

счет постепенности реформирования, а также привлечения необходимых инвестиций и технического перевооружения инфраструктуры ВВП. [6, стр. 85].

Очевидно одно, что для этого потребуется время. В результате адаптации к новым условиям могут возникнуть трудности. Поэтому необходимо иметь четкое представление о схеме развития внутреннего водного транспорта и ответственно подойти к исполнению правил, разработанных в данной области.

Список литературы:

- [1] Проблемы российского речного флота // Информационный портал «О теплоходах». URL: <http://www.oteplodah.ru/novosti/novosti-sudohodstva/problemu-rosiiskogo-rechnogo-flota.html> (дата публикации: 23 марта 2012 г.).
- [2] Об основных итогах деятельности морского и внутреннего водного транспорта в 2011 году, задачах на 2012 год и среднесрочную перспективу до 2014 года / Информационно-аналитические материалы к расширенному заседанию Совета Федерального агентства морского и речного транспорта 16 марта 2012. URL: <http://rudocs.exdat.com/docs/index-479992.html> (дата публикации: 20 апреля 2012 г.).
- [3] Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 года / уточненный и согласованный с МЭРТ проект от 10 октября 2004 г. Ред. от 12 мая 2005 г.
- [4] Транспорт в компании с ВТО // Информационно-логистический портал LEXIM.ru. URL: <http://www.lexim.ru/smi/876/> (дата публикации: 18 декабря 2006 г.).
- [5] Вступление России в ВТО не окажет серьезного влияния на предприятия морского и речного транспорта – АСК // Отраслевой портал «Российское судоходство». URL: <http://russ-shipping.ru/ru/association/news/?id=3747> (дата публикации: 01 декабря 2011 г.).
- [6] Костров В.Н., Федюшин А.В. Обеспечение экономической безопасности ВВТ в процессе международной транспортной интеграции // «Речной транспорт», № 1(37) 2009 г.

О.Л. Трухинова, Е.Е. Смолина
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

СОСТОЯНИЕ ФЛОТА НА ВНУТРЕННЕМ ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ ЕГО РАЗВИТИЯ

В статье рассматриваются проблемы старения флота, приводится его возрастная структура, положительные тенденции обновления флота, направления реформирования внутреннего водного транспорта.

Внутренний водный транспорт располагается в основном в течениях больших рек, главное требование, к которым – судоходность. Посредством внутреннего водного транспорта осуществляются пассажирские перевозки и массовые перевозки грузов.

Статистика наличия транспортных средств по различным видам транспорта публикуется в информационно-статистическом бюллетене Транспорт России на сайте Министерства Транспорта РФ [1].

По данным статистики видно, что за период с 2000 по 2010 г. численность грузовых судов речного флота снизилась на 8,8% (на конец 2010 года 29000 шт.), а численность пассажирских судов - напротив, увеличилась на 10,5% – 2100 судов.

Согласно данным диаграммы 1, наблюдается старение флота. Не происходит замены старых судов новыми и данные о возрастном составе флота по годам постройки остаются неизменными. К примеру, на конец 2008 года основную долю (33,5%) занимали речные суда 80-х годов постройки, на конец 2009 года их доля составляла 33,4%. На втором месте – суда 70-х годов постройки и их удельный вес (24,6%) в общем количестве судов за период с 2008 по 2009 г. не изменилась. Также необходимо сказать, что возраст более чем 16% судов не известен.

Таблица 1

**Наличие судов внутреннего водного транспорта на период с 2000 по 2010 гг.
(на конец года; тысяч штук)**

	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Грузовые суда:							
речные грузовые транспортные и вспомогательные суда (без грузопассажирских)	31,8	31,4	31,3	29,5	29,5	29,4	29,0
Пассажирские суда:							
речные пассажирские и грузопассажирские суда	1,9	2,0	2,0	2,0	2,0	2,1	2,1

Но существует и положительная тенденция – доля судов возрастом менее 20 лет увеличилась на 0,3% - что означает, что некоторые предприятия инвестируют средства в обновление флота.

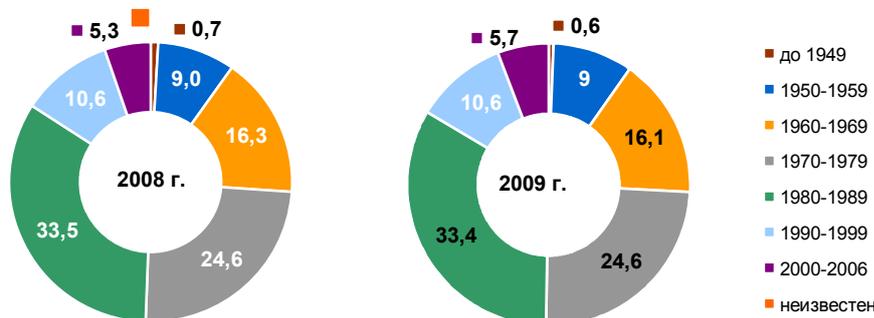


Рис. 1. Возрастная структура речных и озерных судов по годам постройки (на конец года; в процентах)

На данный момент в процессе реализации находится Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» [2].

Краткие отчеты о реализации ФЦП за 2010 и 2011 г. (по состоянию на 1.01.2012) размещены на сайте Министерства Финансов РФ.

В данной статье целесообразно проанализировать подпрограмму «Внутренний водный транспорт».

Государственным заказчиком подпрограммы является Федеральное агентство морского и речного транспорта.

В рамках подпрограммы «Внутренний водный транспорт» 2011 год заключено 98 государственных контрактов (соглашений) на сумму 9 141,46 млн. рублей – 99,9% от объема годовых бюджетных назначений.

Привлечено софинансирование за 2011 год из внебюджетных источников в объеме 3 657,50 млн. рублей.

В ходе реализации подпрограммы осуществляется реконструкция объектов инфраструктуры канала имени Москвы, Рыбинского гидроузла, Северо-Двинской шлюзованной системы, реконструкция на водных путях Беломорско-Онежского бассейна, Волго-Донского судоходного канала, Азово-Донского бассейна, водных путей Волжского бассейна.

В части проектных работ по мероприятию «Обновление обслуживающего флота» разработаны технические проекты 11 типов судов, например:

- 4 обстановочных судна класса «X Р 1,2 (лед 10) А», «X М-СП 3,5 (лед 40) А», «X О 2,0 (лед 30) А», «X О-пр. 2,0 (лед 20)»;
- экологическое судно класса «X О 2,0 (лед 20) А»;
- дноочистительный самоходный катер класса «X Р 1,2 (лед 10) А»;
- танкер-бункеровщик класса «X О 2,0 (лед 30) А» и т.д.

Основные направления развития транспорта России отражены в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года [3].

Важнейшим направлением развития внутреннего водного транспорта является речной туризм, что подтверждается данными статистики об увеличении количества пассажирских судов.

Стабильность работы и реализация конкурентных преимуществ водного транспорта будет, прежде всего, зависеть от состояния водных путей и гидросооружений.

Основной целью реформирования системы управления внутренних водных путей является создание структуры их управления, отвечающей действующему законодательству, адекватной реальным бюджетным возможностям и сложившимся на внутреннем водном транспорте экономическим условиям.

Реформа основывается на принципе сохранения внутренних водных путей и расположенных на них гидротехнических сооружений в государственной собственности.

Основными направлениями реформирования являются:

- совершенствование бассейнового принципа управления внутренних водных путей;
- разделение функций государственного регулирования и хозяйственной деятельности в системе управления внутренних водных путей;
- создание условий для финансового участия нетранспортных пользователей водных путей в их восстановлении и реконструкции;
- создание механизмов долевого участия коммерческих организаций, в финансировании внутренних водных путей;
- привлечение для финансирования проектов развития внутренних водных путей коммерческих кредитов и кредитов международных финансовых институтов;
- поэтапное открытие внутренних водных путей для прохода судов под флагом иностранного государства.

Основными органами государственного регулирования на бассейнах внутренних водных путей должны быть Государственные бассейновые управления водных путей и судоходства (ГБУВПиС), статус которых будет приведен в соответствие с действующим законодательством.

В целях улучшения условий эксплуатации федерального имущества на внутреннем водном транспорте и усиления контроля государства за его использованием планируется создание федерального государственного унитарного предприятия, передача на его баланс федерального имущества, не подлежащего приватизации и находящегося в настоящее время в пользовании акционерных обществ внутреннего водного транспорта, а также определение порядка использования, модернизации и реновации данного имущества.

Одновременно должна быть проведена оптимизация структуры управления ГБУВПиС путем ликвидации малодетальных участков водных путей с передачей их функций укрупненным подразделениям.

Список литературы:

- [1] Транспорт России информационно-статистический бюллетень январь–декабрь 2011 года сайт: URL http://www.mintrans.ru/documents/detail.php?ELEMENT_ID=17907 [6.04.2012]
- [2] Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» сайт: URL <http://fcp.economy.gov.ru/cgi-bin/cis/fcp.cgi/Fcp/ViewFcp/View/2012/264> [6.04.2012]

[3] Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 года сайт: URL http://www.mintrans.ru/activity/detail.php?FOLDER_ID=439 [6.04.2012]

В.Н. Щенетова
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

ОСОБЕННОСТИ АНАЛИЗА ТЕКУЩИХ ЗАДОЛЖЕННОСТЕЙ РЕЧНЫХ ПОРТОВ

В статье рассматривается методика комплексного анализа дебиторской и кредиторской задолженностей речных портов; предлагается ряд показателей, характеризующих качество и эффективность использования текущих задолженностей.

Согласно Федеральному Закону РФ «О бухгалтерском учете», в число основных задач бухгалтерского учета входит предотвращение отрицательных результатов хозяйственной деятельности организации и выявление внутрихозяйственных резервов обеспечения ее финансовой устойчивости.

Важную роль в решении этой задачи играет правильный и своевременный анализ текущих задолженностей, а именно: дебиторской и кредиторской задолженности речных портов. Это позволит избежать ошибок в расчетах с дебиторами и кредиторами. [1, с. 9]

Известно, что дебиторская задолженность – это один из важнейших элементов оборотных активов предприятия, а кредиторская задолженность – один из заёмных источников покрытия оборотных активов [3, 4]. Нормальное состояние своевременной оборачиваемости дебиторской и кредиторской задолженности – это одно из условий отсутствия сбоев в деятельности речных портов и осуществления ими нормальных циклов деятельности.

Среди экономистов существует мнение, что дебиторская задолженность может быть любой величиной, лишь бы она не превышала кредиторскую, а проводя их анализ, следует принимать во внимание только разность между ними [3,5]. Это мнение ошибочно, так как предприятие обязано погашать свою кредиторскую задолженность независимо от того, выполняют ли свои обязательства дебиторы или нет. Поэтому при анализе текущих задолженностей речных портов дебиторскую и кредиторскую задолженности следует рассматривать как отдельно: не забывая, что дебиторская задолженность это средства временно отвлеченные из оборота, а кредиторская – средства временно привлеченные в оборот, так и в комплексе. Приведенные аргументы весомы. В мировой учётно-аналитической практике сопоставление дебиторской и кредиторской задолженности – обычный и весьма распространенный аналитический прием. Высокая доля дебиторской задолженности в общей сумме оборотных средств, необоснованная доля кредиторской задолженности в общей сумме заёмных средств – одна из причин кризисных финансовых ситуаций и неплатежеспособности многих речных портов, предотвратить которые может своевременный комплексный анализ текущих задолженностей.

Информационной базой для проведения анализа служит главным образом бухгалтерская отчетность. В первую очередь, это « Бухгалтерский баланс» (форма №1), «отчет о прибылях и убытках» (форма №) и сведения о наличии и движении дебиторской и кредиторской задолженности отражаемые в разделе 5 «Дебиторская и кредиторская задолженность» Пояснений к бухгалтерскому балансу и отчету о прибылях и убытках, а также данные бухгалтерских счетов раздела У1 «Расчеты» Плана счетов, акты инвентаризации расчетов с покупателями, поставщиками и прочими дебиторами и