классификационной категории присвоенной ссудной задолженности.

Экономическая взаимосвязь характеризуется:

– наличием единого замкнутого финансового центра управления текущей деятельностью при отсутствии самостоятельных органов управления у каждого заемщика;

– наличием договоров о совместной хозяйственной деятельности (на долевой имущественной основе и долевом способе распределения расходов и доходов) направленной на достижение единой цели;

– наличием единого (сводного) бизнес-плана и/или единого (сводного) финансового плана деятельности и/или единого (сводного) бюджета (сметы расходов и доходов);

– участием заемщиков во взаимосвязанном (едином) технологически непрерывном производственном процессе (совместное производство продукта на разных ста-

диях), исключающем замену / выход одного из заёмщиков (поставщика комплектующих, сырья и т.д. и т.п.) из технологического процесса.

Процесс управления кредитным риском является неотъемлемой частью банковской деятельности и включает такие последовательные этапы реализации как оценка кредитоспособности и вероятности дефолта заемщика, присвоение заемщику внутреннего кредитного рейтинга и определение величины потерь по ссуде в случае дефолта; определение цены кредита и выявление аффилированности заемщика и корреляции его активов с другими заемщиками кредитного портфеля; и наконец, принятие решения о кредитовании заемщика с учетом влияния на показатели риска и доходности совокупного портфеля в соответствии с оптимальной кредитной стратегией банка [8].

Кредитный риск составляет наибольшую долю совокупного риска операций банка и поэтому во многом определяет такие показатели банковской деятельности как размер активов, взвешенных по уровню риска, резервы на возможные потери по ссудам, достаточность собственного капитала и, в конечном итоге, доходность капитала банка. Именно поэтому выбор надежной модели управления кредитным риском является ключевым стратегическим решением руководства банка [7].

Процесс управления кредитным риском включает такие последовательные этапы реализации как оценка кредитоспособности и вероятности дефолта заемщика, присвоение заемщику внутреннего кредитного рейтинга и определение величины потерь по ссуде в случае дефолта; определение цены кредита и выявление аффилированности заемщика и корреляции его активов с другими заемщиками кредитного портфеля; и наконец, принятие решения о кредитовании заемщика с учетом влияния на показатели риска и доходности совокупного портфеля в соответствии с оптимальной кредитной стратегией банка. В диссертации определяются теоретические основы и математические модели и методы последовательной реализации каждого из указанных этапов процесса управления кредитным риском, при этом особое внимание уделено этапу оптимального формирования кредитного портфеля. Для этого использована модифицированная двухкритериальная модель Марковица оптимизации кредитного портфеля с учетом бинарности переменной, характеризующей принятие решения о выдаче кредита. Данная модель позволяет оценить совокупный риск и доходность кредитного портфеля с учетом возможной коррелированности активов заемщиков, а также принимать решения о предоставлении кредита с точки зрения его влияния на совокупные показатели риска и доходности кредитного портфеля. В диссертации приведен пример реализации модели на основе реальных вероятностей дефолта корпоративных клиентов рейтингового агентства Standard&Poor's.

Процесс управления банковским кредитным риском должен осуществляться на двух уровнях – индивидуальном и портфельном. Управление кредитным риском на индивидуальном уровне подразумевает оценку кредитоспособности отдельных заемщиков, а также определение минимальной требуемой доходности по каждой конкретной ссуде. В то же время портфельный уровень управления кредитным риском включает процесс оценки совокупного кредитного риска портфеля банковских ссуд, а также определение оптимальной структуры кредитного портфеля с учетом ограниченности кредитных ресурсов банка.

Процесс управления включает в себя: предвидение рисков, определение их вероятных размеров и последствий, разработку и реализацию мероприятий по предотвращению или минимизации связанных с ними потерь. На следующем слайде представлена комплексная система управления совокупным кредитным риском банка. Далее представлена комплексная модель оценки кредитного риска.

Практическая значимость проблемы оценки совокупной величины кредитного риска определяется следующими обстоятельствами. С одной стороны, завышенная оценка величины кредитного риска портфеля является причиной увеличения объема резервов на возможные потери, что существенно снижает доходность операций банка.

С другой стороны, заниженная оценка величины кредитного риска снижает финансовую устойчивость банка и повышает вероятность его банкротства.

Рис. 2. Классификация кредитного риска банка

Направления совершенствования систем управления рисками в российских банках рассматриваются в разрезе трех блоков: методологический, организационный и информационно-технологический (Таблица 4).

Таблица 4

Направления совершенствования систем управления рисками в российских банках

Наименование блока	Характеристика блока	Первостепенные задачи
Методологический блок	Определение политики управления рисками, методик оценки различных видов рисков (включая экономико- статистические и математические модели) и установления лимитов и ограничений	1. Актуализация нормативно-методической базы (как на официальном, так и на внутрибанковском уровне), касающейся вопросов управления рисками банковской деятельности. 2. Формирование статистических информационных продуктов.
Организационный блок	Выделение органов управления и подразделений банка, принимающих участие в управлении рисками	Внести существенные изменения в систему управления банком путем построения и интеграции функции риск-

Наименование блока	Характеристика блока	Первостепенные задачи
		менеджмента (внедрение общебанковских систем управления рисками).
Информационно- технологический блок	Система для сбора и анализа информации и отчетности о состоянии рисков в банке, обеспечивающая предоставление своевременных, точных и полных данных, позволяющих принимать адекватные решения	Создание финансово доступных информационно-технологических систем сбора и анализа информации и отчетности о состоянии рисков в банках для целей обеспечения своевременного принятия адекватных управленческих решений.

Под регулированием кредитного риска понимается комплекс мероприятий, направленных на минимизацию риска и нейтрализацию последствий его реализации. В пределах нормативных ограничений, установленных Центральным банком, коммерческий банк самостоятельно определяет круг будущих заемщиков, виды кредитов и устанавливает процентные ставки, исходя из соображений выгодности. Комплекс операций по обеспечению возвратности кредитов выделяет несколько этапов, конкретное наполнение которых во многом зависит от специфики кредита, характера заемщика, сложившихся условий окружающей среды, а также приоритетов или ограничений банковской политики, комплексности, квалификации и подготовленности банковского персонала и других факторов, предопределяющих уровень кредитного риска [2, 4, 5, 6].

Методы управления кредитным риском в механизме обеспечения возвратности банковского кредита включают:

– анализ и оценку кредитоспособности заемщика и кредитуемого проекта;

– оценку обеспечения исполнения кредитных обязательств;

– формирование резервов на возможные потери по ссудам; работа с «проблемными» кредитами, включая кредитный мониторинг;

– реализацию дополнительных мер возвратности кредита.

Для целей управления комплексная оценка кредитного риска банка по рассматриваемой методике должна осуществляться на постоянной основе. Реализация различных методических блоков может быть закреплена за различными подразделениями банка. При этом применение модели оценки в банковской практике требует разработки соответствующей компьютерно-информационной системы, которая бы позволяла регулярно (например, ежемесячно) формировать отчет об уровне кредитного риска банка. В процессе управления кредитным риском банкам следует не только оценивать уровень кредитного риска, но и определять его прогнозное значение. Представленная модель прогнозирования дает возможность определить ожидаемый уровень просроченной задолженности в кредитном портфеле банка (как основного показателя качества кредитного портфеля) с учетом изменения заемщиками качества обслуживания долга и среднего уровня платежеспособности клиентов банка. Использование предложенного подхода также позволяет планировать структуру кредитного портфеля, что немаловажно при управлении ликвидностью банка.

Каким бы эффективным не был любой механизм управления на данный момент, для сохранения своей эффективности и в будущем он нуждается в постоянном преобразовании в силу высокого динамизма внешней среды и внутренних потребностей предприятия. В качестве решения данной проблемы рекомендуется расширить организационную структуру банка путем создания подразделения по работе с проблемными активами, который будет производить постоянный мониторинг кредитных операций и кредитного портфеля в целом [3].

Список литературы:

[1] «Положение о порядке формирования кредитными организациями резервов на возможные потери по ссудам, по ссудной и приравненной к ней задолженности» (утв. Банком России 26.03.2004 № 254-П) (ред. от 06.09.2013) (Зарегистрировано в Минюсте России 26.04.2004 №5774)
[2] Оганов В.С. Факторы возникновения операционного риска в кредитной организации и способы их предотвращения// Вестник Санкт-Петербургского государственного инженерно-экономического университета (Вестник ИНЖЭКОНА)-2009
[3] Оганов В.С. Мониторинг операционных рисков в кредитных организациях России, походы Базильского комитета по банковскому надзору (Базель 2)// Известия Санкт-Петербургского университета экономики и финансов. – 2009.
[4] Оганов В.С., Николаев А.В. Базель 2 как наиболее эффективный механизм вычисления покрытия операционных рисков в банках России // Сборник материалов межвузовской конференции «Инжэкон», СПб: Изд-во ИНЖЭ- КОН, 2010.
[5] Оганов В.С., Николаев А.В. Классификация операционных рисков//. Информационно–аналитический бюллетень Главного управления Банка России по Санкт-Петербургу, «Банкир Санкт-Петербурга», СПб – 2006.
[6] Старченко Д.В. Методологические аспекты применения рейтинга как экспертного метода измерения кредитного риска // Экономика и финансы. – 2012.
[7] Лаврушин О.И. Банковские риски: учебное пособие / под ред. О.И. Лаврушина, Н.И. Валенцовой. – М.: КНОРУС, 2009. – 232 с.
[8] Гусятников П. В. Модели для оценки уровня возможных потерь при дефолтах в кредитном портфеле // Современная экономика: проблемы и решения. – 2011. – №9(21).

PERFECTION OF OF RISK MANAGEMENT SYSTEM OF THE RUSSIAN BANKS

I.V. Garakhina, T.M. Volgina, A.S. Gadeeva, A.S. Kuznetsova

Key wards: *management, credit risk, commercial bank, banking operations credit, leasing, loan.*

The article analyzes the existing approaches to the classification of banking risks, and the place of credit risk within the risk universe of commercial banks.

УДК 656.003

И.В. Гарахина*, к.э.н., доцент ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
А.А. Колосов, *студент ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603600, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5

РЕГИОНАЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

Ключевые слова: *внутренний водный транспорт, транспортная инфраструктура, стратегия, перевозочный процесс, логистическая сеть.*

В статье сформулированы преимущества и недостатки внутреннего водного транспорта. Рассмотрены методы и механизмы государственного управления развитием внутреннего водного транспорта. Определены задачи и принципы его развития.

Внутренний водный транспорт – транспорт, осуществляющий перевозки грузов и

пассажиров судами по внутренним водным путям, как по естественным (реки, озера), так и по искусственным (каналы, водохранилища).

Роль речного транспорта в экономике России определяется в основном не масштабностью транспортной работы, а особой значимостью выполняемых им функций.

Внутренний водный транспорт имеет огромное значение для Сибири и Дальнего Востока, включая Арктику, выполняет сложные дорогостоящие перевозки по малым рекам в труднодоступных районах, а также высокорентабельные перевозки внешнеторговых грузов судами смешанного (река–море) плавания. Речной флот Российской Федерации обслуживает 68 республик, краев, областей и национальных округов. Протяженность внутренних водных судоходных путей составила в 1997 г. 85,4 тыс. км, при этом на 50% их длины гарантируется определенная глубина в течение навигации. Так, в Европейской части России в результате строительства соединительных каналов (Беломорско-Балтийского, Волго-Балтийского, Волго-Донского) была ликвидирована территориальная разобщенность внутренних водных путей и создана единая глубоководная транспортная система, связавшая Белое, Балтийское, Каспийское, Азовское и Черное моря. Протяженность единой глубоководной системы (ЕГС) составляет 6,5 тыс. км, гарантированная глубина практически на всей ее протяженности составляет 4 м. На долю ЕГС приходится более половины грузооборота внутреннего водного транспорта.

В области внутреннего водного транспорта в целом завершился период резкого спада производственной деятельности, связанного с экономическим кризисом в стране. После 1996 года в отрасли наблюдается активизация хозяйственной деятельности. В настоящее время проблемы внутреннего водного транспорта определяются комплексом взаимосвязанных факторов, основными из которых являются следующие:

– состояние важнейших компонентов транспортной инфраструктуры отрасли – водных путей и гидротехнических сооружений на них;

– функционально-возрастная структура и техническое состояние флота как основного средства производства транспортных услуг;

– финансово-экономическое положение и структура собственности судоходных компаний и портов;

– степень развития рынков грузовых и пассажирских перевозок.

Российская Федерация располагает самой большой в мире сетью внутренних водных путей. В европейской части России функционирует не имеющая аналогов Единая глубоководная система, включающая крупнейшие реки, их притоки и межбассейновые соединения.

Общая протяженность эксплуатируемых в России внутренних водных путей в течение последнего десятилетия была сохранена на уровне примерно 100 тыс. км, однако ввиду недостаточного бюджетного финансирования дноуглубительных работ гарантированные габариты судовых ходов уменьшились, ухудшилось навигационное обслуживание на внутренних водных путях. Протяженность путей с гарантированными габаритами судовых ходов составляет в настоящее время 42 тыс. км, т.е. сократилась с 1990 года более чем на 37 процентов. На некоторых реках прекращено судоходство в меженный период и в темное время суток. В результате внутренние водные пути России используются с интенсивностью, не соответствующей их потенциальным возможностям. Доля грузов, перевозимых по этим путям, составляет примерно 4 процента общего объема грузовых перевозок, осуществляемых транспортным комплексом страны, что значительно ниже, чем в ряде стран Европы (в Германии – 19 процентов, в Бельгии – 10 процентов). Характерная для России сезонность транспортного использования внутренних водных путей не в полной мере объясняет недостаточную реализацию их транспортного потенциала.

Большинство из действующих на внутренних водных путях России гидротехнических сооружений введены в эксплуатацию 50 и более лет назад. Ухудшение технического состояния гидротехнических сооружений, связанное с недостаточным для его

поддержания объемом бюджетного финансирования и отсутствием действенных механизмов привлечения внебюджетных средств, привело в последние годы к снижению уровня безопасности при эксплуатации этих сооружений, росту риска возникновения чрезвычайных ситуаций.

Водные объекты, по которым проходят внутренние водные пути с расположенными на них гидротехническими сооружениями, являются не только транспортными артериями. Они играют также важнейшую роль в решении таких хозяйственных задач, как водоснабжение, выработка электроэнергии, орошение, поддержание экологического равновесия, развитие туристического бизнеса.

Внутренние водные пути России закрыты для прохода судов под флагом иностранного государства. Все перевозки грузов и пассажиров осуществляются в настоящее время только судами под российским флагом. Поэтапное открытие внутренних водных путей для судов под флагом иностранного государства является одним из направлений политики Российской Федерации по углублению международной экономической интеграции, вхождению в ВТО и присоединению к договорам и соглашениям о свободном судоходстве.

Более 30 тыс. судов находится на учете в Российском Речном Регистре. Транспортный флот, являющийся главной составляющей основных фондов внутреннего водного транспорта, состоит примерно из 10 тыс. самоходных судов различного назначения (около 9 тыс. грузовых и 1 тыс. пассажирских и грузопассажирских судов). Средний возраст транспортных судов составляет 28 лет.

Медленные темпы списания флота сдерживают его омоложение, в связи с чем средний возраст российских речных судов приближается к 30 годам, а около половины всех транспортных судов разных видов (кроме сухогрузных барж) имеют возраст свыше 25 лет. Это же относится и к судам смешанного (река-море) плавания, причем по этому типу судов положение осложняется тем, что в соответствии с международными соглашениями ограничивается и даже запрещается заход в иностранные порты судов возрастом свыше 15 лет. В результате из-за недостатка судов смешанного плавания не перевозится значительное количество экспортных товаров либо фрахтуется за валюту иностранный тоннаж.

Нуждается в изменениях структура транспортного флота России. Суммарный тоннаж самоходных грузовых судов составляет около 45% общей грузоподъемности флота. При этом они выполняют около четверти объема перевозок и три четверти грузооборота. На один толкач приходится в среднем две баржи (несамоходных), в то время как в США этот показатель составляет восемь-девять барж. Такое положение можно охарактеризовать как диспропорцию в соотношении самоходного и несамоходного грузового флота, а также тяги и тоннажа. Сложилась она исторически, с годами и в первую очередь вызвана заинтересованностью судостроительной отрасли бывшего Советского Союза и зарубежных судостроительных предприятий в заказах на дорогие, с большим количеством сложного оборудования самоходные грузовые теплоходы. В то же время стоимость 1 т тоннажа самоходного флота в 3–6 раз выше, чем несамоходного.

Грузооборот внутреннего водного транспорта в 2012 году составил 80,7 млрд. тонно-км (на 35,7% больше, чем в 2011 году). Пассажирские перевозки в 2012 году составили 13,6 млн. человек (на 4% меньше, чем в 2011 году).

В Западной Европе и Северной Америке повсеместно используется более эффективная и менее дорогостоящая система эксплуатации в основном толкаемых составов, состоящих из буксиров-толкачей и барж. При этом наиболее капиталоемкая часть составов–буксиры – работает почти постоянно, подбирая и оставляя баржи, в то время как самоходные суда должны ждать, когда груз будет из них выгружен или загружен, и таким образом 40–45% навигационного времени простаивают. Учитывая необходимость обновления речного флота России, целесообразно перейти на такую систему эксплуатации.

Наблюдается дефицит современных судов, прежде всего химических возов, судов для перевозки большегрузных контейнеров, судов смешанного (река – море) плавания нового поколения, в том числе ледового класса, комфортабельных пассажирских судов.

В отрасли функционирует избыточное количество хозяйствующих субъектов, занятых перевозочной деятельностью. Подавляющее число мелких перевозчиков не в состоянии обеспечить эффективность, безопасность и качество перевозочной деятельности, соответствующие современным стандартам, а также не имеют предпосылок для устойчивого развития и не обладают возможностью аккумулировать собственные и привлеченные средства для обновления основных фондов, отличающихся высокой капиталоемкостью и длительными сроками окупаемости. Функционирование в отрасли большого числа перевозчиков, обладающих низкими показателями инвестиционной активности и кредитоспособности, создает угрозу дальнейшего сохранения устаревшей возрастной структуры основных фондов отрасли и дисбаланса между функциональной структурой флота и структурой платежеспособного спроса на услуги внутреннего водного транспорта.

На внутренних водных путях России функционируют 128 портов. Речные порты страны, построенные и оснащенные для обеспечения грузовых перевозок, обладают значительными резервами перегрузочных мощностей. Однако при наличии этих резервов большинство портов не соответствуют современным требованиям рынка по состоянию и составу перегрузочной техники, по развитию портовых терминальных комплексов. Износ перегрузочной техники в портах составляет около 50 процентов, в том числе средств малой механизации – 80 процентов. Нехватка современных погрузочно-разгрузочных комплексов сдерживает развитие перевозок, прежде всего смешанных и контейнерных. Развитие контейнерных перевозок во всем мире идет большими темпами, в связи с чем нехватка погрузочно-разгрузочных комплексов по сравнению с западными странами ощущается особенно сильно.

Грузовые перевозки – это основной вид деятельности системы внутреннего водного транспорта России. В течение 10-летнего переходного периода 90-х годов объем грузовых перевозок, осуществляемых внутренним водным транспортом, сократился более чем в 5 раз. Это явилось следствием сокращения доли внутреннего водного транспорта в первую очередь в перевозке строительных и лесных грузов. Начиная с 1999 года объем грузовых перевозок растет. Возрос объем перевозок грузов в международном сообщении.

Наметившийся в отрасли рост хозяйственной деятельности в значительной мере обусловлен благоприятной конъюнктурой и не будет продолжительным и устойчивым, если не устранить следующие проблемы:

– недостаточное финансирование внутренних водных путей и гидротехнических сооружений для улучшения условий судоходства как необходимого фактора повышения эффективности функционирования внутреннего водного транспорта;

– дефицит современных судов при избытке физически и морально устаревших судов;

– дефицит современных погрузочно-разгрузочных комплексов и портовых терминалов при избытке устаревших и малоэффективных перегрузочной техники и оборудования речных портов;

– низкая инвестиционная привлекательность предприятий отрасли и недостаточный для кардинальной модернизации их основных фондов уровень инвестиций;

– недостаточное взаимодействие с другими видами транспорта, слабая организация смешанного (интермодального) перевозочного процесса, что лишает внутренний водный транспорт существенной части грузовой базы. Задерживается создание новой логистической сети, состоящей из транспортных, перегрузочных, складских и торговых звеньев, которая должна заменить ликвидированную административно-плановую систему управления грузопотоками.

Указанные проблемы не позволяют в полной мере реализовать объективные преимущества внутреннего водного транспорта в рамках единой транспортной системы страны. В связи с перспективой открытия внутренних водных путей России и вовлечением экономики страны в процесс международной экономической интеграции эти проблемы резко ослабят позиции российских судоходных компаний в конкурентной борьбе с иностранными судовладельцами за обслуживание экспортно-импортных и транзитных грузопотоков, проходящих по водным путям России.

Таким образом, анализ проблем внутреннего водного транспорта свидетельствует о том, что они имеют системный характер и требуют комплексного подхода к их решению.

Глубоководные внутренние водные пути обладают большой провозной способностью, их можно сравнить с многопутными железными дорогами, и они приспособлены к массовым перевозкам грузов и пассажиров. Перевозки некоторых грузов речным транспортом по магистральным внутренним водным путям обходятся в 2–3 раза дешевле, чем по параллельным железным дорогам.

Поскольку внутренние водные пути являются в основном естественными, то при организации судоходства требуются значительно меньшие (в 6–7 раз) первоначальные капитальные вложения на 1 км пути, чем на постройку железной или автомобильной дороги равной пропускной способности.

Удельные затраты энергии на речном транспорте значительно ниже, чем на сухопутных видах транспорта ввиду малого сопротивления движению судов. Эта особенность присуща водному транспорту в целом.

Основные технико-эксплуатационные особенности и достоинства речного транспорта:

– высокая провозная способность глубоководных путей (например, на Волге при глубине фарватера 120–140 см провозная способность в 2 раза выше, чем на двухпутной железной дороге);

– сравнительно низкая себестоимость (суммарно на 30 % дешевле себестоимости железнодорожного транспорта, но перевозка нефти в 3 раза дешевле, леса – в 5 раз дешевле);

– удельный расход топлива в 4 раза меньше, чем на автомобильном! транспорте, ив 15 – 20 раз меньше, чем на воздушном транспорте;

– высокая производительность;

– меньшие капиталовложения, чем в железнодорожный транспорт (в 10 раз);

– меньшая металлоемкость на 1 т грузоподъемности.

Скорость доставки грузов речным транспортом, как правило, ниже по сравнению с другими видами транспорта. Так, если скорость доставки грузов обычным (немаршрутным) поездом принять за 100%, то скорость доставки речным транспортом составит 60–70%, автомобильным в междугородном сообщении – 100–200%, трубопроводным – 40–50%, а воздушным – 150– 300%. Однако самоходные суда иногда доставляют грузы с такой же скоростью, что и по железной дороге.

Использование речного транспорта ограничивается рядом факторов. Во-первых, в соответствии с географическими особенностями речной транспорт работает преимущественно в меридиональном направлении, обеспечивая грузообмен между северными и южными районами страны. В то же время основные грузопотоки проходят в широтном направлении. Это обстоятельство вызывает необходимость комбинировать виды транспорта, используя, например, смешанные железнодорожно-водные перевозки. Во-вторых, речные перевозки носят сезонный характер и ограничены погодными условиями и иногда временем суток (так, например, скоростной пассажирский флот не эксплуатируется в ночное время). Продолжительность навигации на внутренних водных путях России по разным причинам колеблется от 145 суток (на Востоке и Северо-Востоке страны) до 240 суток (на Юге и Юго-Западе). Продление навигации благодаря применению ледокольного флота в некоторых случаях повышает эффек-

тивность речного транспорта. В межнавигационный период, когда прекращаются перевозки, многие порты продолжают работу в кооперации с железнодорожным и автомобильным транспортом. Кооперированные работы состоят в использовании складов, средств механизации перегрузочных работ, причалов, подъездных и внутрипортовых путей для перегрузки и хранения грузов, прибывающих в порт сухопутными видами транспорта.

Относительные недостатки речного транспорта:

– сезонность работы (на юге – примерно 240 дней из-за обмеления рек, на севере –120–150 дней из-за ледостава). В США, Германии удельный вес речного транспорта выше, так как в странах навигация длится 10–11 мес в в году;

– невысокая скорость судов и доставки грузов;

– разобщенность речных бассейнов, расположенных, в основном, в меридиональном направлении;

– использование рек в естественном состоянии (неравномерность глубин, извилистость пути и др.).

Суточная работа на нашем речном транспорте в 1,5 раза больше, чем в США и Германии (например, объем работ в Германии примерно равен объему работ Волжского пароходства). В России количество пристаней и речных портов в 30 раз меньше, чем в США и Германии, а на реках Сибири их вообще единицы. Восточный бассейн (реки Западной и Восточной Сибири, Дальнего Востока: Обь, Иртыш, Лена и Амур) имеет сложившуюся опорную сеть перевалочных узлов с давних времен.

Функционирование и развитие внутреннего водного транспорта как части транспортной системы Российской Федерации должны способствовать формированию и укреплению экономической основы для самостоятельного социально-экономического развития регионов.

В европейской части страны, где функционирует Единая глубоководная система, главной задачей является повышение эффективности использования этой системы для нужд экономики страны и регионов, ее полноценное использование в международном транспортном коридоре «Север – Юг».

В северо-западном регионе основным потенциалом развития водного транспорта является увеличение экспортно-импортных грузовых перевозок, в первую очередь за счет переключения грузопотоков из портов стран Балтии в российские порты, включая вновь строящиеся. Основными факторами расширения перевозок являются улучшение условий судоходства на Волго-Балтийском водном пути, который уже в настоящее время имеет загрузку, близкую к расчетной, и решение проблемы прохождения судов под мостами на р. Неве в г. Санкт-Петербурге. Учитывая ожидаемое увеличение экспортно-импортных и транзитных грузопотоков, связанное прежде всего со строительством новых портов в Финском заливе, предусматривается разработка технико-экономических обоснований строительства второй нитки шлюзов на Волго-Балтийском водном пути и строительства обходного канала Ладога – Финский залив вокруг г. Санкт-Петербурга.

Однако, строительство данного проект строительство данного канала отложен до лучших времен. Проблемы при его реализации связаны в первую очередь с необходимостью согласования данного строительства со странами Скандинавии, а так же возможными экологическими проблемами при строительстве и эксплуатации данного канала.

В центральном регионе перспективы развития внутреннего водного транспорта и освоения международного транспортного коридора «Север – Юг» связаны прежде всего с ликвидацией лимитирующего по глубинам участка Единой глубоководной системы Городец – Нижний Новгород. Для решения этого вопроса планируется привлечь заинтересованные федеральные органы исполнительной власти и органы государственной власти субъектов Российской Федерации.

В южном регионе (нижнее течение р. Волги, Волго-Донской судоходный канал и нижнее течение р. Дона) перспективы развития водного транспорта связаны с увеличением объемов перевозок грузов не только по международному транспортному коридору «Север – Юг», но и по трассе Азов – Астрахань, которая может эффективно использоваться для перевозки нефти из Каспийского региона в страны Европы. Для освоения перспективных грузопотоков предусматривается строительство второй нитки шлюза Кочетовского гидроузла на р. Дон и завершение реконструкции этого гидроузла.

Важным направлением деятельности по повышению конкурентоспособности внутреннего водного транспорта в европейской части страны является развитие портов, расположенных в зоне действия международного транспортного коридора «Север – Юг» и по трассе Азов – Астрахань. Во взаимодействии с соответствующими субъектами Российской Федерации на базе этих портов предусматривается создание региональных логистических центров с использованием современных информационных технологий.

Во взаимодействии с субъектами Российской Федерации должен быть реализован комплекс мер по развитию круизного туризма. Предусматривается разработка региональных программ развития туризма и соответствующей инфраструктуры, ориентированной на обслуживание речных круизов.

С учетом общности интересов, комплексности задач, решаемых при развитии водного транспорта в европейском регионе, работа федеральных органов исполнительной власти будет осуществляться как с конкретными субъектами Российской Федерации, так и с их ассоциациями («Большая Волга», «Северо – Запад» и др.).

Перспективы развития водного транспорта в Сибири, на Крайнем Севере и Дальнем Востоке связаны прежде всего с планами дальнейшего хозяйственного освоения этих регионов, недостаточным развитием в них других видов транспорта и с формированием таких транспортных коридоров, как Северный морской путь и Транссиб.

Большой упор в обеспечении жизнедеятельности данных регионов связан с работой внутреннего водного транспорта, поэтому чем более интенсивным будет развитие и дальнейшее промышленное освоение данного региона, тем более востребованным будет внутренний водный транспорт.

Дальнейшее освоение Северного морского пути приведет к более интенсивному использованию рек Сибири и Крайнего Севера для транспортировки судами продукции из этих регионов на мировые рынки. Прогнозируется увеличение объемов перевозок прежде всего леса, нефтеналивных грузов и других грузов из пунктов, расположенных на реках Оби, Енисее и Лене.

Приоритетными задачами поддержания и развития водных путей этого региона являются обустройство водных артерий, реконструкция выправительных сооружений на основных сибирских реках, проведение дноуглубительных работ для обеспечения безопасности судоходства, а также для профилактики заторных явлений в период паводка.

Вовлечение в туристический бизнес небольших городов и отдельных территорий с историческими и природными достопримечательностями будет способствовать развитию туристических перевозок на сибирских реках.

Важным направлением развития внутреннего водного транспорта в Сибири, на Крайнем Севере и Дальнем Востоке является расширение судоходства на малых реках. Планируется определить совместно с субъектами Российской Федерации перечень малых рек и отдельных их участков, по которым целесообразно провести рекогносцировочные изыскания с целью организации судоходства. Большая роль будет отведена малым рекам и в решении проблем хозяйственного освоения БАМа. Обилие рек в этом районе создает предпосылки для развития смешанных железнодорожно-водных перевозок.

Важным фактором развития рынка транспортных перевозок в регионе стал выход железной дороги к г. Якутску, что потребовало проработки вопроса о модернизации и

расширении Якутского речного порта. Предусматривается реконструкция других основных портов региона.

В южной части Сибири и Дальнего Востока р. Амур приобретает значение важной международной транспортной артерии в связи с развитием такого транспортного коридора, как Транссиб, и расширением торговли с Китаем, Японией и другими странами. Предусмотрено развитие региональных портов, открытых для захода иностранных судов.

В связи со сложными судоходными условиями на сибирских реках приоритетными задачами являются модернизация и строительство технического флота, включая речной ледокольный флот.

С целью развития в интересах регионов международных транспортных коридоров и малых транспортных коридоров предусматривается обеспечить согласованный подход к формированию федеральных целевых программ развития транспорта, транспортных региональных программ, а также программ развития необходимых транспортных структур.

Государственная политика в области улучшения условий судоходства на внутренних водных путях, поддержания и реконструкции судоходных гидротехнических сооружений строится на основе того, что внутренние водные пути и расположенные на них гидротехнические сооружения находятся и будут находиться в федеральной собственности.

В целях повышения эффективности использования бюджетных средств для решения наиболее актуальных проблем улучшения условий судоходства повышается контроль за эффективностью использования бюджетных средств государственными учреждениями и федеральными государственными унитарными предприятиями. Одновременно предполагается осуществлять структурную перестройку бассейновых органов государственного управления на внутреннем водном транспорте (далее именуется – бассейновые управления) в целях разделения функций государственного управления и хозяйственной деятельности.

Принимая во внимание то, что водные объекты, по которым проходят внутренние водные пути с расположенными на них гидротехническими сооружениями, являются объектами комплексного использования, а также учитывая ограниченность средств, выделяемых из федерального бюджета, предусматривается расширение межведомственного взаимодействия и финансового участия других пользователей в их восстановлении и реконструкции, в том числе создание механизма долевого участия в финансировании обеспечения судоходства на осваиваемых участках рек в районах Сибири и Дальнего Востока коммерческих организаций, заинтересованных в развитии судоходства для разработки новых месторождений полезных ископаемых и освоения других природных ресурсов. Кроме того, для финансирования проектов развития водных путей и модернизации гидротехнических сооружений планируется привлекать коммерческие кредиты и кредиты международных финансовых институтов.

Государственная политика в отношении обновления флота будет строиться с учетом того, что суда технического и природоохранного флота находятся преимущественно в федеральной собственности, а суда транспортного флота – главным образом в собственности коммерческих судоходных компаний.

Исходя из этого финансирование разработки, производства и закупки технических и природоохранных судов будет осуществляться за счет средств федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации, а также заинтересованных инвесторов. Планируется отказ от поставки технических и природоохранных судов иностранной постройки и строительство таких судов на российских предприятиях.

Строительство и модернизация коммерческого флота должны преимущественно осуществляться за счет средств судоходных компаний и привлеченных ими коммерческих кредитов.

В настоящее время этот аспект трудно реализуем, так как на внутреннем водном транспорте достаточно большой срок окупаемости. В следствии этого, на мой взгляд, необходимо государственная поддержка и участие в получении судоходными компаниями кредитов на обновление судового парка.

Планируется разработать дополнительные инструменты государственного стимулирования приобретения судоходными компаниями современных транспортных судов российской постройки с использованием договора бербоут-чартера (фрахтование судна без экипажа).

Часть имеющихся и вновь вводимых в эксплуатацию мощностей речных портов переориентируются на обеспечение интермодальных перевозок (перевозки с использованием нескольких видов транспорта) путем создания в крупных портах логистических центров для обеспечения взаимодействия с другими видами транспорта.

Предусматривается модернизация добывающей техники, повышение качества добываемых нерудных материалов, обеспечение максимальной загрузки портового оборудования, увеличение объемов перевозки строительных грузов в крупнотоннажных речных судах как более экономичных и экологически чистых по сравнению с железнодорожным и автомобильным транспортом.

Другим важнейшим сегментом рынка внутренних грузовых перевозок, где предусматривается обеспечить доминирующую роль внутреннего водного транспорта, являются перевозки грузов в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях. Важность этого сегмента рынка определяется без альтернативностью данного вида транспорта для решения социально-экономических задач. Дальнейшее освоение Северного морского пути как транспортной магистрали создаст предпосылки для более интенсивного использования рек Сибири при транспортировке грузов в эти регионы и в обратном направлении.

Учитывая важность перевозок грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности и их ярко выраженный сезонный характер, предприятиям речного транспорта планируется оказывать государственную поддержку. При этом следует четко разграничивать собственно северный завоз, для которого необходимо создание особых условий за счет применения специфических мер государственного регулирования и инструментов государственной поддержки, и обычные коммерческие перевозки, направленные на удовлетворение спроса коммерческих предприятий.

Освоение новых грузопотоков угля, химических и нефтеналивных грузов планируется обеспечить за счет использования крупнотоннажных судов с полной их загрузкой благодаря улучшению судоходных условий.

В целом для развития сегмента рынка грузовых перевозок требуется более активное влияние само регулируемых отраслевых организаций на транспортную политику судоходных компаний и обеспечение более тесного взаимодействия со смежными видами транспорта.

Государственное участие в развитии рынка социально значимых пассажирских перевозок, прежде всего в районах, где отсутствуют альтернативные виды транспорта, осуществляется путем частичного финансирования этого вида перевозок за счет средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации, а также целевого субсидирования лиц, имеющих право на льготы.

Совершенствование государственного управления на внутреннем водном транспорте осуществляется по двум взаимосвязанным направлениям:

– реструктуризация государственных учреждений и унитарных предприятий;

– совершенствование механизма управления объектами федеральной собственности.

В процессе реорганизации государственных унитарных предприятий связи технические средства связи, необходимые для регулирования движения флота и обеспечения безопасности судоходства, передаются бассейновым управлениям.

В результате указанных преобразований бассейновые управления будут более эффективно выполнять функции государственного заказчика работ (услуг) по содержанию и развитию внутренних водных путей, а также функции по регулированию и обеспечению безопасности судоходства.

Основной целью развития внутреннего водного транспорта является его превращение в современную, высокоэффективную и устойчиво функционирующую отрасль транспортного комплекса страны. Необходимо обеспечивать полное удовлетворение требований к осуществлению государственных перевозок, а также решение оборонных, природоохранных и других задач.

Достижение поставленной цели требует от органов государственного управления и хозяйствующих субъектов отрасли взаимодействия в решении задач по двум направлениям:

– создание условий для эффективного функционирования внутреннего водного транспорта и повышение конкурентоспособности предприятий отрасли;

– расширение и развитие рынков транспортных услуг, предоставляемых внутренним водным транспортом.

Задачами по улучшению условий функционирования и повышению конкурентоспособности отрасли являются:

1) улучшение условий судоходства на внутренних водных путях с учетом перспективы развития рынка услуг внутреннего водного транспорта и повышения требований безопасности, в том числе:

– реконструкция внутренних водных путей и улучшение эксплуатационных параметров судоходных гидротехнических сооружений для повышения их пропускной способности;

– увеличение протяженности внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов и освещаемой обстановкой;

– создание судоходных условий для доставки грузов во вновь осваиваемые труднодоступные районы, прежде всего в районы Крайнего Севера, в том числе по малым и быстро мелеющим рекам;

– модернизация технического флота и повышение интенсивности его использования для улучшения параметров водных путей;

– развитие инфраструктуры внутренних водных путей для обеспечения перевозок по международным транспортным коридорам, а также для развития туристического бизнеса, водного спорта и отдыха;

– обеспечение развития внутренних водных путей и их инфраструктуры в соответствии с задачами и потребностями формирования транспортной инфраструктуры страны в целом;

2) развитие транспортного флота в соответствии с потребностями развивающегося рынка, в том числе:

– проведение реновации судов, ремонта и модернизации флота на судоремонтных предприятиях отрасли;

– пополнение флота за счет закупки судов преимущественно российского производства;

– ускоренное списание морально и физически устаревших судов, подготовка решения о запрещении эксплуатации судов, создающих угрозу для безопасности судоходства;

3) реконструкция портов и реформирование портовой деятельности, в том числе:

– улучшение технического состояния причальных сооружений в портах;

– модернизация и замена морально и физически изношенного перегрузочного оборудования и иных технических средств и устройств;

– создание специализированных портовых мощностей для освоения новых видов грузопотоков;

– строительство новых причалов и терминалов, прежде всего для переработки контейнеров, минеральных удобрений, химических грузов и сжиженного газа;

– капитальный ремонт и развитие припортовых железнодорожных и автомобильных подъездных путей;

– приоритетное развитие портов в полосе международных транспортных коридоров;

4) становление и развитие экономически состоятельных и инвестиционно-привлекательных судоходных компаний путем стимулирования процессов реструктуризации и реформирования предприятий отрасли, повышения эффективности их работы, содействия процессам интеграции и образования крупных конкурентоспособных компаний при обеспечении конкуренции на рынке услуг внутреннего водного транспорта;

5) совершенствование государственного управления на внутреннем водном транспорте, в том числе:

– реструктуризация государственных учреждений и унитарных предприятий;

– совершенствование механизма управления объектами федеральной собственности;

6) расширение взаимодействия со смежными видами транспорта за счет внедрения качественно новых логистических схем и технологий организации транспортного процесса, прежде всего интермодальных перевозок (перевозок с использованием нескольких видов транспорта);

7) обеспечение безопасности судоходства на внутренних водных путях, включая экологическую безопасность, путем:

– создания системы управления обеспечением безопасности на внутреннем водном транспорте;

– регламентации и координации контрольных и надзорных функций государственных органов для повышения их эффективности в условиях снижения степени их вмешательства в деятельность субъектов рынка;

– создания специальных судов и технических средств по сбору, комплексной переработке и утилизации различных видов отходов, образующихся при эксплуатации или попадающих в водную среду в результате аварий объектов водного транспорта, включая затонувшее имущество;

– расширения использования экологически чистых судовых источников энергии и экологически безопасных перегрузочных технологий;

8) развитие страхования на внутреннем водном транспорте, в том числе:

– страхование пассажиров и экипажей судов;

– страхование ответственности перед третьими лицами при перевозках опасных грузов и лоцманской проводке судов;

– страхование ответственности за негативное воздействие на окружающую среду при эксплуатации объектов водного транспорта.

Задачами по расширению и развитию рынков транспортных услуг являются:

1) развитие рынка внутренних перевозок, в том числе:

– увеличение объемов перевозок нерудных строительных материалов;

– освоение новых грузопотоков, образующихся в результате расширения внутреннего производства и потребления промышленной и сельскохозяйственной продукции, добычи и использования природных ресурсов страны и развития торгово-хозяйственных связей между регионами;

– увеличение объема грузовых перевозок в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, в том числе в связи с прогнозируемым развитием экономики этих районов на основе освоения новых месторождений природных ископаемых;

– расширение географии перевозок за счет освоения районов со слабо развитой транспортной инфраструктурой, включая развитие грузовых перевозок по малым рекам Сибири и Дальнего Востока;

2) обеспечение интеграции внутренних водных путей России в систему международных транспортных коммуникаций и увеличение грузооборота экспортно-импортных и транзитных перевозок, в том числе:

– освоение новых экспортно-импортных грузопотоков, образующихся в результате расширения внешнеэкономической деятельности российских хозяйствующих субъектов (прежде всего из внутренних речных портов);

– организация перевозок по международным транспортным коридорам;

– развитие прямого без перевалочного сообщения между незамерзающими российскими и иностранными портами в зимний период;

– переключение существующих в международном сообщении грузопотоков из портов стран Балтии и Украины в российские речные и устьевые порты;

– развитие трансграничных перевозок на основе двусторонних договоров с сопредельными государствами;

– обеспечение доступа российских судов на внутренние водные пути других государств;

– регулирование на взаимной основе доступа на внутренние водные пути России судов под флагом иностранного государства;

3) развитие рынка пассажирских перевозок, в том числе:

– совершенствование механизма обеспечения социально значимых пассажирских перевозок;

– развитие туристического бизнеса, в первую очередь за счет организации новых круизных и туристических маршрутов, в том числе и на не используемых в настоящее время для этих целей внутренних водных путях;

– повышение уровня обслуживания пассажиров и туристов, развитие береговой инфраструктуры.

Дальнейшее развитие данного сектора транспортной отрасли очень перспективно, особенно на Дальнем востоке и Сибири. Неслучайно, в 2013 году с призывом к правительству активно использовать внутренний водный транспорт обратился премьер-министр России Дмитрий Анатольевич Медведев. Хочется надеяться, что после рассмотрения проблемы на столь высоком уровне реализации намеченных программ и развитие данной отрасли транспорта пойдет более интенсивными темпами.

Список литературы:

[1] Распоряжение правительства РФ от 3.07.2003 №909-р
[2] Кодекс внутреннего водного транспорта от 7.03.2001 №24-ФЗ
[3] www.mintrans.ru
[4] transporton.ru

REGIONAL ASPECTS OF THE DEVELOPMENT OF INLAND WATERWAY TRANSPORT

I.V. Garakhina, AA. Kolosov

Key wards: *inland waterway transport, transport infrastructure, strategy, the transportation process, logistics network.*

In the article the advantages and disadvantages of inland waterway transport. The methods and mechanisms of public administration development of inland waterway transport. Defined objectives and principles of its development.

УДК 336.2

***И.В. Гарахина**, к.э.н., доцент ФБОУ ВПО «ВГАВТ».*
***Д.Б. Кулешов,** магистрант ФБОУ ВПО «ВГАВТ».*
603600, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5

ОРГАНИЗАЦИЯ ФИНАНСОВОГО КОНТРОЛЯ ПЛАТЕЖЕСПОСОБНОСТИ ФИЗИЧЕСКИХ ЛИЦ В СИСТЕМЕ УПРАВЛЕНИЯ КРЕДИТНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ

Ключевые слова: *финансовый контроль, платежеспособность, банковский кредит, залог, процентная ставка, срок кредита, ипотека.*

В статье обращается внимание на основные проблемы организации финансового контроля платежеспособности физических лиц в Российской Федерации, рассматриваются системообразующие факторы формирования банковского контроля. Автор выделяет комплексы проблем в системе управления банковскими рисками в процессе кредитования физических лиц.

Одним из важнейших направлений в работе Банка с физическими лицами остается их кредитование. Но для максимизации доходности этого вида банковских услуг необходимо качественно и эффективно определить как платежеспособность, так и кредитоспособность клиента. При этом необходимо найти пути снижения рисков, возникающих из-за несовершенства современных методов оценки и экспресс – оценки заемщика.

Денежные доходы населения формируют его *платежеспособность*, которая нередко не соответствует покупательскому спросу. Потребность в приобретении тех или иных товаров опережает возможности их денежного покрытия, то есть существует разрыв между размерами текущих денежных доходов населения и относительно высокими ценами на имущество длительного пользования (жилой дом, дача, автомобиль и др.). Одновременно у некоторых слоев населения наблюдается наличие временно свободных денежных средств. Таким образом, появление потребительского кредита решает противоречия между сравнительно высокими ценами на предметы длительного пользования и текущими доходами у одной группы населения и необходимости их использования у другой; необходимость беспрепятственной реализации товаров производителем. При этом связь потребительского кредита и розничной торговли прямая, то есть с увеличением товарооборота растет объем кредита, поскольку спрос на товар порождает спрос на кредит. Данная взаимосвязь становится особенно тесной при высокой насыщенности рынка товарами. Люди могут приобретать автомашины, холодильники, радиоприёмники, телевизоры, мебель и другие предметы в кредит. Субъектами кредита, с одной стороны, выступают кредиторы, в данном случае – это коммерческие банки, специальные учреждения потребительского кредита, магазины, и другие предприятия. А с другой стороны – это заемщики – люди. Кредитование банками населения позволяет не только рационально использовать временно свободные денежные средства вкладчиков, но и имеет большое социальное значение, так как способствует удовлетворению жизненно важных потребностей населения в жилье, различных товарах и услугах.

В настоящее время банковские ссуды можно классифицировать по ряду признаков:

– по типу заемщика ссуды можно сгруппировать следующим образом: ссуды предприятиям, ссуды государственным органам власти, ссуды населению, ссуды банкам;

– по назначению: потребительский кредит, промышленный кредит, торговый кредит, сельскохозяйственный кредит, инвестиционный кредит, бюджетный кредит;

– в зависимости от сферы функционирования кредиты, предоставляемые хозяйствующим субъектам, подразделяются на: кредиты, участвующие в воспроизводстве основных фондов, кредиты, участвующие в организации оборотных фондов (кредиты, направляемые в сферу производства, кредиты, обслуживающие сферу обращения);

– по размеру кредиты делятся на: мелкие, средние, крупные;

– по срокам пользования: до востребования, срочные (краткосрочные – до 1 года, среднесрочные – от 1 года до 3 лет, долгосрочные – свыше 3 лет);

– по способу выдачи ссуды делятся: компенсационные, когда кредит направляется на расчетный счет заемщика для возмещения ему собственных средств, вложенных им в товарно-материальные ценности или затраты;

– платежные, когда кредит направляется непосредственно на оплату расчетно-денежных документов, предъявленных заемщику по кредитуемым мероприятиям. Кроме того ссуды могут выдаваться: единовременно или частями; в наличной и безналичной форме; с конкретизацией или без конкретизации цели;

– по методу погашения: ссуды, погашаемые единовременно; ссуды, погашаемые в рассрочку;

– по видам обеспечения: необеспеченные (бланковые) ссуды; обеспеченные ссуды (залоговые, гарантированные, застрахованные);

– бланковый (доверительный) кредит не имеет конкретного обеспечения и поэтому предоставляется, как правило, первоклассным заемщикам, с которыми банк имеет давние связи и не имеет претензий по ранее оформлявшимся кредитам. Обычно такой кредит выдается на короткий срок (1–3 месяца) и, поскольку он не обеспечивается соответствующими обязательствами, процентная ставка по нему выше, чем по другим кредитам. Однако, вследствие нестабильности экономического развития страны, инфляционных и других негативных тенденций в денежно-кредитной сфере серьезного развития данные кредиты не получили;

– по способу предоставления: кредит по овердрафту – это краткосрочный кредит, который предоставляется путем списания средств по счету клиента, сверх остатка средств на счете. В результате этого, на счете клиента образуется дебетовое сальдо. Овердрафт – это отрицательный баланс на текущем счете клиента. Овердрафт может быть разрешенным, т.е. предварительно согласованным с банком и неразрешенным, когда клиент выписывает чек или платежный документ, не имея на это разрешение банка. Процент по овердрафту начисляется ежедневно на непогашенный остаток, и клиент платит только за фактически использованные им суммы. Кредит по контокорренту: выдается при использовании контокоррентного счета, который открывается клиентам, с которыми банк имеет длительные доверительные отношения, предприятиям с исключительно высокой кредитной репутацией.

Таким образом, банковский кредит – это один из основных видов кредита и поэтому банки должны искать четкие и ясные критерии оценки кредитоспособности заемщика как метода снижения кредитных рисков.

При обращении заемщика в банк за получением кредита кредитный работник выясняет цель, на которую испрашивается кредит, разъясняет условия и порядок предоставления кредита, знакомит с перечнем документов, необходимых для получения кредита. Кредитный работник производит проверку представленных заемщиком и поручителем документов и сведений, указанных в заявлении-анкете, рассчитывает платежеспособность заемщика и поручителя.

При проверке сведений он также выясняет с помощью базы данных по заемщикам – физическим лицам и запросов в другие филиалы Банка, предоставившие кредиты, кредитную историю заемщика, поручителя, размер задолженности по ранее полученным им кредитам, предоставленным поручительствам.

Целесообразно, чтобы поручителями являлись физические лица, состоящие с заемщиком в родственных отношениях: супруги, родители, совершеннолетние дети, усыновители, попечители и т.д., независимо от их платежеспособности (если они не

являются единственными поручителями по кредиту), если иное не установлено нормативными документами коммерческих банков по кредитованию физических лиц.

По результатам проверки и анализа документов с учетом требований существующих в банке правил юридическое подразделение и подразделение безопасности банка составляют письменные заключения, которые передаются в кредитующее подразделение.

В случае принятия в залог недвижимого имущества, транспортных средств и другого имущества кредитующее подразделение может привлечь к работе по определению оценочной стоимости этого имущества специалиста банка по вопросам недвижимости, специалиста дочернего предприятия, либо независимого оценщика. По результатам оценки специалист составляет экспертное заключение, которое передается в кредитующее подразделение.

Оценка и возможность приема в обеспечение по кредитному договору ценных бумаг определяется специалистами банка, осуществляющими операции с ценными бумагами. По результатам оценки составляется экспертное заключение, которое передается кредитующему подразделению.

Кредитный работник анализирует и обобщает представленные из других подразделений банка материалы, определяет максимально возможный размер кредита и готовит заключение о возможности предоставления кредита.

Кредитный работник сообщает об отказе в выдаче кредита, *без объяснения причин,* в случае если:

– подразделением безопасности и (или) юридическим подразделением Банка даны отрицательные заключения о возможности предоставления кредита заемщика;

– при проверке выявлены факты предоставления поддельных документов или недостоверных сведений;

– имела место отрицательная кредитная история, повлекшая проведение банком претензионно-исковых мероприятий по принудительному возврату просроченной задолженности, списание ссудной задолженности по ранее выданным заемщику кредитам;

– платежеспособность Заемщика или предоставленное обеспечение возврата кредита не удовлетворяет требованиям существующих правил.

Кредитный работник возвращает по просьбе заемщика представленные документы, если отсутствует подозрение о наличии состава преступления в соответствии с действующим *уголовным* законодательством РФ.

Материалы, собранные кредитным работником заемщику не передаются. На оборотной стороне заявления-анкеты или отдельном листе составляется перечень возвращаемых документов, их возврат подтверждается подписью заемщика.

Подготовка и рассмотрение вопроса на Кредитный комитет Банка осуществляется в соответствии с регламентом работы Кредитного комитета Банка. На рассмотрении Кредитного комитета Банка может быть представлено и отрицательное заключение кредитующего подразделения с предложением об отказе в выдаче кредита. Заключение кредитующего подразделения должно включать в себя следующие позиции:

– общие сведения о заемщике – фамилия, имя, отчество; возраст; место постоянного проживания (регистрация); место работы; должность (профессия); стаж работы; образование; семейное положение; состав семьи; число лиц, находящихся на иждивении;

– параметры кредитной сделки (вид кредита, сумма испрашиваемого кредита, процентная ставка за пользование кредитом, срок кредитования, обеспечение);

– кредитная история заемщика; информация о своевременности и полноте исполнения им иных долговых обязательств;

– сведения о доходах заемщика, имеющихся долговых обязательств;

– расчет платежеспособности заемщика и максимально возможной суммы кредита;

– обеспечение кредита.

– сведения о поручителях – физических лицах (аналогично сведениям о заемщике);

– сведения о поручителях – юридических лицах с указанием установленного на них сублимита риска и неиспользованного остатка по нему;

– другие виды обеспечения кредита;

– заключение подразделения безопасности о проведенной проверке заемщика, поручителя, залогодателя, предприятия – работодателя заемщика и его поручителя;

– заключение юридического подразделения банка по сформированному пакету документов;

– заключение других подразделений банка (при необходимости);

– выводы кредитующего подразделения банка, предлагаемое решение.

Заключение кредитного работника, завизированное руководителем кредитующего подразделения, заключения других подразделений банка, при необходимости – независимого эксперта прилагаются к пакету документов заемщика и направляются для принятия решения о предоставлении (отказе в предоставлении) кредита на рассмотрение кредитного комитета банка или на рассмотрение руководителя банка в пределах предоставленных ему полномочий. Решение Кредитного комитета оформляются протоколом с указанием всех параметров кредитной сделки. При принятии положительного решения кредитный работник сообщает об этом заемщику, делает отметку в журнале регистрации заявлений и приступает к оформлению кредитных документов. При принятии положительного решения о выдаче кредита кредитующее подразделение направляет в подразделение учета кредитных операций распоряжение о резервировании номера ссудного счета и оформляет с заемщиком кредитные документы:

– кредитный договор;

в зависимости от вида обеспечения:

– договор (ы) Поручительства;

– договор (ы) залога;

– другие документы, согласно нормативным документам Банка определяющим порядок предоставления отдельных видов кредита.

Пакет документов в определенной степени зависит от выбора заемщиком вида кредита.

– Специальная программа для получения кредита наличными (для работников бюджетных организаций, работников компаний-партнеров Банка, военнослужащих)

Таблица 1

ПАРАМЕТР		УСЛОВИЯ КРЕДИТА
Максимальная сумма кредита		до 3 000 000
Процентная ставка	До 12 меяцев	12,9 %
	13–60 месяцев	16 %

– Сниженная процентная ставка.

– Без моратория, ограничений и комиссий за досрочное погашение.

– Рассмотрение кредитной заявки и обслуживание текущего счета бесплатно.

– Возможность подачи заявки на кредит по электронной почте.

– Стандартная программа кредитования

Таблица 2

(для всех заемщиков)

ПАРАМЕТР	УСЛОВИЯ КРЕДИТА		
	Без обеспечения	С поручительством	С созаёмщиком
Максимальная сумма кредита	500 000	1 500 000	300 000
Процентная ставка	19 %		
Срок кредита	от 3 до 60 месяцев		

– Без моратория, ограничений и комиссий за досрочное погашение.
– Рассмотрение кредитной заявки и обслуживание текущего счета бесплатно.
– Возможность подачи заявки на кредит по электронной почте.
– Просто кредит – решение за 15 минут

Таблица 3

(экспресс кредит)

ПАРАМЕТР	УСЛОВИЯ КРЕДИТА
Сумма кредита	до 200 000
Процентная ставка	от 27% до 40%
Срок кредита	от 6 до 24 мес.

– Быстрое решение – 15 минут.
– Минимум документов – только паспорт.
– Без залога и поручительства.
– Программа ипотечного кредитования

Таблица 4

I. ПАРАМЕТРЫ КРЕДИТА		«ИПОТЕКА»		
Цель кредита		Приобретение жилья: – квартира / апартаменты; – жилой дом / таунхаус с земельным участком; – земельный участок		
Процентные ставки (% годовых)	Первоначальный взнос, % от стоимости недвижимости и срока кредитования	3–10 лет	10–20 лет	20–30 лет
	50 (вкл.) – 90	10.7	11.0	11.3
	35 (вкл.) – 50	11.0	11.3	11.6
	20 (вкл.) – 35	11.3	11.6	11.9
	10 (вкл.) – 20	11.6	11.9	12.2
Срок кредитования		От 3 до 30 лет		
Сумма кредита	Max	60 млн. руб.		
	Min	400тыс. руб.		

Таблица 5

Программа кредитования физических лиц на приобретение новых и подержанных автомобилей

I. ПАРАМЕТРЫ КРЕДИТА		Свой автомобиль			Свой автомобиль – Лайт		
Особенность		Низкая процентная ставка			Минимальный пакет документов		
Цель кредита		Приобретение автомобилей в любом автосалоне, согласованном Банком, а также дополнительных услуг и оборудования для автомобиля (по выбору заемщика)					
Процентные ставки (% годовых)	Первоначальный взнос, % от стоимости автомобиля и срока кредитования	Новые автомобили/ Подержанные автомобили			Новые автомобили/ Подержанные автомобили		
		от 3 до 12 мес.	от 13 до 36 мес.	от 37 до 60 мес.	от 3 до 12 мес.	от 13 до 36 мес.	от 37 до 60 мес.
	Более 40%	9,9	11,9		9,9	11,9	

I. ПАРАМЕТРЫ КРЕДИТА		Свой автомобиль			Свой автомобиль – Лайт		
	25–40% (вкл.)	10,4	12,4	12,9	11,4	13,4	13,9
	15–25% (вкл.)	12,4	12,9	13,4	13,4	13,9	14,4
Сумма кредита	Max	5 млн. руб.			1,5 млн. руб.		
	Min	100 тыс. руб.					
Комиссия за выдачу кредита		5 тыс. руб. Комиссия взимается единовременно до выдачи кредита					
Досрочное погашение		Без моратория на досрочное погашение Без ограничений по минимальной сумме Без комиссий					
II. СТРАХОВАНИЕ		Страхование осуществляется в любой согласованной с Банком страховой компании В соответствии с тарифами страховой компании.					
Виды страхования		Обязательные виды: Страхование автогражданской ответственности (ОСАГО) Страхование транспортного средства по рискам КАСКО (риск «Хищение», «Ущерб», «Полная гибель автомобиля») Дополнительные виды (по желанию): Страхование жизни и здоровья					
Оплата страховой премии		Может быть включена в сумму кредита					

Для расчетов платежеспособности клиентов в различных банках используются так называемые «калькуляторы» они находится в программном комплексе таком как например «ЦФТ», также могут быть сделаны автономно по средством защищенного файла Microsoft Excel, внутренние параметры и формулы расчета имеют гриф «ДСП» для служебного пользования, и разглашению не подлежат. В различной финансовой литературе приводятся схожие примеры формул расчета и в конечном счете уполномоченное лицо Банка определяет какие параметры для расчета использовать, учитывая конъектуру на рынке труда, рынка банковских услуг, прожиточного минимума и иных особенностей региона присутствия. Не существует единого подхода к оценке кредитоспособности и платежеспособности заемщика. Каждый банк оценивает кредитоспособность, а именно наблюдается переход от оценки текущей кредитоспособности к плановой, прогнозной, т.е. рассчитанной на ближайшую перспективу.

Вообще нужно говорить об объединении расчетов платежеспособности и кредитоспособности на этапе рассмотрения заявки на кредитный продукт, в один общий процесс, до момента зачисления денежных средств клиенту на лицевой счет.

Финансовый контроль платежеспособности осуществим, так же при наличии зарплатного проекта.

Зарплатный проект – услуга, предлагаемая кредитными организациями юридическим лицам. В ее рамках осуществляется перечисление денег (заработной платы) на пластиковые карты сотрудников. Также банки могут оказывать компании и ее работникам другие услуги в рамках партнерства.

Для организаций преимуществами зарплатного проекта являются: сокращение функций бухгалтерии, упрощение выдачи зарплаты персоналу, снижение потери времени в течение дня выплат. Сотрудникам зарплатный проект обеспечивает конфиденциальность выплат, возможность получения наличных в удобное время, участие в акциях международных платежных систем Visa и MasterCard.

При этом проанализировав обороты и наличия остатков денежных средств на зарплатных карточных счетах физических лиц, возможно принятия решения о платежеспособности и осуществлении последующего расчета кредитоспособности клиента под конкретный кредитный продукт.

Финансовый контроль платежеспособности после заключения кредитного договора (дебетования лицевого счета клиента)

Центральный банк Российской Федерации, 26 марта 2004 г. обязал Положением № 254-П Банки кроме формирования резервов на возможные потери по ссудам, по ссудной и приравненной к ней задолженности, в том числе проводить контроль платежеспособности, проводить определение категории качества ссуды с учетом финансового положения заемщика и качества обслуживания долга. Существует подразделение на категории качества (ссуд):

Таблица 7

Обслуживание долга / Финансовое положение	Хорошее	Среднее	Неудовлетворительное
Хорошее	Стандартные (I категория качества)	Нестандартные (II категория качества)	Сомнительные (III категория качества)
Среднее	Нестандартные (II категория качества)	Сомнительные (III категория качества)	Проблемные (IV категория качества)
Плохое	Сомнительные (III категория качества)	Проблемные (IV категория качества)	Безнадежные (V категория качества)

Ссуды объединяются по установленным признакам в так называемые портфели (субпортфели) однородных ссуд.

Оценка кредитных рисков (включает в себя Финансовый контроль платежеспособности) в целях формирования резерва по портфелю однородных ссуд.

Банки могут формировать резерв по портфелю однородных ссуд, каждая из которых незначительна по величине. Возможность формировать резерв по портфелю однородных ссуд не распространяется на ссуды, предоставленные одному заемщику и соответствующие признакам однородности, если величина каждой из ссуд и (или) совокупная величина таких ссуд на дату оценки риска превышает 0,5 процента от величины собственных средств (капитала) кредитной организации.

Признаки однородности ссуд (например, ссуды физическим лицам, предприятиям малого бизнеса), а также незначительности величины ссуд в пределах до 0,5 процента от величины собственных средств (капитала) кредитной организации определяются кредитной организацией самостоятельно. Признаки однородности ссуд не могут содержать в качестве самостоятельного признака указание на связанность с кредитной организацией.

(в ред. Указания Банка России от 15.04.2013 № 2993-У)

Банк не вправе включать в портфель однородных ссуд (должна исключать из портфеля однородных ссуд) ссуду, по которой имеются индивидуальные признаки обесценения (финансовое положение заемщика и качество обслуживания долга по ссуде оценивается хуже, чем хорошее), за исключением случаев, предусмотренных абзацами шестым, шестнадцатым и двадцать пятым настоящего пункта. Указанные ссуды оцениваются (классифицируются) на индивидуальной основе.

Если по ссуде, ранее включенной в портфель однородных ссуд, выявлены индивидуальные признаки обесценения, то Банк вправе не исключать указанную ссуду из портфеля однородных ссуд в случае, когда величина ссуды не превышает 0,01 процента от величины собственных средств (капитала) кредитной организации (но не более 1 000 000 рублей) и по ней отсутствует просроченная задолженность длительностью свыше 90 календарных дней. В случае если ссуды, предоставленные заемщику, классифицируются на индивидуальной основе и по ним имеются признаки обес-

ценения, иные ссуды, предоставленные данному заемщику, не могут быть включены в портфель однородных ссуд и (или) должны исключаться из портфеля однородных ссуд, за исключением ссуд, величина каждой из которых не превышает 0,01 процента от величины собственных средств (капитала) кредитной организации (но не более 1 000 000 рублей), и при этом совокупная величина ссуд, выданных одному и тому же заемщику, не превышает 0,5 процента от величины собственных средств (капитала) кредитной организации.

Банк не вправе включать в портфель (портфели) однородных ссуд ссуды, полностью либо частично направленные на цели, перечисленные в пунктах 3.13 и 3.14 Положения № 254-П ЦБ РФ (за исключением ссуд, указанных в пункте 3.14 Положения № 254-П ЦБ РФ, в отношении которых уполномоченным органом управления кредитной организации принято решение об отсутствии по ним индивидуальных признаков обесценения).

Ссуды, предоставленные физическим лицам, в зависимости от продолжительности просроченных платежей по ссудам группируются в один из следующих портфелей обеспеченных ссуд (ипотечные ссуды (далее – ипотека) и кредиты на покупку автотранспортных средств (далее – автокредиты), прочих ссуд и ссуд, выданных физическим лицам, которые получают на свои банковские (депозитные) счета, открытые в кредитной организации, заработную плату и иные выплаты в связи с выполнением трудовых обязанностей (далее – ссуды заемщиков, имеющих счета в банке-кредиторе) (минимальный размер резерва определен вариантом 1 в таблице 3 Положения № 254-П ЦБ РФ):

– портфель ссуд без просроченных платежей;

– портфель ссуд с просроченными платежами продолжительностью от 1 до 30 календарных дней;

– портфель ссуд с просроченными платежами продолжительностью от 31 до 90 календарных дней;

– портфель ссуд с просроченными платежами продолжительностью от 91 до 180 календарных дней;

– портфель ссуд с просроченными платежами продолжительностью от 181 до 360 календарных дней;

– портфель ссуд с просроченными платежами продолжительностью свыше 360 календарных дней.

Банки вправе объединять ссуды без просроченных платежей и ссуды с просроченными платежами продолжительностью от 1 до 30 календарных дней в один портфель (минимальный размер резерва определен вариантом 2 в таблице 3 Положения №254-П ЦБ РФ).

По указанным портфелям (за исключением однородных ссуд, выданных до 1 января 2013 года) резервы создаются в следующих минимальных размерах:

Таблица 8

	Портфели однородных ссуд, предоставленных физическим лицам	Минимальный размер резерва, в процентах					
		вариант 1			вариант 2		
		по портфелям обеспеченных ссуд (ипотека, автокредит)	по портфелям ссуд заемщиков, имеющих счета в банке-кредиторе	по портфелям прочих ссуд	по портфелям обеспеченных ссуд (ипотека, автокредит)	по портфелям ссуд заемщиков, имеющих счета в банке-кредиторе	по портфелям прочих ссуд
1.	Портфель ссуд без просроченных платежей	0,5	1	2	0,75	1,5	3
2.	Портфель ссуд с про-	1,5	3	6			

	Портфели однородных ссуд, предоставленных физическим лицам	Минимальный размер резерва, в процентах					
		вариант 1			вариант 2		
		по портфелям обеспеченных ссуд (ипотека, автокредит)	по портфелям ссуд заемщиков, имеющих счета в банке-кредиторе	по портфелям прочих ссуд	по портфелям обеспеченных ссуд (ипотека, автокредит)	по портфелям ссуд заемщиков, имеющих счета в банке-кредиторе	по портфелям прочих ссуд
	сроченными платежами продолжительностью от 1 до 30 календарных дней						
3.	Портфель ссуд с просроченными платежами продолжительностью от 31 до 90 календарных дней	10	20		10	20	
4.	Портфель ссуд с просроченными платежами продолжительностью от 91 до 180 календарных дней	35	50		35	50	
5.	Портфель ссуд с просроченными платежами продолжительностью от 181 до 360 календарных дней	75					
6.	Портфель ссуд с просроченными платежами продолжительностью свыше 360 календарных дней	100					

Банк своими внутренними документами создает в рамках указанных портфелей соответствующих субпортфелей обесцененных просроченных ссуд, предоставленных физическим лицам, с соблюдением подходов к формированию резервов, вытекающих из требований настоящего пункта по минимальному размеру резервов.

Ссуды, предоставленные субъектам малого и среднего предпринимательства (в том числе финансовое положение которых оценивается как среднее при размере ссуды, не превышающем 5 000 000 рублей), в зависимости от продолжительности просроченных платежей по ссудам группируются в один из следующих портфелей обеспеченных ссуд (ссуд, обеспечением по которым являются: поручительства, указанные в подпункте 6.3.4 пункта 6.3 Положения № 254-П ЦБ РФ, ипотека, залог автотранспортных средств при условии государственной регистрации и страховании автотранспортного средства) и прочих ссуд:

(в ред. Указания Банка России от 15.04.2013 № 2993-У)

– портфель ссуд без просроченных платежей;

– портфель ссуд с просроченными платежами продолжительностью от 1 до 30 календарных дней;

– портфель ссуд с просроченными платежами продолжительностью от 31 до 90 календарных дней;

– портфель ссуд с просроченными платежами продолжительностью от 91 до 180 календарных дней;

– портфель ссуд с просроченными платежами продолжительностью от 181 до 360 календарных дней;

– портфель ссуд с просроченными платежами продолжительностью свыше 360 календарных дней.

По указанным портфелям резервы создаются в следующих минимальных размерах:

Таблица 9

	Портфели однородных ссуд, предоставленных субъектам малого и среднего предпринимательства	Минимальный размер резерва, в процентах	
		по портфелям обеспеченных ссуд	по портфелям прочих ссуд
1.	Портфель ссуд без просроченных платежей	0,5	1
2.	Портфель ссуд с просроченными платежами продолжительностью от 1 до 30 календарных дней	1,5	3
3.	Портфель ссуд с просроченными платежами продолжительностью от 31 до 90 календарных дней	10	20
4.	Портфель ссуд с просроченными платежами продолжительностью от 91 до 180 календарных дней	35	50
5.	Портфель ссуд с просроченными платежами продолжительностью от 181 до 360 календарных дней	75	
6.	Портфель ссуд с просроченными платежами продолжительностью свыше 360 календарных дней	100	

Таблица 10

	Портфели однородных ссуд, предоставленных субъектам малого и среднего предпринимательства	Минимальный размер резерва, в процентах	
		по портфелям обеспеченных ссуд	по портфелям прочих ссуд
1.	Портфель ссуд без просроченных платежей	0,5	1
2.	Портфель ссуд с просроченными платежами продолжительностью от 1 до 30 календарный дней	1,5	3
3.	Портфель ссуд с просроченными платежами продолжительностью от 31 до 90 календарный дней	10	20
4.	Портфель ссуд с просроченными платежами продолжительностью от 91 до 180 календарных дней	35	50
5.	Портфель ссуд с просроченными платежами продолжительностью свыше 180 календарный дней	75	

(таблица введена Указанием Банка России от 24.12.2012 № 2947-У)

Банк своими внутренними документами вправе предусмотреть создание в рамках указанных портфелей соответствующих субпортфелей обесцененных просроченных ссуд, предоставленных субъектам малого и среднего предпринимательства, с соблюдением подходов к формированию резервов, вытекающих из требований настоящего пункта по минимальному размеру резервов.

В случае оценки финансового положения заемщика – физического лица не хуже, чем среднее Банк вправе включать в портфель однородных ссуд ссуду величиной до 1 000 000 рублей (за исключением ипотечной жилищной ссуды), а также ипотечную жилищную ссуду величиной до 6 000 000 рублей. В случае ухудшения оценки финансового положения заемщика до плохого включительно Банк вправе не исключать из соответствующего портфеля однородных ссуд ссуду величиной до 1 000 000 рублей, предоставленную физическому лицу (кроме ипотечной жилищной ссуды), либо ссуду величиной до 5 000 000 рублей, предоставленную субъекту малого и среднего пред-

принимательства, а также ипотечную жилищную ссуду величиной до 6 000 000 рублей, предоставленную физическому лицу.

В случае если в портфеле однородных ссуд имеются ссуды физических лиц или индивидуальных предпринимателей, а также ссуды юридических лиц, указанных в абзаце десятом подпункта 3.1.1 пункта 3.1 Положения № 254-П ЦБ РФ, финансовое положение и (или) качество обслуживания долга и (или) качество обеспечения по ссудам которых ухудшилось вследствие возникновения чрезвычайной ситуации, Банк вправе не исключать указанные ссуды из ране сформированных портфелей в течение одного года с даты возникновения чрезвычайной ситуации.

Размер резерва по портфелю однородных ссуд определяется кредитной организацией в зависимости от применяемой методики оценки риска по портфелю однородных ссуд. Порядок оценки кредитного риска по портфелю (портфелям) однородных ссуд приводится в приложении 4 к настоящему Положению.

Оценка кредитного риска по портфелю однородных ссуд осуществляется кредитной организацией на постоянной основе. Уточнение состава портфеля однородных ссуд (в том числе исключение ссуд, составляющих более 0,01 процента от величины собственных средств (капитала) кредитной организации и (или) более 1 000 000 рублей), а также уточнение размера резерва по портфелю однородных ссуд в связи с изменением уровня кредитного риска, изменением состава портфеля однородных ссуд, в том числе в связи с изменением курса иностранной валюты, в которой номинированы ссуды, включенные в портфель, по отношению к рублю, осуществляется не реже одного раза в месяц на отчетную дату. Банк своими внутренними документами вправе предусмотреть уточнение размера резерва в связи с наличием вышеперечисленных обстоятельств на внутримесячные даты. Уточнение размера резерва по портфелю однородных ссуд осуществляется на внутримесячную дату (внутримесячные даты) в случаях, когда в соответствии с пунктом 9.3 Инструкции № 110-И Банк России и (или) территориальное учреждение Банка России требует представления расчета нормативов на внутримесячную дату (внутримесячные даты).

(в ред. Указаний Банка России от 12.12.2006 № 1759-У, от 19.12.2008 № 2155-У, от 03.12.2012 № 2920-У)

Банк не реже одного раза в квартал документально оформляет и включает в досье по портфелю однородных ссуд информацию о проведенном общем анализе состояния заемщиков и его результатах, в том числе профессиональное суждение кредитной организации о размере кредитного риска по портфелю однородных ссуд, а также информацию о расчете резерва.

Оценка кредитного риска включает в себя оценку платежеспособности и отражается в профессиональном суждении по каждой выданной ссуде (или субпортфелю) и проводиться Банком на постоянной основе.

Профессиональное суждение выносится по результатам комплексного и объективного анализа деятельности заемщика с учетом его финансового положения, качества обслуживания заемщиком долга по ссуде, а также всей имеющейся в распоряжении кредитной организации информации о заемщике, в том числе о любых рисках заемщика, включая сведения о внешних обязательствах заемщика, о функционировании рынка (рынков), на котором (которых) работает заемщик. Профессиональное суждение кредитной организации должно содержать:

– информацию об уровне кредитного риска по ссуде;

– информацию об анализе, по результатам которого вынесено профессиональное суждение;

– заключение о результатах оценки финансового положения заемщика, включая обоснование осуществления заемщиком – юридическим лицом реальной деятельности;

(в ред. Указания Банка России от 15.04.2013 № 2993-У)

– заключение о результатах оценки качества обслуживания долга по ссуде;

– информацию о наличии иных существенных факторов, учтенных при классифи-

кации ссуды или неучтенных с указанием причин, по которым они не были учтены кредитной организацией;

– расчет резерва;

– иную существенную информацию.

В случае если кредитной организацией будет принято решение о неувеличении фактически сформированного резерва по ссудам физических лиц или индивидуальных предпринимателей, а также ссудам юридических лиц, финансовое положение и (или) качество обслуживания долга и (или) качество обеспечения по ссудам которых ухудшилось вследствие чрезвычайной ситуации регионального, межрегионального и федерального характера, определяемой в соответствии с Федеральным законом от 21 декабря 1994 года № 68-ФЗ «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1994, № 35, ст. 3548; 2002, № 44, ст. 4294; 2004, № 35, ст. 3607; 2006, № 50, ст. 5284; № 52, ст. 5498; 2007, № 45, ст. 5418; 2009, № 1, ст. 17; № 19, ст. 2274; № 48, ст. 5717; 2010, № 21, ст. 2529; № 31, ст. 4192; 2011, № 1, ст. 24, 54; 2012, № 14, ст. 1549) и принятыми в соответствии с ним нормативными правовыми актами (далее – чрезвычайная ситуация), профессиональное суждение кредитной организации должно содержать информацию о дате возникновения чрезвычайной ситуации и основания ее определения, а также заключение о причинах, по которым кредитная организация пришла к выводу о том, что финансовое положение и (или) качество обслуживания долга и (или) качество обеспечения по ссудам физического лица, индивидуального предпринимателя или юридического лица ухудшилось вследствие возникновения чрезвычайной ситуации.

Рассмотренные в статье вопросы позволяют сделать следующие выводы.

Необходимость эффективного своевременного осуществления Финансового контроля платежеспособности клиентов банка в современных условиях определяется:

– возрастающей конкуренцией на местных и мировых рынках;

– возникновением новых сложных продуктов;

– экономической нестабильностью народного хозяйства;

– необходимостью координировать деятельность банка по всем направлениям;

– высоким уровнем требований к банкам пользователям банковских услуг;

– необходимостью координировать подход к предоставлению банковских услуг в общих рамках управления рисками.

– постоянным надзором Центрального банка за деятельность и достоверностью отчетности Коммерческого Банка.

Нестабильность экономической системы нашей страны, проявившаяся в кризисе 2008 года и банкротстве большого количества российских банков, не сумевших должным образом диверсифицировать свои операции, обусловила необходимость разработки новых подходов к эффективному управлению структурой активов и пассивов банков с целью снижения риска финансовой несостоятельности и повышения уровня чистой прибыли.

Государство в лице института Центрального банка, так же продолжает разработку и внедрение на законодательном уровне рычагов влияния на банковскую систему, с целью не допущения негативных финансовых событий в стране.

Список литературы:

[1] Положение № 254-П ЦБ РФ от 26.03.2004
[2] Конституция Российской Федерации – http://www.garant.ru/doc/constitution/
[3] Гражданский кодекс Российской Федерации – http://base.garant.ru/10164072/
[4] Федеральный закон РФ «О кредитных историях» от 30.12.2004 г. № 218.
[5] Банковское дело / под ред. О.И. Лаврушина; 3-е изд., перераб. и доп. – М.: КНОРУС, 2010.
Ендовицкий Д.А. Анализ и оценка кредитоспособности заемщика: учебно-практическое пособие / Д.А. Ендовицкий, И.В. Бочарова. – М.: Кнорус, 2010.

[6] Крейнина М.Н. Финансовый менеджмент: учебное пособие / М.Н. Крейнина. – М.: Дело и сервис, 2010.
[7] Негашев. – М.: ИНФРА-М, 2010.
[8] Экономический анализ: учебник для вузов / под ред. Л.Т. Гиляровской. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2009
[9] Кирисюк Г.М. Оценка банком кредитоспособности заемщика // Деньги и кредит. – 2009. – № 4.
[10] Ли О.В. Об оценке кредитоспособности заемщика (российский и зарубежный опыт) // Деньги и кредит. – 2009.
[11] Официальный сайт ЦБ РФ http://www.cbr.ru/
[12] Сайт клуба банковских аналитиков http://www.bankir.ru/
[13] http://www.bankdelo.ru/ – журнал «Банковское дело»
[14] http://www.economic-crisis.ru/novosti-crizisa/bankovskij-krizis-v-vrossii.html –
[15] http://www.cbr.ru/ – официальный сайт ЦБ РФ
[16] http://www.garant.ru – информационно-правовой портал «Гарант»
[17] http://www.banki.ru/
[18] http://www.sviaz-bank.ru/

ORGANIZATION OF FINANCIAL CONTROL CREDITWORTHINESS OF INDIVIDUALS IN THE CONTROL SYSTEM OF THE CREDIT INSTITUTION

I.V. Garakhina, D.B. Kuleshov

Key wards: financial control, solvency, bank credit, interest rate, loan term, mortgage .

The article draws attention to the main problems of financial control creditworthiness of individuals in the Russian Federation are considered systemically factors of banking supervision. The author highlights the complex problems in the banking risk management in lending to individuals.

УДК 336.2

И.В. Гарахина, *к.э.н., доцент ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
А.Е. Осипова, *магистрант ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603600, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5

ЭФФЕКТИВНОСТЬ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ МУНИЦИПАЛЬНОЙ СИСТЕМЫ СОЦИАЛЬНЫХ УСЛУГ

Ключевые слова: *социальная политика, социальное страхование страховые взносы, финансирование, государственные гарантии, бюджет, доходы, расходы.*

В статье рассмотрена финансовая деятельность по обеспечению социального страхования в регионе. Определены задачи и принципы исполнения доходной и расходной частей бюджета регионального фонда, проанализированы проекты бюджета фонда и сметы расходов на содержание отделения.

Оптимальное функционирование системы социального страхования прямо зависит от формы организации и использования финансовых ресурсов, упорядоченности финансовых потоков, то есть от отлаженной работы всех элементов финансового механизма. Внутри общегосударственного финансового механизма как неотъемлемая

часть существует механизм финансирования социального страхования. Данный механизм представляет собой достаточно сложную структуру, использующуюся для управления финансовыми ресурсами. Федеральный закон от 16 июля 1999 года №165-ФЗ «Об основах обязательного социального страхования» в главе IV косвенно определяет следующие элементы финансовой системы социального страхования:

а) бюджетный процесс в системе обязательного социального страхования;

б) источники поступлений денежных средств в бюджеты фондов конкретных видов обязательного социального страхования;

в) установление тарифов страховых взносов на обязательное социальное страхование;

г) расходование денежных средств бюджетов фондов конкретных видов обязательного социального страхования и отчеты об их исполнении;

д) условия, порядок и сроки уплаты страховых взносов;

е) государственные гарантии устойчивости финансовой системы обязательного социального страхования.

Принципиальное отличие обязательного социального страхования от иных форм социальной защиты населения состоит в том, что государство, за исключением специально оговоренных законом случаев, не участвует в его финансировании. Фонды обязательного социального страхования осуществляют страховую деятельность за счет собственных средств. Все эти фонды имеют единую экономическую природу консолидируемых в них финансовых ресурсов, они являются частью зарезервированной зарплаты работников.

Бюджет любого фонда обязательного социального страхования представляет собой свод доходов и расходов на определенный финансовый год. Все бюджеты этих фондов входят в бюджетную систему Российской Федерации, что закреплено Бюджетным кодексом РФ. Кодекс, устанавливая правовое положение внебюджетного фонда, определяет его как фонд денежных средств, образуемый вне федерального бюджета и бюджетов субъектов РФ и предназначенный для реализации конституционных прав граждан в случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации.

Бюджет составляется на каждый календарный год. Особое место при этом уделяется обеспечению сбалансированности доходов и расходов бюджета.

Формирование бюджетов всегда осуществляется в соответствии с законодательно установленными источниками доходов для каждого вида обязательного социального страхования и основными направлениями расходования средств, источниками покрытия дефицита. По сути, бюджет является ничем иным, как финансовым планом, который в законодательной форме устанавливает доходы и разрешает расходы фондов. Постатейное распределение доходов в бюджете каждого государственного внебюджетного фонда имеет свои особенности. Так, в бюджете Фонда социального страхования РФ отдельно учитываются:

– доходные источники по обязательному страхованию на случай временной нетрудоспособности и в связи с материнством;

– доходные источники по обязательному социальному страхованию от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний.

Расходование внебюджетными фондами средств также не может быть произвольным. Законом о бюджете четко устанавливаются как статьи расходов, так и их объем. Процесс использования бюджетных средств фондами строится на строго определенных принципах, к которым относятся принцип соответствия расходных сумм плану и действующему законодательству, а также принцип контролируемости бюджета.

Рассмотрим исполнение бюджета фонда за 2012 год.

Бюджетом регионального отделения на 2012 год предусмотрено поступление доходов в общей сумме 8 113,2 млн. рублей. Расходы регионального отделения утверждены в сумме 12 888,6 млн. рублей, в том числе – расходы средств федераль-

ного бюджета и ФФОМС 1 751,1 млн. рублей, расходы средств обязательного социального страхования 11 137,5 млн. рублей. Плановый дефицит бюджета составлял:

– по обязательному социальному страхованию на случай временной нетрудоспособности и в связи с материнством – 3 013,3 млн. рублей

– по обязательному социальному страхованию от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний – 10,9 млн. рублей.

Исполнение бюджета по доходам в целом составило 9 350,7 млн. рублей (115,3% от годового плана). Исполнение расходной части бюджета, без учета расходов за счет средств федерального бюджета, составило 10 025,9 млн. рублей.

Налоговая база для начисления страховых взносов за 2012 год составила 282 854,8 млн. рублей, что на 29 381,0 млн. рублей (на 11,6%) больше аналогичного показателя прошлого года. Страховые взносы по обязательному социальному страхованию на случай временной нетрудоспособности и в связи с материнством за отчетный период составили 7 820,7 млн. рублей или 117,6% от утвержденных ассигнований. Сумма поступлений страховых взносов на обязательное социальное страхование на случай временной нетрудоспособности и в связи с материнством по сравнению с показателем за 2011 год увеличилась на 990,8 млн. рублей или на 14,5%. Темп роста поступлений страховых взносов опережает темп роста налоговой базы на 2,9 пункта.

Размер страхового тарифа по страховым взносам на случай временной нетрудоспособности и в связи с материнством за 2012 год составил 2,78%, за 2011 год страховой тариф по страховым взносам на случай временной нетрудоспособности и в связи с материнством составлял 2,87%.

Страховые взносы по обязательному социальному страхованию от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний за 2012 год составили 1 664,6 млн. рублей или 114,3% от утвержденных на 2012 год ассигнований. Сумма поступлений страховых взносов по обязательному социальному страхованию от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний по сравнению с аналогичным периодом 2011 года увеличилась на 256,9 млн. рублей или на 18,2%.

Средний размер страхового тарифа по обязательному социальному страхованию от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний составил в 2012 году 0,52%, в 2011 году составлял 0,51%.

По отдельным статьям расходы бюджета Нижегородского регионального отделения Фонда социального страхования РФ за 2012 год исполнены в следующих объемах:

– ЦСР 505 05 03 «Пособия по уходу за ребенком до достижения им возраста полутора лет гражданам, подлежащим обязательному социальному страхованию на случай временной нетрудоспособности и в связи с материнством» – 3 066,8 млн. рублей.

– ЦСР 505 05 04 «Пособия при рождении ребенка гражданам, подлежащим обязательному социальному страхованию на случай временной нетрудоспособности и в связи с материнством» – 399,0 млн. рублей.

– ЦСР 505 05 05 «Единовременные пособия женщинам, вставшим на учет в медицинских учреждениях в ранние сроки беременности, подлежащим

обязательному социальному страхованию на случай временной нетрудоспособности и в связи с материнством» – 10,6 млн. рублей.

– ЦСР 505 22 04 «Возмещение стоимости гарантированного перечня услуг и социальные пособия на погребение за счет средств Фонда социального страхования РФ» – 12,6 млн. рублей.

– ЦСР 505 32 01 – «Пособия по временной нетрудоспособности по обязательному социальному страхованию на случай временной нетрудоспособности и в связи с материнством» – 3 507,9 млн. рублей.

– ЦСР 505 32 02 – «Пособия по беременности и родам гражданам, подлежащим обязательному социальному страхованию на случай временной нетрудоспособности и в связи с материнством» – 1 993,08 млн. рублей.

– ЦСР 505 39 01 – Пособия по временной нетрудоспособности по обязательному социальному страхованию от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний» – 44,4 млн. рублей.

– ЦСР 505 39 04/2 – «Обеспечение предупредительных мер по сокращению производственного травматизма и профессиональных заболеваний» – 157,6 млн. рублей.

– ЦСР 505 50 00 – «Оплата четырех дополнительных выходных дней работающим родителям (опекунам, попечителям) для ухода за детьми-инвалидами» – 31,3 млн. рублей.

Проанализируем исполнение бюджета фонда за первое полугодие 2013 года.

На учете в филиалах регионального отделения по состоянию на 01.07.2013 года состояло 111 874 страхователя, за отчетный период этот показатель увеличился на 1 492 страхователей или на 1,4%. Изменение связано с постановкой на учет новых страхователей, снятием с учета или передачей страхователей по актам приема-передачи из других регионов. Среднесписочная численность работающих граждан по сравнению с показателем за аналогичный период 2012 года увеличилась на 1,4 % или на 20,7 тыс. человек.

Среднемесячная заработная плата по региону за 1 полугодие 2013 года составила 20 383,3 руб., что на 2 461,9 руб. или на 13,7 % выше среднемесячной заработной платы за аналогичный период 2012 года.

Исполнение доходной части бюджета.

В целом план по доходам исполнен региональным отделением на 54,5%. По сравнению с аналогичным показателем за 2012 год общая сумма доходов увеличилась на 746,9 млн. руб. или на 16,7 %.

1. Страховые взносы по обязательному социальному страхованию от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний за 1 полугодие 2013 года составили 870,9 млн. руб. или 52,9 % от утвержденных на 2013 год ассигнований. Сумма поступлений страховых взносов по обязательному социальному страхованию от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний (с учетом пеней и штрафов) по сравнению с аналогичным периодом 2012 года увеличилась на 79,4 млн. руб. или 10,0 %.

Средний размер страхового тарифа по обязательному социальному страхованию от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний в 1 полугодие 2013 года составил 0,51 %, снижение страхового тарифа по сравнению с показателем 2012 года(0,52%) на 0,01%.

В связи с ростом заработной платы и численности застрахованных сумма выплат в пользу работников в отчетном периоде увеличилась на 2 4570,0 млн. руб. или на 15,3 % по сравнению с аналогичным показателем за 1 полугодие 2012 года, и составила 185 187,0 млн. рублей.

2. Страховые взносы по обязательному социальному страхованию на случай временной нетрудоспособности и в связи с материнством за отчетный период поступили в сумме 4 360,2 млн. руб. (55,0 % от утвержденных ассигнований). Сумма поступлений страховых взносов на обязательное социальное страхование на случай временной нетрудоспособности и в связи с материнством по сравнению с показателем за 1 полугодие 2012 года увеличилась на 200,7 млн. руб. или на 11,3%.

Сумма выплат и иных вознаграждений, начисленных в пользу физических лиц, за отчетный период увеличилась на 24 560,6 млн. руб. или на 15,3 % по сравнению с аналогичным показателем за 1 полугодие 2012 года и составила 185 208,3 млн. рублей.

Налоговая база для начисления страховых взносов, за 1 полугодие 2013 года составила 167 680,8 млн. руб., что на 22 748,8 млн. руб., или на 15,7 % больше аналогичного показателя 1 полугодия прошлого года в связи с ростом средней заработной платы.

Размер страхового тарифа по страховым взносам на случай временной нетрудоспособности и в связи с материнством за 1 полугодие 2013 года составил 2,8% (за 1 полугодие 2012 года страховой тариф по страховым взносам на случай временной нетрудоспособности и в связи с материнством составлял 2,78%).

Исполнение расходной части бюджета. За 1 полугодие 2013 года сумма расходов составила 5 946,3 млн. рублей. По сравнению с показателями за 1 полугодие 2012 года расходы увеличились на 630,5 млн. руб. или на 11,9 %. В структуре расходов наибольший удельный вес занимают следующие виды выплат:

– ЦСР 505 05 01 «Выплата пособий по уходу за ребенком до достижения им возраста полутора лет гражданам, не подлежащим обязательному социальному страхованию на случай временной нетрудоспособности и в связи с материнством» – фактические расходы составили 319,3 млн. руб. или 49,5 % от утвержденного плана.

– ЦСР 505 05 03 «Пособия по уходу за ребенком до достижения им возраста полутора лет гражданам, подлежащим обязательному социальному страхованию на случай временной нетрудоспособности и в связи с материнством» – фактические расходы за отчетный период составили 1 157,0 млн. руб. или 40,4 % от планового показателя. По сравнению с аналогичным периодом 1 полугодия 2012 года количество пособий увеличилось на 18,1 тыс. штук или на 10,4 %. Средний размер одного пособия составил 6 009,24 рублей. По сравнению с аналогичным периодом 2012 года средний размер пособия увеличился на 441,1 рублей или на 7,9 %.

– ЦСР 505 05 04 «Пособия при рождении ребенка гражданам, подлежащим обязательному социальному страхованию на случай временной нетрудоспособности и в связи с материнством» – фактические расходы составили 197,0 млн. рублей, утвержденный план исполнен на 47,3 %. По сравнению с аналогичным периодом 2012 года фактические расходы увеличились на 13,5 млн. рублей или на 7,4 %. Количество оплаченных пособий составило 15 180 шт. По сравнению с аналогичным периодом 2012 года количество выплаченных пособий увеличилось на 205 шт. или на 1,4 %. Средний размер пособия составил 12 975,17 рублей, по сравнению с аналогичным периодом 2012 года средний размер пособия увеличился на 5,9 %.

– ЦСР 505 32 01 «Пособия по временной нетрудоспособности по обязательному социальному страхованию на случай временной нетрудоспособности и в связи с материнством» – фактические расходы составили 2 143,8 млн. руб. или 52,5 % от утвержденного плана. По сравнению с аналогичным периодом 2012 года сумма расходов увеличилась на 179,9 млн. руб. или на 10,2 %.

Количество случаев временной нетрудоспособности составило 433,1 тыс., что на 4,3% выше показателя за первое полугодие прошлого года. Средняя продолжительность одного случая временной нетрудоспособности составила 10,7 дня, что на 1,9% выше данного показателя за 1 полугодие 2012 года.

Средний размер дневного пособия составил 464,04 руб., по сравнению с показателем за 1 полугодие 2012 года увеличился на 15,1 %.

– ЦСР 505 32 02 «Пособия по беременности и родам гражданам, подлежащим обязательному социальному страхованию на случай временной нетрудоспособности и в связи с материнством» – фактические расходы составили 965,1 млн. руб. или 50,0 % от утвержденного плана. По сравнению с аналогичным показателем за 1 полугодие 2012 года сумма расходов увеличилась на 13,7 млн. руб. или на 1,4 %. Средний размер дневного пособия составил 460,06 руб., что на 3,7 % больше среднего размера дневного пособия за 1 полугодие 2012 года.

Финансирование аппарата Нижегородского регионального отделения Фонда социального страхования РФ осуществляется по нормативно-сметному принципу.

Составление сметы – это часть составления проекта бюджета. Лишь после утверждения бюджета, из которого будут финансироваться расходы по смете, смета приобретает юридическую силу. Проект сметы составляется во время разработки проекта бюджета. При определении расходов по смете учреждение руководствуется

законами, постановлениями правительства, решениями местных органов, вышестоящей организации, нормами расходов, нормативами, тарифами на электроэнергию, коммунальные услуги и т.д. К смете прилагается пояснительная записка, в которой содержатся подробные обоснования и расчеты по каждому виду расходов и их объему в целом. Утвержденная смета расходов является финансовым планом учреждения.

Составление сметы государственного учреждения позволяет решать следующие задачи:

– обеспечение учреждения государственным финансированием,

– анализ предполагаемых проектов расходов и отчетов об использовании средств,

– контроль за эффективным и экономным расходованием средств.

Исполнение сметы на содержание аппарата государственного учреждения – Нижегородского регионального отделения Фонда социального страхования РФ за первое полугодие 2013 года в целом составило 265 233,9 тыс. рублей. План выполнен на 93,2%, в том числе:

– ЦСР 0015500/1 ВР 141 «Фонд оплаты труда и страховые взносы» – на 99,6%,

– ЦСР 0015500/1 ВР 142 «Иные выплаты персоналу, за исключением фонда оплаты труда» – на 80,3%,

– ЦСР 0015500/1 ВР 242 «Закупка товаров, работ, услуг в сфере информационно-коммуникационных технологий» – на 69,1%,

– ЦСР 0015500/1 ВР 243 «Закупка товаров, работ, услуг в целях капитального ремонта государственного имущества» – на 34,3%,

– ЦСР 0015500/1 ВР 244 «Прочая закупка товаров, работ, услуг для государственных нужд»,

– ЦСР 0015500/1 ВР 850 «Уплата налогов, сборов и иных платежей» – на 90,8%,

– ЦСР 0015500/1 ВР 851 «Уплата налога на имущество организаций и земельного налога» – на 94,9%,

– ЦСР 0015500/1 ВР 852 «Уплата прочих налогов, сборов и иных платежей» – на 69,7%.

Общая сумма экономии ассигнований на содержание аппарата отделения составляет 19 304,4 тыс. рублей. Недоиспользованные средства будут направлены на финансирование сметы во втором полугодии текущего года.

С целью организации финансирования филиалов отделения в городе и в области региональное отделение фонда (в лице планово-экономической службы) составляет сводную внутриведомственную бюджетную роспись по филиалам по бюджетным ассигнованиям (лимитам бюджетных обязательств) и передает ее в филиалы регионального отделения в течение трех рабочих дней со дня утверждения руководителем регионального отделения и одновременно передает в службу финансов, бухгалтерского учета и отчетности, осуществляющую полномочия по ведению бюджетного учета. Региональное отделение фонда отражает в бюджетном учете передачу и изменения филиалам бюджетных ассигнований (лимитов бюджетных обязательств) следующими бухгалтерскими записями:

– *суммы лимитов бюджетных обязательств*, переданных распорядителем бюджетных средств получателю бюджетных средств, а также суммы изменений, внесенных в течение финансового года (увеличение со знаком «плюс», уменьшение со знаком «минус»);

– *на суммы бюджетных ассигнований*, переданных распорядителем бюджетных средств получателю бюджетных средств.

Основные направления и ключевые события реализуются в соответствии с Государственной программой Российской Федерации «Социальная поддержка граждан», утвержденной распоряжением Правительства РФ от 27 декабря 2012 года № 2553-р.

Таблица 1

Основные направления Государственной программы «Социальная поддержка граждан»

Показатели достижения цели	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.
Удельный вес граждан, получающих социальную поддержку с учетом нуждаемости, в общей численности граждан, получающих социальную поддержку, (%)	20	35	45	55	75	90
Удельный вес негосударственных организаций, оказывающих социальные услуги, от общего количества учреждений всех форм собственности, (%)	1,8	2,6	4,4	6,7	8,8	10,0
Доля инвалидов обеспеченных техническими средствами реабилитации (услугами) в соответствии с федеральным перечнем, (%)	94,6	95,0	96,0	98,0	98,0	98,0

Работа по достижению цели проводится по четырем направлениям:

1. «Социальные услуги доступны для всех граждан, нуждающихся в социальном обслуживании»:

– Ключевым событием данного направления является модернизация системы социального обслуживания населения на основе принципов и механизмов, предусмотренных проектом федерального закона «Об основах социального обслуживания населения в Российской Федерации»;

– Социальные услуги будут предоставляться с индивидуальной нуждаемостью гражданам, оказавшимся в трудной жизненной ситуации. Граждане смогут самостоятельно выбирать поставщика социальных услуг.

– Предусматривается существенно (в 6 раз) сократить период ожидания получения социальной услуги, ликвидировать к 2018 году очередь на получение места в стационарное учреждение социального обслуживания.

Таблица 2

Ключевые события направления

Ключевое событие	2013 г.	2014г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.
Граждане получают социальные услуги с учетом индивидуальной нуждаемости	декабрь	IVкв.	далее норма действует постоянно	далее норма действует постоянно	далее норма действует постоянно	далее норма действует постоянно
Информация об организациях, предоставляющих социальные услуги, доступна для граждан из реестров, сформированных в электронной форме в субъектах Российской Федерации		III кв.	далее норма действует постоянно	далее норма действует постоянно	далее норма действует постоянно	далее норма действует постоянно
Граждане могут самостоятельно выбирать организацию для получения социальных услуг		IV кв.	далее норма действует постоянно	далее норма действует постоянно	далее норма действует постоянно	далее норма действует постоянно
Негосударственные органи-				далее	далее	далее

Ключевое событие	2013 г.	2014г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.
зации социального обслуживания получают льготы и преференции			IV кв.	норма действует постоянно	норма действует постоянно	норма действует постоянно
Максимальный период ожидания получения социальных услуг сокращен до 1 месяца, (месяцы)	6	5,5	4,0	2,0	1,0	1,0
Ликвидирована очередь на получение места в стационарное учреждение социального обслуживания (очередь, тыс. человек)	18,0	15,3	12,2	7,4	3,2	0,0
Граждане получают социальные услуги с учетом индивидуальной нуждаемости	декабрь	IV кв.	далее норма действует постоянно	далее норма действует постоянно	далее норма действует постоянно	далее норма действует постоянно

2. «Нуждающиеся граждане получают адресную социальную поддержку»

Меры социальной поддержки будут ориентированы на адресность в оказании социальной помощи отдельным категориям граждан. Субъекты Российской Федерации будут вправе самостоятельно определять категории граждан, нуждающихся в мерах социальной поддержки с учетом нуждаемости. Это создаст необходимые условия для развития современных инновационных подходов в оказании государственной помощи с учетом реальной нуждаемости граждан, при сохранении базовых принципов и норм, закрепленных действующим законодательством.

Таблица 3

Ключевые события направления

Ключевое событие	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.
Малоимущие граждане, получают государственную социальную помощь на основе социального контракта, предусматривающего исполнение индивидуальной программы социальной адаптации (доля граждан, получающих социальную помощь на основе социального контракта, %)	1–2	2–3	3–4	4–5	5–6	6–7
Ветераны Великой Отечественной войны получат дополнительные меры социальной поддержки в связи с 70-летием Победы в Великой Отечественной войне 1941–1945 годов			II кв.			
Граждане получают социальную поддержку в субъектах Российской Федерации с учетом нуждаемости	декабрь	далее норма действует постоянно	далее норма действует постоянно	далее норма действует постоянно	далее норма действует постоянно	далее норма действует постоянно

1. «Интеграция инвалидов в общество станет реальностью».

Подписание в 2008 году и ратификация в 2012 году Конвенции ООН о правах инвалидов от 13 декабря 2006 года свидетельствует о готовности российской Федерации к формированию условий, направленных на соблюдение международных стандартов экономических, социальных, юридических и др.прав инвалидов. Планом действий Минтруда России предусмотрено принять надлежащие меры для обеспечения инвалидам наравне с другими гражданами доступа к физическому окружению, транспорту, информации и связи, а также к другим объектам и услугам, открытым или предоставляемым для населения.

С 2011 года реализуется Государственная программа Российской Федерации «Доступная среда» на 2011–2015 годы, которая предусматривает комплекс мероприятий, позволяющих обеспечить беспрепятственный доступ к наиболее востребованным инвалидами объектам и услугам. Новая редакция Государственной программы Российской Федерации утверждена распоряжением Правительства РФ от 26 ноября 2012 года № 2181-р.

Предлагается оказывать финансовую поддержку субъектам РФ при проведении мероприятия по обеспечению доступа инвалидов и других маломобильных групп населения к наиболее востребованным объектам и услуга, поддержать программы общественных организаций инвалидов по содействию трудоустройству инвалидов.

Таблица 4

Ключевые события направления

Ключевое событие	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.
Инвалиды получили действенные механизмы реализации и защиты своих прав в соответствии с положениями Конвенции ООН о правах инвалидов			II кв.	далее норма действует постоянно	далее норма действует постоянно	далее норма действует постоянно
В стране стало больше граждан, дружественно настроенных по отношению к инвалидам (доля инвалидов, положительно оценивающих отношение населения к проблемам инвалидов, %)	36,6	40,8	45,2	49,6	49,6	49,6
Приоритетные объекты социальной, транспортной, инженерной инфраструктуры стали более доступны для инвалидов и других маломобильных групп населения, (% от общего количества объектов инфраструктуры)	16,8	16,8	30,9	45,0	45,0	45,0

2. «Объективное установление инвалидности и эффективная реабилитация инвалидов».

Результатом мероприятий по повышению качества работы учреждений медико-социальной экспертизы станут объективные экспертные решения по установлению инвалидности и назначению реабилитационных мероприятий и технических средств реабилитации, а также формирование понятного и прозрачного для граждан механиз-

ма принятия таких решений. Реализация основных направления реабилитации инвалидов тесно связана с использованием ими технических средств реабилитации.

Поэтому главный акцент делается на повышении качества технических средств реабилитации, предоставляемых за счет средств федерального бюджета; своевременном и бесперебойном финансировании, обеспечении инвалидов техническими средствами реабилитации в полном объеме с учетом их индивидуальных потребностей, сокращении административных барьеров и упрощении процедур обеспечения техническими средствами реабилитации.

Таблица 5

Ключевые события направления

Ключевое событие	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.
Процедура установления инвалидности стала понятной и прозрачной для граждан, повышено качество работы учреждений медико-социальной экспертизы:						
– решения в бюро МСЭ принимаются на основе объективных (измеряемых) и фиксируемых параметров, максимально исключающих усмотрение экспертов			IV кв.	далее норма действует постоянно	далее норма действует постоянно	далее норма действует постоянно
– исключена необходимость повторного личного обращения инвалидов в различные инстанции при обеспечении техническими средствами реабилитации и получении реабилитационных услуг			IV кв.	далее норма действует постоянно	далее норма действует постоянно	далее норма действует постоянно
– назначение технических средств реабилитации осуществляется с учетом индивидуальных потребностей инвалидов (на основании медицинских показаний и с учетом противопоказаний)	февраль	далее норма действует постоянно	далее норма действует постоянно	далее норма действует постоянно	далее норма действует постоянно	далее норма действует постоянно

В результате осуществления Государственной программы Российской Федерации «Социальная поддержка граждан», основной целью социальной политики округа становится развитие его человеческого потенциала. С одной стороны, это предполагает создание благоприятных условий для развития способностей каждого человека, улучшение условий жизни населения округа и качества социальной среды, с другой – повышение конкурентоспособности человеческого капитала и обеспечивающих его социальных секторов экономики. В результате проведения государственных мероприятий должны быть достигнуты следующие результаты:

– преодоление негативных демографических тенденций, стабилизация численности населения и создание условий для ее роста;

– формирование условий для устойчивого повышения заработной платы, соответствующего темпам роста производительности труда и качеству рабочей силы, создание эффективных механизмов регулирования рынка труда;

– создание эффективной адресной системы поддержки социально незащищенных групп граждан, а также лиц, имеющих доход ниже прожиточного минимума и предоставления им социальных услуг, создание доступной среды для лиц с ограниченными возможностями путем обеспечения их доступа наравне с другими к физическому окружению, к транспорту, к информации и связи, а также к объектам и услугам, открытым или предоставляемым для населения;

– создание условий для укрепления общероссийской гражданской идентичности, гармонизации межнациональных и межконфессиональных отношений, развития межкультурного и межрелигиозного диалога;

– повышение уровня удовлетворения социальных и духовных потребностей населения;

– формирование современной социальной среды для пожилых людей и лиц с ограниченными возможностями, развитие института семьи, обеспечение условий для комфортной жизни в семье, оказание всесторонней помощи членам семьи, занятым уходом за престарелыми людьми и инвалидами;

– оказание услуг по социальной реабилитации и коррекции семей, находящихся в трудной жизненной ситуации с целью уменьшения безнадзорности и беспризорности несовершеннолетних, снижения уровня подростковых правонарушений в среднесрочной перспективе не менее чем на 15%, сокращения социального сиротства не менее чем на 30%;

– принятие превентивных мер по профилактике социального неблагополучия среди различных групп населения.

Список литературы:

[1] Федеральный закон от 16 июля 1999 года N 165-ФЗ "Об основах обязательного социального страхования"
[2] Государственной программой Российской Федерации «Социальная поддержка граждан», утвержденной распоряжением Правительства РФ от 27 декабря 2012 года № 2553-р.
[3] Конвенции ООН о правах инвалидов от 13 декабря 2006
[4] Государственная программа Российской Федерации «Доступная среда» на 2011 – 2015 годы, которая предусматривает комплекс мероприятий, позволяющих обеспечить беспрепятственный доступ к наиболее востребованным инвалидами объектам и услугам. Новая редакция Государственной программы Российской Федерации утверждена распоряжением Правительства РФ от 26 ноября 2012 года № 2181-р.
[5] Стратегия социально-экономического развития Приволжского федерального округа на период до 2020 года
[6] Официальный сайт Министерства труда и социальной защиты РФ – rosmintrud.ru
[7] Официальный сайт «Федеральной службы государственной статистики» -gks.ru

EFFICIENCY OF THE MUNICIPAL SOCIAL SERVICES SYSTEM

I.V. Garakhina, A.E. Osipova

Key wards: social policy, social insurance premiums, funding, government guarantees, budget, revenues and expenses.

The article discusses the financial activities to ensure social security in the region. Defined objectives and principles of execution of the revenue and expenditure sides of the budget of the regional fund, analyzed projects fund budget and cost estimates for the maintenance department.

УДК 338.242

Н.Е. Жигалова, *к.э.н., доцент ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603950, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5а.

ИНДИКАТИВНЫЕ СИСТЕМЫ АНАЛИЗА ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РЕГИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ

Ключевые слова: *безопасность, эволюция, методика оценки, индикаторы, алгоритм анализа*

В статье проведен анализ различных подходов к определению индикаторов, характеризующих состояние региона и страны в целом, предложен алгоритм индикативного анализа экономической безопасности территорий.

Для России экономическая безопасность является новой проблемой, которая в последнее время приобретает особую значимость и актуальность. Ее обеспечение принадлежит к числу одной из важнейших национальных приоритетов.

Регион является главным составляющим элементом государства, и недооценка регионального фактора, по оценкам специалистов, относится к числу наиболее существенных причин, оказывающих значительное влияние на устойчивость и темпы развития российской экономики. [1]

Под экономической безопасностью регионов России следует понимать защищенность социальных слоев и групп населения, предприятий и отдельных людей от различного рода угроз во всех сферах общественной жизни и человеческой деятельности на территории данной области (края, округа, субъекта Федерации). Жизненно важные интересы определяются как «совокупность потребностей, удовлетворение которых надежно обеспечивает существование и возможности прогрессивного развития личности, общества и государства». Угроза безопасности, согласно Концепции национальной безопасности РФ, – совокупность условий и факторов, создающих опасность жизненно важным интересам личности, общества и государства. [2]

За последние полтора столетия сформировались три основных подхода экономистов-теоретиков к тому, что следует считать главной угрозой национальной экономической безопасности и как с ней бороться (Табл. 1):

1) камералистская концепция защиты внешнеэкономической безопасности (с середины XIX в.);

2) кейнсианская концепция защиты от внутренних макроэкономических угроз (со второй трети XX в.);

3) институциональная концепция защиты от административных барьеров (с конца XX в.).

Таблица 1

Эволюция парадигм понимания национальной экономической безопасности

Характеристики парадигм	Камералистская концепция	Кейнсианская концепция	Институциональная концепция
Время возникновения, основоположник концепции	1840-е гг., Фридрих Лист	1930-е гг., Джон М. Кейнс	1980-е гг., Эрнандо де Сото
Понимание главной угрозы национальной экономической безопасности	Конкуренция или иные действия иностранных государств	«Провалы» рынка – нестабильность экономического роста, безработица, инфляция	Провалы» государства – административные барьеры, рентоискательство

Характеристики парадигм	Камералистская концепция	Кейнсианская концепция	Институциональная концепция
Цель борьбы за национальную экономическую безопасность	Экономическая независимость	Экономическая и социальная стабильность	«Правление права», защита прав собственности
Методы борьбы за национальную экономическую безопасность	Протекционистская торговая политика	Государственное регулирование производства, занятости и денежного обращения	Снижение регистрационных процедур и платежей, борьба с бюрократизмом и коррупцией

Одним из этапов прогнозирования экономической безопасности регионов является ее анализ. В настоящее время разрабатываемые концепции и прогнозы развития регионов, как правило, не увязываются с проблемами экономической безопасности. Тем не менее, экономическую безопасность следует рассматривать в качестве важнейшей характеристики экономической системы, которая определяет способность реализации национально-государственных интересов региона.

Отечественная научная школа вопросов экономической безопасности до настоящего времени не дала полные ответы об ее всесторонних аспектах, показателях и методах оценки. В свою очередь, региональные особенности предопределяют всю совокупность угроз и опасностей, влияющих не только на безопасность данного региона, но и страны в целом. Эти аспекты должны определять существо региональной политики по обеспечению безопасности.

Учитывая особенности проблем обеспечения экономической безопасности региона, необходимо выработать особую систему параметров, учитывающих специфику конкретной территории. Существующие системы показателей оценки экономической безопасности ориентированы преимущественно на федеральный уровень власти. Однако, учитывая важность и специфические особенности региональных проблем, представляется необходимой специальная проработка проблем показателей безопасности для регионов. Целями применения подобной методики являются:

– оценка кризисных ситуаций и угрозы их возникновения в социально-экономической сфере региона;

– оценка влияния местных кризисных ситуаций на национальную безопасность субъекта Федерации и России в целом;

– разработка и обоснование программно-целевых мероприятий по обеспечению экономической безопасности.

Система параметров (пороговых значений) экономической безопасности региона должна основываться на принципиальных положениях Государственной стратегии экономической безопасности Российской Федерации.

Каждый из основных индикаторов угроз экономической безопасности связан с оценкой ситуации в определенной сфере. Расчет показателей, рассматриваемых изолированно друг от друга, не позволяет получить объективную оценку. Только система показателей позволяет сделать выводы о реальной степени угрозы экономической безопасности. Показательно сопоставление показателей безопасности соседних регионов, а также муниципальных образований одного региона. Практика показывает, что нужно не просто определить чисто макроэкономические индикаторы, на которые трудно повлиять в оперативном порядке (их динамика складывается достаточно инерционно и под воздействием многих факторов, которые зачастую не поддаются влиянию). Целесообразно использовать индикаторы, которые поддаются воздействию со стороны органов власти, как в стратегическом, так и в тактическом плане. Выявляются критические точки и способы воздействия на них.

Основные требования к системе социально-экономических показателей региона:

– система социально-экономических показателей региона должна быть взаимоувязана с общей схемой анализа и показателей, использующихся на федеральном и отраслевом уровнях;

– показатели региональной безопасности должны быть совместимы с действующей в стране системой учета, статистики и прогнозирования;

– система социально-экономических показателей должна отвечать перечню основных угроз экономической безопасности региона;

– перечень социально-экономических показателей, используемых для анализа, должен быть минимален, легко доступен и иметь простую интерпретацию;

– результаты анализа должны допускать простую и наглядную проверку на непротиворечивость существующему положению;

– социально-экономические показатели должны относиться к одному временному периоду, описывая своего рода срезы социально-экономической ситуации;

– показатели должны допускать возможность осуществлять регулярный мониторинг и прогнозирование факторов, влияющих на уровень угроз безопасности региона. [3]

Анализ положения в регионе должен опираться на набор индикаторов экономической безопасности, который позволит выявить и оценить грядущие угрозы, а также реализовать необходимый комплекс программно-целевых мер по снижению уровня угроз.

В современных условиях среди всего многообразия индикативных систем наибольшего внимания заслуживают три основных подхода выбора показателей:

– известные макроэкономические показатели, получившие название экономических и социальных индикаторов;

– относительные показатели, как правило, агрегированные, удельные веса, коэффициенты и др.;

– показатели «тревоги», сравнение которых с фактическими параметрами позволяет своевременно увидеть и обратить внимание на превышение предельных значений.

Анализ указанных методических подходов к построению индикативных систем показывает, что на практике никто не применяет развернутую систему индикаторов. Поэтому, кроме анализа выбранных для оценки экономической безопасности региона индикаторов, следует предложить и саму методику их выбора.

Правительство России, также как и зарубежная школа, предлагает использовать для оценки ситуации в регионе две группы индикаторов – констатирующие индикаторы, на основании которых осуществляется диагностика состояния региона, и индикаторы потенциального роста, оценивающие наличие точек роста, внутреннего потенциала региона.

Аналитическое управление Госкомстата России предлагает исследование экономической безопасности регионов на основе анализа 5 групп индикаторов, характеризующих ситуацию в социальной сфере, сельском хозяйстве, поступлении инвестиций, финансового состояния, институциональных преобразований [4].

Для характеристики социально-экономической стабильности в регионе ученые РАН разработали синтетические индикаторы, которые отражают следующие параметры складывающейся экономической ситуации: уровень безработицы, преступности, политической ситуации, межнациональных отношений, экологии, состояния экономики, потребительского рынка, доходов граждан и учитывающие дополнительные факторы социально-экономической напряженности и экономического положения соседей.

По мнению исследователей Э.А. Уткина и А.Ф. Денисова к основным критериям, характеризующим интересы региона в области безопасности и обеспечивающим приемлемые для большинства населения условия жизни и развития личности, устойчивость социально-экономической ситуации, относятся:

– расширенное воспроизводство экономической и социальной инфраструктуры региона;

– границы критической зависимости региона от ввоза важнейших видов продукции первой необходимости;

– обеспечение необходимого уровня обслуживания потребностей населения с целью формирования условий для нормального жизнеобеспечения населения региона.

По их мнению, можно выделить следующие группы объектов для индикативного анализа экономической безопасности региона:

– показатели состояния инфраструктуры (динамика воспроизводства, работоспособность и степень изношенности, техническая аварийность, число объектов инфраструктуры на 10 000 человек и др.);

– демография, уровень и качество жизни (рождаемость и смертность, продолжительность жизни, заболеваемость; средняя и минимальная заработная плата и пенсия в сравнении с прожиточным минимумом; различия в уровне доходов между отдельными слоями населения; потребление важнейших видов продовольствия и обеспеченность товарами длительного пользования, преступность и др.);

– динамика занятости населения, в том числе по половозрастным и социальным группам населения;

– состояние финансово-бюджетной и кредитной системы, обеспеченность финансовыми и материальными ресурсами важнейших региональных нужд, обеспеченность ресурсами исполнения отдельных делегированных государственных полномочий;

– действенность системы государственной власти, механизмов правового и административного регулирования;

– состояние окружающей среды, экология.

Среди индикаторов уровня жизни населения, как наиболее важных для регионального уровня управления, часто используются следующие показатели:

– доля в населении граждан, имеющих доходы ниже прожиточного минимума;

– средняя продолжительность жизни;

– разрыв между доходами 10% самых высокодоходных и 10% самых низкодоходных групп населения;

– уровень рождаемости;

– уровень смертности и заболеваемости от различных причин;

– сопоставление средней заработной платы и пенсии с прожиточным минимумом в соседних регионах и муниципальных образованиях;

– уровень безработицы;

– уровень обеспеченности различными товарами длительного пользования;

– уровень преступности.

Таким образом, анализ различных подходов к определению индикаторов, характеризующих состояние региона и страны в целом, показал, что стройной системы индикаторов пока не предложено.

Основываясь на анализе изложенных моделей оценки уровня экономической безопасности региона, необходимо при выборе показателей экономической безопасности остановиться на следующей модели: за основу выбора показателей принять индикаторы, которые обладают высокой чувствительностью и изменчивостью, а также способны предупреждать государство и общество о возможных опасностях, связанных с изменением макроэкономической ситуации.

Особое место занимает определение и использование пороговых значений индикаторов, призванных сигнализировать о приближении критического состояния объекта управления и необходимости изменения стратегии развития объекта. Пороговые значения – это предельные величины, несоблюдение значений которых препятствует нормальному ходу развития различных элементов воспроизводства, приводит к формированию негативных, разрушительных тенденций для территорий. Таким образом,

показатели, по которым определены пороговые значения, выступают системой показателей экономической безопасности.

Следует отметить, что более показательным и удобным в использовании является функциональный анализ уровня экономической безопасности. Такой анализ позволяет выявить недостатки и резервы реализуемого комплекса мер по обеспечению каждой из функциональных составляющих экономической безопасности и безопасности территории в целом, а также дать возможность скорректировать функциональную систему обеспечения его экономической безопасности.

Возможный алгоритм анализа:

– определение структуры негативных воздействий по каждой функциональной составляющей экономической безопасности территории. Разделение объективных и субъективных негативных воздействий;

– оценка вероятности наступления отдельных негативных воздействий, а также ущерба в случае их наступления с тем, чтобы оценить вероятный размер ущерба.

– формирование списка мер, которые были предприняты к моменту проведения оценки уровня его экономической безопасности для устранения влияния негативных воздействий. Такие списки мер формируются по каждой из функциональных составляющих и по каждому негативному воздействию внутри каждой составляющей. Если в прошлом были приняты какие-либо превентивные меры по предупреждению определенных негативных воздействий, их также необходимо включить в список мер, даже если ожидавшиеся негативные воздействия так и не имели места;

– оценка эффективности принятых мер с точки зрения нейтрализации конкретных негативных воздействий по каждой из функциональных составляющих экономической безопасности. Оценка эффективности принятых мер может производиться экспертами, проводящими общую оценку экономической безопасности данной территории или специально приглашенными лишь для этой цели. [5]

Анализ осуществляется на основании оценки отношения экономического эффекта, полученного от реализации оцениваемых мер, предотвращенного с помощью этих мер возможного ущерба, к совокупным затратам на реализацию комплекса мер и стоимости понесенного ущерба по функциональной составляющей;

– определение причин недостаточной эффективности мер, принятых для устранения уже имеющихся негативных воздействий и предотвращения возможных, а также определение ответственных за низкую эффективность реализации принятых мер;

– выработка рекомендаций по устранению и предупреждению негативных воздействий;

– оценка стоимости каждой из предлагаемых мер по устранению негативных воздействий и определение исполнителей, ответственных за реализацию предлагаемых мер.

Актуален вопрос о величине удельного веса каждой из составляющих безопасности при их агрегировании. Если какие – либо показатели линейно или нелинейно зависят друг от друга, то в информационной системе присутствует ненужная информация, искажающая результаты анализа, прогнозирования и, как следствие, результаты планирования. Поэтому необходим множественный анализ всей совокупности заданных показателей.

Для выделения наиболее важных направлений можно применить расчет удельного веса отдельных составляющих безопасности в общем ущербе.

Создание карт функционального анализа позволяет решать одновременно целую совокупность важнейших проблем обеспечения экономической безопасности. Оценивая значения финансовых параметров ущербов от ожидавшихся, реализовавшихся и предотвращенных негативных воздействий, можно получить достоверное представление о масштабах потенциального, предотвращенного и понесенного ущерба от совокупности негативных воздействий на экономическую безопасность региона.

Список литературы:

[1] Глазьев С.Ю. «О концепции макроэкономической политики в свете обеспечения экономической безопасности страны». 14.11.2007.
[2] Концепция национальной безопасности Российской Федерации от 17 декабря 1997 года №1300 (в ред. Указа Президента Российской Федерации от 10 января 2000 года № 24) // СЗ РФ. 2000. № 2. Ст. 170.
[3] Новосельцев В.С. Национальные интересы России (социально-экономический аспект): Монография. – М: Россельхозакадемия, 2007. – 154 с.
[4] Экономическая безопасность России: Общий курс: Учебник под ред. В.К. Сенчагова. – М.: Дело, 2005. – 896 с.
[5] Жигалова Н.Е. Методология комплексной диагностики состояния и развития территорий: Монография/Н.Е. Жигалова. – Нижний Новгород: ООО «Издательство «Пламя», 2013. – 292 с.

INDICATIVE ANALYSIS SYSTEM OF ECONOMIC SECURITY REGIONAL DEVELOPMENT

N.E. Zhigalova

Keywords: *security, development, assessment methodology, indicators, algorithm analysis*

The analysis of the various approaches to the definition of indicators characterizing the state of the region and the country as a whole, the algorithm indicative analysis of the economic security of the territories.

УДК 65.016.7

Н.Е. Жигалова, *к.э.н., доцент ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
М. Булыгина, *студентка ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603600, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5

АНТИКРИЗИСНЫЙ ИНСТРУМЕНТАРИЙ ДИАГНОСТИКИ БАНКРОТСТВА ПРЕДПРИЯТИЙ

Ключевые слова: *банкротство, антикризисная диагностика, финансовое состояние, методы*

В статье проводится сравнение понятий «банкротство», «несостоятельность», «неплатежеспособность», выделяются периоды развития кризиса, приводится классификация типов банкротств, систематизируются методы оценки риска банкротства

Для рыночной экономики процесс возникновения кризисных ситуаций является одной из неотъемлемых условий ее существования. В первом полугодии 2013 г. Арбитражным судом принято к производству 12504 заявлений о признании должников несостоятельными (банкротами), что на 21,1 % меньше соответствующего периода прошлого года. 6325 предприятий признаны банкротами, из них 22 государственных предприятия и 120 муниципальных унитарных предприятия. [1]

В Нижегородской области на начало текущего года в процедурах банкротства находятся 662 должника. Задолженность банкротов составляет 5,4 млрд. руб., в том числе по обязательным платежам – 5,1 млрд. руб., по денежным обязательствам – 0,3 млрд. руб.

Процессы глобализации мировой экономики только увеличивают неопределенность и сложность связей между контрагентами в отношении их финансовой независимости.

Все это заставляет по-другому взглянуть на развитие рыночной экономики и ее элементов – предприятий и актуализирует потребность в развитии теории и методологии экономического анализа и превентивной диагностики возможных (потенциальных) кризисных состояний, которые охватывают не только финансово-хозяйственную деятельность предприятия, но и его внешнюю среду, с выделением ключевых факторов влияния, определяющих тренды и динамику развития хозяйствующих субъектов.

Теоретические и методологические вопросы оценки финансового состояния и несостоятельности российских организаций нашли отражение в работах Беликова А.Ю., Бердникова Т.Б., Грачева А.В., Давыдовой Г.В., Донцовой Л.В., Ендовицкого Д.А., Ендовицкой А.В., Зайцевой О.П., Кадыкова Г.Г., Ковалева В.В., Никифоровой Н.А., Патласова О.Ю., Савицкой Г.В., Сайфулина Р.С., Сергиенко О.В., Стояновой Е.С., Федотовой М. А., Фомина П. А. и др.

Существенный вклад в изучение вопросов оценки финансового состояния и прогнозирования банкротства внесли западные ученые, такие как Альтман Э., Бивер В., Винакор А., Голдер М., Депалян Ж., Конан Ж., Лего Ж., Лис Р., Мервин К., Смитир Р., Спрингейт Г., Таффлер Р., Тишоу Г., Фитцпатрик П., Харриган Д., Хикман В., Дюран Д., Чессер Р. и др.

Построению антикризисного механизма диагностики риска банкротства предприятия должен предшествовать анализ таких понятий как «кризис», «банкротство», «несостоятельность», «неплатежеспособность» предприятия. В отечественной литературе эти понятия трактуются неоднозначно и часто под одним и тем же определением подразумеваются разные трактовки.

Иногда в отечественной литературе объединяют два различных понятия «кризис» и «банкротство предприятия», что на наш взгляд совершенно неправильно, авторы согласны с определением Фомина Я.А., что банкротство является конечной точкой кризисного состояния, когда предприятие не имеет возможности расплатиться с кредиторской задолженностью: предприятие либо ликвидируется, либо восстанавливает платежеспособность с помощью привлеченных ресурсов (кредит, бюджет) [2]. Во время кризиса предприятие может восстановить свою платежеспособность как за счет собственных, так и за счет привлеченных ресурсов. Таким образом, ключевыми особенностями различия этих понятий является тип используемых ресурсов и промежуток времени наступления явлений.

Следует разделить понятия «банкротство» и «несостоятельность», так как несостоятельность существует, как факт имеющий место, вне зависимости от признания арбитражным судом, поскольку превышение суммы обязательств над стоимостью активов возникает раньше, чем признание предприятия должником. Арбитражный суд лишь констатирует наличие признаков несостоятельности и признает должника банкротом. Таким образом, между несостоятельностью и банкротством устанавливается тесная причинно-следственная связь, так банкротство без факта несостоятельности предприятия не может быть признано арбитражным судом, а несостоятельность предприятия является основой для применения норм законодательства о банкротстве. Следует заметить, что несостоятельность это не факт банкротства предприятия, а лишь предпосылка, переломный момент в развитии предприятия.

Для того что бы лучше разграничить понятия «банкротство», «несостоятельность» и «неплатежеспособность» сформирована таблица 1.

Кризис является неизбежным процессом в развитии любой системы, в частности предприятия. Он является одной неотъемлемой фазой жизненного цикла предприятия, которая завершается переходом предприятия в новое качественное состояние, либо его крахом. Все рассматриваемые понятия будут увязаны с периодами развития кри-

зиса на предприятии и объединены в логическую цепочку перехода из одного этапа кризиса в другой.

Таблица 1

Сравнение понятий «банкротство», «несостоятельность», «неплатежеспособность»

Признаки	Неплатежеспособность	Несостоятельность	Банкротство
Категория	Экономическая	Экономическая	Экономико-правовая
Экономическое содержание	Неспособность должника своевременно и в полном объеме выполнять долгосрочные платежные обязательства	Критическая точка в развитии предприятия предполагает либо выход предприятия из кризиса либо начало процедуры банкротства	Удостоверенная арбитражным судом неспособность должника в полном объеме исполнить свои обязательства
Функции	Индикативная (рекомендательная)	Оценочная Индикативная	Оценочная Стимулирующая Санирующая
Направление воздействия	Денежные средства и ликвидность	Финансовые отношения и финансовые ресурсы	Деятельность предприятия и управление ею
Форма проявления	Рост долгов, сокращение величины и источников доходов	Нарушение одного из компонентов финансовой состоятельности или их цепочки, ведущие к банкротству	Нарушение основного принципа организации финансов: «самофинансируемость» и «самоокупаемость»
Управление	Внутреннее	Внутреннее	Внешнее и внутреннее
Использование ресурсов для выхода из кризиса	Внутренних	Внутренних	Внешних и внутренних
Период кризиса	Острый-хронический	Хронический	Хронический
Состояние кризиса	Развитие кризиса	Критическая точка кризиса	Завершение кризиса

В развитии кризиса можно выделить три периода: предкризисный период, период острого кризиса и период хронического кризиса (острый непреодолимый кризис), которые включают семь, следующих друг за другом, этапов развития кризиса на предприятии: кризис стратегии, структурный кризис, кризис ликвидности, временная неплатежеспособность, неплатежеспособность, несостоятельность, банкротство. [3]

В зависимости от типа кризисных явлений, может быть использована следующая классификация банкротств:

– банкротство бизнеса (вызвано неэффективным управлением активами, использованием ресурсов, низкой деловой активностью и т.д.);

– банкротство собственника или акционера, или банкротство, вызванное, в первую очередь, недостатком у собственника ресурсов на осуществление простого и расширенного воспроизводства – при наличии основных фондов и трудовых ресурсов;

– банкротство производства, когда в силу устаревшего оборудования и техноло-

гий или же из-за неэффективного использования трудовых ресурсов предприятие не может конкурировать на рынке.

На практике все виды банкротства взаимосвязаны, и разделить их можно лишь условно по преимущественному фактору, определяющему его природу.

Можно выделить следующие этапы управление риском банкротства:

1 этап. Выявление риска банкротства. Необходимо выяснить каким образом предприятие может подвергнуться риску банкротства и определить причины возникновения этого риска.

2 этап. Оценка вероятности риска банкротства на предприятии в ближайшей перспективе с помощью механизма диагностики риска, основанного на анализе четырех срезов.

3 этап. Управление риском банкротства включает в себя совокупность правил принятия решений в условиях кризиса на предприятии. На основе выбранной программы управления вырабатывается тактика управления риском банкротства.

Диагностика риска банкротства – это комплексный анализ, который позволит обнаружить проблемные места в финансовой деятельности предприятия и оценить финансовую устойчивость. В отличие от системного анализа, который преобладает на стратегическом уровне предприятия, диагностика риска банкротства используется в тактических звеньях управления.

Проблема прогнозирования вероятности банкротства неоднократно освещалась, предлагались различные модели прогнозирования, вместе с тем, как показал анализ многочисленных источников, на сегодняшний день не разработана полная классификация методов вероятности банкротства.

Проведенный анализ методик, предлагаемых отечественной и зарубежной практикой, показал, что методический инструментарий прогнозирования кризисных явлений мало разработан и отличается противоречивостью в получаемых выводах.

Важным, по мнению авторов, является систематизация методов, их характеристика и оценка возможности применения в условиях российской экономики. Схема классификации методов оценки риска банкротства представлена на рис. 1.

Количественные методы являются наиболее широко используемыми, и имеют как зарубежные, так и отечественные варианты, среди которых достаточно распространены методы коэффициентного анализа. Анализ вероятности банкротства, при помощи данного подхода основан на расчете определенных финансовых коэффициентах. На данный момент их существует около 200 [4].

Рис. 1. Классификация методов оценки риска банкротства

Достоинствами данного метода, являются, то, что для анализа не требуется никаких дополнительных сведений о предприятии, достаточно лишь владеть финансовой отчетностью предприятия. Кроме того, этому методу дает предпочтение и российское законодательство. Однако, стоит помнить, что нормативные значения коэффициентов были взяты из практики зарубежных стран и не были адаптированы к условиям российской экономики. По мнению авторов, метод коэффициентного анализа был бы более эффективным, если бы проводилось регулярное обновление эталонных значений коэффициентов, и градация таких значений в зависимости от отрасли.

Разработка пороговых значений финансовых коэффициентов основывается на использовании статистических данные, которые ежегодно публикуются в статистических сборниках Федеральной службой государственной статистики (Росстат). Данные, опубликованные Росстатом, позволяют сгруппировать коэффициенты не только по размерам организаций (малые, средние и крупные), но и по видам экономической деятельности (отраслям), что позволяет устанавливать пороговые значения финансовых коэффициентов для отдельной отрасли.

При определении пороговых значений каждого коэффициента исключается минимальное и максимальное значение отдельного коэффициента из общей выборки, а из оставшихся значений выбирается максимальное, которое принимается как пороговое значение коэффициента. Для определения пороговых значений коэффициентов по отраслям необходимо сгруппировать полученные пороговые значения в отдельной таблице. Для визуального определения пороговых значений коэффициентов, изменений отдельных коэффициентов используются лепестковые диаграммы.

Для диагностирования потенциальных кризисов может быть проведен и экспресс-анализ некоторых характерных показателей, наличия необходимых для успешного функционирования предприятия документов (табл. 2).

Таблица 2

Диагностика прогнозирования кризисных явлений на основе экспресс-анализа [5]

Показатель	Предкризисная ситуация	Кризис
Отсутствие перспективного стратегического плана	+	+
Отсутствие текущих и операционных планов	+	–
Отсутствие финансового менеджмента	+	+
Структура организации – традиционная, общепринятая – беспорядочная	 – +	 + +
Портфель заказов – наличие на текущий период – наличие на перспективу	 + –	 – –
Стиль руководства – авторитарный – демократический – популистский – либеральный	 + – + –	 – – + +
Методы решения проблемы – традиционный, механический – отсутствует	 – +	 + +
Методы делового общения – ритуальные, формальные – случайные, спорадические	 – +	 + +
Наличие инноваций – согласно стратегическому плану	 –	 –

Показатель	Предкризисная ситуация	Кризис
– отсутствуют	+	+
Наличие инвестиций – согласно стратегическому плану – отсутствуют	 – +	 – +
Специальная подготовка руководителя в области антикризисного управления – имеется – отсутствует	 – +	 – +
Наличие страховых запасов, ресурсов – имеются – отсутствуют	 – +	 – +

Такой экспресс-анализ можно расширить в зависимости от конкретной направленности деятельности анализируемого предприятия (организации), его размеров и других факторов, весомых с точки зрения лица, проводящего анализ. В частности, можно проанализировать наличие (отсутствие) планов предкризисного управления; степень готовности персонала к работе в кризисных ситуациях; умение персонала использовать методы предкризисного и антикризисного управления; наличие (отсутствие) системы мониторинга внешних и внутренних факторов, наличие (отсутствие) группы менеджеров антикризисного управления, характер межгрупповых и межличностных отношений и другие показатели. Таким образом, смешанные подходы совмещают в себе особенности, как количественных, так и качественных способов оценки вероятности банкротства.

Список литературы:

[1] Сайт высшего Арбитражного суда РФ www.arbitr.ru/press-centr/news/totals/index.htm
[2] Фомин Я.А. Диагностика кризисного состояния предприятия. - М. Московская финансово-промышленная академия. 2004. – С. 245.
Думная Н. Н. Эволюционные качества рыночной среды Электронный ресурс. / Н. Н. Думная // Мир новой экономики [Электрон. журн.]. [М]. <http://www.worldneweconomy.ru/docs/pilot.pdf> (20.04.2011)
[4] Хайдаршина Г. А. Комплексная модель оценки риска банкротства//Финансы №2,2009- стр. 67-69
[5] Ансофф, И. Стратегический менеджмент. Классическое издание/ И. Ансофф. – С.-Петербург: Изд-во «Питер», 2009.

ANTIRECESSIONARY DIAGNOSTIC TOOLS BANKRUPTCIES

N.E. Zhigalova, M. Bulygina

Keywords*: bankruptcy, crisis diagnostics, financial condition, methods*

The article compares the concepts of «bankruptcy», «failure», «insolvency», allocated periods of crisis, a classification of types of bankruptcies, systematized methods for assessing the risk of bankruptcy

УДК 657

В.В. Крайнова, *к. э. н., доцент ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
В.А. Никитина, *студентка ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603950, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5а

ЭВОЛЮЦИЯ БУХГАЛТЕРСКОГО БАЛАНСА В СОВРЕМЕННОЙ РОССИИ

Ключевые слова: *эволюция, бухгалтерский баланс, бухгалтерский учет, отчетность, международные стандарты финансовой отчетности.*

Статья содержит детальный анализ эволюции бухгалтерского баланса с момента образования нового российского государства и до наших дней. Опираясь на нормативную документацию в области учёта и отчётности, авторы выделяют несколько этапов в развитии бухгалтерского баланса в современной России.

Последние двадцать лет российский бухгалтерский учет находится в состоянии реформирования с целью сближения с Международными стандартами финансовой отчетности (далее – МСФО). В этой системе отчетности центральное место отведено бухгалтерскому балансу. Такое положение баланса обуславливается признанием основными пользователя отчетности инвесторов, которых интересует изменение их имущества, рыночная капитализация инвестиций, находящая отражение в показателях бухгалтерского баланса. В нашей стране долгие годы эта группа пользователей отсутствовала. Бухгалтерский учет и формируемая на его основе отчетность были ориентированы на удовлетворение интересов государства и в его лице администрации предприятия. Развитие рыночных отношений привело к появлению новой группы пользователей и изменению целей бухгалтерского учета и отчетности.

В XXI веке приоритетными пользователями отчетности становятся актуальные и потенциальные собственники предприятий, для которых наиболее значима информация об изменении стоимости вложенного капитала или чистых активов и, следовательно, главной формой отчетности становится бухгалтерский баланс, составленный в рыночной или справедливой оценке.

Бухгалтерский баланс (фр. *balance*, буквально – весы, от лат. *bilanx* – имеющий две весовые чаши) – основная форма бухгалтерской отчётности. В соответствии с международными правилами финансовой отчётности, баланс содержит данные об активах, обязательствах и собственном капитале. Бухгалтерский баланс характеризует имущественное и финансовое состояния организации в денежной оценке на отчётную дату.

Данная статья содержит детальный анализ эволюции бухгалтерского баланса с момента образования нового российского государства и до наших дней. В таблице 1 приведено подробное строение актива бухгалтерского баланса в 1991–2014 гг.

Таблица 1

Строение актива бухгалтерского баланса в 1991–2014 гг.

1991 г. [3]	1992–1995 гг. [4]	1996–1999 гг. [6]	2000–2002 гг. [7]	2003–2010 гг. [8]	2011–2014 гг. [9]
Раздел I Основные средства и вложения	*Раздел I Основные средства и иные внеоборотные активы*	*Раздел I Внеоборотные активы*	*Раздел I Внеоборотные активы*	*Раздел I Внеоборотные активы*	*Раздел I Внеоборотные активы*

<table>
<tr><th>1991 г. [3]</th><th>1992–1995 гг. [4]</th><th>1996–1999 гг. [6]</th><th>2000–2002 гг. [7]</th><th>2003–2010 гг. [8]</th><th>2011–2014 гг. [9]</th></tr>
<tr><td rowspan="2">Нематериальные активы (04)</td><td rowspan="2">Нематериальные активы: первоначальная стоимость (04)
износ (05)
остаточная стоимость</td><td rowspan="2">Нематериальные активы (04,05), в том числе организационные расходы патенты, лицензии, товарные знаки</td><td rowspan="2">Нематериальные активы, в том числе: патенты, лицензии, товарные знаки организационные расходы деловая репутация организации</td><td rowspan="2">Нематериальные активы</td><td>Нематериальные активы</td></tr>
<tr><td>Результаты исследований и разработок</td></tr>
<tr><td>Основные средства (01)</td><td>Основные средства: первоначальная (восстановительная) стоимость (01,03)
износ (02)
остаточная стоимость</td><td>Основные средства (01,02,03), в том числе: земельные участки и объекты природопользования здания, машины, оборудование и другие основные средства</td><td>Основные средства, в том числе: земельные участки и объекты природопользования, здания, машины и оборудование</td><td>Основные средства</td><td>Основные средства</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Оборудование (07)</td><td>Оборудование к установке (07)</td><td>Незавершенное строительство (07,08,61)</td><td>Незавершенное строительство</td><td rowspan="2">Незавершенное строительство</td><td rowspan="2">Нематериальные и материальные поисковые активы</td></tr>
<tr><td>Незавершенные капитальные вложения (08,61)</td><td rowspan="6">Долгосрочные финансовые вложения (06,56,82), в том числе: инвестиции в дочерние общества, инвестиции в зависимые общества, инвестиции в другие организации, займы, предоставленные организациям на срок более 12 месяцев, собственные акции, выкупленные у акционеров, прочие долгосрочные финансовые вложения</td><td rowspan="6">Доходные вложения в материальные ценности, в том числе: имущество для передачи в лизинг, имущество, предоставляемое по договору проката

Долгосрочные финансовые вложения, в том числе: инвестиции в дочерние общества инвестиции в зависимые общества, инвестиции в другие организации, займы, предоставленные организациям на срок более 12 месяцев,</td></tr>
<tr><td>Долгосрочные финансовые вложения (58)</td><td>Долгосрочные финансовые вложения (06)</td><td>Доходные вложения в материальные ценности</td><td>Доходные вложения в материальные ценности</td></tr>
<tr><td>Использование прибыли (81)</td><td>Расчеты с учредителями (75)</td><td>Долгосрочные финансовые вложения</td><td>Финансовые вложения</td></tr>
<tr><td>Расчеты с участниками (75)</td><td rowspan="3">Прочие внеоборотные активы</td><td>Отложенные налоговые активы</td><td>Отложенные налоговые активы</td></tr>
<tr><td>Расчеты за имущество (76)</td><td rowspan="2">Прочие внеоборотные активы</td><td rowspan="2">Прочие внеоборотные активы</td></tr>
<tr><td>Убытки(80)</td></tr>
</table>

1991 г. [3]	1992–1995 гг. [4]	1996–1999 гг. [6]	2000–2002 гг. [7]	2003–2010 гг. [8]	2011–2014 гг. [9]
		Прочие внеоборотные активы	прочие долгосрочные финансовые вложения		
			Прочие внеоборотные активы		
Раздел II Запасы и затраты	*Раздел II Запасы и затраты*	*Раздел II Оборотные активы*	*Раздел II Оборотные активы*	*Раздел II Оборотные активы*	*Раздел II Оборотные активы*
Производственные запасы (05,06,08,12)	Производственные запасы (05,06,08,12)	Запасы, в том числе: сырье, материалы и другие аналогичные ценности (10,15,16), животные на выращивании и откорме (11), малоценные и быстроизнашивающиеся предметы (12,13), затраты в незавершенном производстве (издержках обращения) (20,21,23,29,30,36,44), готовая продукция и товары для перепродажи (40,41), товары отгруженные (45), расходы будущих периодов (31)	Запасы, в том числе: сырье, материалы и другие аналогичные ценности, животные на выращивании и откорме; затраты в незавершенном производстве (издержках обращения); готовая продукция и товары для перепродажи; товары отгруженные; расходы будущих периодов; прочие запасы и затраты	Запасы, в том числе: сырье, материалы и другие аналогичные ценности; животные на выращивании и откорме; затраты в незавершенном производстве; готовая продукция и товары для перепродажи; товары отгруженные; расходы будущих периодов; прочие запасы и затраты	Запасы
Незавершенное производство (03,20,21,23,29.30)	Животные на выращивании и откорме (11)				
Издержки обращения на остаток товаров (44)	Малоценные и быстроизнашивающиеся предметы: первоначальная стоимость (12,16) износ (13) остаточная стоимость				
Готовая продукция (43)	Незавершенное производство (20,21,23,29,30,36,44)				
Расходы будущих периодов (31)	Расходы будущих периодов (31)		Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям
	Готовая продукция (43)				
	Товары (41)				
	Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям (19)	Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям (19)	Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются более чем через 12 месяцев после отчетной даты), в том числе: покупатели и	Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются более чем через 12 месяцев после отчетной даты):	Дебиторская задолженность
	Прочие запасы и затраты	Дебиторская задолженность (платежи по которой ожида-			Финансовые вложения (за исключением денежных

1991 г. [3]	1992–1995 гг. [4]	1996–1999 гг. [6]	2000–2002 гг. [7]	2003–2010 гг. [8]	2011–2014 гг. [9]
		ются более чем через 12 месяцев после отчетной даты), в том числе: покупатели и заказчики (62,76); векселя к получению (62);, задолженность дочерних и зависимых обществ (78); задолженность участников (учредителей) по взносам в уставный капитал (75); авансы выданные (61); прочие дебиторы	заказчики; векселя к получению; задолженность дочерних и зависимых обществ; задолженность участников (учредителей) по взносам в уставный капитал; авансы выданные, прочие дебиторы	в том числе покупатели и заказчики	эквивалентов)
Раздел III Денежные средства, расчеты и прочие активы	*Раздел III Денежные средства, расчеты и прочие активы*			Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются в течение 12 месяцев после отчетной даты) в том числе покупатели и заказчики	Денежные средства и денежные эквиваленты
Касса (50)	Товары отгруженные (45)				Прочие оборотные активы
Расчетный счет (51)	Расчеты с дебиторами: за товары, работы и услуги (45,62,76) по векселям полученным (62) с дочерними (зависимыми) обществами (78) с бюджетом 68) с персоналом по прочим операциям (73) с прочими дебиторами				
Валютный счет (52)					
Прочие счета в банках (54,55)					
Прочие денежные средства (56)		Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются в течение 12 месяцев после отчетной даты), в том числе: покупатели и заказчики (62,76); векселя к получению (62);задолженность дочерних и зависимых обществ (78); задолженность участников (учредителей) по взносам в уставный капитал (75); авансы выданные (61); прочие дебиторы	Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются в течение 12 месяцев после отчетной даты), в том числе: покупатели и заказчики; векселя к получению; задолженность дочерних и зависимых обществ; задолженность участников (учредителей) по взносам в уставный капитал; авансы выданные прочие дебиторы	Краткосрочные финансовые вложения	
Краткосрочные финансовые вложения (58)					
Использование заемных средств (82)	Авансы, выданные поставщикам и подрядчикам (61)				
Расчеты с дебиторами: за товары, работы и услуги (45,62,76), векселя полученные (59) по авансам выданным (61),с бюджетом 68) с прочими (76)	Краткосрочные финансовые вложения (58)			Денежные средства	
	Денежные средства: касса (50), расчетный счет (51), валютный счет (52), прочие счета в банках (55,56,57)				
Расчеты с работниками	Прочие оборотные активы	Краткосрочные финансовые	Краткосрочные финансовые		

1991 г. [3]	1992–1995 гг. [4]	1996–1999 гг. [6]	2000–2002 гг. [7]	2003–2010 гг. [8]	2011–2014 гг. [9]
по полученным ими ссудам (73)		вложения (58,82), в том числе: инвестиции в зависимые общества; собственные акции, выкупленные у акционеров; прочие краткосрочные финансовые вложения	вложения, в том числе: займы, предоставленные организациям на срок менее 12 месяцев; собственные акции, выкупленные у акционеров; прочие краткосрочные финансовые вложения		
Расходы, не перекрытые средствами фондов и целевого финансирования (87,88,96)	Убытки: прошлых лет (88), отчетного года				
Прочие активы (71)		Денежные средства, в том числе: касса (50), расчетные счета (51), валютные счета (52), прочие счета в банках (55,56,57)	Денежные средства, в том числе: касса, расчетные счета, валютные счета, прочие денежные средства	Прочие оборотные активы	
		Прочие оборотные активы	Прочие оборотные активы		
		Раздел III Убытки			
		Непокрытые убытки прошлых лет (88)			
		Убыток отчетного года			
БАЛАНС	БАЛАНС	БАЛАНС	БАЛАНС	БАЛАНС	БАЛАНС

В таблице 2 рассмотрено подробное строение пассива бухгалтерского баланса в 1991–2014 гг.

Таблица 2

Строение пассива бухгалтерского баланса в 1991–2014 гг.

1991 г. [3]	1992–1995 гг. [4]	1996–1999 гг. [6]	2000–2002 гг. [7]	2003–2010 гг. [8]	2011–2014 гг. [9]
Раздел I Источники собственных средств	*Раздел I Источники собственных средств*	*Раздел IV Капитал и резервы*	*Раздел III Капитал и резервы*	*Раздел III Капитал и резервы*	*Раздел III Капитал и резервы*
Уставный фонд (85)	Уставный капитал (85)	Уставный капитал (85)	Уставный капитал	Уставный капитал	Уставный капитал
Износ основных средств (02)	Добавочный капитал (87)	Добавочный капитал (87)	Добавочный капитал	Собственные акции, выкупленные у ак-	Собственные акции, выкупленные у ак-

1991 г. [3]	1992–1995 гг. [4]	1996–1999 гг. [6]	2000–2002 гг. [7]	2003–2010 гг. [8]	2011–2014 гг. [9]
				ционеров (-)	ционеров (-)
Износ малоценных и быстроизнашивающихся предметов (13)	Резервный капитал (86)	Резервный капитал (86), в том числе резервные фонды, образованные в соответствии с законодательством; резервы, образованные в соответствии с учредительными документами	Резервный капитал, в том числе резервные фонды, образованные в соответствии с законодательством; резервы, образованные в соответствии с учредительными документами	Добавочный капитал	Переоценка необоротных активов
Финансирование капитальных вложений (93,94)	Фонды накопления (88)			Резервный капитал, в том числе резервные фонды, образованные в соответствии с законодательством резервы, образованные в соответствии с учред. докми	Добавочный капитал (без переоценки)
Расчеты за имущество (76)	Фонд социальной сферы (88)				Резервный капитал
Специальные фонды и целевое финансирование (87,88,96)	Целевое финансирование и поступления(96)	Фонды накопления (88)	Фонд социальной сферы		Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)
Резервы на предстоящее покрытие предстоящих расходов и платежей (89)	Арендные обязательства (97)	Фонд социальной сферы (88)	Целевые финансирование и поступления	Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	
Амортизационный фонд (86)	Нераспределенная прибыль прошлых лет (88)	Целевые финансирование и поступления(96)	Нераспределенная прибыль прошлых лет		
Доходы будущих периодов (83)	Прибыль: отчетного года (80)	Нераспределенная прибыль прошлых лет (88)	Непокрытый убыток прошлых лет		
Торговая наценка по нереализованным товарам (42)	использовано (81)	Нераспределенная прибыль отчетного года	Нераспределенная прибыль отчетного года		
Прибыль (80)	нераспределенная прибыль отчетного года		Непокрытый убыток отчетного года		
Раздел II Кредиты и другие заемные средства	*Раздел II Расчеты и прочие пассивы*	*Раздел V Долгосрочные пассивы*	*Раздел IV Долгосрочные обязательства*	*Раздел IV Долгосрочные обязательства*	*Раздел IV Долгосрочные обязательства*
Краткосрочные кредиты (90)	Долгосрочные кредиты банков (92)	Заемные средства (92,95), в том числе: кредиты банков, подле-	Займы и кредиты, в том числе: кредиты банков, подлежащие пога-	Займы и кредиты	Заемные средства
Среднесрочные кредиты (91)	Прочие долгосрочные займы (95)			Отложенные налоговые обязательства	Отложенные налоговые обязательства

1991 г. [3]	1992–1995 гг. [4]	1996–1999 гг. [6]	2000–2002 гг. [7]	2003–2010 гг. [8]	2011–2014 гг. [9]
Долгосрочные кредиты (92)	Краткосрочные кредиты банков (90)	жащие погашению более чем через 12 месяцев после отчетной даты; прочие займы, подлежащие погашению более чем через 12 месяцев после отчетной даты	шению более чем через 12 месяцев после отчетной даты; займы, подлежащие погашению более чем через 12 месяцев после отчетной даты	Прочие долгосрочные обязательства	Оценочные обязательства
Ссуды, не погашенные в срок	Кредиты банков для работников (93)	Прочие долгосрочные пассивы	Прочие долгосрочные пассивы		Прочие обязательства
Краткосрочные заемные средства (95)	Прочие краткосрочные займы (94)				
Долгосрочные заемные средства (95)	Расчеты с кредиторами, в т.ч. : за товары, работы, услуги (60,76) по векселям выданным (66) по оплате труда (70) по социальному страхованию и обеспечению (69) по имущественному и личному страхованию (65) с дочерними (зависимыми) обществами (78) по внебюджетным платежам (67) с бюджетом (68) с прочими кредиторами				
Раздел III Расчеты и прочие пассивы		*Раздел VI Краткосрочные пассивы*	*Раздел V Краткосрочные обязательства*	*Раздел V Краткосрочные обязательства*	*Раздел V Краткосрочные обязательства*
Расчеты с кредиторами, в т. ч. : за товары и услуги (60) по векселям выданным (66) по авансам полученным (61) с бюджетом (68) с внебюджетными фондами стабилизации экономики (65) по страхованию (69) по оплате труда (70) с прочими кредиторами (76)		Заемные средства (90,94), в том числе: кредиты банков, подлежащие погашению в течение 12 месяцев после отчетной даты; прочие займы, подлежащие погашению в течение 12 месяцев после отчетной даты	Займы и кредиты, в том числе: кредиты банков, подлежащие погашению в течение 12 месяцев после отчетной даты; займы, подлежащие погашению в течение 12 месяцев после отчетной даты	Займы и кредиты	Заемные средства
				Кредиторская задолженность, в том числе поставщики и подрядчики; задолженность перед персоналом организации; задолженность перед государственными внебюджетными фондами; задолженность по налогам и сборам; прочие кредиторы	Кредиторская задолженность
Ссуды для рабочих и служащих (97)	Авансы, полученные от покупателей и	Кредиторская задолженность, в том	Кредиторская задолженность, в том	Задолженность участникам (учре-	Доходы будущих периодов

<table>
<tr><th>1991 г. [3]</th><th>1992–1995 гг. [4]</th><th>1996–1999 гг. [6]</th><th>2000–2002 гг. [7]</th><th>2003–2010 гг. [8]</th><th>2011–2014 гг. [9]</th></tr>
<tr><td></td><td>заказчиков (64)</td><td rowspan="5">числе поставщики и подрядчики (60,76)
векселя к уплате (60)
по оплате труда (70)
по социальному страхованию и обеспечению (69)
задолженность перед дочерними и зависимыми обществами (78)
задолженность перед бюджетом (68)
авансы полученные (64)
прочие кредиторы</td><td rowspan="5">числе поставщики и подрядчики; векселя к уплате, задолженность перед персоналом организации; задолженность перед государственными внебюджетными фондами; задолженность перед дочерними и зависимыми обществами; задолженность перед бюджетом, авансы полученные; прочие кредиторы</td><td rowspan="2">дителям) по выплате доходов</td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="7">Прочие пассивы</td><td>Расчеты с учредителями (75)</td><td rowspan="2">Оценочные обязательства</td></tr>
<tr><td>Доходы будущих периодов (83)</td><td rowspan="6">Прочие обязательства</td></tr>
<tr><td>Фонды потребления (88)</td><td rowspan="2">Доходы будущих периодов</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Резервы предстоящих расходов и платежей (89)</td><td rowspan="2">Резервы предстоящих расходов и платежей</td></tr>
<tr><td rowspan="4">Резервы по сомнительным долгам (82)</td><td rowspan="4">Прочие краткосрочные обязательства</td></tr>
<tr><td>Расчеты по дивидендам (75)</td><td>Задолженность участникам (учредителям) по выплате доходов</td></tr>
<tr><td>Доходы будущих периодов (83)</td><td>Доходы будущих периодов</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Прочие краткосрочные пассивы</td><td>Фонды потребления (88)</td><td>Резервы предстоящих расходов и платежей</td></tr>
<tr><td>Резервы предстоящих расходов и платежей (89)</td><td>Прочие краткосрочные пассивы</td></tr>
<tr><td>БАЛАНС</td><td>БАЛАНС</td><td>БАЛАНС</td><td>БАЛАНС</td><td>БАЛАНС</td><td>БАЛАНС</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td>Справка о наличии ценностей, учитываемых на забалансовых счетах</td><td>Справка о наличии ценностей, учитываемых на забалансовых счетах</td><td></td></tr>
</table>

На основании данных, представленных в табл. 1–2, проанализируем эволюцию бухгалтерского баланса в современной России.

Регулирование советского бухгалтерского учета и отчетности выполняло задачи создания единого порядка документального оформления, отражения в аналитическом и синтетическом учетах и бухгалтерской отчетности фактов хозяйственной деятельности и обобщенных учетных и отчетных показателей. Советская учетная система, оцениваемая учеными как уникальная, отвечала интересам общества господства общественной собственности на средства производства [13].

Бухгалтерский баланс 1991 года

Актив баланса включал в себя три раздела: «Основные средства и вложения», «Запасы и затраты», «Денежные средства, расчеты и прочие активы» (табл.1). Пассив так же состоял и трех разделов: «Источники собственных средств», «Кредиты и другие заемные средства», « Расчеты и прочие пассивы» (табл.2)

Это был баланс-брутто – бухгалтерский баланс, в котором статьи, отражающие некоторую оценочную долю в других, связанных с ними, статьях, не выступают как контрарные, поскольку все статьи такого баланса показаны как результат простого сложения всех дебетовых остатков и простого сложения всех кредитовых остатков по счетам. Так, например, статьи «Износ основных средств», « Износ малоценных и быстроизнашивающихся предметов» «Торговая наценка по нереализованным товарам» размещены в I разделе Пассива «Источники собственных средств».

Такой способ составления бухгалтерского баланса приводил к завышению его валюты ровно на сумму дважды учтенных долей в соответствующих стоимостях. Однако, это завышение мнимое, т. к. профессионал, благодаря умению читать баланс, всегда может верно его оценить. Чего нельзя сказать о неподготовленных пользователях – инвесторах, кредиторах и других лицах, которым адресована финансовая отчетность в соответствии с современными целями бухгалтерского учета.

Бухгалтерский баланс в 1992–1995 гг.

С распадом СССР и выделением России как нового государства в ее экономической политике произошли значительные изменения. Переход от командно-административной системы управления к рыночным отношениям не мог не сказаться и на системе бухгалтерского учета. Развитие рыночных отношений, международные, хозяйственные и финансовые связи выдвинули в число актуальных вопрос о совершенствовании бухгалтерского учета и отчетности, приближении их содержания и методов к международно-принятым нормам. Переход на применение международных норм бухгалтерского учета и отчетности начался с 1992 года и успешно продолжается в течение всего периода экономических реформ, проводимых в стране. Постановлением Верховного Совета РФ от 23.10.92 года № 3708-1 была утверждена Государственная программа перехода РФ на международные стандарты учета и отчетности, которая уже реализована по многим направлениям.

В соответствии с МСФО, центральной формой бухгалтерского учета является баланс. Состав, содержание и методические основы формирования бухгалтерской отчетности организаций, являющихся юридическими лицами по законодательству Российской Федерации установлены Положением по бухгалтерскому учету «Бухгалтерская отчетность организаций».

Становление и развитие новых рыночных отношений, управление экономикой, использование Международных стандартов бухгалтерского учета предопределяют усиление роли и значения бухгалтерского баланса.

Изменения в экономической системе Российской Федерации привели к изменению в деятельности предприятий, которое должно было найти адекватное отражение в бухгалтерском учете. И бухгалтерский учет в России действительно подвергся коренному изменению. На данном этапе развития экономики происходило вытеснение старой учетной парадигмы новой, способной объяснить вновь возникающие факты хозяйственной деятельности.

Поэтому своевременным и судьбоносным событием в развитии российского учета и отчетности явилось принятие нового Плана счетов бухгалтерского учета финансово-хозяйственной деятельности организаций, учитывающего изменения в хозяйственном механизме страны. С 1992 г. бухгалтерский баланс был переориентирован на баланс-нетто, в котором отражались как основные, так и регулирующие статьи. Они показывались справочно, располагаясь на одной и той же стороне баланса (по местонахождению основной статьи), и на валюту баланса не влияли (табл.1,2). В валюту включались очищенные показатели, рассчитанные по остаточной величине. *Баланс-нетто* – это бухгалтерский баланс, в котором статьи, отражающие некоторую оценочную долю в других, связанных с ними, статьях, показаны в качестве отдельной регулирующей статьи, либо присоединены к связанным с ними статьям алгебраическим сложением противоположных по значению величин.

Утвержденные формы можно охарактеризовать следующим образом: бухгалтерский баланс состоял из трех разделов в активе и двух в пассиве (произошло объединение 1, 2 разделов), не очищен от регулирующих статей (износ НМА, основных средств, малоценных и быстроизнашивающихся предметов). Порядок расположения основных и регулирующих статей таков: основные средства по первоначальной стоимости, затем – износ основных средств и, наконец, их остаточная стоимость. Убытки находили отражение в активе баланса, прибыль – в пассиве.

В балансе появляется статья «Резервы предстоящих расходов (II раздел Пассива и новый вид резерва – резервы по сомнительным долгам. В соответствии с Положением о бухгалтерском учете и отчетности в конце года можно было образовать такой резерв за счет прибыли до налогообложения (счет 80). В мировой практике этот резерв образуется только в том случае, если реализация определяется по отгрузке, а не по поступлению денег на расчетный счет. Поэтому в отчетах 1992 года этот резерв не показывался. Напомним, что с 1 января 1993 все организации выручку от реализации определяли по отгрузке. Верховный Совет утвердил государственную программу по переходу учета и статистики на требования международных стандартов, где одним из пунктов является переход на этот метод.

С начала 1990-х гг. Минфин России стал выпускать Положения по бухгалтерскому учету, которые являются национальными стандартами ведения учета и отчетности в Российской Федерации. По ним можно проследить историю сближения МСФО с российскими стандартами. Так, Положение по бухгалтерскому учету «Учетная политика организации» с 1994г. пересматривалось несколько раз (в 1994 г., 1998 г. и 2008 г.). На протяжении этого периода также дважды пересматривалось и Положение по бухгалтерскому учету «Бухгалтерская отчетность организаций» (ПБУ 4/99). Последняя редакция ПБУ 4/99, появившаяся в связи с Программой реформирования бухгалтерского учета в соответствии с международными стандартами финансовой отчетности, существенно отличается от предыдущей редакции ПБУ 4/96 лишь тем, что в ней описывается современная модель баланса, не содержащая в активе строки «убытки».

Бухгалтерский баланс в 1996–1999 гг.

В это время действовала форма баланса-нетто, исключающая наличие как основных, так и контрарных статей. Объекты в балансе отражались только по остаточной стоимости (в нетто-оценке). Изменились названия разделов, их нумерация стала сквоной. В активе стало три раздела : «Внеоборотные активы», «Оборотные активы», «Убытки» (впервые убытки выделись в отдельный раздел). (табл.1). В II -й раздел нового баланса была объединена информация II -го и III -го разделов предыдущего баланса (кроме статей убытков) В пассиве так же три раздела: «Капитал и резервы». «Долгосрочные пассивы», «Краткосрочные пассивы» (табл.2). В I разделе актива появилась детализация статей «Основные средства», «Нематериальные активы», «Долгосрочные финансовые вложения». Во II -м разделе произошло объединение всех видов запасов и затрат в одну статью «Запасы» с сохранением детализации. Появилась

расшифровка дебиторской задолженности (по видам и срокам), а так же расшифровка финансовых вложений по видам. Следует признать, что в этот период баланс является более детализированным и информативным.

Бухгалтерский баланс в 2000–2003 гг.

С изданием Приказа Минфина России от 13.01.2000 № 4н «О формах бухгалтерской отчетности организаций» (далее именуемый Приказом Минфина России № 4н) изменились формы бухгалтерской отчетности, включаемые в состав промежуточного (квартального) и годового отчета предприятий и организаций, а также порядок их заполнения. Все изменения связаны с вступлением в силу в 2000 г. ПБУ 4/99, ПБУ 9/99 и ПБУ 10/99.

Заметим сразу, что кардинальных изменений в отчетности не произошло. «Бухгалтерский баланс» по-прежнему является формой № 1, Предприятиям рекомендовано при разработке форм бухгалтерской отчетности учитывать образцы форм, сообщенные Приказом Минфина России № 4н, а также Указания об объеме форм бухгалтерской отчетности и Указания о порядке составления бухгалтерской отчетности, которые являются Приложением к вышеназванному Приказу.

Заметим при этом, что организации редко использовали свое право самостоятельно разрабатывать и дополнять типовые формы отчетности, так как все они очень универсальны, могли использоваться предприятиями любых организационно – правовых форм, видов деятельности и размеров.

Актив Бухгалтерского баланса состоял из двух разделов (ранее их было три): внеоборотных активов (I) и оборотных активов (II). Раздел «Убытки», ранее включавший в себя статьи «Непокрытые убытки прошлых лет (88)» и «Непокрытый убыток отчетного года», начиная с отчетности 2000 г. отсутствовал в Активе баланса. Соответствующие строки (с небольшим изменением в названии) содержались в разделе III пассива баланса. Они назывались «Непокрытый убыток прошлых лет (88)» и «Непокрытый убыток отчетного года (88)». При этом в соответствии с п.20 ПБУ 4/99 непокрытый убыток прошлых лет и отчетного года уменьшал итог раздела «Капитал и резервы» пассива баланса.

Следует обратить внимание на то, что с отчетности за 2000 г. раздел I актива баланса «Внеоборотные активы» претерпел следующие изменения:

– во-первых, в составе нематериальных активов была выделена в отдельную позицию деловая репутация организации, которая в соответствии с Положением по ведению бухгалтерского учета характеризуется как превышение покупной цены приватизированного имущества над его оценочной (начальной) стоимостью;

– во-вторых, отдельной строкой следовало указывать в составе доходных вложений в материальные ценности имущество для передачи в лизинг и имущество, предоставляемое по договору проката.

Изменения претерпел и раздел II актива баланса «Оборотные активы», в котором отсутствовала отдельная строка «Малоценные и быстроизнашивающиеся предметы». МБП, начиная с отчетности 2000 г., показывались в составе запасов вместе со стоимостью сырья, материалов как другие аналогичные ценности. Указанная строка актива включала в себя остатки по счетам 10 «Материалы», 16 «Отклонение в стоимости материалов», а также 12 «МБП» за вычетом остатка по счету 13 «Износ МБП» так, чтобы сформировать остаточную стоимость малоценных и быстроизнашивающихся предметов на отчетную дату.

Важность организации учета ценностей, учитываемых на забалансовых счетах, подтверждена перенесением в состав бухгалтерского баланса из формы № 5 соответствующей Справки.

Бухгалтерский баланс в 2003–2010 гг.

Новый приказ Минфина включил в себя все основные положения отмененных приказов, однако он гораздо короче своих предшественников. В новом приказе не

было рекомендаций о том, как сформировать показатели бухгалтерской отчетности. При заполнении форм бухгалтерской отчетности следовало опираться на соответствующие положения по бухгалтерскому учету, в которых изложены правила оценки статей (п. 36 ПБУ 4/99), а не на методические рекомендации.

Образец формы бухгалтерского баланса, приведенный в приложении к приказу Минфина, носил рекомендательный характер. Но Минфин все же советовал при разработке собственных форм учитывать данный образец.

Основным правилом построения баланса являлся порядок расположения статей актива и пассива. Они должны располагаться по степени возрастающей ликвидности (п. 20 ПБУ 4/99). При разработке собственных форм отчетности организации так же должны были пользоваться именно этим правилом. Ранее организации были обязаны сохранять коды итоговых строк, разделов и групп статей баланса, указанные в типовой форме (п. 2 приказа Минфина России от 13.01.2000 № 4н). Теперь же Минфин рекомендовал сохранить коды.

В справке о наличии ценностей на забалансовых счетах организации теперь должны были проставлять коды самостоятельно. Если по каким-либо строкам или графам отчетности показатели отсутствуют, то их можно было исключать из типовых форм.

Если показатели в бухгалтерской отчетности имели отрицательное значение или должны вычитаться, то их следовало отражать в круглых скобках. При заполнении строк «Прибыль/убыток», сумму убытка нужно тоже указывать в круглых скобках.

Из баланса исключены строки, расшифровывающие те или иные статьи актива или пассива. Например, не нужно было отдельно отражать денежные средства в кассе, на расчетном или валютном счете организации, а также прочие денежные средства. Достаточно по строке 260 указать сумму денежных средств в целом по организации.

Следующие два изменения были связаны с двумя новыми ПБУ (18/02 «Учет расчетов по налогу на прибыль» и 19/02 «Учет финансовых вложений»), которые применялись начиная с 2003 года. В первый раздел актива баланса была добавлена новая строка «Отложенные налоговые активы», а в четвертый раздел пассива баланса – строка «Отложенные налоговые обязательства».

Также в пассиве баланса после строки «Уставный капитал» была добавлена строка «Собственные акции, выкупленные у акционеров». Причем отражать стоимость собственных акций нужно в круглых скобках, как показатель, который надо вычитать из итоговой суммы третьего раздела.

Из раздела «Капитал и резервы» исключена строка «Целевые финансирование и поступления». Это связано с тем, что эту строку коммерческие организации не заполняли. Остатки сумм средств целевого финансирования, которые получали коммерческие организации, отражали в бухгалтерском балансе по статье «Доходы будущих периодов».

А некоммерческим организациям Минфин предложил им при разработке собственных форм бухгалтерской отчетности добавить статью «Целевое финансирование».

Кроме того, из раздела III была исключена статья «Фонды специального назначения», так как новый План счетов не предусматривал формирование таких фондов.

Бухгалтерский баланс с 2011 г. – по настоящее время

В отличие от предыдущего приказа о формах отчетности (приказ Минфина России от 22.07.2003 г. № 67н) утвержденная новым приказом форма бухгалтерского баланса не является образцом. Теперь необходимо предоставлять форму баланса именно в том виде, в каком она утверждена приказом. Однако следует отметить, предприятия вправе самостоятельно детализировать показатели по статьям баланса.

Новый приказ отменяет нумерацию отчетных форм. Официально формы отчетности теперь необходимо именовать развернуто. Кодировка строк в бухгалтерском балансе теперь обязательна только при предоставлении бухгалтерской отчетности в ор-

ганы государственной статистики и другие органы исполнительной власти. Из формы баланса исключена справка о наличии ценностей, учитываемых на забалансовых счетах. Вдобавок, перед показателями статей появилась графа «Пояснения», в которой указывается номер соответствующего пояснения к бухгалтерскому балансу [16].

Новая форма бухгалтерского баланса отражает информацию в динамике трех последовательных лет: на отчетную дату текущего периода и на 31 декабря двух лет, предшествующих отчетному периоду.

В разделе I «Внеоборотные активы» бухгалтерского баланса в самостоятельную статью «Результаты исследований и разработок» выделена часть активов, которая ранее отражалась в составе статьи «Нематериальные активы». Теперь по данной новой статье указывается сумма расходов на выполнение НИОКР, отраженная на счете 04 и которая не списана на расходы по обычным видам деятельности или на прочие расходы на отчетную дату [11].

В бухгалтерский баланс, в частности в разд. I «Внеоборотные активы», после строки «Результаты исследований и разработок» добавлены новые строки: 1130 «Нематериальные поисковые активы»; 1140 «Материальные поисковые активы». Эти термины используются в новом Положении по бухгалтерскому учету «Учет затрат на освоение природных ресурсов» (ПБУ 24/2011), которое утверждено Приказом Минфина России от 06.10.2011 № 125н. На основании нового ПБУ 24/2011 пользователи недр должны будут формировать в учете и отражать в отчетности информацию о затратах на поиск, оценку месторождений полезных ископаемых и разведку полезных ископаемых на определенном участке недр. Подобные затраты и называются поисковыми затратами. Поисковые затраты организация должна формировать по отдельным участкам недр, в отношении которых у нее имеются лицензии, дающие право на выполнение работ по поиску, оценке месторождений полезных ископаемых и их разведке. *Организации самостоятельно определяют виды поисковых затрат. Поисковые затраты являются внеоборотными активами.* Они делятся на две группы – материальные и нематериальные поисковые активы. Учитывать их следует на отдельных субсчетах к счету 08 «Вложение во внеоборотные активы».

В разделе I новой формы баланса отсутствует статья «Незавершенное строительство», в которой приводились остатки по счетам 07 «Оборудование к установке»; 08 субсчета 1 «Приобретение земельных участков», 2 «Приобретение объектов природопользования», 3 «Строительство объектов основных средств», 4 «Приобретение объектов основных средств». Некоторые специалисты рекомендуют отражать данные суммы в составе статьи «Прочие внеоборотные активы». Однако, это не совсем корректно, так как информацию о капитальных вложениях вряд ли можно назвать несущественной [15]. Для решения данного вопроса необходимо обратиться к п. 20 ПБУ 4/99. Там приводится таблица с показателями баланса. В таблице в группе статей «Основные средства» среди расшифровок находится «Незавершенное строительство». Следовательно, незавершенные капиталовложения следует отражать по статье «Основные средства». Следует отметить, что в данном разделе новой формы показатель «Долгосрочные финансовые вложения» переименован в «Финансовые вложения».

В разделе II «Оборотные активы» бухгалтерского баланса также произошли существенные изменения. Так, показатель «Запасы» в новой форме баланса отражается обобщенно, без расшифровки. Организации самостоятельно определяют детализацию данного показателя. Дебиторской задолженности уделена всего одна статья – «Дебиторская задолженность». В связи с этим, при отражении сумм дебиторской задолженности необходимо учитывать несколько нюансов. Во-первых, в отношении авансов и предварительной оплаты. Согласно документам Минфина России, в случае выдачи авансов и предоплаты работ, услуг, которые связаны, например, со строительством объектов основных средств, данные суммы отражаются в бухгалтерском балансе в разделе I «Внеоборотные активы» [14]. Там также указывается, что данный порядок

отображения авансов в балансе не зависит от срока погашения обязательств по выданным авансам (предоплате).

Во-вторых, в отношении расчетов с покупателями и заказчиками. Согласно п. 19 ПБУ 4/99, активы, срок обращения которых находится в пределах операционного цикла, превышающего 12 месяцев, относятся к краткосрочным. Типичным примером таких активов является дебиторская задолженность покупателей и заказчиков. Данная задолженность перманентно входит в состав операционного цикла, поэтому отображается в бухгалтерском балансе в составе оборотных активов. Кроме того, не имеет значения, превышает или нет срок платежа, предусмотренный договором, 12 месяцев после отчетной даты.

Иные же виды дебиторской задолженности следует квалифицировать в соответствии с требованиями п. 19 ПБУ 4/99. Следовательно, такая дебиторская задолженность будет отражаться в составе оборотных активов, если срок ее погашения составляет менее 12 месяцев после отчетной даты. Если же срок погашения прочих видов дебиторской задолженности будет превышать 12 месяцев после отчетной даты, то эти суммы указываются в качестве внеоборотных активов.

В разделе II баланса «Оборотные средства» были изменены названия нескольких строк: «Краткосрочные финансовые вложения» заменили «Финансовыми вложениями», а затем «Финансовыми вложениями (за исключением денежных эквивалентов)», а строка «Денежные средства» теперь именуется «Денежные средства и денежные эквиваленты». Данные изменения связаны с введением Положения по бухгалтерскому учету «Отчет о движении денежных средств», утвержденного приказом Минфина России от 02.02.2011 г. № 11н (ПБУ 23/2011).

Изменения также коснулись раздела III бухгалтерского баланса «Капитал и резервы». Во-первых, уточнено название статьи «Уставный капитал» – в новой форме она именуется «Уставный капитал (складочный капитал, уставный фонд, вклады товарищей)».

Во-вторых, если в старой форме баланса добавочный капитал показывался одной строкой – «Добавочный капитал», то в новой форме он учитывается при помощи двух самостоятельных статей – «Переоценка внеоборотных активов» и «Добавочный капитал (без переоценки)». По первой статье учитываются суммы прироста стоимости внеоборотных активов, выявляемого по результатам их переоценки. По второй статье показывается добавочный капитал, сформированный, к примеру, за счет:

– эмиссионного дохода, который представляет собой положительную разницу между продажной и номинальной стоимостью акций, полученную в процессе формирования уставного капитала;

– курсовой разницы, связанной с расчетами с учредителями по вкладам, в том числе вкладам в уставный (складочный) капитал организации, выраженным в иностранной валюте.

Следует также отметить, что резервный капитал в новой форме баланса отражается обобщенно, без расшифровки. По строке «Резервный капитал» показывается общая сумма резервного капитала предприятия, образованного как в соответствии с законодательством Российской Федерации, так и в соответствии с учредительными документами.

Рассмотрим изменения, которые произошли в разделах IV «Долгосрочные обязательства» и V «Краткосрочные обязательства». Во-первых, в обоих разделах строки «Займы и кредиты» были переименованы в «Заемные средства». Во-вторых, строки «Прочие долгосрочные обязательства» в разделе IV и «Прочие краткосрочные обязательства» в разделе V были переименованы в «Прочие обязательства».

Следует обратить особое внимание на оценочные обязательства. С 1 января 2011 года действует Положение по бухгалтерскому учету «Оценочные обязательства, условные обязательства и условные активы», которое утверждено приказом Минфина России от 13.12.2010 г. № 167н (ПБУ 8/2010).

Приказом № 66н в раздел IV бухгалтерского баланса была введена статья «Резервы под условные обязательства». Такое название соответствовало прежней редакции ПБУ 8/01, согласно которой предусматривалось отображение в бухгалтерском учете и отчетности сумм существующих условных обязательств. Но, в соответствии с новой редакцией ПБУ 8/2010, данный показатель в бухгалтерском учете и отчетности не отражается.

Так же, в разделе V «Краткосрочные обязательства» находилась статья «Резервы предстоящих расходов». Однако, начиная с 1 января 2011 года, в бухгалтерском учете не формируются резервы предстоящих расходов. Возможность формирования подобных резервов была предусмотрена п. 72 Положения по ведению бухгалтерского учета и бухгалтерской отчетности в Российской Федерации. Но на основе приказа Минфина России от 24.12.2010 г. № 186н п. 72 был исключен из Положения[17].

В то же время в пассиве бухгалтерского баланса не были предусмотрены специальные строки для отражения оценочных обязательств.

Чтобы привести показатели баланса в соответствие с изменениями, произошедшими в бухгалтерском учете, приказом Минфина №124н в бухгалтерском балансе были заменены названия двух строк – «Резервы под условные обязательства» в разделе IV и «Резервы предстоящих расходов» в разделе V на «Оценочные обязательства» [12].

В разделе V новой формы баланса «Краткосрочные обязательства» отсутствует статья «Задолженность перед участниками (учредителями) по выплате доходов». Суммы данной задолженности отражаются в новом балансе по статье «Кредиторская задолженность» в разделе V. Следует также подчеркнуть, что по статье «Кредиторская задолженность» показываются суммарные данные об общей величине кредиторской задолженности со сроком погашения менее 12 месяцев без расшифровки по видам задолженности, как было ранее. Однако организации вправе самостоятельно определять детализацию по данной статье.

В заключении хотелось бы отметить, что основной тенденцией развития бухгалтерского баланса в России в последние годы является упрощение его структуры. Самые последние изменения были внесены в бухгалтерский баланс приказом Минфина России от 2 июля 2010 года № 66н «О формах бухгалтерской отчетности организаций» (в редакции приказов Минфина России от 05.10.2011 г. № 124н, от 17.08.2012 г. № 113н и от 04.12.2012 г. № 154н).

Изменения, которые затронули бухгалтерскую отчетность, а в частности, и бухгалтерский баланс, имеют как своих оппонентов, так и своих сторонников. Оппоненты утверждают, что бухгалтерский баланс становится все менее и менее информативным, и это отрицательно сказывается на определении и анализе финансового положения организации. Сторонники изменений считают, что баланс был излишне детализирован и содержал статьи, не столь полезные и нужные пользователям информации. Теперь же некоторые статьи показаны укрупненно, баланс стал более компактным, и организации, в случае существенности информации, могут детализировать статьи баланса. Позиция сторонников является более оправданной, так как в новой форме бухгалтерского баланса детализироваться будет только та информация, без знания которой невозможно будет оценить финансовое положение организации; а несущественная информация будет показана укрупненно.

Бухгалтерский учет и отчетность, действующие в РФ строятся на тех же принципах, которые положены в основу международных стандартов финансовой отчетности. Если бухгалтерский учет сейчас называют «международным языком бизнеса», то и принципы, правила составления форм отчетности должны отвечать требованиям времени. Приказом МФ России от 30.11.2011 г. утвержден План МФ РФ на 2012–2015 г.г. по развитию бухгалтерского учета отчетности в Российской Федерации на основе международных стандартов финансовой отчетности. Так, в соответствии с утвержденным планом был принят Приказ Минфина России от 25.11.2011 №160н «О вве-

дении в действие Международных стандартов финансовой отчетности и Разъяснений Международных стандартов финансовой отчетности на территории Российской Федерации», которые должны применяться при построении консолидированной отчетности. В перспективе до 2015 года – завершение приведения ранее принятых нормативных правовых актов по бухгалтерскому учету и бухгалтерской (финансовой) отчетности юридического лица в соответствие с МСФО; утверждение новых нормативных правовых актов по бухгалтерской (финансовой) отчетности юридического лица на основе МСФО[10].

Список литературы:

[1] Федеральный закон «О бухгалтерском учете» № 402 –ФЗ от 06.12.2011, [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.minfin.ru
[2] План МФ РФ на 2012-2015 г. г. по развитию бухгалтерского учета отчетности в Российской Федерации на основе международных стандартов финансовой отчетности, утвержден приказом Минфина России от 30.11.2011 № 440, [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://base.consultant.ru
[3] Письмо от 26 июля 1991 г. № 33В (в ред. письма Минфина РФ от 16.03.92 № 6 Об инструкции о порядке заполнения форм годового бухгалтерского отчета предприятий, объединений и организаций, [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://base.consultant.ru
[4] Письмо МФ РФ от 24 июня 1992 г. № 48 Инструкция о порядке заполнения форм годового бухгалтерского отчета предприятия (в ред. писем МФ РФ от 13.10.93 № 114, от 11.07.94 № 91) (с изм., внесенными МФ РФ от 20.12.1994 № 168), [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://base.consultant.ru
[5] Положение по бухгалтерскому учету «Бухгалтерская отчетность организаций» (ПБУ 4/99) Утверждено Приказом Министерства финансов Российской Федерации от 06.07.99 № 43н (в ред. Приказов Минфина РФ от 18.09.2006 № 115н, от 08.11.2010 № 142н), [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://base.consultant.ru
[6] Приказ МФ РФ от 27 марта 1996 г. № 31 О типовых формах бухгалтерской отчетности организаций и указаниях по их заполнению в 1996 году, [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://base.consultant.ru
[7] Приказ МФ РФ от 13 января 2000 г. № 4н О формах бухгалтерской отчетности организаций (в ред. Приказа МФ РФ от 04.12.2002 № 122н), [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://base.consultant.ru
[8] Приказ МФ РФ от 22 июля 2003 г. № 67н О формах бухгалтерской отчетности организаций (в ред. Приказов Минфина РФ от 31.12.2004 № 135н, от 18.09.2006 № 115н, от 08.11.2010 № 142н), [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://base.consultant.ru
[9] Приказ Минфина России от 2 июля 2010 года № 66н «О формах бухгалтерской отчетности организаций» (в редакции приказов Минфина России от 05.10.2011 г. № 124н, от 17.08.2012 г. № 113н и от 04.12.2012 г. № 154н), [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://base.consultant.ru
[10] Приказ Минфина РФ от 25 ноября 2011 г. № 160н «О введении в действие Международных стандартов финансовой отчетности и Разъяснений Международных стандартов финансовой отчетности на территории Российской Федерации» (с изменениями и дополнениями от 18 июля 2012 г., 2 апреля 2013 г), [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://base.consultant.ru
[11] Башкатова Л. И. Новый формат бухгалтерского баланса // Бухгалтерский учет. – 2012. – № 2. – с. 44–50.
[12] Дьячкова О.А Формы бухгалтерской отчетности: изменения актуальные и на перспективу [Электронный ресурс]: Практический бухгалтерский учет. Официальные материалы и комментарии. – 2012. – № 2 // Справочно-правовая система «Консультант Плюс».
[13] Карельская С.Н. Эволюция бухгалтерского баланса /автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук, Санкт-Петербург, 2009 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://elibrary.finec.ru/materials_files/refer/A6989_b.pdf
[14] Об отражении в бухгалтерском балансе суммы выданных авансов и предварительной оплаты работ, услуг [Электронный ресурс]: письмо Минфина РФ от 11.04.2011 г., № 07–02–06/42 // Справочно-правовая система «Консультант Плюс».

[15] Полякова М. С. Годовая отчетность за 2011 год: формирование бухгалтерского баланса и пояснений [Электронный ресурс]: Российский налоговый курьер. – 2012. – № 1–2 // Справочно-правовая система «Консультант Плюс».
[16] Фомичева Л.П. Бухгалтерская отчетность по новым формам // Бухгалтерский учет. – 2011. – № 1. – с. 11–20.
[17] Якупов И. Ф. Изменения в форме бухгалтерского баланса [Текст] / И.Ф. Якупов // Актуальные вопросы экономики и управления: материалы II междунар. науч. конф. (г. Москва, октябрь 2013 г.). – М.: Буки-Веди, 2013. – С. 94–96.

THE EVOLUTION OF THE BALANCE SHEET IN MODERN RUSSIA

V.V. Kraynova, V.A. Nikitina

Key words: *evolution, balance sheet, accounting, reporting, international financial reporting standards.*

The article contains a detailed analysis of the evolution of the balance sheet from the date of the formation of the new Russian state and to our days. Based on the normative up-documentation in the field of accounting, the authors identify several stages in expanding balance sheet in modern Russia.

УДК 656.078.13

Н.В. Пумбрасова, *к.э.н., доцент ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603950, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5а

НОВЫЕ ВЕХИ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ОТРАСЛЯХ И ГОСУДАРСТВЕННЫХ КОРПОРАЦИЯХ, ОПРЕДЕЛЯЮЩИЕ РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА

Ключевые слова: *инфраструктурные отрасли, транспортный комплекс, государственно-частное партнерство, концессионное соглашение, фонд национального благосостояния, инфраструктурные облигации.*

В статье рассматриваются вопросы необходимости использования частного капитала в финансировании инфраструктурных отраслей, к которым относится транспортный комплекс, на основе государственно-частного партнерства. На основе сложившегося законодательства, практического опыта и анализа проблем, тормозящих развитие транспортного комплекса, приводятся перспективные формы участия государства в финансировании инфраструктурных отраслей.

Сокращение объемов реконструкции и строительства объектов инфраструктуры, а также темпов пополнения и обновления парков подвижного состава транспорта привело к тому, что в последние годы существенно ухудшилось техническое состояние (возрастная структура, увеличение износа и т. д.) и работоспособность транспортных средств. В этой связи особо значимой представляется консолидация усилий государственного и частного капитала для развития инфраструктуры, в том числе и транспортной сети.

Сложившаяся современная государственная политика Российской Федерации в сфере транспорта на долгосрочный период направлена на создание условий для ре-

шения задач модернизации экономики и общественных отношений и определена в Концепции долгосрочного социально-экономического развития РФ на период до 2020 г., Транспортной стратегии РФ на период до 2030 г., Стратегии развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 г., Концепции развития аэропортовой сети РФ на период до 2020 г., Концепции реформирования системы управления внутренними водными путями РФ, Государственной программе РФ «Развитие транспортной системы» на период 2013–2020 гг.

Анализ приведенных документов констатирует, что государство отводит себе ведущую роль в финансировании объектов транспортной инфраструктуры. Так, по данным Транспортной стратегии на период до 2030 г. общий объем финансирования этой программы на 2010–2030 годы предусматривается 106446 млрд. рублей (в ценах соответствующих лет), в том числе: 49,5% будет получено из государственного бюджета и бюджетов субъектов федерации и местных бюджетов, оставшиеся 50,5% как ожидается, поступят из внебюджетных источников. Другой программный документ - Государственная программа РФ «Развитие транспортной системы» подтверждает государственную финансовую политику: в период 2012−2019 гг. общий объем финансирования объектов транспортной инфраструктуры составит 12 трлн. руб., из которых 7,2 трлн. руб. (60%) будет получено из государственного бюджета и бюджетов субъектов федерации, оставшиеся 4,8 трлн. руб. (40%), как ожидается, поступят от различных юридических лиц. Вместе с тем, в последнее время на государственном уровне проводилась политика по улучшению инвестиционного климата в стране и привлечению частных российских и иностранных инвестиций в данную отрасль, результаты которой видны уже сегодня.

Неотъемлемым элементом принятия решения о выборе формы и темпов обновления основных средств является вопрос об источниках финансирования. Источники финансирования можно разделить на собственные, заемные и привлеченные. По данным Росстата с 2004 г. по 2012 г. по виду экономической деятельности «Транспорт и связь» коэффициент обновления увеличился более чем в 2 раза с 2,3 до 5,1, показав особенно в последние три года устойчивый рост. Однако, степень износа основных фондов по «Транспорту и связи», продолжает оставаться высокой – по данным за 2012 г. – 56,2% (износ основных производственных фондов составляет: на железнодорожном транспорте – 60 процентов, на морском – 34 процента, на внутреннем водном – 66 процентов, на автобусном – 51 процент, грузовом автомобильном – более 50 процентов, на воздушном – 50 процентов). В этих условиях можно констатировать о недостаточном темпе обновления, ограничением которого является узкий круг источников финансирования.

Ситуация складывается так, что и запланированные, и фактически выделяемые бюджетные средства меньше потребности транспортной системы в обновлении основных средств, поэтому речь идет о привлечении новых источников финансирования и выборе оптимальных форм их использования. К таким относительно новым и актуальным для современной России источникам финансовых ресурсов можно отнести концессию, то есть наиболее реальным для финансирования обновления основных средств транспортной системы является комплексный подход, предусматривающий участие всех видов бюджетов и частно-государственные партнерства [1].

Исходя из ФЗ РФ «О концессионных соглашениях», государственно-частное партнерство (ГЧП) – это институциональная форма сотрудничества, объединяющая необходимые материальные и инвестиционные ресурсы частного и государственного (регионального) секторов в рамках долгосрочного соглашения для удовлетворения общественных потребностей при эффективном распределении рисков и комплементарности целей партнеров. Региональные законы об участии в государственно-частном партнерстве имеют 70 из 83 субъектов РФ, многие из них сейчас используются в реальных проектах, в создании реальной инфраструктуры, за которой стоят реальные частные инвестиции, реальные рабочие места и реальный социально-

экономический вклад в экономику региона. Правительство Российской Федерации 13 марта 2013 г. за № 238827-6 вынесло на рассмотрение в Государственной думе ФС РФ проект Федерального закона «Об основах государственно-частного партнерства в Российской Федерации». Появление этого законопроекта вызвало неоднозначную реакцию потенциальных инвесторов. Одни стали придерживаться мнения, что «…отсутствие данного закона тормозит развитие ГЧП и не дает реализовать те проекты, которые необходимы государству, – это крупные инфраструктурные проекты в разных секторах, в том числе и в социальной сфере, здравоохранении, образовании…», или «…отсутствие федерального закона о публичном частном партнерстве не позволяет в полной мере использовать этот инструмент для запуска инфраструктурных проектов в регионах…» [2]. Другие, напротив стали высказывать сомнения о законности применения действующих региональных норм, регулирующих государственно-частные партнерства в форме концессионных соглашений и решили приостановить планы реализации проектов до принятия нового закона. Подтверждением этим противоположным реакциями являются следующие примеры реализации проектов государственно-частного партнерства в 2013 году.

Так 2013 г. «сорвалась» реализация проектов ГЧП в форме концессионных соглашений в Кировской, Рязанской областях, Ростове-на-Дону, направленных на развитие инфраструктуры в социальной сфере, образовании.

Однако, в условиях 2013 г. выяснилось, что положительным моментом объединения государственного и частного капитала явился опыт применения нормативных актов в сфере ГЧП и закупочной деятельности государственной компанией «Автодор», реализовавшей проект строительства дороги на конкурсной основе, что явилось новацией в ГЧП, способствующей существенному сокращению сроков и состава конкурсных процедур, с новым набором и схемой распределения рисков между сторонами. Государственная компания «Российские автомобильные дороги» выступила заказчиком долгосрочного инвестиционного соглашения на строительство, содержание, ремонт, капитальный ремонт автомобильной дороги М-4 «Дон» – от Москвы через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска – на участке 517–544-й км (с обходом населенных пунктов Н. Усмань и Рогачевка), Воронежская, а сам конкурс проходил с учетом положений Гражданского кодекса Российской Федерации, Федерального закона от 18 июля 2011 г. № 223-ФЗ «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц», Федерального закона от 26 июня 2006 г. № 135-ФЗ «О защите конкуренции» и Порядка закупочной деятельности ГК «Автодор».

В российской практике ГЧП реализуются чаще всего в рамках федеральных проектов (теплоэлектростанция в г.Москва, водоочистные сооружения в г.Зеленоград, скоростная автомагистраль «Москва – Санкт-Петербург» и др.). Оценивая мировой опыт (США, Германия, Франция), можно отметить реализацию проектов ГЧП на региональном и муниципальном уровнях.

В Нижегородской области получили использование ГЧП в форме технопарков («Саровский», «Анкудиновский»), проекты дорожно – транспортной инфраструктуры («Нижегородские канатные дороги», строительство метро, мостового перехода в районе г. Балахны и др.), а также создание двух межмуниципальных полигонов для размещения непригодных к переработке твердых бытовых отходов в Городецком и Балахнинском районах Нижегородской области (планируемая мощность приема – 100 тыс. тонн отходов в год).

Реализация проектов ГЧП на региональном уровне может осуществляться в виде следующих 3-х форм: простой контрактной, концессионной, объединения (см. табл.1).

Основной критерий их формирования – степень потери прав собственности государством и приобретения ее частным сектором.

В рамках формы «объединение» нет явного противопоставления государственного сектора частному, нельзя строго определить границы функций и ответственности

партнеров, также отсутствуют четкие временные рамки. На наш взгляд, эта форма реализации ГЧП является более высоким уровнем отношений между частным и государственным секторами. Следовательно, она не может быть рекомендована регионам в период, когда институт ГЧП только начал развиваться.

Таблица 1

Характеристика форм государственно-частного партнерства

Критерии	Формы государственно-частного партнерства		
	Простая контрактная	Концессионная	«Объединение»
Собственность на активы	Преимущественно государственная	Смешанная (частная на время реализации проекта)	Частная и государственная
Количество передаваемых функций	Одна	Несколько	Несколько
Эксплуатация и техническое обслуживание	Государственный и частный секторы	Частный сектор	Частный сектор
Финансирование	Государственное	Частное и государственное	Частное и государственное
Длительность	1–5 лет	До 30 лет	Бессрочно
Риски	Государство	Частный и государственный секторы	Частный и государственный секторы
Вид договора	Контракт на выполнение какой-либо деятельности	Концессионное соглашение (комплекс договоров)	Кооперативный договор

Характеризуя концессионную форму, можно выделить следующие преимущества:

– собственность на активы остается у государства. Оно лишь передает права владения и пользования своей собственностью концессионеру на время соглашения;

– частный сектор обладает наиболее полной свободой в принятии административно-хозяйственных и управленческих решений, что отличает эту форму от простой контрактной. Наряду с этим у государства остается достаточно рычагов воздействия на концессионера в случае нарушения им условий концессионного соглашения, а также при возникновении необходимости защиты общественных интересов;

– государство получает дополнительные финансовые ресурсы со стороны частного сектора;

– долговременный характер отношений позволяет реализовывать крупные проекты, а также предоставляет возможность стратегического планирования деятельности;

– государственный и частный секторы разделяют риски в зависимости от своей компетенции.

В качестве наиболее перспективной модели партнерства государственного и частного сектора в транспортном комплексе целесообразно принять модель концессионных соглашений. Необходимо иметь в виду, что концессия получила наибольшее распространение в зарубежных странах. Это единственная форма отношений, имеющая законодательную основу в РФ.

Обобщенная структура договорных отношений государственного и частного секторов в рамках концессии приведена на рис. 1.

Основными принципами создания ГЧП концессионной модели являются:

– модернизация объектов транспортной инфраструктуры и их эксплуатация организуется одним концессионером;

– право собственности на объект принадлежит государству (концеденту), концессионеру предоставляются права владения и пользования;

– основной принцип – окупаемость проекта за счет доходов от эксплуатации (платежей конечных пользователей), при этом в отношении концессионера применим как прямой, так и скрытый тариф;

– в зависимости от избранной финансовой модели возможны различные формы государственной поддержки, включая гарантию минимальной доходности, компенсационные платежи в случае неблагоприятных изменений, реализации экономических рисков, досрочного прекращения проекта и др.

Рис. 1. Схема концессионной модели договорных отношений

Вернемся к участию государства в финансировании инфраструктурных отраслей, к которым относится и транспортный комплекс. Что же сейчас может предложить государство для их развития?

Во-первых, все новое – хорошо забытое старое. С 2011 г. транспортная инфраструктура финансируется за счет средств Федерального дорожного фонда, с 2012 г. такие фонды созданы и на региональном уровне. Их создание является очередным шагом государства к привлечению в финансирование инфраструктурных отраслей частного капитала. Опять акцент делается на концессионные соглашения.

Во-вторых, наконец-то прояснился вопрос об использовании средств Фонда национального благосостояния (ФНБ) и пенсионных накоплений, находящихся в доверительном управлении у ВЭБа. Постановление Правительства Российской Федерации от 5 ноября 2013 г. № 991 г. Москва «О порядке проведения оценки целесообразности финансирования инвестиционных проектов за счет средств Фонда национального благосостояния и (или) пенсионных накоплений, находящихся в доверительном управлении государственной управляющей компании, на возвратной основе» определяет инвестиции внутри России, но не более 40% фонда национального благосостояния. Инвестиционные проекты должны иметь паспорт, обоснование и – самое главное – в них должен быть заложен возврат средств фонда национального благосостоя-

ния и минимальная доходность. Министерство экономического развития оценивает целесообразность финансирования проектов за счет средств фонда национального благосостояния и направляет свою оценку в Правительство, где и будет формироваться окончательный перечень проектов, на которые пойдут деньги фонда. Еще одним условием является вложение в проект собственных средств инициатора и (или) привлеченного инициатором коммерческого финансирования в размере не менее 15 процентов общей стоимости проекта. По состоянию на конец 2013 г. Правительство РФ одобрило только два инвестиционных проекта, на которые будут выделены средства фонда национального благосостояния: строительство Центральной кольцевой автомобильной дороги в Московской области (фонд национального благосостояния приобретет на 150 мрлд. рублей облигации «Росавтодора» с минимальной доходностью, инфляция + 1%) и модернизацию БАМа и Транссиба (в данном случае фонд национального благосостояния на 150 млрд. рублей приобретет привилегированные акции РЖД, пока доходность по ним составляет 2–3% годовых, но она может измениться) [3].

О желании профинансировать свои инвестиционные программы за счет фонда национального благосостояния уже заявили «Россети», «Русгидро» и «Росатом»; кроме того, деньги из фонда национального благосостояния могут быть направлены на развитие Московского авиаузла. Ранее 150 млрд. рублей из фонда национального благосостояния предполагалось вложить в строительство высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Казань.

Самая большая проблема в том, что финансирование инвестиционных проектов через вложения в уставный капитал или долговые обязательства госкомпаний, во-первых, побуждает последние раздувать свои инвестиционные программы, не заботясь об их эффективности, а во-вторых, еще больше усложняет задачу ограничения тарифов (легко заметить, что основная часть претендентов на деньги фонда национального благосостояния – это компании с регулируемыми тарифами). Более того, есть ощущение, что крупные госкомпании стремятся использовать фонд национального благосостояния как источник очень дешевых денег для поправки своего финансового положения, вместо того чтобы работать над снижением издержек. Правильным же представляется вариант, когда под каждый проект создается специальная проектная компания – SPV, средства поступают в нее, а их расходование строго контролируется. При этом SPV является публичной компанией и отчитывается как ОАО, входящее в биржевой список А1 (высший уровень прозрачности). При нынешней системе отчетности госкомпаний за денежными потоками внутри холдинга уследить на порядок сложнее. Финансирование же инвестиционных программ через долговые бумаги «вообще» немногим лучше взносов в уставный капитал госкомпаний (разве что доходность гарантирована). Наконец, раздача денег госкомпаниям провоцирует их снова давить на Правительство, требуя роста тарифов, ведь деньги фонда национального благосостояния понадобится в свое время возвращать.

И, наконец, еще одной формой государственно-частного партнерства, как инфраструктурного финансирования, привлекаемого концессионером, является выпуск инфраструктурных облигаций [4].

Инфраструктурные облигации как самостоятельный институт представляют собой в настоящее время корпоративные облигации, выпускаемые эмитентом-концессионером с целью привлечения финансирования для реализации концессионного соглашения (строительство или реконструкция объектов инфраструктуры). Выплата процентного (купонного) дохода по инфраструктурным облигациям обеспечивается доходом эмитента-концессионера от эксплуатации инфраструктурного объекта, т. е. будущим денежным потоком, что позволяет рассматривать инфраструктурные облигации как разновидность секьюритизации. В данном случае под эмитентом-концессионером понимается российское юридическое лицо, заключившее концессионное соглашение в порядке, предусмотренном Федеральным законом от 21 июля

2005 г. № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях», концедентом по которому является Российская Федерация или субъект Российской Федерации.

Поэтапная схема инфраструктурного облигационного займа, соответственно, может быть представлена следующим образом:

– создание специального юридического лица с целью участия в конкурсе на заключение концессионного соглашения;

– участие в конкурсе на заключение концессионного соглашения;

– заключение концессионного соглашения;

– размещение инфраструктурных облигаций со сроком обращения не менее срока строительства и последующего периода окупаемости проекта;

– направление денежных средств, полученных от размещения инфраструктурных облигаций, на – строительство, реконструкцию инфраструктурного объекта;

– государственная приемка инфраструктурного проекта;

– сбор платежей от пользователей реконструированного или законченного строительством объекта и направление денежных средств на выплаты облигационерам по погашению номинальной стоимости и накопленного купонного дохода по облигациям.

Инфраструктурные облигации позволяют частному капиталу участвовать во взаимовыгодных проектах с государством, снижая бремя последнего по несению расходов, однако этот инструмент только начинает набирать обороты на российском рынке ценных бумаг. Правовое поле развития инфраструктурных облигаций в России находится в стадии становления, а этот процесс прежде всего связан с развитием инвестиционного потенциала транспорта, поэтому развитие этого поля инициировано Министерством транспорта и его стратегическими документами. В настоящее время в России разработан проект федерального закона «Об особенностях инвестирования в инфраструктуру с использованием инфраструктурных облигаций». Инфраструктурные облигации имеют право на существование при текущем правовом регулировании и окажутся весьма востребованными при доработке отечественного законодательства, несколько отстающего от нужд экономики, ориентированной на развитие инфраструктуры.

Список литературы:

[1] Пумбрасова Н.В. «К вопросу обоснования модели обновления основных средств социально – значимых организаций
(на примере городского пассажирского транспорта)» Российский экономический интернет-журнал 2007. №2. с. 54.
[2] Максимов В. ГЧП-2014: революционные настроения [Электронный ресурс] // – Режим доступа: http://www.rcb.ru/rcb/2014-01/252536/
[3] Наумов И. Фонд национального благосостояния распечатали ради модернизации инфраструктуры 08.11.13 [Электронный ресурс] // Режим доступа: http://www.irn.ru/articles/36471.html
[4] Качалина Т., Лебедева Н. Инфраструктурные облигации: быть или не быть в России? июнь 2009 г. [Электронный ресурс] // – Режим доступа: http://www.rcb.ru/lp/2009-00/22946/

NEW MILESTONES OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP IN INFRASTRUCTURE INDUSTRIES AND PUBLIC CORPORATIONS, DETERMINING THE DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT COMPLEX

N.V. Pumbrasova

Keywords: *infrastructure industries, transport complex, public-private partnership, concession agreement, the Fund of national welfare, infrastructure bonds.*

The article considers the issues of necessity of use of private capital in financing the infrastructure sector, including transport complex, on the basis of public-private partnership. On

the basis of the existing legislation, practical experience and analysis of the problems impeding the development of the transport complex, are promising forms of state participation in financing of infrastructure sectors.

УДК 336

Е.В. Тарасин, *магистрант ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603600, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5

ИССЛЕДОВАНИЕ ДОЛГОСРОЧНЫХ РЕЙТИНГОВ ДЕФОЛТА РОССИЙСКИХ ОАО АКБ «СВЯЗЬ-БАНК» И ЗАО «ГЛОБЭКСБАНК»

Ключевые слова: *банки, рейтинг, устойчивость.*

В статье рассмотрен анализ рейтингов устойчивости российских ОАО АКБ «Связь-Банк» и ЗАО «Глобэксбанк», представленный международным рейтинговым агентством «FitchRatings».

Агентство кредитных рейтингов «FitchRatings»[1] подтвердило РДЭ[2] «Связь-Банка» и банка «Глобэкс» на уровне «BB» и понизило их рейтинги устойчивости

11 июня 2013 г. «FitchRatings» подтвердило долгосрочные рейтинги дефолта эмитента (РДЭ) российских «Связь-Банка» и ЗАО «Глобэксбанк» на уровне «BB» со «стабильным» прогнозом.Вместе с тем, агентство понизило рейтинг устойчивости «Связь-Банка» с уровня «b+» до «b», банка «Глобэкс» с уровня «b» до «b-».

Ключевые рейтинговые факторы: РДЭ, рейтинги приоритетного долга, национальные рейтинги и рейтинги поддержки

РДЭ банка «Глобэкс» и Связь-Банка обусловлены потенциальной поддержкой, которую банки могут при необходимости получить от своего мажоритарного акционера, государственного Внешэкономбанка («ВЭБ», «BBB»/прогноз «Стабильный»). Мнение «Fitch» о потенциальной поддержке банков принимает во внимание следующее: (историю получения достаточной поддержки по настоящее время, потенциальный репутационный риск для ВЭБа в случае дефолта того или иного банка с учетом сильного присутствия материнского банка в советах директоров дочерних банков и отсутствие каких-либо явных планов продажи банков в ближайшее время).

Вместе с тем, агентство сохраняет разницу в три уровня между долгосрочным РДЭ ВЭБа, с одной стороны, и долгосрочными РДЭ Связь-Банка и банка «Глобэкс», с другой стороны. Это отражает умеренную долгосрочную стратегическую значимость этих дочерних банков для ВЭБа, их ограниченную роль в рамках осуществления ВЭБом своих функций банка развития,и все еще значительный риск продажи на период, который охватывают долгосрочные рейтинги.

---

[1] «FitchRatings» – международное рейтинговое агентство, нацеленное на предоставление мировым кредитным рынкам независимых и ориентированных на перспективу оценок кредитоспособности, аналитических исследований и данных. Сотрудники «FitchRatings» работают в 51 офисе по всему миру, обладают глобальным аналитическим опытом и знанием специфики местных рынков и проводят анализ по рынкам капитала более 150 государств. Инвесторы, эмитенты и банкиры в различных странах отмечают надежность, прозрачность и своевременность аналитических продуктов «FitchRatings». Компания имеет штаб-квартиры в Нью-Йорке и Лондоне, входит в состав группы «Fitch». В группу так же входит «FitchSolutions» – подразделение по распространению продуктов и услуг. Мажоритарный пакет акций группы принадлежит «Fimalac S.A.», штаб-квартира расположена в Париже. «Fitch» работает в России и СНГ уже более 15 лет и присваивает международные и национальные кредитные рейтинги банкам, небанковским финансовым организациям, страховым компаниям, эмитентам корпоративного сектора, региональным и местным органам власти суверенным правительствам.

[2] РЭД – рейтинг дефолта эмитента

Факторы, влияющие на рейтинги в будущем

Рейтинги «Связь-Банка» и «Глобэкс» могут быть снижены, если: а) будут понижены рейтинги ВЭБа; б) любому из этих банков не будет предоставлена своевременная поддержка; в) продажа одного из банков станет более вероятной, чем предполагается в настоящее время.

Кроме того, рейтинги банка «Глобэкс» могут быть понижены в случае существенного повышения в будущем высокорисковых активов, которое, по мнению «Fitch», может быть следствием недостатков в сфере корпоративного управления либосделок со связанными сторонами. Агентство полагает, что более крупная доля таких операций на балансе потенциально может сделать поддержку банка менее приемлемой или более дорогостоящей.

Повышение рейтингов двух банков в настоящее время рассматривается как маловероятное. Однако, повышение рейтингов станет возможным если они начнут выполнять значимую роль в проводимой политике, а акционер подтвердит их значимость развития в долгосрочной перспективе.

Рейтинг устойчивости «Связь-Банка»

Понижение рейтинга устойчивости «Связь-Банка» с уровня «b+» до «b» вызвано давлением на капитал банка, связанным со следующими факторами: а) рост проблемных кредитов, б) продолжающийся рост активов и в) ожидаемые изменения регулятивных требований к капитализации. Недавний быстрый рост банка, умеренная прибыльность и высокие уровни концентрации на обеих сторонах баланса также сказались на рейтинге. В то же время рейтинг устойчивости поддерживается комфортной по настоящее время ликвидностью, приемлемым уровнем менеджмента и все еще умеренными проблемами с качеством активов.

Проблемные кредиты «Связь-Банка» (с просрочкой 90 дней или более) составляли 3,3% всех кредитов в конце 2012 г. «Fitch» ожидает ухудшения качества активов в 2013 г., в основном ввиду одного крупного проблемного кредита, на который приходится 5,4% всех кредитов. (По методологии «Fitch»,основной капитал банка в конце 2012 г. находился на уровне 9%, и по расчетам агентства, банк мог бы создать дополнительные резервы (2,1% кредитного портфеля), до того как регулятивный коэффициент достаточности капитала (12,4% – на конец 1 кв. 2013 г.) упал бы до минимального уровня – в 10%).

В 2012 г. прибыль «Связь-Банка» до отчислений под обесценение кредитов находилась на умеренном уровне 1,3% кредитов, что в среднем было обусловлено низкой маржой по кредитованию крупных компаний и указывало на ограниченные способности абсорбировать потенциальное дальнейшее обесценение кредитов за счет прибыли. Основой фондирования банка являются депозиты, и высоко ликвидные активы (поддерживаемые невыбранными кредитными линиями от ВЭБа) обеспечивают существенный запас прочности на случай оттока депозитов.

Рейтинг может быть повышен при укреплении клиентской базы, прибыльности и капитализации, а также стабилизации качества активов, а понижен, если продолжится накопление проблем с качеством активов, а капитализация останется под давлением.

Рейтинг устойчивости банка «Глобэкс»

Понижение рейтинга устойчивости банка «Глобэкс» с уровня «b» до «b-» отражает повышение более высокорисковых кредитов сектору недвижимости и ослабление капитализации банка. Кроме того, рейтинг устойчивости отражает слабое корпоративное управление, высокие темпы роста в последнее время, низкую прибыльность, высокие уровни концентрации и значительную зависимость от фондирования с рынков капитала. В то же время приемлемая в настоящее время ликвидность является фактором, поддерживающим рейтинг устойчивости.

В конце 1 кв. 2013 г. (по оценкам «Fitch») общий объем рисков банка «Глобэкс» по сектору недвижимости, отраженный в различных статьях баланса, составлял примерно 42 млрд. руб., из них 9 млрд. руб. – кредиты по инфраструктурному строительству, 16 млрд. руб. – на приобретение завершенных объектов недвижимости. Более высокорисковые активы (в основном паевые фонды недвижимости) по-прежнему находились на значительном уровне.

Беспокойство агентствавызвано уровнем корпоративного управления и риск-менеджмента у банка «Глобэкс» в связи с рядом сделок в секторе недвижимости и приобретением в 2011 г. Банка «НТБ» (впоследствии присоединен к банку «Глобэкс»). В связи со слабым качеством активов у Банка НТБ, в 2012 г. у «Глобэкс» произошел рост с 0,4% до 1,6% проблемных кредитов.

Давление на капитализацию вызвано быстрым ростом. Так, в конце 1 кв. 2013 г. регулятивный показатель капитализации составлял 11,6%. Это означает, что банк был в состоянии создать резервы на сумму лишь 5,5 млрд. руб. (что равно 20% более высокорисковых кредитов в секторе недвижимости, или 3,3% всех кредитов), до того как регулятивный коэффициент капитализации снизился бы до 10%.

Прибыль банка «Глобэкс» в 2012 г., до отчислений в резерв под обесценение была равна 1,7% кредитов (в среднем), что, как и в случае «Связь-Банка», отражает низкую маржу по кредитованию крупных компаний. Фондирование, привлеченное на рынках капитала от третьих сторон, находилось на значительном уровне 35% всех пассивов в конце 2012 г., а высоко ликвидные активы составляли 18% всех активов.

В случае повышения высокорисковых активов в будущем и появления новых свидетельств недостатков в сфере корпоративного управления и риск-менеджмента может последовать еще одно понижение рейтинга устойчивости. Уменьшение высокорисковых активов, улучшение качества активов и укрепление капитализации могут привести к повышению рейтинга устойчивости банка «Глобэкс».

Проведенные рейтинговые действия:

«Связь-Банк»

– Долгосрочный РДЭ в иностранной валюте подтвержден на уровне «BB», прогноз «Стабильный»

– Краткосрочный РДЭ в иностранной валюте подтвержден на уровне «B»

– Рейтинг устойчивости понижен с уровня «b+» до «b»

– Рейтинг поддержки подтвержден на уровне «3»

– Национальный долгосрочный рейтинг подтвержден на уровне «AA-(rus)», прогноз «Стабильный»

– Приоритетный необеспеченный долг: рейтинг подтвержден на уровне «BB»

– Приоритетный необеспеченный долг: национальный рейтинг подтвержден на уровне «AA-(rus)».

Банк «Глобэкс»

– Долгосрочные РДЭ в иностранной и национальной валюте подтверждены на уровне «BB», прогноз «Стабильный»

– Краткосрочный РДЭ в иностранной валюте подтвержден на уровне «B»

– Рейтинг поддержки подтвержден на уровне «3»

– Рейтинг устойчивости понижен с уровня «b» до «b-»

– Национальный долгосрочный рейтинг подтвержден на уровне «AA-(rus)», прогноз «Стабильный»

– Приоритетный необеспеченный долг: рейтинг подтвержден на уровне «BB»

– Приоритетный необеспеченный долг: национальный рейтинг подтвержден на уровне «AA-(rus)».

Список литературы:

[1] Салмин П.С. Деньги, кредит, банки. Курс лекций для студентов оч. и заоч. формы обучения экон. специальностей / С.П. Салмин, П.С. Салмин, Е.М. Гузняева; М-во трансп. Рос. Федерации, Федер. гос. образоват. учреждение высш. проф. образования Волж. гос. акад. вод. трансп., каф. «Финансы и кредит». Н. Новгород, 2004.
[2] Салмин П.С. Система страхования вкладов в России, как инструмент развития конкурентной среды в банковском секторе. / Салмин П.С., Кочетова В.А. Вестник Волжской государственной академии водного транспорта. 2006. № 19. С. 126–130.
[3] Салмин П.С. Постановка системы бюджетного управления предприятием. Монография / П.С. Салмин; Федеральное агентство морского и речного трансп., Федеральное гос. образовательное учреждение высш. проф. образования Волжская гос. акад. водного трансп. Нижний Новгород, 2008.
[4] Салмин П.С. Машинная модернизация системных технологий для целей организационного управления предприятиями. /Салмин С.П., Салмин П.С. Вестник Нижегородского университета им. Н.И. Лобачевского. 2012. № 3-1. С. 258–260.
[5] Официальный сайт ЦБ РФ (http://www.cbr.ru/).
[6] Официальный сайт ОАО АКБ «Связь-Банк» (http://www.sviaz-bank.ru/).

THE STUDY OF LONG-TERM RATINGS OF A DEFAULT RUSSIAN OJSC JSCB «SVIAZ-BANK » AND CJSC «GLOBEXBANK»

E.V. Tarasin

Keywords: *banks, rating, stability.*

The article describes the analysis of the stability of the ratings of Russian «Sviaz-Bank» and JSC «GLOBEXBANK» presented by the international rating agency«Fitch Ratings».

Раздел VIII

Экономика, логистика, управление на транспорте

Редакционная коллегия раздела:

В.И. Жмачинский, д.э.н., профессор,
В.Н. Костров, д.э.н., профессор – ответственный редактор,
Ю.Н. Уртминцев, д.т.н., профессор,
С.С. Подосенов, к.т.н., с.н.с.,
Д.А. Коршунов, к.э.н., доцент – ответственный секретарь.

Section VIII

Economics, logistics and transport management

Editorial board for the section:

D.Sc.(Econ.), Professor V.I. Zhmachinsky
D.Sc.(Econ.), Professor V.N. Kostrov
D.Sc.(Tech.), Professor Y.N. Urtmintsev
Ph.D.(Tech.), Senior Staff Scientist S.S. Podosenov
Ph.D.(Econ.) Associate Professor D.A. Korshunov

УДК: 656

К-П. Глезер, *доктор, Федеральный дорожно-исследовательский институт Минтранса ФРГ (BASt)*
Будерштрасе 53, 51427 Бергиш Гладбах, Германия[1]
А. Ритзингер, *ARRB Group Ltd,*
500, Бирвид Хайвей, Вермонт Соут, VIC, 3133, Австралия[2]

СРАВНЕНИЯ ХАРАКТЕРИСТИК ТЯЖЕЛЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ. «ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВ С ПОМОЩЬЮ БОЛЕЕ СОВРЕМЕННЫХ ГРУЗОВИКОВ»

Во многих частях мира задача по транспортировке грузов в основном осуществляется на общественных договорах. Точная доля сильно зависит от наличия других видов транспорта (железная дорога, внутренние водные пути) и от планографии страны; по этим причинам доля автодорожного транспорта варьируется от приблизительно 35% (Австраоия) до свыше 70% (Европейский союз). В мире существуют различные правила, касающиеся веса и размера (и соответственно осевой нагрузки) для тяжелых средств; и в результате промышленность тяжелых машин создала диапазон транспортных решений, ведущих к широкому ряду комбинаций транспортных средств, которые различаются по конструкции и специализации.
В 2010 г. рабочая группа Совместного транспортного центра (JTRC) Организации по экономическому сотрудничеству и развитии. (OECD/ITF) выбрала 38 различных комбинаций тяжелых средств из стран-членов OECD и изучила их характеристики для того, чтобы получить понимание влияния их индивидуальных характеристик на три ключевые области: присущую безопасность транспортного средства, его производительность и его воздействие на инфраструктуру [5].
Производительность средств описывалось, используя различные измерения, включая вес и объем груза, энергопотребление и дальность передвижения.
Более высокая грузоподъемность и коэффициент использования (более низкая масса тары) и меньшее потребление топлива (низкое сопротивление воздуха и качения) могут увеличить на сколько можно эффективность для данной скорости движения и дальности. Безопасность транспортного средства и его динамические характеристики при различных маневрах рассматривались, используя компьютерную имитацию, проводимую в соответствии с австралийской схемой «Стандарты, основанные на характеристиках». Информационные характеристики средства вычислялись на базе осевых нагрузок, типе шин и размере шин согласно методу анализа характеристик дорожного износа транспортного средства «COST 334».
Данная статья представляет и рассматривает результаты, показанные 10 транспортными средствами, которые исследовались в OECD. Девять из десяти средств представляют нынешние и возможно будущие грузовые средства для Европы и были выбраны ввиду их отношения к текущему обсуждению в Европе вопроса увеличения массы и веса грузовых средств. Кроме того, был включен один австралийский «дорожный поезд», т.к. он представляет одну из самых длинных и тяжелых комбинаций, которым разрешен доступ во всем мире, и он полезен с целью сравнения.

Сравнение характеристик тяжелых транспортных средств в мировом масштабе

1. Введение

В соответствии с исследованием OECD «Перевозка грузов с помощью более современных грузовиков» (OECD, 2011) к техническим группам каждой из стран-

[1] Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Brüderstraße 53, 51427 Bergisch Gladbach, Germany.
[2] ARRB Group Ltd, 500 Burwood Highway, Vermont South, VIC, 3133, Australia.

участниц (США, Канада, Мексика, Южная Африка, Австралия и Европа) было направлено предложение предоставить технические спецификации на ряд комбинаций тяжелых транспортных средств, предназначенных для дальних перевозок. Эти комбинации затем оценивались используя ряд мер, нацеленных на рассмотрение критических аспектов дорожной эксплуатации транспортных средств, включая эффективность, экологические характеристики, активная безопасность и воздействие на инфраструктуру, таким образом формируя техническую базу реперного исследования. Для того, чтобы обеспечить правильные сравнения, брались похожие средства из различных стран. Они были разделены на три группы в соответствии с брутто-массой средства (GVM) и общей длиной, как указано ниже:

– «рабочая лошадка», GVM меньше 50,0 тонн и длиной меньше 22 м;

– транспортное средство «повышенной грузоподъемности», GVM меньше 70 тонн и длиной меньше 30 м;

– средство «очень высокой грузоподъемности», GVM более 52 тонн и длиной более 30 м.

Рис. 1. Общий вид тех 38 средств, которые были выбраны для реперного исследования OECD

На рис. 1 дан общий вид тех 38 средств, которые были выбраны для реперного исследования OECD. Средства «рабочие лошадки» окрашены в зеленый цвет, «повышенной грузоподъемности» – в желтый цвет, а «очень высокой грузоподъемности» в красный цвет. Данная работа выбирает десять из этих средств, имеющих конкретное отношение к транспорту в Европе, где в настоящее время обсуждается вопрос увеличения массы и веса транспортных средств. Она рассматривает средства, которые ранее были в эксплуатации, которые сейчас применяются и которые существуют только как предложения Средства в категории «очень высокая грузоподъемность» не могли бы работать в нынешней транспортной сети Европы из-за их общей длины и массы; однако австралийская комбинация «в тройке» из которых была включена в группу десяти ради сравнения. Эти десять средств указаны были темным цветом на рис. 1.

Таблица 1 показывает максимальный разрешенный вес, максимальную массу полезной нагрузки и общую длину для этих десяти средств.

В пределах данной группы транспортных средств нужно подтверждать степень обоснованности их эксплуатации. Средства, затемненные зеленым цветом, включающие нынешние европейские комбинации типа «обменный корпус» и полу-трейлер, представляют собой традиционные конструкции и в настоящее время работают по всей Европе. В то же время можно ожидать, что возможный «будущий» полу-трейлер не вызовет каких-либо вопросов в своей эксплуатации.

Средства, затемненные желтым и красным цветом, в настоящее время также находятся в ограниченной эксплуатации и обычно работают по специальным разрешительным схемам, что наблюдается в случае немецкого пробного средства «длинный грузовик» и голландской жесткой тройки. Необходимо проявлять осторожность в предоставлении доступа для этих транспортных средств. Скандинавский жесткий грузовик-трейлер, B-двойка и европейский жесткий полу-трейлер относятся к средствам Европейской Модульной Системы (EMS), которые используют существующие средства в различных комбинациях для создания более длинных и тяжелых транспортных средств.

Таблица 1

Разрешенная общая брутто-масса комбинации (t), полезная нагрузка (t) и общая длина (м) для выбранных транспортных средств

Name	Silhouette	Gross combined mass (t)	Payload (t)	Overall length (m)
Australian B-triple		90,5	65,3	33,30
Scandinavian rigid truck-trailer		60,0	42,8	25,25
Scandinavian B-double		60,0	40,3	25,10
European semi-trailer and rigid		60,0	41,5	25,25
Dutch triple rigid		50,0	33,8	24,20
British semi-trailer 4,30 m height		44,0	29,3	16,50
German ‘Long truck’ trial vehicle		40,0	22,5	25,25
European ‘swap-body’		40,0	26,3	18,75
European semi-trailer		40,0	26,3	16,50
EU semi-trailer (future?)*		38,0	24,8	16,50

* в настоящее время разрешено только 36 т.

Name – название
Silhouette – силует
Gross combined mass (t) – Брутто-масса комбинации
Payload (t) – полезная нагрузка
Overall length (m) – общая длина
Australian B-triple – австралийская B-тройка
Scandinavian rigid truck-trailer – скандинавский жесткий грузовой трейлер

Scandinavian B-double – скандинавская B-двойка
European semi-trailer and rigid – европейский жесткий полу-трейлер
Dutch triple rigid = голландская жесткая ройка
British semi-trailer 4,30 m height – британский полу-трейлер высотой 4,3 м
German ‘Long truck’ trial vehicle – немецкий пробный «длинный грузовик»
European ‘swap-body’ – европейский «обменный корпус»
European semi-trailer – европейский полу-трейлер
EU semi-trailer (future?)* – полу-трейлер (будущий?) европейского союза

Путем сравнения результатов характеристик в ключевых областях, рассмотренных ранее, будет показано, что некоторые общие неправильные представления относительно более длинных и тяжелых средств с научной точки зрения мало обоснованы, и во многих случаях более длинные и тяжелые средства дают лучшие характеристики в ключевых областях, чем существующие средства традиционной конструкцию

2. Производительность транспортного средства

Концептуально базовый вопрос в отношении более длинных и тяжелых средств прост. Более длинные средства могут перевозить больший объем, а более тяжелые средства – большую массу, таким образом касаясь двух ключевых ограничений для дорожного транспорта. Величина выгод от производительности более длинных и тяжелых средств относительно велика. Например, средства типа EMS имеют потенциал увеличить текущие объемы полезной нагрузки и массы на коэффициент приблизительно 1,5, что означает, что два средства EMS могут выполнять ту же транспортную задачу, что и три предыдущих средства. Этот подход также выгоден тем, что требуются небольшие дополнительные расходы, т.к. концепция EMS базируется на существующих транспортных единицах. Однако, это также порождает главный недостаток: нет гибкости при смене конструкции согласно конкретным рабочим требованиям или ограничениям.

При оценке продуктивности комбинации транспортных средств особый интерес представляет отношение полезной нагрузки к имеющемуся транспортному объему, т.к. это дает понимание оптимальной грузовой плотности (т/м^3) с целью добиться полного использования транспортного средства по массе и объему. На рис. 2 показан расчет оптимальной грузовой плотности для каждого из десяти средств. Более низкие результаты (низкая оптимальная плотность) указывает, что комбинация лучше подходит для груза низкой плотности и наоборот. Большинство средств находится в диапазоне 0,25–0,3 т/м^3 и поэтому обычно достигают своей максимальной рабочей массы, определяют по предельной нагрузке на оси, прежде чем закончится грузовое пространство.

В этом контексте более высокий результат оказывается лучше, т.к. средства с низкой оптимальной плотностью ограничиваются перевозкой грузов с очень низкой плотностью, также как немецкое пробное средство «длинный грузовик».

Необходимо отметить, однако, что брутто масса для этого средства была ограничена до 40 тонн. При выполнении этих вычислений оценки делались для тарных (недогруженных) масс каждого индивидуального средства, и они показаны в Приложении А. Цифры для грузового объема каждого средства были представлены дорожными службами каждой страны – участницы этого исследования.

Рис. 2. Результаты исследования оптимальной грузовой плотности [т/м^3 =кг/дм^3]

3. Производительность по отношению к энергопотреблению и выбросам CO_2

Кроме плотности груза важного рассмотрения заслуживает производительность транспортного средства (в терминах транспортируемой массы и объема) по отношению к энергопотреблению и выбросам CO_2 . В этом контексте общая цель состоит в том, чтобы привезти наибольшую массу (или объем) груза при как можно меньших выбросах.

В этих вычислениях энергопотребление средства определялось исходя из типичного шоссейного сценария: постоянная скорость передвижения (90 км/час) по ровной дороге без встречного ветра с потерей энергии на сопротивление качания, сопротивление воздуха, потребности вспомогательной мощности и неэффективность трансмиссии. Для простоты ко всем транспортным средствам не зависимо от размеров и массы [6] применялась константная потеря на трансмиссию 10% и потребление вспомогательного оборудования 20 kWчас.

Для вычисления энергопотребления на сопротивление воздуха бралась лобовая площадь 9,5м^2 и коэффициент лобового сопротивления в диапазоне 0,6–0,8 (в зависимости от общей длины средства и числа таймеров). В отношении сопротивления качения было выполнено простое вычисление, используя соответствующую погруженную массу на оси транспортного средства и коэффициенты сопротивления качению 0,5% для одношинных осей и 0,6% для двухшинных осей.

Используя этот метод, энергопотребление транспортного средства при таком сценарии вычислялось для каждой из комбинации для десяти транспортных средств. На рис. 3 показан пример результатов вычислений, выполненных для типичного 40-тонного европейского полу-трейлера, с указанием общей требуемой мощности для принятого сценария и разбивкой этой мощности на четыре рассмотренные области.

Рис. 3. Требования по мощности для типичного европейского полу-трейлера, работающего при постоянной скорости 90 км/час

Используя эти вычисления, требование к мощности может быть преобразовано прямо в потребление топлива и также в выбросы CO_2 . Используя потребление топлива в 200г/kWчас и коэффициент выброса CO_2 , равный 0,627 кг/kWчас(OECD, 2011), можно вычислить производительность каждого средства в отношении его выбросов CO_2 , что показано на рис. 4 (относительно транспортного объема) и на рис. 5. (относительно полезной нагрузки).

Здесь совершенно очевидно, что большие средства (к более высокой оптимальной грузовой плотности) более производительны, чем меньшие средства, поскольку используют меньше топлива и выбрасывают меньше CO_2 для данной транспортной задачи (Примечание: британский полу-трейлер имеет высоту 4,30 м вместо 4,00 м). И снова немецкий пробный «длинный грузовик» ввиду своей более низкой брутто-массы, имеет плохие характеристики по эффективности массы, но отличные характеристики по эффективности объема.

Рис. 4. Потребление топлива и выбросы CO_2 в отношении транспортного объема

Рис. 5. Потребление топлива и выбросы CO_2 в отношении полезной нагрузки

4. Динамические характеристики и активные средства безопасности

Динамические характеристики сочетаний транспортных средств были исследованы с помощью компьютерной симуляции, используя модели симуляции, разработанные компанией ARR Group Ltd (ARRB). Исследование было проведено в соответствии с правилами Австралийских требований по стандартам, основывающимся на результатах тестирования. Симулирующие тесты исследовали характеристики транспортного средства в соответствии с 20 критериями, однако в целях краткости в дан-

ной работе приводятся наиболее интересные и наиболее актуальные данные, относящиеся к безопасности на дорогах. К ним относятся:

– Проходимый путь при движении на низкой скорости (маневренность на низкой скорости);

– Отклонение от пути движения задней части транспортного средства при движении на высокой скорости на неровной дороге;

– Заднее усиление отклонения и отклонение от пути движения заднего прицепа при резкой смене полосы на высокой скорости.

Характеристики проходимого пути при движении на низкой скорости являются критичными для транспортных средств, движущихся в застроенных и урбанизированных районах или около них, т.к. в этих районах часто встречаются инфраструктуры наподобие перекрестков с круговым движением и узких пересечений и опасные ситуации могут возникнуть если транспортному средству требуется больше пространства для маневра чем доступно. Определенным критерием поведения в этом отношении является общая охватываемая ширина пути транспортного средства и его прицепов при выполнении поворота радиусом 12,5 м по 90 градусной дуге при движении на низкой скорости, как показано на рис. 6.

Рис. 6. Описываемая дуга по австралийскому методу PBS
Travel direction-направление движения

На рис. 7. отображены результаты, продемонстрированные каждым из 10 транспортных средств. Очевидно, что существует явная связь между длиной транспортного средства, числом точек сцепления и требуемым свободным пространством при выполнении поворота. Наряду с этими факторами при рассмотрении данного вопроса крайне важно признать, что такая характеристика не означает, что более длинные транспортные средства по своей сути небезопасны в этом отношении, но применение таких транспортных средств должно быть ограничено участками дорожной сети, которые были исследованы и определены в качестве безопасных для таких транспортных средств.

Very high capacity vehicle – транспортное средство очень высокой грузоподъемности
Australian B-triple – австралийская B-тройка
EMS vehicles – средства концепции EMS
Scandinavian rigid truck-trailer – скандинавский жесткий грузовик-трейлер
Scandinavian B-double – скандинавская двойка B
European semi-trailer and rigid – европейский жесткий полу-трейлер
Longer and/or heavier vehicles – более длинные и/или тяжелые средства
Dutch triple rigid – голландская жесткая тройка
British semi-trailer – британский полу-трейлер

Рис. 7. Полный охватываемый путь по ширине при выполнении поворота на низкой скорости

German Long-truck trial – немецкий пробный «длинный грузовик»
Standard vehicles – стандартные средства
European Swap-body – европейский «обменный корпус»
European semi-trailer -европейский полу-трейлер
European future? – европейский «будущий?»
Better performance – лучшие характеристики
Total swept width (m) – полная ширина охватываемого пути
Please note that this performance measure is slightly different to the «BO-Kraftreis» performance measure – Пожалуйста заметьте, что значение этой характеристики немного отличается от значения характеристики полученного по методу «BO-Kraftkreis»
The key differences are that the vehicles turns on a slightly sharper radius in BO-Kraftkries, and for a longer duration (360 degrees) – Основные отличия заключаются в том, что в методе “BO-Kraftkries транспортные средства осуществляют поворот по немного более острому радиусу и продолжительность поворота увеличена (360 градусов)

Для оценки поведения транспортного средства в этом отношении в Европе применяется тест «BO-Kraftkreis», который включает в себя выполнение похожего, но более сложного поворота; транспортные средства должны выполнять поворот на 360 градусов и остаться в области дорожного пути, определенного внутренним кругом диаметром 12,5 м. Успешное выполнение маневра по тесту «BO-Kraftkreis» является необходимым требованием, но не всегда достаточным в качестве меры оценки характеристики транспортного средства, т.к. иногда возникают проблемы при выполнение маневров на европейских дорогах транспортными средствами, имеющими традиционную конструкцию и размеры.

Эксплуатация определенных сочетаний транспортных средств на неровных дорогах также может быть проблемой, из-за тенденции отклонения от пути движения самого заднего прицепа транспортного средства в случае когда прицеп охватывает при своем движении более широкую область по сравнению с общей шириной транспортного средства из-за влияния неровностей дороги на шины транспортного средства и на его подвеску. Это поперечное движение может представлять опасность для других

пользователей дороги или может быть причиной того, что задний прицеп может сойти с мощеной поверхности дороги если дорога достаточно узкая и отсутствует обочина.

Рис. 8. Полный охватываемый путь транспортного средства по ширине на негладкой дороге при скорости движения 90 км/час

Very high capacity vehicle – транспортное средство очень высокой грузоподъемности
Australian B-triple – австралийская B-тройка
EMS vehicles – средства концепции EMS
Scandinavian rigid truck-trailer – скандинавский жесткий грузовик-трейлер
Scandinavian B-double – скандинавская двойка B
European semi-trailer and rigid – европейский жесткий полу-трейлер
Longer and/or heavier vehicles – более длинные и/или тяжелые средства
Dutch triple rigid – голландская жесткая тройка
British semi-trailer – британский полу-трейлер
German Long-truck trial – немецкий пробный «длинный грузовик»
Standard vehicles – стандартные средства
European Swap-body – европейский «обменный корпус»
European semi-trailer – европейский полу-трейлер
European future? – европейский «будущий?»
Better performance – лучшие характеристики
Total swept width (m) – полная ширина охватываемого пути
GVM – брутто масса средства
Paths Trajectories of Front Outside Corners – траектории пути передних внешних углов
Rear Outside Corners – задние внешние углы
Lateral Offset due to Cross Slope – поперечное расстояние ввиду поперечного уклона

На рис. 8 показаны симулированные характеристики транспортных средств на дороге с точки зрения отклонения от пути движения на типичных негладких шоссейных поверхностях при движении со скоростью 90 км/час. Полученные результаты относятся к 10 сочетаниям транспортных средств. Очевидно, что характеристики транспортных средств будут похожи на характеристики транспортных средств других категорий, а также существуют более длинные и более тяжелые транспортные средства (такие, как транспортные средства «EMS»), характеристики которых подобны суще-

ствующим транспортным средствам (таким как европейские транспортные средства типа «swap body»). Данный результат предполагает, что более длинные и более тяжелые транспортные средства могут не представлять из себя проблемы при их использовании на европейских шоссе, однако должны быть гарантированы надлежащие ширины полос и другие факторы геометрии дорожного полотна с тем чтобы обеспечить движение таких транспортных средств.

Маневр смены полосы движения (ISO 14791, 2000) оценки двух важных свойств в динамическом поведении тяжелых коммерческих транспортных средств, а именно заднее усиление отклонения и отклонение от пути движения заднего прицепа. Оба этих измерения служат для оценки поперечного движения заднего прицепа. Данный маневр симулируется с использованием ввода угла управления для имитации маневра смены полосы движения, что должно привести к поперечному ускорению величиной 0,15g на оси управления.

Заднее усиление описывает свойство прицепа получить более высокое поперечное ускорение по сравнению с ведущим транспортным средством. Это является важным фактором безопасности на дороге т.к. поперечное ускорение и последующий наклон заднего прицепа при условии их значительных величин могут приводить к опрокидыванию всего транспортного средства. Физической величиной заднего ускорения является отношение пиковой величины поперечного ускорения центра тяжести заднего прицепа транспортного средства к соответствующему ускорению оси управления ведущего транспортного средства. Меньшие величины заднего ускорения означают меньший риск опрокидывания. Результаты измерения данного критерия показаны на рис. 9.

Рис. 9. Отношение заднего усиления отклонения, измеренное при смене полосы движения

Very high capacity vehicle – транспортное средство очень высокой грузоподъемности
Australian B-triple – австралийская B-тройка
EMS vehicles – средства концепции EMS
Scandinavian rigid truck-trailer – скандинавский жесткий грузовик-трейлер
Scandinavian B-double – скандинавская двойка B
European semi-trailer and rigid – европейский жесткий полу-трейлер
Longer and/or heavier vehicles – более длинные и/или тяжелые средства

Dutch triple rigid – голландская жесткая тройка
British semi-trailer – британский полу-трейлер
German Long-truck trial – немецкий пробный «длинный грузовик»
Standard vehicles – стандартные средства
European Swap-body – европейский «обменный корпус»
European semi-trailer – европейский полу-трейлер
European future? – европейский «будущий?»
Better performance – лучшие характеристики
Ratio of amplification of lateral acceleration of the hauling unit compared to the trailer (-) – отношение усиления поперечного ускорения ведущего блока в сравнение с прицепом

Эти результаты показывают, что большинство транспортных имеют величину отношения заднего усиления отклонения равной 1.0, что отражает низкий уровень заднего усиления поперечных ускорений. Интересным является тот факт, что лучшие характеристики не обязательно демонстрируются транспортными средствами какой-либо определенной категории, хотя имеются сочетания транспортных средств EMS с лучшими характеристиками по сравнению с более короткими традиционными транспортными средствами. Голландская жесткая тройка имеет очень плохие характеристики в этом отношении. Эти результаты выявляют важный аспект исследования OECD, а именно то, что транспортные средства с седельно-сцепными устройствами имеют лучшие характеристики по сравнению с транспортными средствами с болтовыми сцеплениями. Это доказывает, что в этом отношении конструкция транспортного средства, а не его общая длина и масса оказывает большее влияние на его характеристики.

Отклонение от пути движения заднего прицепа является мерой поперечного движения заднего прицепа во время смены полосы движения. Это является значительным фактором безопасности, т.к. значительное отклонение от полосы движения может создать угрозу для водителей других транспортных средств. Результаты измерений показаны на рис. 10. Эти результаты вновь показывают, что транспортные средства с седельно-сцепными устройствами демонстрируют лучшие характеристики. Также очевидно, что более длинные и более тяжелые транспортные средства необязательно являются небезопасными, причем в некоторых случаях их характеристики поведения на дороге лучше по сравнению с традиционными транспортными средствами.

Very high capacity vehicle – транспортное средство очень высокой грузоподъемности
Australian B-triple – австралийская B-тройка
EMS vehicles – средства концепции EMS
Scandinavian rigid truck-trailer – скандинавский жесткий грузовик-трейлер
Scandinavian B-double – скандинавская двойка B
European semi-trailer and rigid – европейский жесткий полу-трейлер
Longer and/or heavier vehicles – более длинные и/или тяжелые средства
Dutch triple rigid – голландская жесткая тройка
British semi-trailer – британский полу-трейлер
German Long-truck trial – немецкий пробный «длинный грузовик»
Standard vehicles – стандартные средства
European Swap-body – европейский «обменный корпус»
European semi-trailer – европейский полу-трейлер
European future? – европейский «будущий?»
Better performance – лучшие характеристики
Lateral off tracking during the lane change manoeuvre (m) – поперечное отклонение от пути движения во время маневра смены полосы
Tangent to Approach Path – тангенс траектории приближения
Path of Rear Axle Center – траектория центра задней оси
Overshot – отклонение
Prescribed Path – предписанная траектория
Tangent to Exit Path – тангенс траектории выхода

Рис. 10. Поперечное отклонение от пути движения заднего прицепа, измеренное при смене полосы движения

5. Воздействие транспортного средства на поверхность дороги

Определяя характеристики поведения транспортного средства на дороге следует рассматривать в качестве важного фактора его воздействие на поверхность дороги. Повреждающее воздействие транспортного средства на дорогу должно быть сведено к минимуму с тем чтобы гарантировать защиту дорожной инфраструктуры. Особой проблемой в этом отношении является образование колеи от транспортногосредства на поверхности дороги. Расчет колеи можно произвести используя метод COST 334 (European Commission Directorate General Transport? 2001 [1]) если известны характеристики шин (ширина, диаметр), конструкция(одиночные, двойные) и нагрузки на отдельные оси. Были использованы следующие формулы, как указано в методе COST 334 [2]:

Коэффициент нагрузочной эквивалентности (LEF) = (нагрузка на отдельную ось/10)²
Коэффициент конфигурации шин (TCF*) = (ширина шины/470) (диаметр шины/1059)
Коэффициент повреждения от оси (AWF)=TCF LEF
Коэффициент повреждения от транспортного средства (VWF) = (AWF)

*TCF (см. также табл. 4.67, доклад COST 334)

В табл. 2 приведены вычисления для типичного 5-осевого полутрейлера, имеющего общую массу 40 тонн. Оси, наносящие наибольший вред дороге – это оси управления и привода, имеющие относительно большие массы и узкую ширину шин. Дополнительные данные могут быть получены путем вычисления коэффициента повреждения, относящегося к полезной нагрузке через отношение коэффициента износа транспортного средства к полезной нагрузке. Эти данные также могут быть полезным средством сравнения характеристик повреждения поверхности дорожного полотна, связанного с полезной нагрузкой различных транспортных средств, как приведено ниже:

Коэффициент повреждения, связанный с полезной нагрузкой (PFR) = VWF /полезная нагрузка.

Таблица 2

Пример расчета воздействия на полотно дороги и результаты для типичного 5-осевого полу-трейлера общей массой 40 т и 26 т полезной нагрузки

Tyres	295/80R22,5	295/80R22,5	385/65R22,5	385/65R22,5	385/65R22,5
Dual / Single	single	dual	single	single	single
Axle load (t)	6,5	11,5	7,33	7,33	7,33
TCF	3.14	1.00	2.25	2.25	2.25
AWF	1,33	1,32	1,21	1,21	1,21
VWF	6,28				
PER	: 26 = 0,24				

Tyres – шины
Dual – двойные
Single – одиночные
Single Axle load (t) – нагрузка одиночной оси (т)
TCF – коэффициент конфигурации шин
AWF – коэффициент повреждения от оси
VWF – коэффициент повреждения от транспортного средства
PER – коэффициент повреждения, связанный с полезной нагрузкой

Для выбранных сочетаний 10 транспортных средств полезная нагрузка и степень повреждения дороги от всего транспортного средства указаны на рис. 12. Очевидно и, возможно, крайне удивительно то, что большая общая масса транспортного средства не соотносится непосредственно со значительным износом дорожного полотна если полезная нагрузка тщательно распределена по осям и шинам транспортного средства как фактически и происходит в случае транспортных средств EMS.

Рис. 12. Фактор повреждения дороги в зависимости от полезной нагрузки для сочетаний транспортных средств (конструкции с двумя шинами показаны сплошным черным цветом)

Very high capacity vehicle – транспортное средство очень высокой грузоподъемности
Australian B-triple – австралийская B-тройка
EMS vehicles – средства концепции EMS
Scandinavian rigid truck-trailer – скандинавский жесткий грузовик-трейлер
Scandinavian B-double – скандинавская двойка B
European semi-trailer and rigid – европейский жесткий полу-трейлер
Longer and/or heavier vehicles – более длинные и/или тяжелые средства
Dutch triple rigid – голландская жесткая тройка
British semi-trailer – британский полу-трейлер
German Long-truck trial – немецкий пробный «длинный грузовик»
Standard vehicles – стандартные средства
European Swap-body – европейский «обменный корпус»
European semi-trailer – европейский полу-трейлер
European future? – европейский «будущий?»
Better performance – лучшие характеристики
GVM – брутто масса средства
Payload – полезная нагрузка
Road wear performance=Vehicle wear factor/Payload – характеристика износа дороги=износ дороги, вызванный транспортным средством/полезная нагрузка

Заметьте: Большинство скандинавских транспортных средств EMS не имеют двойных ведущих осей, но имеют одну ведущую и одну ведомую ось. Ведомая ось оборудована одиночными шинами.

Также следует отметить европейскую концепцию будущего транспортного средства, которое способно нести 38 тонн полезной нагрузки (больше чем 36 тонн, разрешенных на данный момент) на четырех осях, что представляет собой увеличение характеристики износа дороги. Относящегося полезной нагрузке на приблизительно 20% по сравнению с 40 тонным транспортным средством с 5 осями.

6. Выводы

Организацией OECD было проведено исследование различных сочетаний транспортных средств стран-членов с точки зрения производительности и воздействия на окружающую среду, динамических характеристик движения и активных средств безопасности и воздействия транспортного средства на дорогу. Рассмотрение характеристик 10 транспортных средств, выбранных по причине их актуальности для транспортной системы Европы, ввиду ведущихся в данное время дискуссий по вопросу увеличенных масс и весов, показало, что некоторые распространенные заблуждения, касающиеся более длинных и более тяжелых транспортных средств не имеют под собой достаточного научного обоснования, и во многих случаях, более длинные и более тяжелые транспортные средства могут иметь лучшие характеристики в ключевых аспектах по сравнению с существующими транспортными средствами традиционной конструкции.

Результаты исследования оптимальной грузовой плотности показали, что более длинные и более тяжелые транспортные средства обладают немного большей гибкостью в отношении достижения большей эффективности транспортировки груза, т.к. транспортные средства с низкой оптимальной грузовой плотностью ограничены перевозкой груза очень низкой плотности. В отношении производительности, ясно, что в большинстве случаев более длинные и более тяжелые транспортные средства потребляют меньше топлива и выбрасывают меньше CO на единицу перевозимого груза по сравнению с типичными транспортными средствами традиционной конструкции. В отношении трех сочетаний транспортных средств EMS (у которых в данное время есть перспектива внедрения на европейской транспортной сети) ясно, что увеличение общей массы до 60 тонн обеспечивает самые большие преимущества в отношении производительности и выбросов выхлопных газов.

Хотя характеристики проходимого пути на низкой скорости движения транспортных средств показали , что более длинные и более тяжелые транспортные средства имеют повышенные требования к дорожному пространству, это не означает, что более длинные транспортные средства небезопасны по своей сути. Но их внедрение на дорожной сети должно быть ограничено участками, которые были предварительно рассмотрены и определены сточки зрения безопасности движения таких транспортных средств на этих участках. Это является особой проблемой для дорожной сети в Европе, однако существуют инновационные решения в отношении конструкции, включая расположение ведомых осей прицепа. Это может помочь решить данные проблемы.

Ключевые результаты исследования динамической безопасности и характеристики поведения на дороге показали что в некоторых случаях более длинные и более тяжелые транспортные средства могут показать подобные, а в некоторых случаях лучшие характеристики по сравнению с современными транспортными средствами традиционной конструкции.

Похожий вывод был сделан, оценивая воздействие транспортных средств на полотно дороги. Более длинные и более тяжелые сочетания транспортных средств должны рассматриваться в качестве приемлемого метода достижения увеличения производительности для того, чтобы уменьшить скученность на дорогах. Такие транспортные средства могут быть сконструированы так, чтобы обеспечить необходимую безопасность эксплуатации, а также экологические преимущества и в целом меньшее воздействие на экологическую среду. При наличии достаточного числа осей дорожная инфраструктура не получит дополнительного повреждения.

В ближайшем будущем разумным вариантом можно считать определение особой дорожной сети, в которой могут эксплуатироваться более длинные и более тяжелые транспортные средства. Определение подходящей дорожной сети также должно включить меры относящиеся к другим проблемам, связанным с введением более длинных и более тяжелых транспортных средств, например, проверка несущей способности мостов.

Применяя современные технологии, тщательное планирование и надлежащую политику внедрения почти все проблемы могут быть решены. Данный подход хорошо выражен словами австралийских практиков в области транспорта – «Адаптируйте транспортные средства к дорогам, а дороги к транспортным средствам» [7].

Приложение А

Собственные веса транспортных средств, используемые в вычислениях

Оценивая производительность сочетаний транспортных средств, особенно интересными являются отношения полезной нагрузки к массе транспортного средства без полезной нагрузки и полезной нагрузки к перевозимому объему. Таблица масс транспортных средств без грузов каждого отдельного блока транспортного средства приведена в Приложении.

Name – наименование
Diagram – рисунок
Mass (t) – масса
Single drive prime mover – одноприводное основное транспортное средство
Single drive rigid truck – одноприводной грузовик, имеющий жесткую конструкцию
Tandem axle semi trailer – двухосный полу-прицеп
Tandem axle lead trailer – двухосный ведущий прицеп
Tandem axle dog trailer – двухосный прицеп типа «собака»
Tandem axle pig trailer – двухосный прицеп типа «свинья»
Tandem drive prime mover – двухприводное основное транспортное средство
Tandem drive rigid truck – двухприводной грузовик, имеющий жесткую конструкцию

Triaxle semi trailer – трехосный полуприцеп
Triaxle lead trailer – трехосный ведущий прицеп
Tandem axle dog trailer (short) – двухосный прицеп типа «собака» (короткий)
Tandem axle dolly – двухосная тележка

Таблица А1

Масса блоков отдельных транспортных средств без грузов

Name	Diagram	Mass (t)	Name	Diagram	Mass (t)
Single drive prime mover		8,000	Tandem drive prime mover		9,000
Single drive rigid truck		9,000	Tandem drive rigid truck		10,000
Tandem axle semi trailer		5,250	Triaxle semi trailer		5,750
Tandem axle lead trailer		5,000	Triaxle lead trailer		5,250
Tandem axle dog trailer		3,750	Tandem axle dog trailer (short)		3,000
Tandem axle pig trailer		3,750	Tandem axle dolly		1,500

Список литературы:

[1] European Commission Directorate General Transport, COST 334: Effects of Wide Single Tyres and Dual Tyres, (2001), *European Commission*, Belgium.
[2] Glaeser K-P. Performance of articulated vehicles and road trains concerning road damage and load capacity (2010). *11th Heavy Vehicle Transport Technology Conference*, Australia.
[3] International Standards Organisation, 14791:2000 Road vehicles – Heavy commercial vehicle combinations and articulated buses – Lateral stability test methods (2000), *International Standards Organisation*, Switzerland.
[4] National Transport Commission, Performance based standards scheme, the standards and vehicle assessment rules, November 2008, (2008). *National Transport Commission*, Australia.
[5] OECD/ITF, Moving Freight with Better Trucks: Improving Safety, Productivity and Sustainability (2011) *www.InternationalTransportForum.org*, France. ISBN 978-92-821-0293-0
[6] Woodrooffe et al., Safety, Productivity, Infrastructure Wear, Fuel Use and Emissions Assessment of the International Truck Fleet, a Comparative Analysis. (2010) *International Transport Forum*, France.
[7] Glaeser K.-P., Ritzinger A. Comparison of the performance of heavy vehicles; TRA Conference, Athens, 2012

COMPARISON OF THE PERFORMANCE OF HEAVY VEHICLES «MOVING FREIGHT WITH BETTER TRUCKS»

K.-P. Glaeser, A. Ritzinger

In many parts of the world the freight transport task is primarily undertaken on public roads. The exact share is heavily influenced by the presence of other transport modes (railway, inland waterways) and the topography of the country, and for these reasons the share of road transport varies from approximately 35% (Australia) to over 70% (European Union). Worldwide, there are various regulations regarding the weights and dimensions (and accordingly, axle loads) for heavy vehicles, and as a result, the heavy vehicle industry has developed a range of transport solutions in response, leading to a wide range of vehicle combinations which vary in their design and specification.

In 2010, the Joint OECD/ITF transport research Centre (JTRC) working group selected 38 different heavy vehicle combinations from OECD member states, and studied their performance in order to gain an understanding of the influence of their individual characteristics in three key areas; the vehicle's inherent safety, its productivity, and its impacts on infrastructure [5].

Vehicle productivity was described using various metrics involving cargo weight and volume, energy consumption, and travel distance. Higher loading capacity and utilization (lower tare mass), and lower fuel consumption (low rolling and air resistance) can increase the efficiency as much as possible for a given travel speed and distance. Inherent vehicle safety and dynamic performance in various driving maneuvers was addressed using computer simulation, conducted in accordance with the Australian 'Performance Based Standards' scheme. Vehicle infrastructure performance was calculated on the basis of axle loads, tyre type and size, as per the 'COST 334' vehicle road wear performance analysis method.

This paper presents and discusses the results demonstrated by ten of the vehicles investigated in the OECD study. Nine out of ten vehicles represent current and possible future freight vehicles for Europe, and were selected because they have particular relevance given the current debate in Europe on increased masses and weights of freight vehicles. Further, one Australian 'road train' vehicle was included, as it represents one of the longest and heaviest vehicle combinations permitted access throughout the world, and is useful for comparative purposes.

Раздел IX

Эксплуатация судового энергетического оборудования

Редакционная коллегия раздела:
Ю.И. Матвеев, д.т.н., профессор
А.С. Курников, д.т.н., профессор
О.С. Хватов, д.т.н., профессор – ответственный секретарь,
С.Г. Яковлев, к.т.н., доцент – ответственный редактор.

Section IX

Operation of ship power equipment

Editorial board for the section:

D.Sc.(Tech.), Professor Y.I. Matveev
D.Sc.(Tech.), Professor A.S. Kurnikov
D.Sc.(Tech.), Professor O.S. Khvatov
Ph.D.(Tech.), Associate Professor S.G. Yakovlev.

УДК 669.018.539.4

***В.С. Феоктистов**, к.т.н., доцент*
Самарский филиал ФБОУ ВПО «ВГАВТ»
443020, г. Самара, ул. Ленинградская, 75

МЕХАНИЗИРОВАННЫЙ ИНСТРУМЕНТ ИЗ СПЛАВА С ПАМЯТЬЮ ФОРМЫ ДЛЯ ЗАПРЕССОВКИ ТРУБ В ТЕПЛООБМЕННИКАХ (МАСЛООХЛАДИТЕЛЯХ) СУДОВЫХ ЭНЕРГЕТИЧЕСКИХ УСТАНОВОК

Ключевые слова: *трубные доски, теплообменные аппараты, материал с памятью формы.*

Разработан высокоэффективный технологический процесс запрессовки труб в трубные доски теплообменных аппаратов специальным инструментом с рабочей частью из материала с «памятью» формы.

Маслоохладители являются необходимым элементом масляной системы и предназначены для отвода тепла от масла, нагревающегося в подшипниках. В судовых установках используют поверхностные маслоохладители, по трубкам которых протекает забортная вода, а между трубками – масло. Давление масла внутри маслоохладителя должно быть больше, чем давление циркулирующей воды в трубках, что предотвращает возможность попадания воды в масло. Температура масла на сливе из ГТЗА должна быть 55–60° С, а поступающего в подшипники 35–45° С. При температуре масла ниже 35 °С увеличивается его вязкость, и, следовательно, потери на трение. Температура масла свыше 45° С может привести к перегреву подшипников.

На отечественных и зарубежных дизельных силовых энергетических установках применяется система охлаждения масла водой в кожухотрубных теплообменниках (маслоохладителях), которые отличаются конструктивным исполнением: видом поверхности теплообмена (гладкотрубные, с наружным оребрением, с трубками, имеющими турбулизирующие вставки и др.), одно-, двух- или трехходовыми по потоку воды и многоходовыми по потоку масла. В корпусе теплообменника установлен охлаждающий элемент, состоящий из пучка медных, латунных, бронзовых или алюминиевых труб, закрепленных в передней и задней трубных досках. Концы труб развальцованы и отбортованы, а обе трубные доски с внутренней стороны залиты оловянно-свинцовым припоем. Существенным недостатком теплообменников такого типа является высокая трудоемкость их изготовления из-за большого количества охлаждающих трубок (от 148 до 995), высокая вероятность пригорания или аварийного утонения стенок и заплавления концов труб в процессе пайки. Последнее ведет к снижению эффективности теплообмена, попаданию воды в масло, существенному ухудшению энергетических и экономических показателей двигателя. Предлагается использовать инструмент с рабочей частью в виде реверсивного термомеханизма (РТМ) из сплава с памятью формы рис. 2 и рис. 3. Автором статьи разработана методика предварительной термосиловой подготовки РТМ для стабильной работы, в том числе, разработан теоретический метод расчета напряжений в сечении цилиндрического или кольцевого РТМ из сплава с памятью формы, а также метод управления его техническими параметрами при различных условиях эксплуатации [1]. Главное условие стабильности работы таких реверсивных механизмов – термоупругость прямого и обратного мартенситного превращения в материале инструмента из сплава с памятью формы. Это условие эквивалентно требованию, согласно которому напряжения, наводимые в объёме материала, не должны превышать предела текучести данного матери-

ала при ($A_к$ = 105°С) – 320 МПа. Для решения поставленной технологической задачи необходимо было создать методику определения параметров и возможностей технологического процесса, которые определят качество получаемых соединений и обеспечат экономически обоснованную долговечность технологической оснастки. Методика создана на базе математической модели, в основе которой лежит решение задачи термоупругого функционирования силового элемента (РТМ) с эффектом памяти формы. Решение данной задачи необходимо для подбора параметров РТМ, обеспечивающие условия для осуществления технологического процесса сборки с многоразовым использованием силового привода инструмента.

Исследования показали (рис. 1), что при обратном мартенситном превращении в зависимости от диаметра РТМ, температурного градиента по его сечению и растягивающих или сжимающих рабочих нагрузок интенсивность напряжений в РТМ изменяется в широких пределах и может достигать предела текучести материала. Кроме того, максимальными по абсолютной величине являются осевые напряжения σ_Z (рис. 1), причём при нагреве их максимальная величина достигается на внешней поверхности, а при охлаждении на внутренней [1]. Поэтому при разработке инструмента на основе материала с памятью формы для многоразового использования необходимо провести по предложенной методике предварительные расчёты, устанавливающие взаимосвязь геометрических размеров РТМ с максимальными развиваемыми усилиями и максимальным градиентом температуры по его сечению.

Рис. 1 . Распределение напряжений по радиусу РТМ при нагреве в момент времени t = 10 с (σ_c=200 МПа): 1 – осевые напряжения σ_z, 2 – тангенциальные напряжения σ_θ, 3 – радиальные напряжения σ_r

Такой инструмент способен совершать рабочие радиальные перемещения с генерацией значительных контактных радиальных давлений до 400–500 МПа. Данное рабочее давление используется для наведения радиальных деформаций в системе труба – трубная доска с целью создания необходимых монтажных напряжений.

Проведенные прочностные испытания соединения трубы из медного сплава М-1 размером 20×1.25 в стальной трубной решетке толщиной 20 мм показали наличие в нем необходимых монтажных напряжений: усилие на сдвиг трубы относительно решетки достигали величин 4,8–5,2 кН. Это усилие соответствует действующим монтажным напряжениям 5–5,5 МПа. Действие таких напряжений обеспечивает гарантированный натяг, надежную и безаварийную работу теплообменника в целом. Кроме того, технологические особенности сплава с памятью формы ТН-1 позволяют реализовать запрессовку труб в трубные отверстия нецилиндрической формы [3].

Рис. 2. Принципиальная схема инструмента с РТМ из сплава с памятью формы для запрессовки труб в теплообменниках судовых силовых энергетических установок [2]: 1 – тяга, 2 – РТМ, 3 – трубная решетка, 4 – теплообменная трубка, 5 – упор, 6 – направляющая

Рис. 3. Общий вид инструмента с РТМ из сплава с памятью формы для запрессовки труб в теплообменниках дизельных силовых установок и экспериментальный образец соединения

Предложенная технология: низкая рабочая температура (100 °С), кратковременность рабочего процесса (4–5 секунд), большие рабочие радиальные усилия позволяют обеспечить гарантированный натяг запрессовки и полностью отказаться от процесса пайки, что повышает надежность теплообменника и энергетической установки в целом. Данное техническое решение принципиально расширяет технологические возможности процесса, дополнительно увеличивает надежность и долговечность соединения на 15–20%, позволяет полностью исключить из технологии сборки теплообменников трудоемкий, дорогостоящий и экологически вредный процесс пайки.

Список литературы:

[1] Феоктистов В.С. Реверсивные термомеханизмы на основе материала с памятью формы. ISBN 978-5-93424-642-7. – Самара.: Изд-во «СамНЦ РАН», 2012. – 117 с.
[2] А.С.1256834 СССР МПК В21Д 39/06 Способ закрепления труб в трубной решетке /В.С. Феоктистов . – опубл. 15.09.86, Бюл. №34.
[3] А.С. № 1416240 по кл В 21 D30/06 Бюл. № 30 от 15.08.88. Способ закрепления трубы в трубной решетке, авторов А.И. Дунаев, В.С. Феоктистов, Е.П. Смеляков, О.В. Ломовской.

THE POWER TOOL OF A SHAPE MEMORY ALLOY FOR FITTING PIPES IN HEAT EXCHANGERS (OIL COOLERS) OF THE SHIP POWER PLANTS

V.S. Feoktistov

Keywords: *tube plates, heat exchangers, shape memory material.*

It has been developed a highly efficient process of the fitting pipes in the tube plates of the heat exchangers by the special tools with a working part of materials with «memory» shape.

УДК 621.313.3

О.С. Хватов, *д.т.н., зав. кафедрой ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
И.А. Тарпанов, *к.т.н., ст. преподаватель ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603950, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5а
А.Б. Дарьенков, *к.т.н., директор института электроэнергетики НГТУ*
603950, г. Нижний Новгород, ул. Минина, 24

ДИЗЕЛЬ-ГЕНЕРАТОРНАЯ УСТАНОВКА ПЕРЕМЕННОЙ ЧАСТОТЫ ВРАЩЕНИЯ

Ключевые слова: *дизель-генератор, переменная скорость.*

В статье рассматриваются дизель-генераторные установки, работающие при переменной, в зависимости от нагрузки, скорости вращения.

Подавляющее большинство существующих дизель - генераторов работают с постоянной (номинальной) скоростью вращения вала во всем диапазоне изменения нагрузки. При постоянной скорости вращения основные показатели двигателя (расход топлива, эффективный и механический кпд и др.) можно оценивать в зависимости от одного из показателей, отражающих нагрузку на его валу. Таким показателем может быть эффективная мощность N_e (рис. 1) [1,2].

Как видно из рис. 1, кривая расхода топлива g_e имеет выраженный минимум при частичной загрузке двигателя. Следовательно, двигатель, работая при постоянной скорости вращения, но при переменной нагрузке, как это обычно бывает, в основном работает с неоптимальным расходом топлива (с неоптимальным кпд).

Для выбора экономичного режима работы двигателя удобно использовать его многопараметровую характеристику (рис. 2), которая отличается выделением зон с постоянными минимальными удельными расходами топлива. К универсальным или многопараметровым характеристикам относятся такие, в которых одновременно выявляются функциональные связи трёх и более параметров.

Рис. 1. Нагрузочная характеристика двигателя

Универсальная характеристика удельного расхода топлива в наглядной форме отражает всю совокупность экономичных режимов работы двигателя, которые могут быть реализованы. На многопараметровой характеристике, представленной на рис. 2, штрихпунктирная линия соединяет точки на изолиниях, соответствующие минимальному расходу топлива для каждой скорости вращения. Таким образом, эта экономическая характеристика двигателя является зависимостью p_e от n при наименьшем удельном расходе топлива. Целесообразным для повышения кпд дизель-генератора переменной скорости вращения является регулирование скорости вращения коленчатого вала двигателя именно по экономической характеристике [3].

Рис. 2. Многопараметровая характеристика дизельного двигателя

Как видно из рис. 2, для обеспечения режима работы двигателя при оптимальном потреблении топлива необходима его работа при переменной скорости вращения. Основной «вклад» в повышение топливной экономичности двигателя при снижении скорости вращения вносит уменьшение механических и насосных потерь. Количество

потенциально утилизируемого тепла двигателя в составе энергоустановки с переменной скоростью вращения в общем случае меньше, чем с постоянной скоростью вращения на величину до 10…15 % при нагрузках ниже средней [2].

Системы дизель - генератора строятся, как правило, на базе генераторов переменного тока. В качестве преобразователя механической энергии в электрическую в них обычно применяется синхронный генератор. Частота вырабатываемого напряжения пропорциональна скорости вращения ротора, которая поддерживается регулятором постоянной [4].

В данной статье рассматриваются варианты дизель-генератора переменной частоты вращения на базе машины двойного питания (МДП) и асинхронного генератора с преобразователем частоты (ПЧ) в статоре. Функциональная схема дизель-генератора переменной скорости вращения на основе МДП-генератора представлена на рис. 3. В ней приняты следующие обозначения: ЗС – задатчик скорости вращения дизеля; РС – регулятор скорости вращения дизеля; ДС – датчик скорости вращения двигателя; ДН, ДЧ – датчики амплитуды и частоты напряжения; ДТ – датчик тока; $U_{зн}$, $U_{зч}$ – задание на величину амплитуды и частоты напряжения; $U_{дта}$, $U_{дтр}$ – сигналы, пропорциональные активной и реактивной составляющим тока статора; α, φ_2 – угол управления роторным блоком вентилей ПЧ и фаза тока ротора; $\beta, \varphi_{ПЧ}$ – угол управления сетевым блоком вентилей ПЧ и фаза сетевого тока ПЧ

Рис. 3. Функциональная схема ДГ переменной скорости вращения на основе МДП-генератора

Выбор оптимальной скорости работы дизеля с учетом конкретного значения мощности нагрузки осуществляется блоком ЗС. Стабилизация задаваемой оптимальной скорости вращения вала осуществляется РС, на основе данных ДС.

Математическая модель МДП-генератора при работе в автономном режиме может быть выполнена на базе уравнений Парка–Горева в системе синхронно вращающихся координат, опорный вектор которой вращается с частотой поля статора ω_1.

Система уравнений, учитывающая изменение как параметров комбинированного двигателя, так и МДП-генератора при изменении электрической нагрузки запишется в виде:

$$\left.\begin{aligned}
&T\frac{dy_0}{dt} = x_0 - \mu;\\
&U_{1\mathrm{X}} = -\omega_1 X_1 I_{1\mathrm{Y}} + \omega_1 X_{\mathrm{m}} I_{2\mathrm{Y}};\\
&X_1 I_{1\mathrm{X}} + X_{\mathrm{m}} I_{2\mathrm{X}} = 0;\\
&U_{2\mathrm{X}} = R_2 I_{2\mathrm{X}} + p\sigma X_2 I_{2\mathrm{X}} - E_{2\mathrm{Y}};\\
&U_{2\mathrm{Y}} = R_2 I_{2\mathrm{Y}} + p\sigma X_2 I_{2\mathrm{Y}} + E_{2\mathrm{X}};\\
&U_{1\mathrm{X}} / \omega_1 = \omega\ \ J_\Sigma p / I_{1\mathrm{X}}.;\\
&\Psi_{1\mathrm{X}} = X_1 I_{1\mathrm{X}} + X_{\mathrm{m}} I_{2\mathrm{X}};\\
&\Psi_{1\mathrm{Y}} = X_1 I_{1\mathrm{Y}} + X_{\mathrm{m}} I_{2\mathrm{Y}};\\
&\Psi_{2\mathrm{X}} = \sigma X_2 I_{2\mathrm{X}} + X_{\mathrm{m}} I_{1\mathrm{X}};\\
&\Psi_{2\mathrm{Y}} = \sigma X_2 I_{2\mathrm{Y}} + X_{\mathrm{m}} I_{1\mathrm{Y}};\\
&I_{\mathrm{н}X} = I_{1\mathrm{X}} + I_{\mathrm{ПЧX}};\\
&I_{\mathrm{н}\mathrm{Y}} = I_{1\mathrm{Y}} + I_{\mathrm{ПЧY}};\\
&U_{1X} = R_{\mathrm{н}} I_{\mathrm{н}X} + x_{\mathrm{н}} I_{\mathrm{н}X} + L_{\mathrm{н}} \frac{dI_{\mathrm{н}X}}{dt};\\
&U_{1\mathrm{Y}} = R_{\mathrm{н}} I_{\mathrm{н}\mathrm{Y}} + x_{\mathrm{н}} I_{\mathrm{н}\mathrm{Y}} + L_{\mathrm{н}} \frac{dI_{\mathrm{н}\mathrm{Y}}}{dt},
\end{aligned}\right\} \qquad (1)$$

где $y_0 = \dfrac{\Delta\omega}{\omega_N}$; $\quad x_0 = \dfrac{\Delta h}{h_N}$.

Структурная схема дизель-генераторной установки на основе МДП-генератора представлена на рис. 4.

Амплитуда и частота напряжения, генерируемого МДП-генератором поддерживаются постоянными при помощи двухканальной системы автоматического регулирования (САР). Первый канал САР содержит внешний контур регулирования амплитуды напряжения с неадаптивным регулятором, которому подчинён контур реактивного тока ротора. Второй канал содержит внешний контур регулирования частоты напряжения с неадаптивным регулятором, которому подчинён контур активного тока ротора.

Регулятор скорости вращения двигателя формирует сигнал на основе величины активной нагрузки на генератор.

Функциональная схема дизель-генератора переменной скорости вращения на основе асинхронного генератора с (ПЧ) в статоре представлена на рис. 5. В ней приняты следующие обозначения: ЗС – задатчик скорости вращения дизеля; РС – регулятор скорости вращения дизеля; ДС – датчик скорости вращения двигателя; ДН – датчик амплитуды напряжения; ДТ – датчик тока; $U_{\text{зн}}$, $U_{\text{зч}}$ – задание на величину амплитуды и частоты напряжения; $U_{\text{дта}}$, $U_{\text{дтр}}$ – сигналы, пропорциональные активной и реактивной составляющим тока статора; α, φ_1 - угол управления статорным блоком вентилей ПЧ и фаза тока статора; $\beta, \varphi_{ПЧ}$ - угол управления сетевым блоком вентилей ПЧ и фаза сетевого тока ПЧ.

Рис. 4. Структурная схема дизель-генератора переменной скорости вращения на основе МДП-генератора

Рис. 5. Функциональная схема ДГ переменной скорости вращения на основе АГКЗ

Математическая модель асинхронного генератора с (ПЧ) в статоре при работе в автономном режиме основана на обобщённой системе уравнений, записанных в системе координат, вращающейся с частотой поля статора. Система уравнений, учитывающая изменение параметров комбинированного двигателя и асинхронного генератора с (ПЧ) в статоре при изменении электрической нагрузки, запишется в виде:

$$
\begin{aligned}
&T\frac{dy_0}{dt} = x_0 - \mu;\\
&U_1 = r(1+T_S's)i_{Sx} - \omega_1 L_S' i_{Sy} - \frac{k_R}{T_R}\psi_{Rx} - k_R p\omega_m \psi_{Ry};\\
&0 = r(1+T_S's)i_{Sy} + \omega_1 L_S' i_{Sx} - \frac{k_R}{T_R}\psi_{Ry} - k_R p\omega_m \psi_{Rx};\\
&0 = -k_R R_R i_{Sx} + \frac{1}{T_R}\psi_{Rx} + s\psi_{Rx} - (p\omega_m - \omega_1)\psi_{Ry};\\
&0 = -k_R R_R i_{Sy} + \frac{1}{T_R}\psi_{Ry} + s\psi_{Ry} - (p\omega_m - \omega_1)\psi_{Rx};\\
&m = K_R(\psi_{Rx} i_{Sy} - \psi_{Ry} i_{sx}) + Js\omega_m.
\end{aligned}
\tag{2}
$$

Структурная схема дизель-генераторной установки на основе асинхронного генератора с (ПЧ) в статоре представлена на рис. 6.

Рис. 6. Структурная схема дизель-генератора переменной скорости вращения на основе асинхронного генератора с (ПЧ) в статоре

Список литературы:

[1] Крутов В.И. Двигатель внутреннего сгорания как регулируемый объект. – М.: Машиностроение, 1963
[2] Алешков О.А Повышение топливной экономичности первичного дизеля в составе многофункционального энерготехнологического комплекса оптимизацией скоростного режима: автореферат дис. … канд. техн. наук 05.04.02. АлтГТУ / О.А. Алешков. – Барнаул, 2009. – 16с.
[3] Левин М.И. Автоматизация дизель – генераторных установок. – М. – Л.: Машгиз, 1963.
[4] Дарьенков А.Б., Хватов О.С. Автономная высокоэффективная электрогенерирующая электростанция // Тр. Нижегородского государственного технического университета. Т. 77, Н. Новгород, 2009. – с. 68–72.

DIESEL GENERATOR SET VARIABLE ROTATION SPEED

O.S. Khvatov, I.A. Tarpanov, A.B. Daryenkov

Keywords: diesel generator set, variable speed

The work of diesel generator set, with a variable, depending on the load, rotation speed, is considered in the article.

.

ВЕСТНИК
Волжской государственной академии
водного транспорта

Выпуск 38
2014

Ответственный секретарь *В.С. Пайков*

Печатается по авторскому оригиналу
без редактирования и корректуры

Формат бумаги 70х180 1/16. Бумага офсетная.
Ризография. Усл. печ. л. 13,25 . Уч.-изд. л.18,55 .
Заказ 093. Тираж 1001.

Отпечатано в типографии издательско-полиграфического комплекса ВГАВТ
603950, Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5А