

Н.А. Бородина
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

ПРОБЛЕМЫ ВЫБОРА МЕТОДОВ ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ ТРАНСПОРТА

Вопрос о выборе метода оценки эффективности на протяжении многих лет остается открытым для дискуссии. Применение того или иного метода оценки является одним из самых сложных этапов в процессе оценки эффективности любого проекта. Мировая практика показывает, что в существующих методах для оценки эффективности нет ни единого толкования, ни четкой последовательности проведения, ни системы определения критериев для оценки. Перечень имеющихся недостатков в методиках можно продолжить в зависимости от объекта оценки и особенностей.

В целях построения эффективной экономики и создания условий для достижения инновационного развития, в решении вопроса методического обоснования оценки эффективности, принимает Минэкономразвития. Министерство экономического развития РФ является уполномоченным федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим регулирование оценочной деятельности. На протяжении последних лет, в своих методических рекомендациях для оценки эффективности использования средств федерального бюджета Минэкономразвития акцентирует внимание на интегральной оценке эффективности, а также оценке качественных и количественных критериев. Все методики разрабатывались и были предназначены для подготовки технико-экономических обоснований, т.е. для бизнес-планов указанных инвестиционных проектов, а также при проведении экспертизы инвестиционных проектов.

За последние пять лет нашему вниманию стало доступным три методики, предназначенные для оценки эффективности, в основе каждой из которых лежит предыдущая. Таким образом, в представленных методиках: «Методика расчета показателей и применения критериев эффективности региональных инвестиционных проектов» от 31 июля 2008 г. № 117, «Методика оценки эффективности использования средства федерального бюджета, направляемых на капитальные вложения» от 24.02.09 г. №58, «Методика оценки эффективности использования средств федерального бюджета, направляемых на создание технопарков в сфере высоких технологий» для расчета эффективности применяются вариации расчета интегральной оценки, а также расчет оценки эффективности на основе критериев, которые изменяются и дополняются в каждой методике. Интересно заметить, что существенных отличий методики последних лет не имеют.

Рассматривая экономическую эффективность для инноваций, в рамках инновационного проекта требуется анализировать ожидаемое снижение стоимости технологии, благодаря техническому прогрессу и эффект на глобальном уровне, в частности и на уровне региона. Для того, чтобы проект или предприятие, внедряющее инновацию, стало конкурентным необходимо обладать преимуществами при оценке эффективности, как при количественном, так и при качественном критериальном подходе. В качестве такого типа критериев могут выступать: начальная стоимость технологий, в сравнении со стоимостью конкурирующих действующих технологий; расходы на новые технологии; оценка эффективности затрат, а также значимость нововведения в рамках развития предприятия, экономического развития региона и т.д.

В качестве критериев инвестиционной и инновационной привлекательности, проводя внутреннюю экспертизу проектов, предприятиями принимается во внимание создание новых рабочих мест, степени коммерциализации разработанных инновационных проектов в виде патентов и лицензий.

Следует отметить тот факт, что на практике предприятия, столкнувшиеся в рамках своей деятельности с оценкой инновационных проектов испытывают ряд сложно-

стей с применением указанных в методиках оценок. Так, к примеру, чтобы оценить эффективность строительства нового технического или вспомогательного флота на судостроительном предприятии потребуется разработать перечень качественных и количественных критериев, определить баллы по каждому из критериев, затем учесть весовые коэффициенты и знать пределы результирующего показателя. Сложность этого процесса связана, в первую очередь, с тем, что представленные в Методике критерии и их разделение на качественные и количественные носят общий, рекомендательный характер и не подходят для каждого конкретного случая, а это требует самостоятельной разработки аналогичного ряда критериев, опираясь на имеющиеся; во-вторых, необходимо самостоятельно ввести параметры оценки и весовые коэффициенты для определения значимости каждого критерия при оценке нового проекта.

Становление нового флота, а именно строительство новых судов с использованием инновационных технологий является приоритетным направлением как на уровне государства, так и в рамках частного партнерства. Сотрудничество государства и транспортных компаний во многом облегчило бы и возможно ускорило строительство.

Министр транспорта Соколов М.Ю., выступая о проблемах отрасли водного транспорта на пленарном заседании отметил: «Анализ показывает, что транспортная система не отвечает потребностям экономики и общества, дефицит провозной и пропускной способности существует на всех видах транспорта. Решение перечисленных системных проблем и достижение стандартов развитых зарубежных стран возможно только при опережающем росте инвестиций в развитие транспортной системы на уровне 4,5% ВВП к 2020 году». В рамках мероприятия «круглого стола» «Развитие судоходства по внутренним водным путям России» на конференции «ТРАНСТЕК-2012» президент Ассоциации судоходных компаний Калявин А.Ю. заявил: «Большинство судовладельцев планируют свой бизнес как минимум на ближайшие 20 лет, и если на этот период они не видят перспективы улучшения условий судоходства, им нет необходимости строить новый флот».

Согласно Стратегии инновационного развития Российской Федерации на период до 2020 года целевыми индикаторами в рамках развития инновационного бизнеса следует обратить внимание на следующие планируемые показатели.

Таблица

**Целевые индикаторы в рамках развития инновационного бизнеса
(прогнозные значения 2013-2020 гг.)**

№	Направления	Ед.изм.	Период (год)		
			2013	2016	2020
1	Коэффициент изобретательской активности (число отечественных патентных заявок на изобретения, поданных в России, в расчете на 10 тыс. чел. населения)	единиц	2,1	2,3	2,8
2	Доля организаций, осуществляющих технологические инновации, в общем количестве организаций – всего	процентов	9,6	15	25
	в том числе:				
	добывающие, обрабатывающие производства, производство и распределение электроэнергии, газа и воды	процентов	10,8	20	40
	связь, деятельность, связанная с использованием вычислительной техники и информационных технологий	процентов	22,1	25	35

№	Направления	Ед.изм.	Период (год)		
			2013	2016	2020
3	Доля инновационных товаров, работ, услуг в общем объеме экспорта товаров, работ, услуг организаций промышленного производства	процентов	8,2	12	15
4	Совокупный уровень инновационной активности организаций промышленного производства (доля организаций промышленного производства, осуществляющих технологические, организационные и (или) маркетинговые инновации, в общем количестве таких организаций)	процентов	24	47	60

Предъявленная в Постановлении Правительства Российской Федерации от 8 декабря 2011 г. №2227-р стратегия инновационного развития в процессе планирования учитывает направления совершенствования инновационной активности предприятий, однако не отмечены при описании стратегического подхода развития отрасли водного транспорта, в сравнении с промышленностью. Инновационный потенциал судоходных компаний, в настоящий момент, формируется и развивается в соответствии с действующей миссией каждого предприятия. Если в дальнейшем работа Правительства будет направлена на развитие нового инновационного судостроения, необходимо рассмотреть направления целевого финансирования и поддержку транспортных компаний в виде грантов и субсидий предприятиям, внедряющим инновации. В связи с этим, остается открыт вопрос применения методики оценки эффективности, так как представленные выше методики практически не содержат показателей результатов для предприятий транспорта.

Список литературы:

- [1] Приказ Министерства экономического развития Российской Федерации от 24 февраля 2009 г. № 58 г. Москва «Об утверждении Методики оценки эффективности использования средств федерального бюджета, направляемых на капитальные вложения»
- [2] Федеральный закон от 07.11.2011г. № 305-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ в связи с реализацией мер государственной поддержки судостроения и судоходства».
- [3] Стратегия инновационного развития Российской Федерации на период до 2020 года (утв. распоряжением Правительства РФ от 8 декабря 2011 г. № 2227-р).
- [4] Журнал «Волго-Невский Проспект» от 02.11.2012г. №23 (197)

А.В. Воробьев, А.А. Трапезникова
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

РАЗРАБОТКА БАНКОВСКИХ ПРОДУКТОВ ДЛЯ ПРЕДПРИЯТИЙ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

Транспорт – важнейшая составная часть производственной инфраструктуры Российской Федерации, устойчивое и эффективное функционирование которой является необходимым условием высоких темпов экономического роста, обеспечения целостности, национальной безопасности и обороноспособности страны, повышения качества жизни населения, интеграции Российской Федерации в мировую экономику.

Известно, что любому предприятию требуются дополнительные финансовые ре-