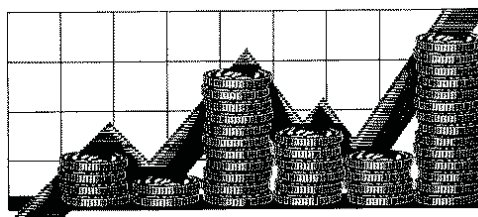


ФИНАНСОВЫЙ СЕКТОР ЭКОНОМИКИ



В.А. ПЕТРОВИЧ

ФИНАНСОВЫЕ ИНСТРУМЕНТЫ ОБНОВЛЕНИЯ ОСНОВНЫХ ФОНДОВ РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА

Транспорт — одна из основных отраслей национальной экономики — является важнейшим условием освоения природных ресурсов, а также основой для экономической интеграции других отраслей. Неотъемлемым элементом транспортной отрасли Республики Беларусь выступает речной (внутренний водный) транспорт — вид транспорта, на котором перевозки пассажиров, грузов и багажа выполняются по внутренним водным путям с использованием судов внутреннего плавания, судов смешанного (река — море) плавания и маломерных судов. Развитие этого вида транспорта в настоящее время является приоритетным направлением для государства, о чем свидетельствует утвержденная Программа развития внутреннего водного и морского транспорта Республики Беларусь на 2011—2015 гг. (далее — Программа...), целью которой является удовлетворение потребностей экономики Республики Беларусь и населения в перевозках внутренним водным транспортом, обеспечение его устойчивого развития и повышение конкурентоспособности. Одной из важнейших задач по достижению поставленной цели является повышение результативности деятельности субъектов хозяйствования речного транспорта.

В Республике Беларусь в названной сфере занято несколько предприятий, среди которых РТУП «Белорусское речное пароходство», занимающееся непосредственно перевозкой грузов и пассажиров. Кроме него для обслуживания водных путей и поддержания их в пригодном для судоходства состоянии действуют 4 республиканских унитарных предприятия водных путей.

Хозяйственная деятельность данных субъектов требует наличия определенного количества средств производства, т. е. активов, непосредственно участвующих в процессе производства в течение длительного времени и постепенно переносящих свою стоимость на вновь создаваемый продукт, которые называются основными производственными фондами (ОПФ).

В настоящее время организации речного транспорта располагают определенным количеством ОПФ, призванных удовлетворять их производственные потребности. Количественная характеристика ОПФ дана в табл. 1.

Вадим Анатольевич ПЕТРОВИЧ, ассистент кафедры бюджета и финансов внешнеэкономической деятельности Белорусского государственного экономического университета.

Таблица 1. Основные фонды организаций речного транспорта

Организация	Сумма основных фондов по первоначальной стоимости, млн р.			
	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.
РТУП «Белорусское речное пароходство»	200 286	214 733	239 589	231 815
РУЭСП «Днепро-Бугский водный путь»	202 009	222 914	222 172	243 501
РУПВП «Нижне-Припятское»	21 105	22 956	23 058	24 739
РУ Днепро-Двинское ПВП	18 277	18 834	18 874	19 151
РУ Днепро-Березинское ПВП	6 172	6 514	6 818	7 208
Итого:	447 849	485 951	510 511	526 414

Примечание: собственная разработка по данным предприятий речного транспорта Республики Беларусь [1].

Анализ данных таблицы свидетельствует в целом о положительных изменениях, происходящих в подотрасли на протяжении рассматриваемых четырех лет, так как в этот период постоянно росла сумма основных активов организаций речного транспорта. В 2009 г. названный показатель составил 526 414 млн р., что на 17,5 % больше, чем в 2006 г. Однако источники роста различны: приобретение новых объектов, реконструкция существующих фондов и др. Отличительным является факт роста суммы основных фондов многих организаций за счет переоценки, которая проводилась с целью установления соответствия между среднерыночной и балансовой стоимостью основного капитала организаций. Обращает на себя внимание структура распределения этих активов среди организаций. Так, на РТУП «Белорусское речное пароходство» и РУЭСП «Днепро-Бугский водный путь» сегодня приходится около 90 % ОПФ речного транспорта.

На речном транспорте, несмотря на положительную тенденцию изменения первоначальной стоимости ОПФ, по-прежнему проблемным остается вопрос высокого уровня изношенности этих активов и невысоких темпов их обновления. На протяжении уже многих лет коэффициент обновления ОПФ (ввод в действие новых производственных мощностей, в процентах от имеющихся на конец года) в среднем по подотрасли не превышает 6—9 %, а коэффициент выбытия (ликвидация ОПФ, в процентах от имеющихся на начало года) составляет менее 2 %.

Отрицательным моментом является увеличение уровня накопленной амортизации в подотрасли. Амортизация на транспорте представляет собой перенос по частям (по мере физического износа) стоимости основных фондов на стоимость оказываемых транспортных услуг. При этом происходит формирование финансовых ресурсов с целью последующего восстановления основных фондов.

В табл. 2 представлены данные об уровне накопленной амортизации на предприятиях речного транспорта Республики Беларусь.

Таблица 2. Удельный вес накопленной амортизации в первоначальной стоимости основных фондов организаций речного транспорта, %

Организация	Год		
	2007	2008	2009
РТУП «Белорусское речное пароходство»	61,1	61,0	69,2
РУЭСП «Днепро-Бугский водный путь»	43,5	42,4	38,7
РУПВП «Нижне-Припятское»	78,5	77,1	77,0
РУ Днепро-Двинское ПВП	77,8	77,9	80,0
РУ Днепро-Березинское ПВП	65,7	63,2	62,8
В среднем по подотрасли:	54,5	54,3	55,8

Примечание: собственная разработка по данным предприятий речного транспорта Республики Беларусь [1].

Как видно из табл. 2, в 2008 г. в среднем по подотрасли наблюдалось небольшое снижение уровня накопленной амортизации, но уже в 2009 г. этот показатель вырос на 1,5 % до 55,8 %, что свидетельствовало о возрастании износа основных средств на транспорте. Обратную тенденцию имеет изменение значения уровня накопленной амортизации РУЭСП «Днепро-Бугский водный путь» — 38,7 % в 2009 г. Это значение является минимальным среди предприятий подотрасли. Однако следует отметить, что данное предприятие содержит на балансе объекты недвижимости Днепроовско-Бугского канала, реконструкция которого проводилась в течение последних лет.

Таким образом, показатели износа и обновления основных активов отечественных организаций речного транспорта свидетельствуют о необходимости радикального изменения сложившейся ситуации и значительного увеличения темпов обновления основных фондов на водных путях. К сожалению, ввиду высокой стоимости судов и недостаточности собственных финансовых ресурсов, организации речного транспорта в настоящее время не в состоянии улучшить имущественное положение за счет собственных средств, поэтому основной задачей является поиск альтернативных источников финансирования капитальных вложений.

По этой причине возникает необходимость в привлечении внешних источников финансирования для реализации инвестиционных проектов организаций. Форма поступления внешних источников зависит от того, на каких условиях они передаются: на безвозвратной или возвратной основе [2, 323]. К безвозвратным относятся бюджетные ассигнования, которые поступают из республиканского, а также местных бюджетов. Кроме непосредственно бюджетных средств, финансирование может происходить из целевых бюджетных фондов, в первую очередь — инновационных [3, 75].

В настоящее время финансирование инвестиционной деятельности на речном транспорте за счет бюджетных средств, полученных на безвозвратной основе, составляет существенную величину. Так, за счет средств республиканского бюджета осуществляется реконструкция Днепроовско-Бугского канала. На эти цели в 2009 г. РУЭСП «Днепробугводпуть» израсходовало 22 592 млн р. бюджетных средств, что составляет более 80 % совокупных инвестиционных расходов организаций речного транспорта в названном году.

Помимо этого финансирование капвложений на предприятиях речного транспорта осуществляется за счет средств инновационных фондов. Совокупная сумма этого источника в пяти организациях речного транспорта в 2009 г. составила 953 млн р., 700 млн р. из которых — средства РУЭСП «Днепробугводпуть».

В современных условиях небольшая часть финансовых ресурсов предоставляется организациям речного транспорта на условиях платности и возвратности. Эти средства образуют заемный капитал. Активность использования субъектами хозяйствования речного транспорта данного финансового инструмента обновления основных средств невелика. В 2009 г. лишь 2 субъекта из пяти использовали долгосрочные кредиты для обновления ОПФ, причем общая сумма полученных кредитов составила 258 млн р., что составляет менее 1 % от общей суммы инвестиций на речном транспорте в этом году.

Несмотря на предпринимаемые меры, уровень износа основных фондов остается достаточно высоким. Особенно проблемным является вопрос состояния основного и вспомогательного флота. О высокой изношенности ОПФ, и в частности судов, свидетельствует также их возрастная структура (табл. 3).

Таблица 3. Возрастная структура судов организаций внутреннего водного транспорта на 01.01. 2010 г.

Показатель	Всего судов, ед.	В том числе в эксплуатации, ед.
Транспортные, вспомогательные и технические суда, всего	683	469
До пяти лет включительно	5	4
Свыше пяти лет до 10-ти лет включительно	6	6
Свыше 10-ти лет до 15-ти лет включительно	24	18
Свыше 15-ти лет до 20-ти лет включительно	84	69
Свыше 20-ти лет до 25-ти лет включительно	247	180
Свыше 25-ти лет до 30-ти лет включительно	158	101
Свыше 30-ти лет	159	91

Примечание: собственная разработка по данным Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь [1].

Следует отметить, что наибольший удельный вес (36 %) в общей структуре имеют суда, эксплуатируемые 20—25 лет. В целом, доля судов в возрасте свыше двадцати лет составляет 82,5 %. Возрастная структура сказывается на эксплуатационных характеристиках судов. Ввиду высокого уровня износа ряд судов не эксплуатируется из-за поломки и высокой стоимости восстановительных работ. Количество неэксплуатируемых судов составляет 214 единиц, или более 30 %.

Дальнейшее развитие водного транспорта и обновление флота будет проводиться в соответствии с утвержденной Программой... В рамках этой программы общий объем финансирования за счет всех источников запланирован в размере 203,6 млрд р., в том числе за счет республиканского бюджета — 45,9 млрд р., инновационного фонда — 3,8, собственных средств организаций — 40,5, кредитов банков — 3,4, иностранных инвестиций — 110 млрд р.

В соответствии с Программой... на предприятиях речного транспорта в целях улучшения их имущественного и финансового состояния, а также создания благоприятных условий для судоходства предполагается осуществить модернизацию 21 единицы техники (среди них 17 буксиров), приобрести 3 единицы транспортного и технического флота на общую сумму 6,72 млрд р. и 9 единиц перегрузочной техники общей стоимостью 25,5 млрд р.

В качестве основных источников финансирования данных мероприятий будут выступать собственные ресурсы организаций, кредиты банков и бюджетные средства. Огромная роль отводится также иностранным инвестициям (табл. 4).

Таблица 4. Источники финансирования обновления речного флота Республики Беларусь в 2011—2015 гг.

Мероприятие	Источник финансирования	Сумма, млн р.
Приобретение судов	Республиканский бюджет	950
	Кредиты банков	800
	Собственные средства организаций	1 500
Итого на приобретение судов		3 250
Модернизация судов	Собственные средства организаций	1 940
	Кредиты банков	1 530
Итого на модернизацию судов		3 470

Примечание: собственная разработка по данным [4].

Как видно из табл. 4, большую сумму составляют затраты, направляемые на модернизацию флота, среди которых основное место отводится собственным ресурсам предприятий речного транспорта. Но на современном

этапе стоимость строительства нового судна (буксира) составляет не менее 10 млрд р. Такая сумма является неподъемной ни для одной из организаций речного транспорта. Даже основной перевозчик — РТУП «Белорусское речное пароходство» -- не имеет финансовых ресурсов, достаточных для приобретения хотя бы одной новой единицы флота. Поэтому поиск альтернативных путей финансирования инвестиций в основной капитал на речном транспорте видится как никогда актуальным.

Огромный потенциал в Республике Беларусь имеют иностранные инвестиции. Однако планирование сумм привлечения этих ресурсов в организации речного транспорта является достаточно сложным, а данный источник является весьма нестабильным, более прогнозируемым и надежным выступают внутренние источники финансирования, в первую очередь в форме лизинга. В сложившихся экономических условиях ни одна из лизинговых компаний Беларуси не готова предоставлять свои услуги на речном транспорте на условиях, приемлемых для судоходных предприятий (это, прежде всего, период лизинга — не менее семи лет). Но развитие речного флота без обновления также невозможно. Поэтому перспективным видится создание лизинговой компании, которая, помимо услуг по финансовому лизингу, может использовать возвратный лизинг. В качестве объекта этого лизинга может выступать реконструируемое судно, реализуемое лизинговой компанией по остаточной стоимости. Полученные средства обеспечат предприятию речного транспорта необходимое количество финансовых ресурсов, требуемое для оплаты первоначального платежа за объект лизинга после реконструкции (см. рисунок).

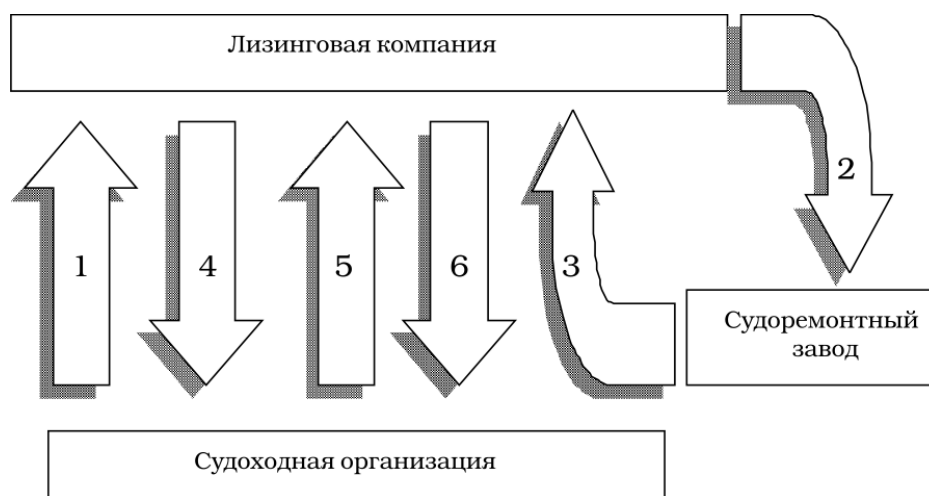


Схема лизинговой операции

Представленная схема включает следующие этапы:

1. Продажа судна лизинговой компании по оценочной стоимости с обязательством последующего приобретения в лизинг;
2. Передача судна на реконструкцию;
3. Возврат судна лизинговой компании;
4. Передача судна в лизинг после реконструкции с зачислением суммы, эквивалентной остаточной стоимости судна, в качестве первоначального платежа;
5. Погашение лизинговых платежей и уплата остаточной стоимости по объекту лизинга по окончании срока лизинга;
6. Передача судна в собственность субъекту речного транспорта.

В современных условиях создание такой лизинговой компании возможно при финансовой поддержке со стороны государства с привлечением част-

ных инвестиций и в кооперативе с одним из судостроительных заводов Республики Беларусь. С учетом финансового состояния этих заводов более эффективным видится кооперация с РУП «Пинский ордена «Знак почета» судостроительно-судоремонтный завод». Созданная организация позволит обеспечить более интенсивное обновление флота речного транспорта.

Рассмотрим возможность функционирования предлагаемого нами инструмента на конкретном примере.

Как было отмечено, стоимость строительства нового буксира-толкача в Республике Беларусь сегодня составляет не менее 10 млрд р. Балансовая стоимость эксплуатируемых сейчас буксиров с периодом эксплуатации 20—30 лет составляет 120—200 млн р., однако их оценочная стоимость — не менее 500 млн р.

В настоящее время для поддержания судов в пригодном для эксплуатации состоянии каждый порт проводит средний ремонт своих судов, стоимость которого зависит от состояния последних и варьируется от 300 до 350 млн р. Данный ремонт позволяет использовать судно еще не менее пяти лет. Осуществляемый ремонт производится в основном за счет собственных средств портов. Однако ввиду нехватки этих средств субъекты хозяйствования прибегают к кредитным ресурсам, стоимость которых в современных условиях достаточно высока.

Итак, оценочная стоимость судна составляет 500 млн р., а стоимость его среднего ремонта, включающего ремонт или замену основных узлов и деталей, а также реконструкцию корпуса судна и его днища, — 350 млн р. Предлагаемый инструмент предполагает, что первоначально судно продается по оценочной стоимости лизинговой компании с обязательством последней после реконструкции предоставить объект лизинга именно данному субъекту хозяйствования с последующей его реализацией по остаточной стоимости. При этом сумма от продажи судна лизинговой компании не зачисляется на счет конкретного субъекта (порта), а зачитывается в качестве первоначального платежа по объекту лизинга. После реконструкции стоимость судна будет составлять не менее 850 млн р., а остаточная стоимость с учетом первоначального платежа — 350 млн р. Принимая за базовые условия лизинговой сделки, в соответствии с которыми длительность периода лизинга составляет 3 года, лизинговая ставка 40 %, а остаточная стоимость — 5 % от первоначальной стоимости буксира, получим расчетные показатели, приведенные в табл. 5 (для расчета лизинговых платежей использована методика, основанная на последовательном определении возмещения стоимости имущества и лизингового вознаграждения).

Таблица 5. Поквартальный расчет лизинговых платежей, млн р.

Квартал	Амортизационные отчисления (АО)	Выплаты по лизинговой ставке ($ЛС_{год} = 40\%$)	Сумма АО и выплат по лизингу
I	27,71	33,25	60,96
II	27,71	30,48	58,19
III	27,71	27,71	55,42
IV	27,71	24,94	52,65
Итого за первый год	110,84	116,38	227,22
V	27,71	22,17	49,88
VI	27,71	19,4	47,1
VII	27,71	16,63	44,33
VIII	27,71	13,85	41,56
Итого за второй год	110,84	72,05	182,87
IX	27,71	11,08	38,79
X	27,71	8,31	36,02
XI	27,71	5,54	33,25
XII	27,71	2,77	30,48
Итого за третий год	110,84	27,7	138,54
Итого за весь период лизинга	332,52	216,13	548,63

По окончании срока лизинга судно приобретает лизингополучателем по остаточной стоимости, равной 17,5 млн р. Как видно из табл. 5, суммы выплат по лизингу за первый год составят 227,2 млн р. В сравнении с показателем чистой прибыли, полученной основным перевозчиком РТУП «Белорусское речное пароходство» в 2009 г. (2 130 млн р.), сумма является весьма приемлемой и позволяет обеспечивать средний ремонт нескольких единиц флота в год. Причем дополнительный эффект от включения лизинговых платежей в себестоимость оказываемых услуг и снижения, тем самым, сумм выплат по налогу на прибыль составит 54,5 млн р. в первый год.

Полученные результаты делают лизинг на речном транспорте достаточно привлекательным и эффективным, благодаря чему организация может провести реконструкцию эксплуатируемого судна с меньшими финансовыми затратами и обеспечить их погашение постепенно в течение определенного периода. Услуги лизинга могут предоставляться не только по объектам самоходного флота, но и судам вспомогательного, технического флота, баржам, потребность в обновлении которых также велика.

Основным является вопрос поиска источников финансовых ресурсов для обеспечения функционирования лизинговой компании. Считаем, что в качестве таковых могут выступать финансовые ресурсы, выделяемые на развитие речного транспорта в соответствии с утвержденной Программой..., а также кредитные ресурсы банков: данный источник тоже присутствует в программе, однако привлечение кредитных ресурсов осуществляется различными субъектами хозяйствования речного транспорта. Возможно и привлечение частных инвестиций для реализации предлагаемого проекта.

Эффект от функционирования данной лизинговой компании очевиден: в случае выделения бюджетных средств государству значительно проще концентрировать финансовые ресурсы у одного субъекта хозяйствования, что упростит контроль за их использованием. В свою очередь концентрация задолженности по кредитным ресурсам у одного субъекта позволяет более оперативно решать вопрос ее погашения. Кроме того, при финансовом обеспечении деятельности лизинговой компании за счет кредитных средств банков, вместо привлечения этих ресурсов разрозненными перевозчиками, их стоимость для лизинговой компании будет ниже ввиду нестабильности финансового положения отдельных субъектов речного транспорта.

Таким образом, предлагаемый нами финансовый инструмент видится достаточно востребованным, поскольку в условиях ограниченности финансовых ресурсов, а также имеющегося количественного состава флота реконструкция уже эксплуатируемых судов позволит снять вопросы недостатка плавучих средств, высокого уровня их износа и необходимости финансирования затрат на поддержание их в работоспособном состоянии. Предлагаемые меры могут значительно улучшить качественный состав речного флота Республики Беларусь.

Литература и электронные публикации в Интернете

1. О предприятиях речного транспорта // М-во транспорта и коммуникаций Респ. Беларусь [Электронный ресурс]. — 2011. — Режим доступа: http://www.mintrans.gov.by/rus/activity/aqua/predpr_vodn_transp. — Дата доступа: 12.02. 2012.
2. Заяц, Н.Е. Финансы предприятий: учеб. пособие / Н.Е. Заяц [и др.]; под общ. ред. Н.Е. Заяц, Т.И. Василевской. — Минск: Выш. шк., 2005.
3. Колпина, Л.Г. Финансы предприятий: учеб. / Л. Г. Колпина [и др.]; под общ. ред. Л.Г. Колпиной. — Минск: Выш. шк., 2004.
4. Программа развития внутреннего водного и морского транспорта Республики Беларусь на 2011—2015 годы // Сайт Совета Министров Республики Беларусь [Электронный ресурс]. — 2011. — Режим доступа: <http://www.government.by/ru/content/3226>. — Дата доступа: 11.02. 2012.

Статья поступила
в редакцию 01.03. 2012 г.

□□□□□□□□ □□□□□□□□ □□□□□□□□ □□□□□□□□. □□□□□□□□.
□□□□□□□□ □□□□□□□□□□□□ □□□□□□□□□□ □□□□□□□□□□. □□□□□□□□□□.