

шруток способствует созданию «пробок» на дорогах. Необходимо продолжить принятый ранее областной администрацией курс на замену маршрутных такси автобусами, трамваями и троллейбусами большой и повышенной пассажироместимости.

В настоящее время такие города России как Москва, Санкт – Петербург, Новосибирск и другие используют единую транспортную карту. На наш взгляд, в Нижнем Новгороде необходимо тоже и как можно быстрее внедрять данное мероприятие:

1. В результате будет получена реальная информация о количестве перевезенных пассажиров и дальности их поездок, что даст возможность более эффективно управлять транспортным процессом, перераспределять подвижной состав, развивать маршрутную сеть, что также приведет к сокращению эксплуатационных расходов.

2. Произойдет рост доходов от перевозок пассажиров. Во-первых, применение единой транспортной карты и считывающих устройств, используемых при совершении платежа на входе в салон транспортного средства (валидатор) приведет к 100% оплате за проезд, т.е. исключит «зайцев». Во-вторых, что более финансово ощутимо для транспортного предприятия, 100% компенсация выпадающих доходов при перевозке льготных категорий пассажиров с учетом их фактических поездок, а не из расчета стоимости проездных билетов для таких категорий пассажиров.

И, наконец, нельзя не учитывать «человеческий фактор». «Заманить» людей в общественный транспорт можно за счет создания комфортных условий перевозки и вежливого обслуживания. Для этого необходима организация постоянного контроля за работой техников, выпускающих подвижной состав на городские маршруты, водителей и, где останется в этом необходимость – кондукторов. Очевидно, что и мотивация указанных категорий персонала транспортных предприятий должна быть на должном уровне.

Все перечисленные выше элементы механизма реализации программы развития предприятия городского пассажирского транспорта в совокупности должны обеспечить повышение качества транспортного обслуживания населения крупного города.

#### **Список литературы:**

- [1] Ламбен Ж.Ж. Менеджмент, ориентированный на рынок. Стратегический и операционный маркетинг. – СПб.: Питер, 2005. – 800 с.
- [2] Чонка А. Государственно-частное партнерство: симбиоз государства и бизнеса // «Бюджет». 2009. № 7.

*Н.В. Пумбрасова, Е.О. Дубова*  
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

## **ОБ ОБЪЕДИНЕНИИ ФОНДОВЫХ БИРЖ И ЕГО ВЛИЯНИИ НА ФИНАНСОВЫЙ РЫНОК РОССИИ**

29 июня 2011 года было подписано соглашение об объединении двух крупнейших Российских фондовых бирж – Московской межбанковской валютной биржи и Российской Торговой Системы в результате чего была создана ОАО Московская Биржа. На сегодняшний день она является наиболее крупной фондовой биржей в России. Московская Биржа – крупнейшая в России и Восточной Европе по объему торгов и количеству клиентов биржевая Группа. Входит в ТОП-20 ведущих мировых площадок по объему торгов ценными бумагами и суммарной капитализации торгуемых акций. Занимает 9-ое место в ТОП-10 крупнейших бирж в мире по торговле производными финансовыми инструментами.

Тогда консолидация бирж была событием само по себе революционным для российского рынка, учитывая непростую историю соперничества и сотрудничества ММВБ и РТС. Уже тогда были разные точки зрения на это слияние этих крупнейших российских бирж.

*Одна из них:* Объединение РТС и ММВБ – это «инициатива, спущенная сверху». Позиция российских государственных деятелей в вопросе слияния РТС и ММВБ была связана с желанием создать более технологичную и ликвидную российскую биржу, которая в перспективе должна будет стать конкурентом крупнейших мировых площадок, не размениваясь на борьбу на внутригосударственном уровне. (за счет слияния РТС и ММВБ могут забываться от дублирующих функций, а также будут способствовать превращению Москвы в региональный финансовый центр).

*Вторая точка зрения* состоит в том, что это объединение давно назрело. На рынке уже не было таких противоречий между группами брокеров и банков, как раньше. С точки зрения рынка ничего плохого здесь нет, другое дело, что Центральный Банк оставался и остается акционером. Раньше существовала хотя бы одна площадка, где не было Центробанка (РТС). Проблема в том, что это ненормально, когда регулятор является также игроком, да еще и владельцем биржи. Поручение о выходе Центробанка из состава акционеров было дано, но сроки непонятны. В целом, в любом случае, очевидно, что кардинальных изменений рыночной ситуации сделка не несет.

Таблица

**Состав акционеров ОАО Московская Биржа,  
которые имеют 5 и более процентов голосов в высшем органе управления  
ОАО Московская Биржа (по состоянию на 27.02.2013)**

№ п/п	Наименование акционера	Количество голосов в высшем органе управления	
		шт.	%
1	Центральный банк Российской Федерации	534 548 475	22,474
2	Открытое акционерное общество «Сбербанк России»	227 682 160	9,573
3	Государственная корпорация «Банк развития и внешнеэкономической дея- тельности (Внешэкономбанк)»	191 299 389	8,043
4	Европейский банк реконструкции и развития	138 172 902	5,809
5	Закрытое акционерное общество «ЮниКре- дит Банк»	135 835 335	5,711
6	Общество с ограниченной ответственностью «ММВБ-Финанс»	157 988 486	6,642
7	Банк ВТБ (открытое акционерное общество)	128 559 732	5,405
8	Шенгдонг Инвестмент Корпорейшн	127 989 506	5,381

Общее количество размещенных обыкновенных именных акций ОАО Московская Биржа на 27 апреля: 2 378 489 153 шт.

*Третья точка зрения:* данное объединение ухудшает конкурентную среду в России. И ММВБ, и РТС являлись региональными чемпионами: первая входила в тридцатку крупнейших мировых спот-площадок, а вторая – в десятку деривативных, и это стало результатом их конкуренции в большей степени между собой, чем с международными биржами. До сих пор внутренняя конкуренция служила основным драйвером развития и повышения глобальной конкурентоспособности ММВБ и РТС.

*Другая точка зрения:* Объединение ММВБ и РТС может позволить сосредоточить торги российскими акциями на одной платформе, которая должна стать конкурентной по сравнению с западными. Создание новой высокотехнологичной торговой площадки обходится дорого, но это фиксированные затраты, которые быстрее окупаются при больших оборотах.

Слияние бирж может позволить в более полной мере соответствовать международным стандартам. В настоящий момент ни Национальный депозитарный центр (НДЦ) ММВБ, ни Депозитарно-клиринговая компания (ДКК) РТС не удовлетворяют требованиям приемлемого депозитария американского регулятора фондовых бирж (SEC), и создание центрального депозитария может иметь положительный результат. Объединение российских бирж вписывается в рамки мировых тенденций.

Мировая практика доказывает, что объединения бирж связаны со стремительно растущей конкуренцией на рынке и будут продолжаться. Пожалуй, можно говорить о том, что в мире начался новый этап эволюции фондовых бирж в сторону их укрупнения и это должно облегчить работу международных инвесторов. Это подтверждает утверждение Александра Афанасьева, председателя Правления Московской Биржи, на форуме «Россия 2013»: «Чтобы к нам пришли инвесторы, российскому рынку необходимо не просто соответствовать мировым стандартам, но и превосходить их».

*Н.В. Пумбрасова, Е.А. Кутузова*  
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

## СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ УПРАВЛЕНИЯ ФИНАНСАМИ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ ТРАНСПОРТА

В связи с географическими условиями страны, огромными территориями транспортный комплекс Российской Федерации имеет большое экономическое, оборонное, социальное и политическое значение.

Транспорт – часть экономики: он одновременно и условие её развития, и потребитель имеющихся у нее ресурсов. Транспортная отрасль России включает:

- Железнодорожные перевозки (включая деятельность частных перевозчиков);
- Водные перевозки;
- Воздушные перевозки (в том числе деятельность иностранных компаний на территории РФ);
- Автомобильные перевозки.

Транспортная отрасль России имеет ряд своих преимуществ, среди которых можно выделить:

- заинтересованность государства в крупномасштабных и экономически перспективных проектах;
- готовность государства к финансированию по схеме государственного частного партнерства;
- востребованность на внутреннем рынке;
- развитый рынок лизинговых услуг;
- льготный режим при ввозе некоторых видов транспорта иностранного производства.

В развитие транспорта федеральный и региональный бюджеты вкладывают 2% ВВП. В перспективе государство планирует увеличить финансирование отрасли до 4,8% ВВП.

Выручка транспортных предприятий включает доходы, полученные от перевозок, выполнения погрузо-разгрузочных операций, экспедирования, прочих работ и услуг.