

HENRY

Hydraulic Engineering Repository

Ein Service der Bundesanstalt für Wasserbau

Article, Published Version

Smirnov, N.G.

Tätigkeit der Binnenschifffahrt der RSFSR unter den Bedingungen der Umgestaltung, der vollen wirtschaftlichen Rechnungsführung und der Eigenfinanzierung

Mitteilungen der Forschungsanstalt für Schifffahrt, Wasser- und Grundbau; Schriftenreihe Binnenschifffahrt

Verfügbar unter/Available at: <https://hdl.handle.net/20.500.11970/105635>

Vorgeschlagene Zitierweise/Suggested citation:

Smirnov, N.G. (1989): Tätigkeit der Binnenschifffahrt der RSFSR unter den Bedingungen der Umgestaltung, der vollen wirtschaftlichen Rechnungsführung und der Eigenfinanzierung. In: Mitteilungen der Forschungsanstalt für Schifffahrt, Wasser- und Grundbau; Schriftenreihe Binnenschifffahrt 4. Berlin: Forschungsanstalt für Schifffahrt, Wasser- und Grundbau. S. 17-23.

Standardnutzungsbedingungen/Terms of Use:

Die Dokumente in HENRY stehen unter der Creative Commons Lizenz CC BY 4.0, sofern keine abweichenden Nutzungsbedingungen getroffen wurden. Damit ist sowohl die kommerzielle Nutzung als auch das Teilen, die Weiterbearbeitung und Speicherung erlaubt. Das Verwenden und das Bearbeiten stehen unter der Bedingung der Namensnennung. Im Einzelfall kann eine restriktivere Lizenz gelten; dann gelten abweichend von den obigen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Documents in HENRY are made available under the Creative Commons License CC BY 4.0, if no other license is applicable. Under CC BY 4.0 commercial use and sharing, remixing, transforming, and building upon the material of the work is permitted. In some cases a different, more restrictive license may apply; if applicable the terms of the restrictive license will be binding.



Tätigkeit der Binnenschifffahrt der RSFSR unter den Bedingungen der Umgestaltung, der vollen wirtschaftlichen Rechnungsführung und der Eigenfinanzierung

N. G. Smirnov

Stellvertreter des Ministers der Binnenflotte der RSFSR

Sehr geehrte Kollegen, Freunde, Genossen!

Im Namen der Fachleute der Binnenflotte der Russischen Föderation, die am heutigen wissenschaftlichen Kolloquium teilnehmen, danke ich dem Ministerium für Verkehrswesen der DDR, insbesondere Ihnen, Genosse Dr. Rentner, sowie der Kammer der Technik für die Möglichkeit, uns mit den Leistungen des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt und Wasserstraßen der Deutschen Demokratischen Republik bekanntzumachen.

Dieses Kolloquium ist die Fortsetzung unserer 10-jährigen wissenschaftlich-technischen Zusammenarbeit, die sowohl für das Ministerium der Binnenflotte der RSFSR als auch für das Ministerium für Verkehrswesen der DDR bedeutenden Nutzen erbracht hat. Einerseits sind das Vorteile für die Produktionsentwicklung, andererseits bedeutet das die Entwicklung wissenschaftlicher Kontakte zwischen den Fachleuten der Binnenschifffahrt unserer Länder. Wir schätzen diese Zusammenarbeit hoch ein und werden ihre Entwicklung allseitig fördern. Eben sind meine Gespräche mit Genossen Dr. Rentner zu Ende gegangen. Die Dokumente, die wir unterzeichnet haben, zeugen davon, daß unsere Beziehungen in eine neue Phase eintreten, in der Betriebe und Organisationen unserer Verkehrszweige zur direkten Zusammenarbeit übergehen, einer Kooperation, die auch die Möglichkeit eröffnet, die Kontakte im sozialen Bereich

auszubauen. Die Möglichkeiten für die weitere Vertiefung der Zusammenarbeit zwischen unseren Ministerien werden auch durch das grundsätzlich veränderte Niveau der Tätigkeit der Betriebe des Ministeriums der Binnenflotte der RSFSR im Zusammenhang mit der Umgestaltung, mit dem Übergang des Zweiges zur vollen wirtschaftlichen Rechnungsführung und Eigenfinanzierung erweitert.

Im Verlauf von 70 Jahren hat die sowjetische Binnenschifffahrt in den Hauptkennziffern führende Positionen in der Welt er kämpft, und in der Gütertransportmenge belegt sie vor den USA den ersten Platz. Zur Beförderung der Gütermenge, die auf den Binnenwasserstraßen Rußlands in der Navigationsperiode 1913 - des leistungsbesten Jahres vor der Revolution - transportiert wurden, brauchte unsere Binnenflotte im laufenden Jahr nur 11 Tage. Die geschaffene materielle Basis ermöglicht es, den Bedarf der Volkswirtschaft an Binnenschiffstransporten im wesentlichen zu decken.

Die Stagnationserscheinungen, die in der Wirtschaft des Landes aufgetreten waren, berührten auch unseren Verkehrszweig.

Extensive Entwicklungen und administrative Leitungsmethoden führten zu einer Reihe negativer Erscheinungen. Das Wachstumstempo der Arbeitsproduktivität verlangsamte sich, die Transportselbstkosten stiegen an, der Investitionszuwachs war höher als die Transportleistungen, was zur Senkung der Fondseffektivität führte. Es kam zu einer ungleichmäßigen Entwicklung der Flotte und der landseitigen Dienste. Dem Gütertransport auf den Nebenflüssen wurde nicht die erforderliche Aufmerksamkeit geschenkt, die geplanten Gewinne wurden nicht realisiert, die Fonds für die ökonomische Stimulierung wurden kleiner, soziale Fragen ungenügend gelöst. Es entstand eine hohe Fluktuation. Die Fachleute des Ministeriums und der Reedereien kamen nach der Analyse der entstandenen Situation zu der Schlußfolgerung, daß einer der Hauptgründe für mehrere negative Erscheinungen die Bewertung der Betriebstätigkeit nach dem Aufwand-Kriterium - tkm-Kriterium - ist.

Um diese Kennziffer bedingungslos erfüllen zu können, bauten die Reedereien ihre Grundfonds unbegründet aus, was ihre Finanzlage verschlechterte.

Erst nach dem April-Plenum des ZK der KPdSU (1985) wurden unsere Vorschläge zur Änderung der Kennziffern für die Planung und Bewertung der Tätigkeit des Zweiges akzeptiert. Seit dem 1. Januar 1986 ging das Ministerium der Binnenflotte der RSFSR, als erstes Verkehrsministerium des Landes, zur neuen Wirtschaftsführung über. Die Anzahl der zu planenden Kennziffern wurde wesentlich reduziert. Das tkm-Kriterium zur Bewertung der Leistungen der Reedereien wurde durch eine Wertkennziffer in Verbindung mit dem System der Vertragsverpflichtungen ersetzt.

Ab 1. Januar 1988 sind die Reedereien des Ministeriums zur vollen wirtschaftlichen Rechnungsführung und Eigenfinanzierung übergegangen. Die neuen Wirtschaftsbedingungen gemäß dem Gesetz der UdSSR über den staatlichen Betrieb schufen umfangreiche Möglichkeiten zur Effektivitätserhöhung der Produktion und ihrer Intensivierung; sie sichern die weitere Demokratisierung der Leitung im Verkehrszweig und die allseitige Aktivierung der Menschen. Der Hauptfaktor dabei ist, den Reedereien eine breite wirtschaftliche Selbständigkeit einzuräumen. Die Pläne für die Transportleistungen werden unter Berücksichtigung der Staatsaufträge und der abgeschlossenen Verträge zur Güterbeförderung von den Betrieben selbständig ausgearbeitet und bestätigt.

Als Grundlage für diese Pläne schlüsselt das Ministerium nur die nachfolgend genannten Kontrollziffern bis auf die Betriebe auf:

- Gesamtvolumen des Gütertransports in Tonnen, einschließlich der wichtigsten Nomenklaturen zur Sicherung von Staatsaufträgen und der abgeschlossenen Verträge;
- Gewinn;
- Valuta-Einnahmen;
- Wachstum der Arbeitsproduktivität;
- Kennziffern zur Entwicklung des sozialen Bereiches.

Der Staatsauftrag an die Reedereien zur Beförderung von Baumaterialien (Sand, Kies) aus der Eigengewinnung umfaßt 172 Mio t und zum Transport von Erdölprodukten in den Hohen Norden 4,8 Mio t. Damit macht der Staatsauftrag weniger als 31 % der gesamten Transportmenge aus.

Der Anteil aller vertragsmäßig gebundenen Gütertransporte beträgt im laufenden Jahr 84,4 %.

Das Hauptkriterium zur Bewertung der Tätigkeit der Betriebe und der Garantie der materiellen Sicherstellung der Arbeitskollektive ist die Erfüllung der Staatsaufträge und Verträge. Bei 100-prozentiger Erfüllung der Vertragsverpflichtungen, für die Gütertransporte und -lieferungen wird der Fonds für die materielle Stimulierung bis auf 15 % erhöht. Für jedes Prozent der Untererfüllung verringert er sich um 3 %.

Für alle Unternehmen mit Betriebs- und Produktionstätigkeit wurde eine Form der wirtschaftlichen Rechnungsführung eingeführt, die auf der normierten Verteilung des Gewinns basiert. Wie wird der Gewinn verteilt?

In erster Linie werden die Anteile für den Produktionsfonds, die Arbeitskraftressourcen und den Naturschutz abgeführt. Dann erfolgt die Tilgung von Zinsen für kurzfristige Bankkredite und werden Zahlungen an den Staats- und örtlichen Haushalt sowie an das Ministerium zur Bildung des zentralen Fonds für die Entwicklung von Produktion, Wissenschaft und Technik geleistet.

Der zur Verfügung des Unternehmens verbliebene Gewinn wird nach den vom Ministerium festgesetzten Normativen zur Bildung folgender Fonds eingesetzt:

- Fonds für die Entwicklung von Produktion, Wissenschaft und Technik;
- Fonds für soziale Entwicklung;
- Fonds für die materielle Stimulierung.

Konstante Normative für die Fondsbildung, die für 5 Jahre festgesetzt werden, fördern das Interesse der Reedereien daran, die Arbeit besser zu gestalten, die Transportleistungen zu steigern und den Kostenaufwand zu reduzieren. In

den Betrieben finden progressive Formen der Arbeitsorganisation, vor allem Kollektiv- und Pachtverträge, immer breitere Anwendung. Diese Formen der Arbeitsorganisation werden in Häfen, Reparaturwerften, Nebenwirtschaften auf dem Lande, im kommunalen Bereich und für Prahm-Besatzungen angewendet. Zur Herstellung von Konsumgütern, im Dienstleistungsbereich sowie zur Verarbeitung landwirtschaftlicher Produkte werden auch Genossenschaften gegründet. Im Rahmen der Arbeiterversorgung des Ministeriums der Binnenflotte arbeiten 19 Genossenschaftscafés mit einem Warenumsatz von über 1 Milliarde Rubel.

Ausgehend von den neuen Bedingungen der Wirtschaftsführung wird die Leitungsstruktur der Binnenflotte der RSFSR weiter vervollkommen. Die Leitung der Binnenflotte gliedert sich in ein Zweistufensystem: Ministerium → Reederei (Produktionsvereinigung). Das Hauptproduktionsglied ist die Reederei, in die Häfen, Betriebe und andere Organisationen als Struktureinheiten eingegliedert sind. Das Zweistufenleitungssystem der Binnenflotte bringt die Wirtschaftsleitung näher an die Produktion heran und sichert die Abgrenzung von Rechten und Pflichten zwischen den Haupt- und Zweigliedern der Leitung. Im zentralen Apparat wurde die Anzahl der Struktureinheiten von 29 auf 17 reduziert. Der zentrale Apparat des Ministeriums ist dadurch um 36 % kleiner geworden.

In den letzten zwei Jahren wurden etwa 80 Betriebe vereinigt, reorganisiert bzw. geschlossen. Maßnahmen zur Konzentration des Konstruktions-, Forschungs- und Entwicklungspotentials werden eingeleitet. Im laufenden Jahr sind die Wissenschafts- und Produktionsvereinigungen "Binnenhafen", "Schiffbau" und "Schiffsreparatur" geschaffen worden, die als Leitorganisation eine einheitliche technische Politik im Bereich der Umschlag- und Fördertechnik, des Binnenschiffbaus und der Schiffsreparaturen gestalten sollen. Damit werden mindestens 60 % aller wissenschaftlichen Mitarbeiter des Zweiges in diesen Vereinigungen konzentriert.

In Verbindung mit dem Gesetz der UdSSR über den staatlichen Betrieb geht die Erziehung zu einer neuen demokratischen Kultur, der sachlichen Beziehungen zwischen den Fachleuten des

Ministeriums und der Betriebe einher. Die Rechte der Reedereien sind wesentlich erweitert worden. Sie haben viele Funktionen des zentralen Apparates übernommen. Neue Funktionen des Apparates werden ausgehend von den Bedürfnissen der Reedereien, Betriebe und Organisationen gebildet; die hochqualifizierten Fachleute des Apparates bekommen nun die Möglichkeit, schöpferisch und effektiv zu arbeiten.

In der Tätigkeit des Ministeriums werden demokratische Prinzipien breit angewendet. In unseren Organisationen wurden über 500 Leiter von Betrieben, Produktionsbereichen und Brigaden auf demokratischem Wege gewählt. In allen Betrieben und Organisationen sind Räte der Arbeitskollektive tätig, die Informiertheit der Werktätigen über die Betriebssituation und den Verlauf der Lösung von sozialen Fragen nimmt zu. Es gibt keine verbotenen Diskussionsthemen mehr. Rechenschaftslegungen der Leiter werden nicht formal, sondern als detaillierte Sachstandberichte erstattet. Bei schlechter Arbeit der Leiter drücken die Arbeitskollektive in der Regel ihr Mißtrauen aus und das Ministerium entbindet sie ihrer Funktion.

Die Arbeitsergebnisse der Reedereien unter den Bedingungen der vollen wirtschaftlichen Rechnungsführung und Eigenerwirtschaftung bestätigen die Richtigkeit des gewählten Entwicklungsweges für die Ökonomie der Schifffahrt. Der Gütertransportplan für 9 Monate des Jahres 1988 ist um 4,3 % überboten worden. Die Transportleistungen stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 15 Mio Tonnen. In allen Bereichen unserer Tätigkeit wurden 67 Mio Rubel Gewinn über den Plan erwirtschaftet. Das ermöglichte es, unseren Verpflichtungen gegenüber dem Staatshaushalt nachzukommen und die notwendigen Summen für die Fonds zur ökonomischen Stimulierung abzuführen. Die Betriebskosten je Rubel Gewinn sanken um 2,3 %.

In den 9 Monaten des Jahres 1988 stieg die Arbeitsproduktivität in der Hauptproduktion im Vergleich zu 1987 um 9,2 %, zum Jahr 1985 sogar um 26,6 %. Der Durchschnittslohn mit Zuschlägen aus dem Fonds für die materielle Stimulierung erhöhte sich dementsprechend um 10,2 % bzw. 17,9 %. Das Normativ-Verhältnis zwischen dem Wachstumstempo der Arbeitsproduk-

tivität und des Durchschnittslohns ist von allen Reedereien eingehalten worden.

Zum Vergleich kann man sagen, daß im XI. Fünfjahrplan die Arbeitsproduktivität im gesamten Ministerium nur um 3,4 % bei einem Lohnwachstum von 24,6 % stieg.

Im Jahr 1988 sind alle Reedereien in einer guten finanziellen Situation und können die notwendigen Fonds für die Lösung sozialer Fragen bilden. Das Wohnungsbauprogramm und die Aufgaben zur Inbetriebnahme von Kindergärten, Schulen und Krankenhäusern werden gesichert.

Bei voller Ausschöpfung der Vorteile der neuen Wirtschaftsführung erfüllen die Belegschaften der Binnenreedereien die Anforderungen der Wirtschaft und der Bevölkerung termin- und qualitätsgerecht, wie es die Beschlüsse des XXVII. Parteitages der KPdSU vorsehen.

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit!