

Комплекс мероприятий по обустройству морских пунктов пропуска приведет к росту туристического потока, развитию международной торгово-промышленной деятельности, к укреплению культурных связей и социально-экономическому развитию данного региона в целом.

Список литературы

1. ВТО. Рамочные стандарты безопасности и облегчения мировой торговли. — Июнь 2005.
2. Лимонов Э. Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки / Э. Л. Лимонов. — СПб.: ИЦ «Выбор», 1997.
3. Прокофьев В. А. Информационные технологии управления перевозками: учеб. пособие для транспортных вузов / В. А. Прокофьев. — СПб., 1998.
4. Patrick M. Alderton Reeds sea transport operation and economics / M. Patrick // Adlard Coles Nautical. — L., 2011. — 324 с.

УДК 338.23

А. А. Бырбыткин,
аспирант,
ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова;

Г. М. Курошева,
д-р экон. наук, профессор,
ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова

ПРОБЛЕМЫ ПРЕОДОЛЕНИЯ КРИЗИСНЫХ ПРИЗНАКОВ В ЭКОНОМИКЕ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА

ANALYSIS OF THE REASONS FOR WORSENING THE STATE OF THE TRANSPORT COMPLEX OF RUSSIA

В статье рассматриваются деятельность транспорта России, в том числе морского и внутреннего водного транспорта, характеристика степени износа всех видов транспорта, а также прослеживается взаимосвязь инвестиционных вложений транспортного комплекса с его малоэффективным развитием.

The article examines the activities of Russian transport, including sea and inland waterway transport, the wear characteristics of all types of transport, and also traced the relationship of investments transport complex with its inefficient development.

Ключевые слова: несостоятельность, фиктивное и преднамеренное банкротство, кризисное состояние, эффективность, транспорт, морской и внутренний водный транспорт, грузоперевозки, грузооборот, износ, инвестиции.

Key words: insolvency, fictitious and deliberate bankruptcy, state of crisis, efficiency, transport, marine and inland water transport, cargo, cargo turnover, depreciation, investments.

В НАСТОЯЩЕЕ время существует потребность в объективной оценке действительного состояния экономики предприятий транспортного комплекса. Особое значение имеет использование научно-объективных методов выявления кризисных признаков (предбанкротственного состояния) в стадии возможного их преодоления.

В статье приведены результаты экономического анализа основных показателей деятельности транспортного комплекса, выявлены основные причины их ухудшения и даны рекомендации по их устранению.

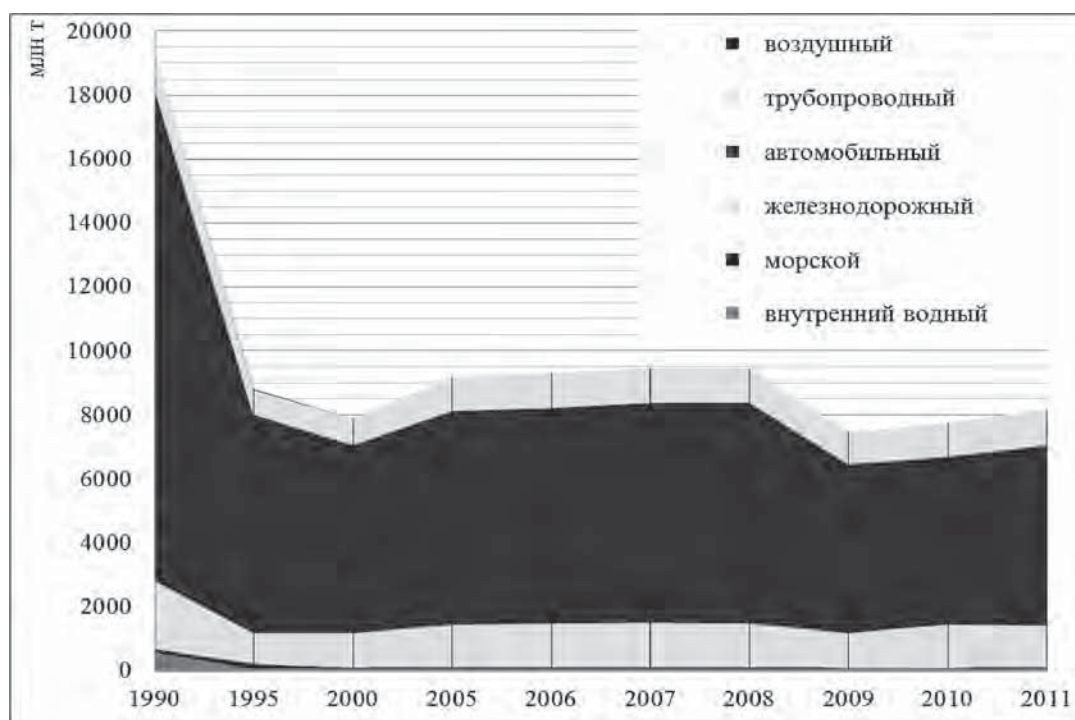


Рис. 1. Динамика перевозки грузов по видам транспорта

Из рис. 1 видно, что за период 1990–2011 гг. динамика одного из основных показателей транспортной системы ухудшалась по всем видам транспорта, кроме трубопроводного. Объем грузоперевозок в 2011 г. сократился в 2,35 раза по сравнению с 1990 г.

Наименьшее сокращение объема перевозок грузов произошло на железнодорожном и трубопроводном транспорте.

С нашей точки зрения, это связано с тем, что именно по этим видам транспорта контроль и поддержка государства были наибольшими.

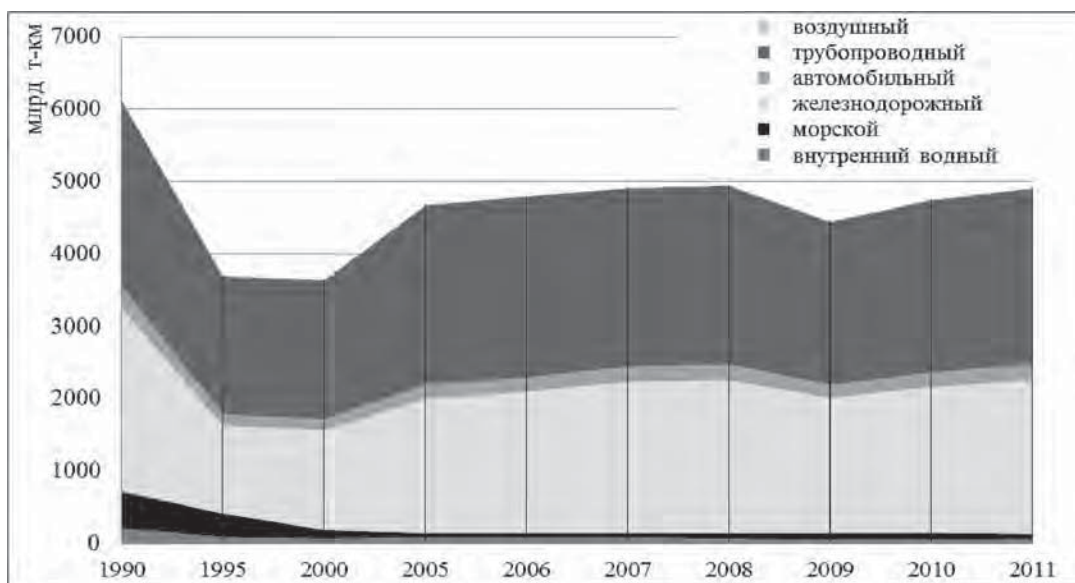


Рис. 2. Грузооборот по видам транспорта

Динамика грузооборота, приведенная на рис 1, показывает наибольшее его снижение в период с 1995 по 2000 г. Начиная с 2000-го наблюдался рост объемов грузооборота по всем видам транспорта.

Наибольший рост грузооборота в этот период имел воздушный транспорт. Грузооборот данного сегмента транспортной системы увеличился с 2,6 до 4,9 млрд т-км (табл. 1). В анализируемом периоде прирост грузооборота его составляет 88,5 %.

Грузооборот трубопроводного транспорта, несмотря на более высокие показатели перевозки грузов по сравнению с 1990 г., не смог достичь объемов 1990 года.

Для железнодорожного и автомобильного транспорта после существенного снижения грузооборота в начале 1990-х гг. характерен стабильный рост, за исключением периода наступления мирового экономического кризиса 2008 г., что сказалось на совокупном показателе грузооборота по всем видам транспорта.

Грузооборот морского и внутреннего водного транспорта за этот период сократился в 5,2 раза, с 772 до 138,5 млрд т-км. Если такая же тенденция не будет предотвращена, стратегически важные элементы транспортной системы, жизненно необходимые многим регионам и государству в целом, с малым количеством собственных ресурсов и резервов не смогут существовать и развиваться без должной государственной поддержки, что не обеспечит транспортную безопасность России. Примером этого может послужить ситуация, сложившаяся в Якутии в октябре-ноябре 2013 г., когда была объявлена чрезвычайная ситуация в связи с недопоставкой продовольствия и других необходимых товаров [1–6].

Наряду с ухудшением основных показателей для транспорта России наблюдается резкое сокращение транспортных средств, что видно из табл. 1.

Таблица 1

**Динамика наличия транспортных средств
(на конец года, тыс. шт.)**

	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Грузовые транспортные средства:									
рабочий парк груженых железнодорожных вагонов (в среднем в сутки)	252	240	270	276	289	287	221	328	393
грузовые автомобили (включая пикапы и легковые фургоны) всего	2937	4401	4848	4929	5168	5349	5323	5414	5545
в том числе:									
в собственности граждан	798	1568	2300	2440	2627	2818	2857	2950	3097
Пассажирские транспортные средства:									
автобусы общего пользования	128	109	79	72	69	64	65	63	72
легковые автомобили — всего	14 195	20 353	25 570	26 794	29 405	32 021	33 084	34 354	36 415
в том числе в собственности граждан	13 688	19 097	24 125	25 282	27 755	30 300	31 341	32 629	34 624
трамвайные вагоны	13,3	12,1	10,3	9,9	9,7	9,4	9	8,8	8,6
троллейбусы	13,2	12,2	11,4	11,3	11,2	11,2	11	11	11
вагоны метрополитена	5,7	5,8	6,1	6,2	6,3	6,3	6,3	6,3	6,5
гражданские воздушные суда	8	6,5	5,5	5,6	5,6	5,9	6	6	6,2

Таблица 1
(Окончание)

Морские и речные транспортные суда, в том числе:									
морские пассажирские и грузопассажирские транспортные суда	158	78	60	61	60	61	60	56	58
морские грузовые транспортные и нетранспортные суда (без грузопассажирских)	5351	3830	3514	3417	3244	3033	2805	2723	2704
речные пассажирские и грузопассажирские суда	2,3	1,9	2	2	2	2	2,1	2,1	2,1
речные грузовые транспортные и вспомогательные суда (без грузопассажирских)	37	31,8	31,4	31,3	29,5	29,5	29,4	29	28,5

Особенно следует отметить сокращение транспортных средств на морских и речных грузовых и пассажирских перевозках. По табл. 1 видно, что с 1995 г. происходит непрерывное сокращение транспортных средств морского и речного транспорта. Наличие морского транспорта, существенно влияющего на международные торгово-транспортные отношения, сократилось вдвое, с 5,5 до 2,8 тыс. шт. Количество судов внутреннего водного транспорта сократилось на 22 %, с 39,3 до 30,6 тыс. шт.

Эффективность работы предприятий транспорта зависит от количества и качества основных фондов. В табл. 2 представлена степень износа основных фондов предприятий транспорта. За период с 2005 по 2011 г. степень износа в целом по транспорту увеличилась в 1,5 раза. Следует отметить, что на предприятиях морского и речного транспорта наблюдается одна из наибольших степеней износа по сравнению с другими видами транспорта. Так, степень износа морского транспорта составила в 2011 г. 34,7 %, а речного — 50,7 %.

Таблица 2

**Степень износа основных фондов организаций основных видов деятельности транспорта
(на конец года, в %)**

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Транспорт — всего	23	27,5	28,1	29,1	32,2	32,9	34,7
в том числе:							
деятельность железнодорожного транспорта	14,4	18,5	21,5	23,8	27	28,9	30,4
деятельность автомобильного (автобусного) пассажирского транспорта, подчиняющегося расписанию	47,8	49,6	46,9	47,6	50,5	52,7	55,3
деятельность городского электрического транспорта	13,4	13,4	13,9	13,5	14,8	14,3	15,6
деятельность автомобильного грузового транспорта	50,1	52,9	45,3	44,5	45,7	45,9	42,1
транспортирование по трубопроводам	41,9	45,6	45	42,7	45,4	48	50,1
деятельность воздушного транспорта	50,9	50,3	48,3	48,2	49,8	47,7	45
деятельность морского транспорта	55	51,2	45,9	39,4	34,2	32,1	34,7
деятельность внутреннего водного транспорта	60,9	69,7	71,4	66,8	66	60,9	50,7

По данным Росстата, на 2011 г., доля судов речного транспорта в возрасте то 21 до 30 лет составляет 25,6 %, более 30 лет — 52,3 %, морского транспорта — соответственно 47,9 и 26,9 %. Эти результаты свидетельствуют, что более 75 % транспортных средств морского и внутреннего водного транспорта находятся в эксплуатации более 21 года, что может являться основанием считать морской и речной транспорт морально устаревшим [1–6].

Резкое увеличение морального и физического износа на морском и речном транспорте, с нашей точки зрения, связано с проводимой неэффективной инвестиционной политикой. В табл. 3 приведено постепенное увеличение объема инвестиций, изменения долей и целей использования инвестиционных средств. В 2004 г. на вложения в основные средства выделялось 70,29 % инвестиционных средств, а в 2011 г. этот показатель снизился до 43,58 %. Остальные средства уходят не на совершенствование и развитие производства, а на инвестиционные вложения, в основном связанные с рынком ценных бумаг. Данные табл. 2 и 3 свидетельствуют о прямой зависимости увеличения степени износа основных средств транспорта от уменьшения доли инвестиций в производство [7–10].

Таблица 3

**Использование денежных средств на инвестиционную деятельность
(на конец года, млн руб.)**

	Использовано на инвестиционную деятельность — всего	Из них			
		приобретение объектов ОС, доходных вложений в материальные ценности и нематериальные активы	в %	приобретение дочерних организаций, ценных бумаг и иных финансовых вложений, займы другим организациям и пр.	в %
2004	201 187	141 409	70,29 %	59 778	29,71 %
2005	281 734	197 165	69,98 %	84 569	30,02 %
2006	463 332	241 016	52,02 %	222 316	47,98 %
2007	1 286 133	566 216	44,02 %	719 917	55,98 %
2008	1 410 849	627 227	44,46 %	783 622	55,54 %
2009	1 243 152	662 424	53,29 %	580 728	46,71 %
2010	1 534 212	742 177	48,38 %	792 035	51,62 %
2011	1 798 147	783 610	43,58 %	880 690	48,98 %

Уменьшение доли инвестирования в производство и развитие транспортной отрасли при ухудшении морального и технического состояния основных средств и снижении основных показателей деятельности транспорта, с нашей точки зрения, может являться признаком преднамеренного ухудшения состояния транспортной системы, ведущим к высокой степени вероятности несостоятельности (банкротства) предприятий транспортного комплекса.

Действующие федеральные стандарты по выявлению признаков кризисных явлений, фиктивности и преднамеренности банкротства носят рекомендательный характер, позволяющий уходить от ответственности лицам, намеренно ведущим к ухудшению состояния морского и речного транспорта и иных видов транспорта России.

Основным выводом проведенного анализа является острая необходимость уточнения существующих методов диагностики преднамеренности ухудшения состояния и снижения платежеспособности предприятий, использование которых позволит разработать научно обоснованные антикризисные меры на предприятиях транспортного комплекса.

Список литературы

1. Российский статистический ежегодник. 2012: стат. сб. / Росстат. Р76. — М., 2012. — С. 481.
2. Российский статистический ежегодник. 2012: стат. сб. / Росстат. Р76. — М., 2012. — С. 483.
3. Транспорт в России. 2009: стат. сб. / Росстат. — М., 2009. — Т. 65. — С. 52.
4. Транспорт в России. 2007: стат. сб. / Росстат. — М., 2007. — Т. 65. — С. 23.
5. Транспорт в России. 2005: стат. сб. / Росстат. — М., 2005. — Т. 65. — С. 29 — [Электронный ресурс]. — Электрон. дан. — Режим доступа: http://www.gks.ru/bgd/regl/b05_55/IssWWW.exe/Stg/1-35.htm (дата обращения: 21.11.2013).
6. Транспорт в России: стат. сб. / Госкомстат России. — М., 2003. — Т. 65. — 182 с. — [Электронный ресурс]. — Электрон. дан. — Режим доступа: http://www.gks.ru/bgd/regl/B03_55/IssWWW.exe/Stg/d010/i010340r.htm (дата обращения: 21.11.2013).
7. Финансы России. 2012: стат. сб. / Росстат. — М., 2012. — 462 с. — [Электронный ресурс]. — Электрон. дан. — Режим доступа: http://www.gks.ru/bgd/regl/b12_51/IssWWW.exe/Stg/03-19.htm (дата обращения: 21.11.2013).
8. Финансы России. 2008: стат. сб. / Росстат. — М., 2008. — 453 с. — [Электронный ресурс]. — Электрон. дан. — Режим доступа: http://www.gks.ru/bgd/regl/b12_51/IssWWW.exe/Stg/03-19.htm (дата обращения: 21.11.2013).
9. Финансы России. 2008: стат. сб. / Росстат. — М., 2008. — 453 с. — [Электронный ресурс]. — Электрон. дан. — Режим доступа: http://www.gks.ru/bgd/regl/b08_51/IssWWW.exe/Stg/03-19.htm (дата обращения: 21.11.2013).
10. Финансы России. 2004: стат. сб. / Росстат. — М., 2004. — 332 с. — [Электронный ресурс]. — Электрон. дан. — Режим доступа: http://www.gks.ru/bgd/regl/b04_51/IssWWW.exe/Stg/d010/i010670r.htm (дата обращения: 21.03.2013).

УДК 629.12.001.2

А. Е. Богданов,
канд. техн. наук, главный специалист
ОАО «Системы управления»

К ВОПРОСУ ОБ ОЦЕНКЕ УРОВНЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ СОЗДАНИЯ И ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ МОРСКОЙ ТЕХНИКИ В РЫНОЧНЫХ УСЛОВИЯХ

TO THE QUESTION TO THE ASSESSMENT OF LEVEL OF COMPETITIVENESS OF CREATION AND MAINTENANCE OF SEA EQUIPMENT IN MARKET CONDITIONS

В работе предложена постановка задачи на разработку методологии оценки уровня конкурентоспособности морской техники через субъекты хозяйствования, которые могут быть опосредованными носителями ее свойства через свои товары и услуги.

In work the problem definition on development of methodology of an assessment of level of competitiveness of sea equipment through subjects of managing, which can be the mediated carriers of its property through the goods and services is offered.