

№	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-

сурсы для развития и обновления основных фондов. Это всецело относится и к предприятиям отрасли водного транспорта.

Среди путей привлечения капитала для предприятий основным остается банковский продукт. Но следует отметить что, транспортные предприятия отличаются от отраслей материального производства характером деятельности организации, спецификой принимаемых решений, т.е. в функциональном аспекте.

Банковский продукт – набор модифицированных банковских и финансовых операций для решения какой-либо потребности клиента, который можно позиционировать как новую банковскую услугу или сочетание традиционных услуг банка, выстроенное в технологическую цепочку, позволяющую решать конкретную проблему клиента и удовлетворять его спрос в комплексном обслуживании.

Анализ систем управления и функционирования предприятий внутреннего водного транспорта позволил выявить особенности, которые следует учесть при разработке банковского кредитного продукта для отрасли:

- транспортную продукцию невозможно сохранять и накапливать, т.е. складировать, поэтому здесь нет резервов готовой продукции, а есть резервы только производственных мощностей;
- кругооборот производственных фондов на транспорте исключает процесс реализации готовой продукции;
- особенностью транспорта является обеспечение непрерывности производства путем воздействия на величину необходимых запасов сырья, материалов и готовой продукции;
- средства и предметы труда являются объектами не только производственного, но и личного потребления, тогда как во всех других отраслях материального производства они имеют только производственное назначение;
- особая структура себестоимости продукции (перевозок), характерная повышенной долей затрат на топливо и смазочные материалы, амортизационных отчислений, затрат на ремонт и расходов на зарплату;
- сезонный характер основной эксплуатационной деятельности.

Выявлены важные специфические черты функционирования предприятий отрасли внутреннего водного транспорта. Определены факторы, которые необходимо учесть при разработке банковского кредитного продукта.

Фактор сезонности необходимо учитывать при разработке и реализации банковского кредитного продукта. Предприятия отрасли вынуждены брать кредиты для покрытия зимних расходов, что ведет к росту тарифов и снижению объема перевозок, поскольку средства, накопленные в навигацию, тратятся на погашение предыдущих кредитов и на покрытие незапланированного роста цен на энергоносители.

Факт расхождения денежных потоков во времени и их обратная зависимость у эксплуатационных и судоремонтных предприятий позволяет взаимно выравнивать денежные потоки. Банковский кредитный продукт должен учитывать комплексность отрасли, что значительно облегчит выполнение поставленных задач, рис. 1, 2.

Условия финансово-хозяйственной деятельности морского и речного транспорта определяют особенности их кредитования. У предприятий речного транспорта, работа которых носит ярко выраженный сезонный характер, главными объектами кредитования выступают сезонные затраты по эксплуатации и ссуды на сезонный разрыв амортизационных отчислений на капитальный ремонт. В период максимальной задолженности на это приходится около 2/3 всех кредитных вложений в хозяйство речного флота.

Необходимость в кредитовании затрат по эксплуатации возникает в межнавигационный период и в начале навигации, в IV, I и II кварталах, когда доходы транспортных организаций не покрывают расходов по ремонту и содержанию флота, портов, пристаней и берегового хозяйства. К числу кредитруемых элементов относятся затраты на текущий и средний ремонт судов, плавучих кранов, портово-пристанного хозяйст-

ва и механизмов, а также прочие затраты, связанные с содержанием аппарата управления, зимним отстоем флота, начислением амортизации и др. В IV квартале кредитуются в счет плана будущего года только затраты по ремонту судов, берегового хозяйства и погрузочно-разгрузочной техники.

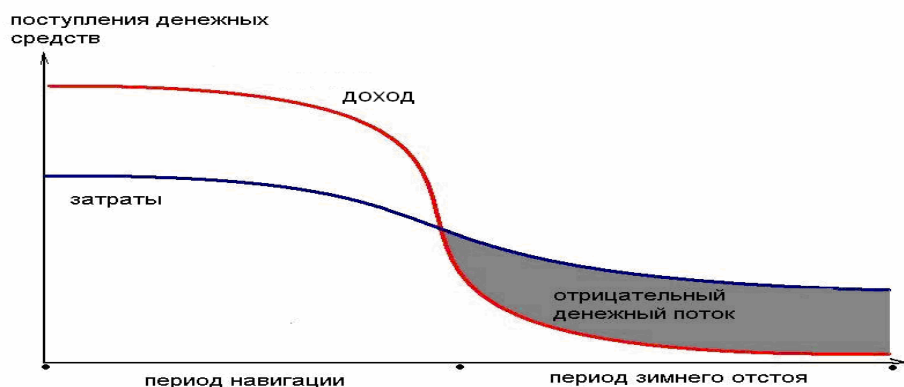


Рис. 1. Схема динамики денежных потоков на предприятиях внутреннего водного транспорта (порты и эксплуатационные компании)

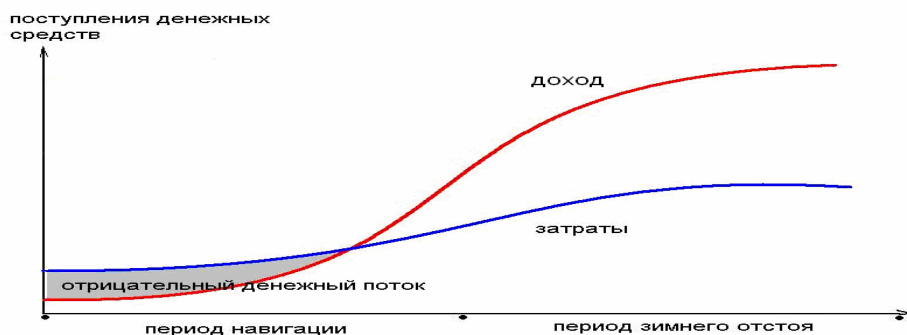


Рис. 2. Схема динамики денежных потоков на предприятиях внутреннего водного транспорта (судоремонтные заводы)

Сейчас все распространеннее стали такие банковские продукты, как автокредит, ипотечный кредит и кредитная линия. Но есть и водный транспорт, который тоже требует особого внимания со стороны банков. Малые судовладельцы не могут воспользоваться банковскими кредитами в отличие от крупных пароходств. Да и крупным пароходствам удастся это с большими силами. Чтобы получить кредит на строительство даже одного теплохода, для начала нужно обеспечить твердые гарантии возврата в виде залога имущества или каких-то ликвидных ценных бумаг, да еще убедить банк, что в течение срока действия кредита не будет риска эксплуатации судна. То есть должны показать, что есть первоклассный фрахтователь, готовый сотрудничать все десять лет (пока окупается теплоход) и всегда договариваться о ставках. Этот процесс занимает очень много сил и средств. Разработка нового банковского продукта станет катализатором как для развития водного транспорта, так и для повышения уровня банков. Здесь уместны лизинговые схемы, по которым, например, финансировались сельхозпроизводители.