

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/ (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 (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

практике хозяйствования анализ чаще всего проводится периодически. Методики анализа позволяют выявлять влияние многих факторов на результат, но не охватывают процессы и их взаимосвязи, а также риски деятельности. Иногда результаты анализа не позволяют правильно обосновать и принять адекватные решения. Более того, в некоторых ситуациях ограничения анализа связаны с организацией информационного обеспечения управления ОБВТ, в частности, с организацией планирования, учета, контроля и оценки деятельности ОБВТ.

Существующие методики анализа доходов и расходов [1–6] требуют доработки и изменений, которые позволили бы учесть современные условия хозяйствования организация внутреннего водного транспорта. Должна быть существенно перестроена система информационного обеспечения анализа доходов и расходов. Необходима такая система учетно-аналитического обеспечения управления предприятий внутреннего водного транспорта, которая отвечала бы критериям оперативности, качества и вариантности представления данных. Информация, формируемая в данной системе, должна полностью раскрывать экономические и технологические особенности производственных процессов, сложившиеся внутрипроизводственные отношения, используемые ресурсы и финансовые возможности ОБВТ.

Анализ тесно связан с принятием управленческих решений и представляет собой важное звено управленческого цикла [7] (рис. 1).

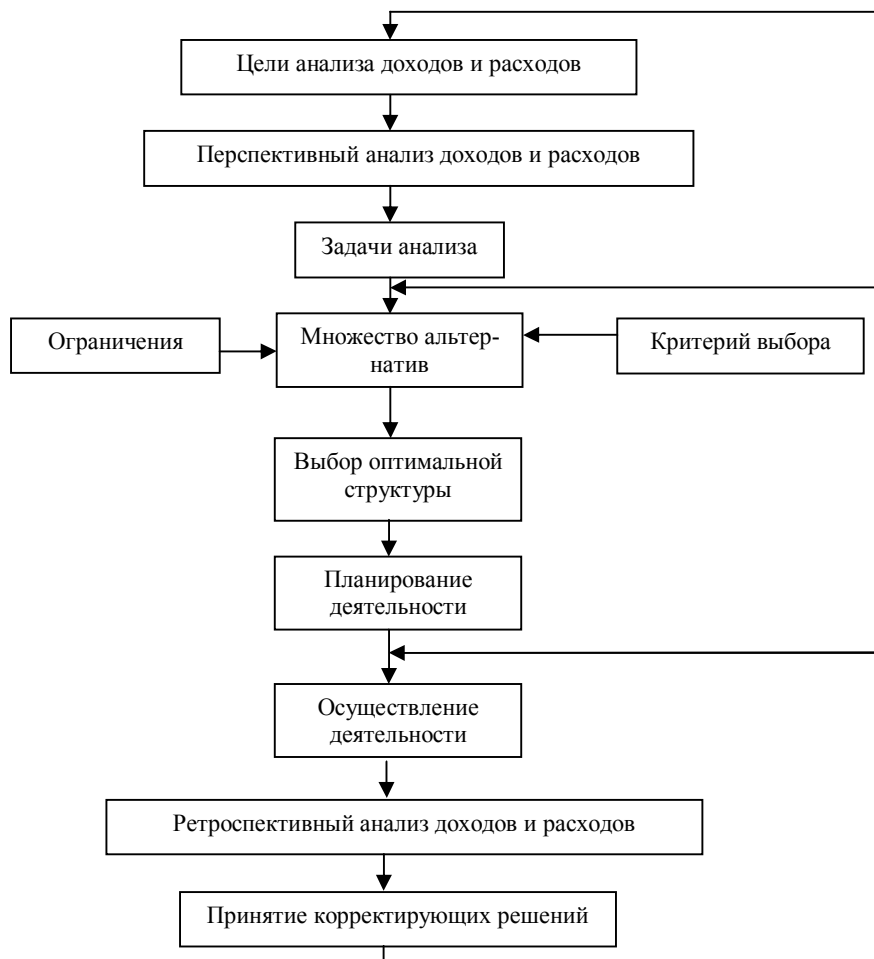


Рис. 1. Схема управленческого цикла

Системно-целевой анализ доходов и расходов на грузовые перевозки ОБВТ для целей управления представлен как взаимосвязь ретроспективного и перспективного анализа (рис. 2), что позволяет:

1. Анализировать прошлые результаты деятельности ОБВТ (ретроспективный анализ),
2. Принимать решения, направленные на поддержание или изменение величины доходов и расходов,
3. Моделировать ситуацию с заданными параметрами доходов и расходов (перспективный анализ),
4. Оперативно управлять формированием доходов и расходов,
5. Оценить качество доходов и расходов,
6. Сформировать отчет для проведения ретроспективного анализа доходов и расходов (после внесения изменений)

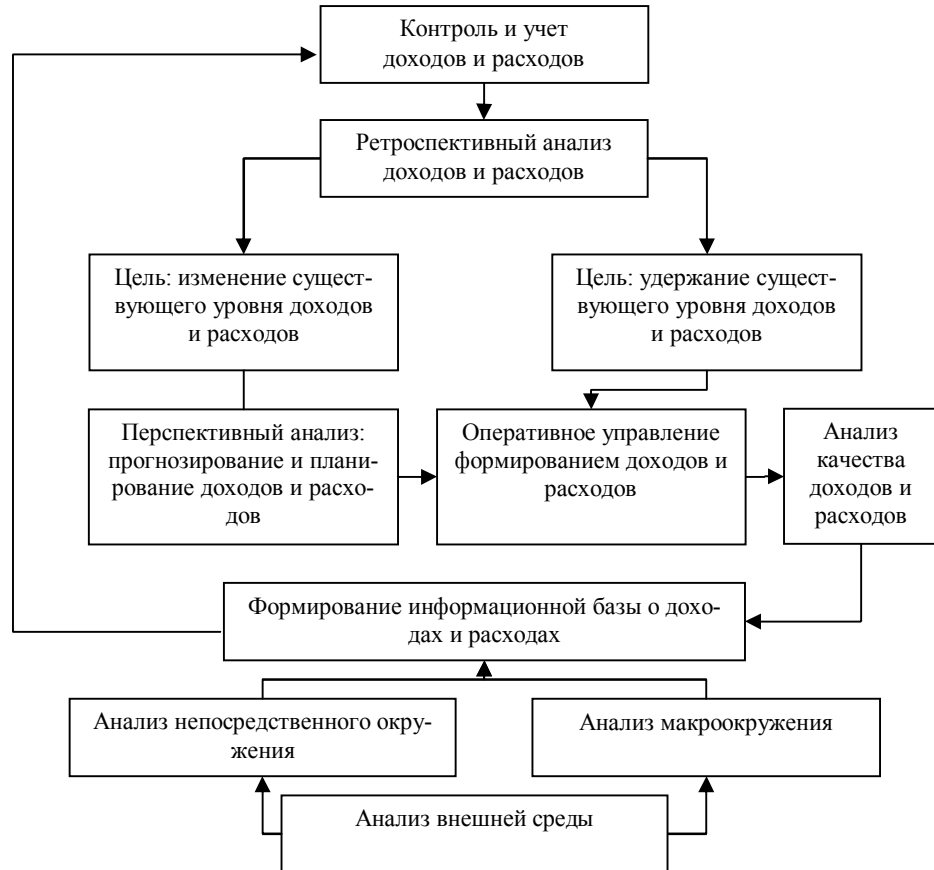


Рис. 2. Последовательность проведения анализа доходов и расходов ОБВТ для целей управления

По результатам ретроспективного анализа доходов и расходов принимаются решения, направленные на увеличение прибыли и уровня рентабельности ОБВТ. Каждое принятое решение влечет за собой изменение уровня доходов и расходов, а, следовательно, и величины прибыли. Неопределенность выступает источником риска предпринимательской деятельности, поэтому ее следует минимизировать. Это возможно сделать при помощи получения качественной, достоверной и исчерпывающей информации. Неопределенность и риск предпринимательской деятельности заключают в себе противоречие между планируемым и действительным. Предприниматель-

ский риск имеет объективную основу из-за неопределенности внешней среды, которая включает в себя экономические, социальные и политические условия. Неопределенность ситуации предопределяется тем, что она зависит от множества переменных, например: контрагентов, поведение которых не всегда можно предсказать в определенной точностью; изменение конъюнктуры рынка; непостоянство спроса и предложения; развитие материально-технической базы; изменение окружающей среды и наличие непредсказуемых природных явлений (что особенно важно для ОБВТ). Поэтому возникает необходимость обоснования доходов и расходов с учетом воздействия случайных факторов на процесс перевозок.

Ретроспективный анализ позволяет оценить эффективность деятельности предприятия на основе динамики определенных показателей за период прошлого времени, тогда как перспективный анализ рассматривает динамику определенного набора показателей до начала отчетного периода. Следовательно, перспективный анализ должен оптимально использоваться при принятии управленческих решений и бизнес-планирования. В рамках перспективного анализа демонстрируются возможности организации по достижению желаемых уровней показателей, в рамках ретроспективного – полнота реализации целей. Перспективный анализ может рассматриваться как продолжение ретроспективного, и наоборот. Без данных ретроспективного анализа невозможно спрогнозировать пути развития организации.

Таким образом, перспективный и ретроспективный анализ доходов и расходов имеют непрерывную и гибкую взаимосвязь, что дает возможность использования результатов анализа в управлении ОБВТ.

Список литературы:

- [1] Комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности: учеб./Л.Т.Гиляровская и др. – М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2006. – 360 с.
- [2] Легостаев В.А. Анализ хозяйственной деятельности речного транспорта. – М., Транспорт, 1976. – 253 с.
- [3] Сиволов Н.В., Щепетова В.Н. Комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности предприятий речного транспорта: учебное пособие / Н.В. Сиволов, В.Н. Щепетова. – Н. Новгород: Изд-во ФГОУ ВПО «ВГАВТ», 2006.
- [4] Шадрин Г.В. Комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности - Московский международный институт эконометрики, информатики, финансов и права. М., 2003. – 138 с.
- [5] Шеремет А.Д. Комплексный анализ хозяйственной деятельности.- М.: ИНФРА-М, 2006
- [6] Шеремет А.Д., Негашев Е.В. Методика финансового анализа деятельности коммерческих организаций. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: ИНФРА-М, 2008.
- [7] Щепетова В.Н. Системно-целевой подход к анализу экономического потенциала коммерческих организаций / В.Н. Щепетова, Н.В. Сиволов. - Н.Новгород: Изд-во ФГОУ ВПО «ВГАВТ», 2009, 208 с.