

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.

Основную часть доходов предприятия получают от перевозок грузов и пассажиров. Доходы от перевозок зависят от объема оказываемых услуг, тарифа и договорных цен. В себестоимости транспортных перевозок высокий удельный вес занимают заработная плата, а также затраты на топливо, электрическую энергию, амортизацию, ремонт, что обусловлено спецификой транспорта, где преобладающая часть основных фондов находится в движении. Снизить себестоимость перевозок можно в результате использования мощных и экономичных локомотивов, судов и автомашин, автоматизации и электрификации железных дорог, улучшения шоссейных дорог и условий судоходства, механизации погрузочно-разгрузочных работ, внедрения передовых методов организации перевозок и труда.

Транспортные предприятия, функционирующие на основе коммерческого расчета, в условиях рыночной системы хозяйствования в большей степени являются убыточными, не обеспечивающими реализацию принципов самокупаемости и в связи с этим самофинансирования. В основном это предприятия городского пассажирского транспорта, которые, будучи муниципальными, получают субсидии и дотации из местного бюджета для возмещения затрат по предоставлению населению транспортных услуг. В среднем эти затраты компенсировались платой за проезд в автобусах лишь на 10,3%, троллейбусах — на 10,0%, трамваях — на 7,6% и в метрополитене — на 18,6%. Остальная часть затрат покрывалась за счет бюджетных ассигнований.

Существуют два источника формирования финансовых ресурсов предприятия: внутренний и внешний.

Внутренний источник составляют амортизационные отчисления и прибыль, которые образуют собственные финансовые ресурсы предприятия. Если этих ресурсов оказывается недостаточно для реализации инвестиционного проекта, осуществления финансовых вложений (долгосрочных, краткосрочных), то прибегают к внешнему источнику — привлеченным средствам.

Внешний источник составляют: кредиты банков, заемные средства других предприятий, кредиторская задолженность предприятиям (обычная и просроченная), долевое участие (паевые и иные взносы членов трудового коллектива, юридических и физических лиц), средства бюджетов и внебюджетных фондов, прочие каналы привлечения средств извне. Важнейшим таким каналом является финансовый рынок (рынок ценных бумаг и кредитных ресурсов), обеспечивающий перераспределение свободного финансового капитала.

Несмотря на преимущества транспорта имеется и ряд острых проблем:

- несовершенство законодательства;
- возможность вмешательства государства в деятельность частных компаний;
- изношенность транспортной инфраструктуры;
- модернизация транспортной инфраструктуры и повышение качества транспортных услуг требуют значительного роста инвестиций;
- 80% транспорта требуют модернизации и замены;
- высокие риски и масштабность проектов;
- присутствие государственных монополий;
- дефицит высококвалифицированных кадров (пилотов самолетов, машинистов, механиков и др.);
- недостаток трудовых резервов;
- рост цен на горюче-смазочные материалы;
- высокий уровень конкуренции на отдельных видах транспорта.
- социальные риски.

В целях решения указанных проблем на наш взгляд необходимо проводить следующие мероприятия:

- оптимизация маршрутной сети;
- определение резервов по снижению расходов предприятий;
- увеличение доходов;

– осуществление бюджетной поддержки общественного транспорта путем компенсации выпадающих доходов от перевозки льготных категорий населения.

По нашему мнению, управление финансами на транспорте и совершенствование финансовой системы должно основываться на следующих принципах:

1. Принцип хозяйственной самостоятельности.

Его реализация обеспечивается тем, что хозяйствующие субъекты независимо от формы собственности самостоятельно определяют сферу экономической деятельности, источники финансирования, направления вложения денежных средств с целью извлечения прибыли и приращения капитала, повышения благосостояния владельцев транспортного предприятия.

2. Принцип самофинансирования.

Реализация этого принципа – одно из основных условий предпринимательской деятельности, которое обеспечивает конкурентоспособность транспортного предприятия. Самофинансирование означает полную самокупаемость на оказание транспортных услуг, инвестирование в развитие предприятия за счет собственных денежных средств и при необходимости банковских и коммерческих кредитов.

3. Принцип материальной заинтересованности.

Смысл принципа материальной заинтересованности, или принципа финансового стимулирования (поощрение/наказание) заключается в том, что именно в рамках системы управления финансами разрабатывается механизм повышения эффективности работы отдельных подразделений и оргструктуры управления предприятием в целом. Достигается это путем установления мер поощрения и наказания. Наиболее эффективно данный принцип реализуется путем организации так называемых центров ответственности.

4. Принцип обеспечения финансовыми резервами.

Принцип обеспечения финансовыми резервами диктуется условиями предпринимательской деятельности, сопряженной с определенными рисками невозврата вложенных средств. Финансовые вложения предприятий также связаны с риском невозврата вложенных денежных средств, либо получением дохода ниже предполагаемого. Наконец, могут иметь место прямые экономические просчеты в разработке производственной программы. Реализацией этого принципа является формирование финансовых резервов и других аналогичных фондов, способных укрепить финансовое положение предприятия в критические моменты хозяйствования.

5. Принцип сочетания финансового планирования и коммерческого расчета. Важным принципом совершенствования управления финансов транспортного предприятия является сочетание финансового планирования и коммерческого расчета.

С.П. Салмин, П.С. Салмин
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

МЕТОДОЛОГИЯ УПРАВЛЕНИЯ ИНФРАСТРУКТУРНЫМИ ТРАНСПОРТНЫМИ СЕТЯМИ НА ОСНОВЕ ММТС

В основу методологии положена концепция информационного моделирования операционной части информационных систем управления в органической связи с организационно-экономическими аспектами процесса управления и операционной практикой управленческого процесса. Предлагаемые решения основаны на модели структуры и функций управленческого информационного комплекса (УИК) хозяйствующего субъекта. Разработанная методология позволяет решать оптимизационные задачи, относящиеся к данной предметной области. При этом принимается, что: