

Н.Е. Жигалова
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

СОЗДАНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ФПГ КАК МЕХАНИЗМА ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМИ УСЛУГАМИ РЕГИОНА

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы формирования и внедрения транспортной финансово-промышленной группы в функционирование региона; предлагаются критерии отбора предприятий и варианты формирования ФПГ.

Транспортные услуги играют ключевую роль в социально-экономическом развитии региона, обеспечивая территориальную целостность и единство хозяйственной системы территории. Наличие высокоорганизованной транспортной системы, позволяющей обеспечить быстрое и эффективное продвижение товаров на внутренние и мировые рынки, является одним из основных условий развития экономики регионов и страны в целом.

Современное состояние транспортной системы характеризуется низким техническим уровнем производственной базы большинства предприятий и износом подавляющего большинства транспортных средств, что приводит к снижению безопасности их работы, а также отсутствием инвестиций для преодоления данных проблем.

Анализ рынка транспортных услуг России показывает, что отраслевыми видами транспорта в настоящее время перевозится не более 70% от общего объема грузового потока: почти треть всех грузов переваливается собственным транспортом предприятий-производителей, более 90% объемов грузоперевозок приходится на негосударственный сектор.

Важной характеристикой транспортной системы России является тот факт, что, по данным Росстата, по состоянию на 2011 год в межсезонье 10 % населения страны фактически отрезаны от остальной территории страны (не имеет доступа к сети круглогодично эксплуатируемых автодорог и/или не имеет доступа к железнодорожным станциям и аэродромам).

Эксплуатация физически изношенного подвижного состава отражается на безопасности движения поездов и является одной из основных причин удорожания перевозок (по железнодорожному транспорту в 2010 г. – 63,9 %).

Низкий технический уровень дорог обуславливает увеличение себестоимости перевозок в 1,5 раза, а расхода горючего – на 30% по отношению к аналогичным показателям развитых зарубежных стран. Из-за плохих дорожных условий в дорожно-транспортных происшествиях ежегодно погибают 2 тыс. человек и получают ранения 9 тыс. человек. Не обеспечена связь по автодорогам с твердым покрытием около 50 тыс. населенных пунктов.

Данное положение определило необходимость исследовать выявленную проблему с использованием новых научно-методических подходов, к которым можно отнести организационно-экономические механизмы управления сферой транспортных услуг региона.

Создание транспортной ФПГ должно устранить несогласованность, несбалансированность интересов участников транспортного комплекса друг с другом, а также с региональными и федеральными органами управления; решить вопросы финансирования и рационального использования средств.

Это определяет необходимость реализации следующих условий:

- объединение усилий государства и транспортников в создании мощного транспортного узла;
- объединение потенциалов предприятий региона;

- восстановление координационных механизмов комплексного развития транспортно-логистической отрасли;
- налаживание тесных внутри- и межрегиональных связей;
- широкое привлечение отечественных и иностранных инвесторов в развитие транспорта и инфраструктуры региона.

Однако при реализации вышеназванных условий приходится учитывать противодействие таких факторов, как:

- необходимость осуществления крупных финансовых вложений для реализации транспортных проектов;
- ограниченные возможности государственного финансирования;
- острая нехватка инвестиционных ресурсов отдельно взятых объектов транспортного комплекса;
- обеспечение экономической безопасности региона.

Действие этих факторов неумолимо подталкивает всех участников транспортного комплекса, включая инфраструктурные его элементы, к объединению усилий и ресурсов.

Промежуточным вариантом доорганизационного оформления ФПГ можно считать формирование региональной транспортной корпорации – структуры конгломерационного типа, включающей в себя головную транспортную компанию с государственным участием и связанные с ней предпринимательские транспортные структуры. На этом этапе особенно важен выбор центра интеграции, роль которого должна выполнять крупная компания (существующая или вновь созданная), обладающая значительным производственным, финансовым потенциалом, с определенной долей участия государства в уставном капитале (либо согласная на такое участие), готовая к осуществлению активной инвестиционной политики на региональном рынке транспортных услуг.

Успешная деятельность корпорации в немалой степени зависит от взаимодействия с финансовой сферой. Поэтому мы считаем, что уже на этой предварительной стадии созданию ФПГ необходимо установление тесного сотрудничества вплоть до включения в состав корпорации одного из финансово-кредитных учреждений региона.

Важнейшим фактором, определяющим инвестиционные возможности ФПГ, является степень участия банка в акционерном капитале группирующихся предприятий. Исследования показали, что чем выше степень участия банка в капитале, тем выше его заинтересованность в кредитовании предприятия поставщика. Эту зависимость отражает специально разработанная модель влияния акционерных связей между партнерами по ФПГ на их стратегические интересы, на уровень процента, при котором для банка оправдано участие во внутригрупповых инвестиционных проектах.

Задача банка на модельном уровне – распределение финансовых ресурсов между кредитованием производителя нового продукта (услуги) и приобретением акций потребителя. Устанавливаются условия существования равновесия во внутригрупповых отношениях. Выявляются условия снижения финансового порога реализуемости нововведений.

Однако необходимо отметить недостаточную экономико-правовую базу, мешающую банкам испытывать заинтересованность в таком союзе. Коммерческие банки вынуждены ориентироваться на рынок «коротких денег», где хотя и высок риск, но и велика оборачиваемость и доходность.

Как нам представляется, ФПГ – единственная возможность (при условии серьезной государственной поддержки) повернуть банковский капитал в направлении отечественных производителей, объединенных с ними в одну группу.

При этом следует иметь в виду, что усиление влияния в ФПГ финансово-банковских структур по сравнению с производственными может привести не к влива-

нию инвестиций в производственные предприятия, а к изъятию зарабатываемых ими средств в сферу более выгодных краткосрочных операций.

Поэтому заслуживают внимания предложения ряда авторов применять специальные методы регулирования деятельности банков в составе ФПГ, например, жесткое ограничение роста стоимости банковских услуг, контроль результатов деятельности, соотношение объемов средств, направляемых на инвестиции и пополнение оборотных средств предприятий формы такого контроля должны быть достаточно гибкими, позволяющими осуществлять накопления для инвестиций, эффективно развивать инфраструктурную сеть ФПГ.

Формирование ФПГ может осуществляться по инициативе «сверху» (органами государственного управления) и по инициативе «снизу». При каждом из этих вариантов применяется свой алгоритм выработки критериев отбора предприятий для вхождения в состав ФПГ. При варианте «инициатива сверху» целесообразно выделить ряд этапов.

1. Уточнение основных направлений экспортной деятельности предприятий, включая экспорт продукции, работ и услуг, реализацию совместных проектов.
2. Прогнозирование развития новых направлений экспортной деятельности предприятий в соответствии с уже имеющимися или заключаемыми контрактами.
3. Получение и аналитическая обработка информации, содержащей оценку экспортного потенциала отобранных предприятий и организаций.
4. Моделирование технологических связей предприятий, участвующих в реализации экспортных проектов.
5. Проведение углубленной экспертизы финансового состояния отобранных предприятий с оценкой необходимых мер по внешней ресурсной поддержке.
6. Подбор организаций, обеспечивающих эффективное функционирование финансовой и коммерческой инфраструктуры группы (банки, инвестиционные институты, внешнеэкономические контакты и др.).

При варианте «инициатива снизу» инициатором может быть либо крупное предприятие, либо коммерческий банк.

Рассмотрим основные этапы отбора и оценки предприятий при этих двух подвариантах (см. табл. 6).

Таблица 1

Основные этапы отбора и оценки предприятий при формировании ФПГ

<i>Подвариант А (инициатор – крупное предприятие)</i>	<i>Подвариант Б (инициатор – финансово-кредитная организация, банк)</i>
1. Уточнение номенклатуры и объемов реализации продукции, работ и услуг, обладающих конкурентной способностью на внутреннем и внешнем рынках.	1. Анализ потребностей коммерческого банка в расширении собственной клиентуры, расширения масштабов и улучшения качества предоставляемых услуг.
2. Выявление интеллектуального потенциала предприятия, способного обеспечить дополнительный объем реализации работ и услуг.	2. Определение предварительного перечня предприятий и организаций, рассматриваемых банком в качестве долгосрочных партнеров.
3. Проведение маркетингового анализа ситуации на внутреннем и внешнем рынках с целью оценки потребности в работах и услугах данного предприятия.	3. Получение информации, характеризующей конкурентоспособность, финансовый и производственный потенциал возможных партнеров.
4. Формулирование общей структуры группы.	4. Разработка предприятиями-участниками ФПГ инвестиционных предложений к программе совместной деятельности (по формам, предложенным банком).
5. Определение перечня предприятий и организаций, составляющих финансовую и коммерческую инфраструктуру (банки, коммерческие организации, консалтинговые фирмы и т.д.).	5. Рассмотрение банком инвестиционных предложений с оценкой их реализуемости и эффективности.
6. Получение предварительных согласий сто-	6. Разработка концепции обеспечения финансо-

<i>Подвариант А (инициатор – крупное предприятие)</i>	<i>Подвариант Б (инициатор – финансово-кредитная организация, банк)</i>
<p>ронных предприятий и организаций на участие в разработке проекта ФПГ.</p> <p>7. Уточнение технико-экономических параметров будущей ФПГ, расчеты потенциальной экономической эффективности ее работы.</p>	<p>выми ресурсами совместной деятельности с оценкой доли финансовых вложений банка в основной и оборотный капитал участников группы, возможностей приращения финансового потенциала в результате совместной деятельности.</p> <p>7. Оценка потенциальной управляемости создаваемого ФПГ.</p>

Важной составной частью всех вариантов формирования ФПГ является оценка финансового состояния предприятий, претендующих на вхождение в состав группы и связанного с этим риска. Эту оценку целесообразно осуществлять путем последовательного выполнения комплекса аналитических расчетов.

С целью первоначального знакомства с экономическим потенциалом предприятия-претендента достаточно рассмотреть основные показатели, характеризующие деятельность предприятий-участников, по типам участников: производственные предприятия; финансово-кредитные, торгово-посреднические организации, учреждения и т.п.

Критериальной нагрузкой данного этапа является возможность оценки основных показателей финансово-хозяйственной деятельности в расчете на одного работника (в том числе ППП) и оценка претендентов по критериям: максимум фондовооруженности, прибыли и рентабельности.

Однако данные показатели недостаточно полно и объективно отражают финансовое состояние предприятий и не дают оценки их потенциальной готовности функционировать в рамках ФПГ (они могут удовлетворить требования только экспресс-анализа).

В этой связи автор считает полезным использовать варианты рейтинговой комплексной оценки, применяемые в отечественной и зарубежной практике, в частности методику Иркутской государственной экономической академии, показатель платежеспособности Конана и Гольдера и др. для более глубокой оценки финансового состояния предприятия-субъекта ФПГ.

Список литературы:

- [1] Ильин М., Тихонов А., Финансово-промышленная интеграция и корпоративные структуры: мировой опыт и реалии России/ М. Ильин, А. Тихонов. – М.: Альпина, 2002. – С. 43, 174–176.
- [2] Евсеев С.В. Эффективность транспортных услуг в современных условиях. // Экономические науки. – 2006. – №3. – С. 121–123.
- [3] Транспортная стратегия Российской Федерации. // Режим [2] доступа: http://www.mintrans.ru/prensa/TransStrat_Gossovet_Rab_Groop_3.htm
- [4] Проблема развития транспорта в условиях глобализации мирового хозяйства. // Экономические науки. – 2007. – №1. – С. 34–37.
- [5] Жигалова Н.Е. Методологические аспекты оценки эффективности функционирования предприятий водного транспорта. Материалы 8 международного научно-промышленного форума «Великие реки». Н.Новгород: Нижегородский государственный архитектурно-строительный университет. 2006. – 484 с.