



УДК 331.47

© А. А. Евстратова, И. В. Калашикова, 2009

ОБНОВЛЕНИЕ ОСНОВНЫХ ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ФОНДОВ ПРЕДПРИЯТИЙ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

Евстратова А. А. – асп. кафедры «Экономика предприятия и менеджмента», тел.: (4212) 22-49-29, e-mail: aspirantura@ael.ru (ХГАЭП); *Калашикова И. В.* – д-р экон. наук, проф. завкафедрой «Экономика и управление на транспорте», тел.: (4212) 37-52-37 (ТОГУ)

В статье рассматриваются способы и источники обновления основных производственных фондов речных судоходных компаний, так как в настоящее время наиболее значимой проблемой внутреннего водного транспорта является старение флота.

The article considers the sources and ways of renovation of the basic production assets of river shipping companies, as nowadays the most important problem of domestic water transport is fleet ageing.

Ключевые слова: речной транспорт, источники инвестиций, обновление основных фондов, конверсия, реновация, модернизация.

На Дальнем Востоке России внутренний водный транспорт используется главным образом в бассейнах рек Амур и Лена. И двумя самыми крупными судоходными компаниями соответственно являются Амурское и Ленское пароходства. Большое значение речной транспорт имеет для Хабаровского края, который занимает второе место (12 %) по протяженности внутренних водных путей Дальневосточного федерального округа и первое по объемам перевозимых грузов – 47 % в 2007 г.

Проведенный анализ позволил выявить следующие взаимосвязанные факторы, которые определяют проблемы внутреннего водного транспорта как Дальнего Востока, так и страны в целом:

- финансово-экономическое положение;
- структура собственности судоходных компаний;
- состояние внутренних водных путей и гидротехнических сооружений;
- функционально-возрастная структура флота.

В настоящее время проблема физического и морального старения флота является наиболее значительной. На начало 2008 г. наименьшую долю, в общей численности судов внутреннего водного транспорта (менее 5 %) имели

суда, возраст которых составляет 1–7 лет, а наибольшую (более 33 %) имели суда, возраст которых составляет 18–27 лет. Заметим, что высокая степень износа основных фондов (более 40 %) характерна для всех видов транспорта, что касается речного транспорта, то по этому показателю он занимает первое место (на начало 2008 г. – 69,7 %) [1].

В настоящее время наблюдается дефицит современных судов для перевозки большегрузных контейнеров, смешанного «река-море» плавания и комфортабельных пассажирских судов [2]. За период с 1995 по 2007 гг. количество грузовых и пассажирских судов снизилось почти в два раза. Серьезные опасения вызывает ситуация со служебно-вспомогательным флотом.

Снижение общего количества эксплуатируемых судов, их физический и моральный износ приведут к тому, что освобождающуюся нишу на внутренних перевозках быстро займут иностранные судовладельцы. Чтобы предотвратить эту угрозу судоходным предприятиям предстоит в срочном порядке определиться с источниками финансирования строительства новых судов либо разрабатывать альтернативные схемы обновления флота.

Среди собственных источников инвестиций главную роль, безусловно, должна играть прибыль. Однако уровень рентабельности деятельности предприятий речного транспорта за период с 1995 по 2004 гг. сократился с 11,4 % до 3,3 %, а в 2006 г. этот показатель был отрицательным. Несмотря на то, что с 2003 г. сокращается количество убыточных предприятий, их количество все еще велико. В 2006 г. 39,9 % предприятий транспорта были убыточными, в том числе 34,4 % – предприятий речного транспорта [3].

В развитых странах мира амортизационные отчисления до 65 % покрывают потребности фирм в инвестициях. Иная ситуация складывается в российских организациях. За период с 1995 по 2006 гг. доля амортизационных отчислений в капитальных вложениях в целом по экономике сократилась с 22,6 до 19,1 %. Амортизационные отчисления в себестоимости производства предприятий внутреннего водного транспорта за период с 1995 по 2004 гг. сократились с 11,4 до 4,4 %.

Из вышесказанного следует, что роль собственных ресурсов как источника инвестирования в обновление основных производственных фондов в настоящее время не значительна. В связи с этим судоходные компании вынуждены привлекать средства для обновления флота из внешних источников.

Для банков и прочих кредиторов, предоставляющих денежные средства, большой интерес представляют значения коэффициента автономии и коэффициента текущей ликвидности. Нормальное минимальное значение коэффициента автономии оценивается на уровне 0,5, а значение коэффициента текущей ликвидности должно быть больше двух [4]. На начало 2007 г. предприятия речного транспорта имели неудовлетворительное значение обоих этих коэффициентов – 0,48 и 1,25 соответственно.

На российском финансовом рынке кредит выдается на 5–6 лет под 12–14 % годовых в объеме, не превышающем 60 % стоимости судна. Для сравнения, за рубежом судовладелец может получить банковский кредит на



строительство судна в размере 80 % от его стоимости сроком на 10–15 лет при годовой ставке Libor плюс 0,3–2 %, в зависимости от кредитного рейтинга судоходной компании [5]. Поэтому отечественным судовладельцам придется привлекать кредиты зарубежных банков, которые требуют последующую регистрацию залогового судна в стране «удобного» флага, касается это, прежде всего, судов «река-море». Что касается постройки речных судов, получить кредит судовладельцу практически невозможно по причине длительного срока окупаемости речных судов, из-за отсутствия навигации в зимний период.

Таким образом, с определенной долей уверенности можно утверждать, что отечественные судоходные компании не располагают собственными средствами для обновления флота, а внешние источники для них являются, с одной стороны, не целесообразными, а с другой – недоступными.

В сложившихся условиях многие судовладельцы пытаются использовать нетрадиционные методы обновления основных производственных фондов. Речь идет о модернизации с элементами обновления. В экономической литературе ее идентифицируют как процесс реновации. Хотя общеизвестно, что последняя представляет собой экономический процесс обновления за счет средств амортизационного фонда, выбывающих из производства вследствие физического и морального износа машин, оборудования, инструмента, новыми основными фондами.

В данном контексте под реновацией понимают комплекс согласованных с Российским Речным Регистром (РРР) и производимых судовладельцем мероприятий, после осуществления которых техническое состояние корпуса судна, механизмов и электрического оборудования обеспечит надежную эксплуатацию в течение планируемого судовладельцем срока [6].

На речном флоте реновация судов может осуществляться следующими способами:

- путем реклассификации (повышения класса) судов, что обеспечивает возможность расширить район эксплуатации судна вплоть до совершения международных рейсов;
- через изменение назначения судна с сохранением или изменением его класса (например, переоборудование сухогрузных судов в нефтеналивные).

Другим практикуемым способом обновления флота является конверсия – строительство флота с использованием конструктивных элементов и модулей, технических средств и электрооборудования утилизируемого судна при создании другого, среди специалистов такой подход к обновлению получил название «создание судов с меньшим ресурсом».

Строительство судов с использованием элементов с выведенных из эксплуатации судов особенно актуально, и этому есть предпосылки. Так, «по результатам всех видов освидетельствований <...> в годном техническом состоянии содержится 90,8 % судов, 8,5 тыс. единиц находится на консервации, в холодном отстое и ответственном хранении. Отдельные их элементы используются при обновлении флота» [7].

По мнению экспертов, целесообразность конверсии заключается в значительной экономии финансовых ресурсов. Например, стоимость постройки самоходного наливного судна смешанного плавания типа "Волгонефть" с использованием элементов эксплуатировавшегося судна обойдется судовладельцу примерно в 3 млн долл., в то время как стоимость аналогичного нового танкера смешанного плавания составит 9–10 млн долл. [8]

На наш взгляд, конверсия судов позволит не решить, а "отодвинуть" проблему обновления флота. Потому что, во-первых, следует опасаться того, что судовладельцы будут использовать собственный флот в обновлении «до последнего ресурса». К этому их будет подталкивать ценовой фактор: строительство нового судна гораздо дороже, чем его сборка из частей уже отработавшего свой ресурс судна. Во-вторых, столь оригинальное решение проблемы обновления парка может привести к ухудшению безопасности судоходства, тем более до сих пор отсутствует методика проверки бывших в употреблении агрегатов и узлов для конверсии.

Подводя итог, можно сказать, что проблемы внутреннего водного транспорта в сложившейся ситуации можно решить при условии активной поддержки. Речь идет, прежде всего, о государственной поддержке. Это может быть: частичное субсидирование кредитов отечественных банков на постройку судов на российских верфях для российских заказчиков при условии эксплуатации их под российским флагом; развитие системы лизинга, путем создания специальных лизинговых компаний с государственным капиталом. Перспективным, на наш взгляд, может быть создание территориальных холдингов, объединяющих судоходные предприятия, финансовые структуры и судостроительные верфи.

Библиографические ссылки

1. *Основные* показатели транспортной деятельности в России. 2008: Стат. сб. / Росстат. М., 2008.
2. *Концепция* развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации. Одобрена распоряжением Правительства Российской Федерации от 03.06.03 г. № 909-р. // СЗ Российской Федерации. 2003. № 28.
3. *Транспорт* в России. 2007: Стат.сб. / Росстат. М., 2007.
4. *Савицкая Г. В.* Анализ хозяйственной деятельности предприятия: Учебник. М., 2003.
5. *Гранков Л. М.* Индикатор промышленного развития // Морской флот. 2007. № 3.
6. *Ефремов Н. А.* Нетрадиционные подходы к обновлению флота на внутреннем водном транспорте // Бюллетень транспортной информации. 2003. № 5.
7. *Качественные* условия обновления флота обеспечивает Российский Речной Регистр. Актуальное интервью // Транспорт России. 2007. № 15 (459).
8. *Ефремов Н. А.* Конверсия судов // Экономика России: XXI век. 2003. № 13.