

деятельности. Во втором случае должно произойти массовое обновление моделей профессионального поведения.

Очевидно, что объективная опасность информационного переполнения членов онлайн-сообществ ещё только начинает осознаваться. Необходима организация среды сетевой деятельности, которая создаст условия эффективного взаимодействия. Практическая реализация среды сетевой деятельности требует зафиксировать наличие совместной деятельности сотрудников, что эквивалентно формированию онтологии парадигмы менеджмента для транспортных потоков. На высшем уровне руководства это эквивалентно обновлению организационной структуры и методов управления. Для работников среднего и рядового уровней это означает наличие новой методологии создания и исполнения должностных обязанностей и инструкций. Явная совместная деятельность сотрудников требует выявления и фиксации характера разделения труда в отрасли, что сделает реально необходимым использование явной процедуры согласования и координации их совместной деятельности. Эта ситуация уже является достаточной для использования сетевых средств и методов в рамках процедур управления транспортными потоками всех перечисленных выше типов.

Список литературы:

- [1] Салмин С.П. Структура и функции управленческого информационного комплекса развития транспортного потенциала/ Труды Конгресса Международного научно-промышленного форума «Великие реки ' 2008» (20–23 мая 2008 г., Нижний Новгород) – Нижний Новгород: Нижегородский государственный архитектурно-строительный Университет, 2009.
- [2] Паринов С.И. К теории сетевой экономики. – Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2002. – 168 с.

Е.В. Самойлов, И.П. Самойлова
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

КОНЦЕПЦИЯ СТРАТЕГИЧЕСКОГО ФИНАНСОВОГО КОНТРОЛЛИНГА В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

Финансовый кризис, начавшийся в 2008 году, в настоящее время оказывает влияние на систему управления организациями, в том числе и на работу финансового контроллера. В данной статье рассматриваются наиболее важные аспекты стратегического финансового контроллинга в настоящее время. В частности, речь идет об изменениях жизненного цикла продуктов, мероприятиях по повышению эффективности операционной деятельности, ставки дисконтирования в условиях высокой волатильности финансовых рынков и ожидаемого роста инфляции.

За последние годы финансовый контроллинг стал неотъемлемой частью системы управления передовых российских компаний. Как известно, одним из основных инструментов стратегического финансового контроллинга является инвестиционный анализ. Однако финансовый контроллер не занимается собственно разработкой инвестиционных планов, в рамках своего функционала он оценивает адекватность используемой для анализа информации и контролирует, учтены ли все экономические инструменты при расчете эффективности будущих инвестиций. В данной статье мы хотели бы остановиться на тенденциях в области стратегического финансового контроллинга, сформировавшихся после 2008 года.

1. Усилилась тенденция сокращения жизненного цикла многих продуктов. При этом продукты (работы, услуги), ориентированные на средний ценовой сегмент существенно сокращают свою долю на рынке. Продукты (работы, услуги), ориентированные на сегмент low-cost, являются на сегодняшний день наиболее востребованными.

Эти факты говорят о том, что сейчас для прогнозирования жизненного цикла товаров (работ, услуг) сложнее пользоваться статистической (исторической) информацией.

При рассмотрении инвестиционных планов финансовый контроллер должен уделять особое внимание качеству маркетинговых исследований, наличию альтернативных источников информации, подтверждающих (опровергающих) графики жизненного цикла в отношении новых, а также действующих продуктов.

2. Стагнация на рынках товаров (работ, услуг) заставляет сегодня компании интенсивнее, чем до 2008 года, заниматься вопросами сокращения издержек и повышения эффективности бизнес-процессов. Для того чтобы оставаться эффективной, компания обязана следовать данной тенденции. Поэтому финансовый контроллер на уровне подготовки инвестиционных планов, с одной стороны, должен настаивать на сокращении в прогнозе расходов. При этом необходимо сокращать как постоянные, так и переменные расходы за счет рационализаторских предложений, внедрения систем бережливого производства и поставок точно в срок. С другой стороны, финансовый контроллер должен скептически анализировать возможности организации в повышении эффективности ее деятельности, основываясь на фактической информации по повышению эффективности данной компании при условии постоянства менеджерской команды.

3. Усиление роли государства в российской экономике приводит к возникновению неприятных последствий в области финансового менеджмента. Проявлением таких последствий является удлинение сроков возврата дебиторской задолженности в части поставок государственному сектору. Это вызывает дополнительную потребность в финансовых ресурсах и выплату дополнительных процентов по кредитам и займам. При этом ухудшение финансового состояния компаний, ориентированных на работу с государственным сектором, приводит к формальному снижению их кредитного рейтинга и, как следствие, к росту предлагаемых финансовыми институтами процентных ставок.

Решением этой проблемы с ближайшей перспективе может быть сокращение доли прибыли, направляемой на выплату дивидендов, что стимулирует снижение стоимости бизнеса в долгосрочной перспективе. Данная логическая цепочка показывает усиливающуюся роль финансового контроллинга в деятельности компании и обуславливает более высокие требования к качеству финансового менеджмента и профессионализму финансовых служб.

4. Высокая волатильность на финансовых рынках, начиная с 2008 года, вызвала необходимость регулярного мониторинга всех инвестиционных проектов компании. На практике большинство проектов, начатых в 2006–2007 годах, которые к настоящему времени должны были выйти на стадию насыщения и стать согласно терминологии матрицы БКГ (Бостонской консалтинговой группы) «Дойными коровами», по факту таковыми не являются, если только в процессе реализации этих проектов не было произведено необходимых изменений. Причина такого явления кроется в несоответствии уровня покупательной способности ожиданиям, существовавшим в докризисный период.

Таким образом, чтобы сегодня избежать сокращения доли компании на рынке (что невозможно без осуществления новых инвестиционных проектов), но при этом не оказаться финансово несостоятельным, финансовый контроллер должен внедрить эффективную систему финансового мониторинга долгосрочных проектов организации. Внедрение такой системы возможно только при использовании современного программного обеспечения в области финансового моделирования.

5. Выход из мирового финансового кризиса в долгосрочной перспективе будет невозможен без запуска инфляции, который позволит, с одной стороны, обесценить денежные средства, не обеспеченные реальными активами, а, с другой стороны, сократить реальный долг компаний, созданный в период бума 2000-х годов. В связи с этим ставки дисконтирования, используемые финансовым контроллером при проверке оценки эффективности инвестиционных проектов не должны ориентироваться на

существенный уровень инфляции и низкий уровень рисков в финансовой системе, используемых в настоящий момент.

Финансовый контроллер должен уделять особое внимание анализу чувствительности инвестиционных проектов. Составляющие анализа чувствительности проектов необходимо согласовывать с топ-менеджментом (советом директоров) компании, особенно это касается таких факторов, как изменение общей экономической конъюнктуры и возможности выхода мировой экономики из финансового кризиса.

О.Л. Трухинова, И.В. Корякина
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ВСТУПЛЕНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В ВТО ДЛЯ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

Рассматриваются возможные проблемы и экономические последствия вступления России во Всемирную торговую организацию с точки зрения предприятий водного транспорта, необходимость подготовки мер для обеспечения конкурентоспособности внутреннего водного транспорта.

Роль внутреннего водного транспорта определяется географическим расположением внутренних водных путей. Внутренний водный транспорт имеет большое значение в реализации транзитного потенциала России в системе международных транспортных коридоров. В регионах Крайнего Севера в условиях отсутствия железных и автомобильных дорог внутренний водный транспорт является жизнеобеспечивающим и осуществляет основные объемы перевозок грузов и пассажиров внутри страны. [2, стр. 4].

Однако за последние годы в России были построены речные вокзалы только в Ханты-Мансийске и Чебоксарах. Если в 1990 году внутренним водным транспортом России было перевезено 682 млн. тонн грузов и 90 млн. пассажиров, то по данным 2011 года – лишь 126,6 млн. тонн грузов и 19,4 млн. пассажиров.

Порты – это самое слабое звено в системе российского речного транспорта. Изношенность причальных сооружений составляет 60–70%, так как все они за малым исключением были построены в 50–60-е годы прошлого столетия. К тому же до сих пор не урегулированы взаимоотношения между государством, выступающим в роли собственника, и эксплуатирующими организациями. А ведь приватизация портового имущества была 20 лет назад. Государство перестало выделять денежные средства для поддержания причальных сооружений в работоспособном состоянии, а акционерные общества не имеют права выделять деньги на ремонт не принадлежащего им имущества.

Другая серьезнейшая проблема – это флот. Время диктует необходимость его кардинального обновления. Средний возраст судов, эксплуатируемых сегодня на внутренних водных путях, достигает 32,5 лет. По мнению экспертов, к 2020 году необходимо будет вывести из эксплуатации около 80% судов. Поэтому уже, сегодня нужно как можно активнее поддерживать и развивать судостроение, чтобы было на чем ходить через 10 лет. [1].

В связи с этим возникает ряд вопросов: «Какие меры будут предприняты в отношении улучшения технического уровня и состояния производственной базы внутреннего водного транспорта Российской Федерации?», «Каковы будут экономические последствия вступления Российской Федерации в ВТО для внутреннего водного транспорта?» и другие.