

ров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд». «Собрание законодательства РФ», 08.04.2013, № 14, ст. 1652, «Российская газета», № 80, 12.04.2013.

[3] Приказ Минпромторга России от 01.11.2012 № 1618 «Об утверждении критериев отнесения товаров, работ и услуг к инновационной продукции и (или) высокотехнологичной продукции по отраслям, относящимся к установленной сфере деятельности Министерства промышленности и торговли Российской Федерации» (Зарегистрировано в Минюсте России 11.03.2013 №27584)

[4] Сайт «Реестр инновационных продуктов, технологий и услуг, рекомендованных к использованию в Российской Федерации». URL: <http://innoprod.startbase.ru/about/> (14.05.2013)

[5] Руденский указал на важность контрактной системы для экономики. URL: <http://er.ru/news/2013/4/30/rudenskiy-ukazal-na-vazhnost-kontraktnoj-sistemy-dlya-rosta-ekonomiki/> (14.05.2013)

**О.Л. Трухинова, В.А. Горьков**  
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

## ИНВЕСТИРОВАНИЕ В ОБНОВЛЕНИЕ ФЛОТА НА ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ

На данный момент количество речных судов, по данным Российского речного регистра, составляет около 30 тыс. единиц. Эта цифра с каждым годом уменьшается. Темпы обновления крайне малы и к 2020 году ожидается, что 80% судов (около 8 тысяч единиц) будут непригодны для использования и сняты с эксплуатации. Возникнет потребность в новых судах [1].

*Таблица 1*

**Суда, состоящие на учете Российского речного регистра**

	01.01.2009	01.01.2010	01.01.2011
Количество судов на учете, тыс. ед.	28,2	26,1	25,8
В том числе:			
Суда смешанного плавания, тыс. ед.	1,66	1,12	1,16
Количество новых судов, поставленных за год, ед.	107	100	71
В том числе:			
Суда Российского производства, ед.	68	66	68

Провести столь масштабную модернизацию за небольшой период времени по силам только крупным парокходствам. У мелких парокходств, которых большинство, нет возможности для приобретения судов даже за счет заемных средств. Отсталое в технологическом плане оборудование на заводах делает затраты на постройку более дорогостоящим.

Заводы не могут модернизировать свои производства, из-за того, что нет массовых заказов, и отстали в технологическом плане от своих зарубежных коллег. Сокращение строительства судов было вызвано многократным снижением доли грузоперевозок речным флотом.

Как отмечают эксперты, даже если немедленно начать крупномасштабное инвестирование средств в модернизацию верфей, то 8 тыс. судов российские предприятия за 10 лет построить все равно не успеют. Следовательно, зарубежные судостроители

будут удовлетворять потребность в новых судах. Учитывая сложное финансовое состояние большинства отечественных пароконств, возможен вариант, что действующие запреты на ведение деятельности на территории России, для зарубежных судоходных компаний будут сняты, что серьезно ослабит позиции российских судовладельцев и судостроителей. Особенно если учесть, что в ряде зарубежных стран судоходным компаниям оказывается прямая государственная поддержка, чего не делается в России.

В свете вышесказанного можно выделить проблемы отрасли в несколько групп:

**Фискальные.** Значительная часть судового оборудования в России не производится, например, нет производства современных судовых двигателей. Ввозными таможенными пошлинами (до 30%) облагаются комплектующие, закупленные за рубежом. В результате импортные комплектующие повышают стоимость судна для внутреннего рынка на 10%.

**Технологические.** Износ оборудования механических цехов российских судостроительных заводов, по информации Федерального агентства морского и речного транспорта, на сегодняшний день составляет 85%, литейных – 73–75%, комплексных доковых – 65%. Износ оборудования, в целом по отрасли, оценивается в 70%. По оценкам ЦНИИ технологии судостроения, сегодня удельная трудоемкость изготовления 1 тонны судовых конструкций в России составляет 105 человеко-часов, тогда как на современных зарубежных верфях – не более 29 человеко-часов.<sup>[2]</sup>

**Финансовые.** Судостроение – это отрасль, которая требует огромных капиталовложений, которые окупаются в длительном периоде. Именно поэтому в мире принята практика, когда строительство судов ведется с использованием банковских кредитов с последующей их выплатой за счет получаемого от эксплуатации судна дохода. Банки в странах с развитым судостроением, как правило, выдают кредиты в размере 80% от цены судна под 6–8% годовых на срок в 10 и более лет. Кроме того, применяется прямое государственное субсидирование строительства судов в размере до 6% их стоимости. В России отлаженной системы кредитования в сфере судостроения не существует. Российские банки выдают кредиты в размере 40–60% от стоимости судна, максимум на 4–5 лет и минимум под 12–14% годовых. И это при том, что судно окупается в среднем не менее, чем за 9–12 лет эксплуатации. Отраслевые специалисты отмечают, что судоходные компании являются не вполне удобными заемщиками. Строящееся судно заложить нельзя, т.к. оно находится формально в собственности верфи, а старые суда принимаются с большим дисконтом. [2]

Судостроению необходима государственная поддержка.

Чтобы повысить спрос в отрасли на современные суда, а также ускорить модернизацию российских верфей и повысить безопасность речного флота, стоит ограничить эксплуатацию старых судов с одинарным дном. В первую очередь – танкеров и бункеровочных судов как особо опасных с точки зрения экологии.

Пошлины на импорт судового оборудования повышают стоимость строительства судна в России на 10%. В среднем судно окупается 10 лет, но с учетом пошлин оно будет окупаться на год дольше. Соответственно отмена пошлин значительно повысит доступность судов для российских пароконств, сделает более выгодной программу лизинга, которая ускорит обновление флота.

На мировом рынке стандартные условия покупки судов предусматривают оплату лишь 20% стоимости судна в течение срока его строительства, а 80% выплачиваются из доходов от эксплуатации судов в течение 10 и более лет. Такие условия приобретения судов могут быть предоставлены судостроителями судовладельцам только совместно с государством.

Государство может обеспечить приемлемую стоимость закупки судна для судовладельцев (в т. ч. иностранных) за счет следующих мер:

– выпуск государственными уполномоченными структурами гарантий возврата авансов для заказчиков, что позволяет увеличить часть стоимости судна, выплачиваемую

мую заказчиком до его сдачи в эксплуатацию. Стоимость таких гарантий сейчас – 2–2,5% (с учетом подтверждения иностранным банком). Конкурентоспособная стоимость гарантий с учетом мировой конъюнктуры должна составлять 0,5%;

– выпуск государственных гарантий поставщикам оборудования, позволяющих судостроителям получать товарные кредиты, а также привлекать кредиты на покрытие разницы между объемом и сроками авансовых выплат заказчика и графиком платежей по проекту как минимум на срок до сдачи судна в эксплуатацию. Подобные гарантии, но на более длительный срок, могут выпускаться для поставщиков судостроительного оборудования. В этом случае товарный кредит, предоставляемый поставщиком основных средств, может достигать пяти лет. Кроме того, чтобы повысить доступность кредитных средств для судовладельцев, государство может организовать сотрудничество судоходных компаний с госбанками на приемлемых условиях. Например, судовладелец не может получить кредит в ВТБ больше, чем на пять лет. Но за 5 лет окупить судно невозможно – на это требуется 8–10 лет. Установление срока кредитования семь–восемь лет вкпе с ограничением на эксплуатацию устаревшей техники даст мощнейший толчок для обновления флота и развития судостроения. [2]

Важно подчеркнуть, что речное судостроение не претендует на какие-то значительные преференции и субсидии, которые ставили бы его в привилегированное положение в сравнении с другими отраслями. Корабелы в основном рассчитывают на государственную поддержку в виде совершенствования механизмов финансирования отрасли речных перевозок, реализации регуляторных и экологических мер.

#### Список литературы:

- [1] Речное судостроение в России: проблемы и перспективы развития. URL: [http://www.gaexpert.ru/conference/2010/river\\_shipbuilding/](http://www.gaexpert.ru/conference/2010/river_shipbuilding/) (14.05.2013)
- [2] Полякова И. Трое в лодке, не считая ОСК. // Официальный сайт Министерства транспорта РФ «Транспорт России». URL: <http://www.transportrussia.ru/rechnoy-transport/troe-v-lodke-neschitaya-osk.html> (14.05.2013)
- [3] Никитский Ю. Флоту нужны инвестиции. // Официальный сайт Министерства транспорта РФ «Транспорт России». URL: <http://www.transportrussia.ru/rechnoy-transport/flotu-nuzhny-investitsii.html> (14.05.2013)
- [4] Городнов А. До 2020 года речной флот может не дожить. // Сайт «Торгово-промышленные ведомости». URL: [http://tpp-inform.ru/analytic\\_journal/2147.html](http://tpp-inform.ru/analytic_journal/2147.html) (14.05.2013)

*В.Н. Щенетова, О.В. Почекаева*  
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

## ОСОБЕННОСТИ РЕТРОСПЕКТИВНОГО И ПЕРСПЕКТИВНОГО АНАЛИЗА ДОХОДОВ И РАСХОДОВ В ОРГАНИЗАЦИЯХ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

Негативная динамика доходов, расходов и рентабельности судоходных компаний свидетельствует о необходимости поиска эффективных методов управления производственно-хозяйственной деятельностью ОБВТ. В условиях нестабильного спроса на перевозки речным транспортом и воздействия на транспортный процесс других факторов неопределенности, существенно увеличиваются риски деятельности. Как следствие, возрастает роль процессно-ориентированного анализа, направленного на выявление превентивных управленческих мер и внутрифирменных резервов повышения эффективности деятельности с учетом рисков. Более того, нужны методики непрерывного анализа, позволяющие принимать решения своевременно. Между тем, в