Морозов Георгий Владимирович. Совершенствование механизма государственного регулирования финансовых ресурсов : 08.00.10 Морозов, Георгий Владимирович Совершенствование механизма государственного регулирования финансовых ресурсов (На примере транспортного комплекса) : Дис. ... канд. экон. наук : 08.00.10 Москва, 2002 154 с. РГБ ОД, 61:03-8/979-2

**Содержание к диссертации**

Введение

ГЛАВА I. Механизм формирования финансовых ресурсов транспортного комплекса 8

1.1. Место финансов транспортного комплекса в финансовой системе России 8

1.2. Особенности формирования финансовых ресурсов на транспорте 25

1.3. Финансовые ресурсы транспортных предприятий и инструменты финансового регулирования 38

ГЛАВА II. Особенности организации и управления финансами на транспорте 52

II. 1. Особенности организация хощяйственной деятельности в автомобильном транспорте 52

П.2. Анализ финансового состояния микрологистической структуры транспортно-экспедиторского холдинга 76

П.З. Механизм управления финансами микрологистической структуры на транспорте 88

ГЛАВА III. Направления развития государственного регулирования финансовых отношений на транспорте 99

III. 1. Оценка факторов улучшения финансового состояния предприятий транспорта 99

Ш.2. Формирование эффективной бизнес-модели государственного управления финансами транспортного комплекса 112

III.3. Зарубежный опыт управления финансами транспортных компаний 120

ЗАКЛЮЧЕНИЕ 142

БИБЛИОГРАФИЯ 149

**Введение к работе**

Актуальность темы исследования. В 90-е годы в России сформировались негативные тенденции, связанные с нарушениями в процессах воспроизводства валового внутреннего продукта. Нехватка финансовых ресурсов в сфере материального производства стала причиной таких серьезных макроэкономических проблем, как высокий физический и моральный износ производственных фондов, просроченное кредитовое сальдо промышленных и транспортных предприятий, растущие неплатежи, замедление темпов экономического развития страны. Будучи интегрированным в систему материального производства на его начальной и завершающей стадиях, транспорт превратился в ключевое звено, которое при определенных обстоятельствах способно значительно сократить финансовые и кассовые разрывы в процессе движения материальных и денежных активов. Таким образом, достижение финансовой устойчивости транспортного комплекса становится важнейшей задачей, решение которой приведет к росту финансовых ресурсов в стране и стабилизации доходов государства.

Формирование необходимых условий для развития эффективного транспортного комплекса, самодостаточного в финансовом плане, способного полномасштабно обслуживать процесс расширенного воспроизводства валового внутреннего продукта страны, относится к приоритетным задачам государственного регулирования. Обеспечение транспортных компаний финансовыми ресурсами приведет к углублению их специализации, к внедрению конкурентных начал на рынок транспортных услуг, что ускорит воспроизводственный цикл и, несомненно, послужит основой повышения эффективности промышленного производства в целом.

Этими обстоятельствами обусловлена актуальность научного исследования проблем государственного регулирования процессов формирования финансовых ресурсов в такой важной сфере национального хозяйства, как транспортный комплекс.

Практическая востребованность данной проблематики подтверждается попытками исполнительной власти России разработать и реализовать эффективную концепцию развития национального транспорта, создать условия для формирования соответствующих горизонтальных и вертикальных интегрированных структур в материальном производстве, которые могут послужить основными факторами ускорения социально-экономического развития России.

Однако вплоть до настоящего времени все практические действия государства, направленные на разрешение сложных проблем становления и развития многофункционального, самодостаточного в финансовом плане транспортного комплекса, на разработку соответствующих механизмов мобилизации, необходимых для этого финансовых ресурсов, ощутимых результатов не дали. Действующая в настоящее время система государственного регулирования финансов транспортных предприятий оказалась недостаточно эффективной, чтобы кардинально изменить роль транспорта в национальном воспроизводстве. Необходимы активные усилия правительства, направленные на стабилизацию финансов транспортного комплекса как одной из основ финансовой системы России, а также на повышение эффективности финансовой деятельности предприятий транспорта.

Эти и другие причины обусловили как научную новизну, так и практическую значимость диссертационного исследования, посвященного проблемам государственного регулирования процессов формирования финансовых ресурсов транспортного комплекса России.

Степень научной разработанности темы. Теоретической и методологической основой диссертационной работы послужили труды таких ученых в области экономической и финансовой науки, статистики, теории государственных финансов, теории фирмы и финансов предприятия, экономики предприятия, макроэкономики, как Адамов В.Е., Ван Хорн, Ильенкова С.Д., Винник А.А., Ириков В.А., Парфенов А.А., Сиротина Т.П., Смирнов С.А., Брейли Р., Майерс С, Горбунов А.Р., Ковалев В.В., Ковалевич М.Т., Лукинский B.C., Бережной В.И., Бережная Е.В., Цвиринко И.А., Мескон М.Х., Альберт М., Хедоури Ф., Неруш Ю.М., Павлов В.А., Хозяинов СВ., Перар Ж., Плужников К.И., Хелферт Э. и др.

Информационной базой исследования явились данные государственной статистики. В работе анализируются конкретные показатели, наиболее адекватно отражающие специфику рассматриваемых вопросов. Возникающие гипотезы проверялись на конкретных примерах с целью установления типичности, универсальности конкретных выводов, возможности их применения в практике, а также соответствия теоретическим положениям.

Для решения поставленных задач в работе использовались такие математико-статистические методы, как методы теории управления, усреднение величин, табличный и модульный методы, моделирование экономических процессов, факторный анализ, а также основные положения общей теории систем.

Цель и задачи исследования. Целью диссертационной работы является исследование основных направлений совершенствования механизма государственного регулирования финансовых ресурсов транспортного комплекса страны, что обусловило постановку и решение следующих задач:

- выявить роль транспортного комплекса России в системе воспроизводства валового внутреннего продукта посредством оценки его участия в сокращении временных и пространственных разрывов между этапами производственного цикла, в ликвидации финансовых и кассовых разрывов в движении активов промышленных предприятий;

- выделить финансовые факторы, обусловившие формирование микрологистических структур на транспорте, которые могут обеспечить непрерывность движения финансовых ресурсов в транспортном комплексе в условиях нестабильной внешней среды;

- обосновать подходы к оценке результативности различных инструментов фискальной политики государства с точки зрения их воздействия на финансовые ресурсы микрологистических структур на транспорте;

- предложить методы эффективного управления финансами транспортно-экспедиторского холдинга (ТЭХ) на основе анализа его финансового состояния с целью оценки адекватности микрологистической формы организации транспортной деятельности;

- формализовать параметры эффективной бизнес-модели государственного регулирования финансовых ресурсов транспортного комплекса посредством сочетания возможностей бюджетного финансирования и инвестиционного потенциала частного бизнеса, нацеленных на стабилизацию национальной финансовой системы;

- провести сравнительный анализ механизмов финансового обеспечения деятельности транспортных компаний западных стран на предмет возможности их использования в практике российских предприятий транспортного комплекса.

Предметом исследования является механизм формирования финансовых ресурсов транспортного комплекса, а также принципы государственного регулирования финансов на транспорте.

В качестве объекта исследования выступает микрологистическая структура организации финансов автомобильного транспортно-экспедиторского холдинга (ТЭХ).

Научная новизна работы. Основной научный результат, полученный в диссертационной работе, заключается в выявлении основных принципов функционирования механизма государственного регулирования финансовых ресурсов на транспорте и методов эффективного управления финансами ТЭХ, направленных на укрепление финансового состояния транспортных предприятий.

На защиту выносятся следующие положения, сформулированные в работе:

1. Проведен анализ механизмов интеграции на транспорте на основе логистических принципов, который позволил выявить особую роль финансов транспортного комплекса в финансовой системе России в связи с их воздействием на сокращение финансовых и кассовых разрывов в воспроизводственном процессе;

2. Сформулированы подходы к оценке чувствительности (эластичности) финансовых итогов микрологистических структур на транспорте и выявлены наиболее результативные фискальные инструменты государственного регулирования;

3. Выделены критерии эффективности организации финансовой деятельности микрологистической структуры типа ТЭХ и показаны их преимущества по сравнению с общеотраслевыми показателями финансового состояния транспортных предприятий;

4. Даны количественные и качественные характеристики аналитических и графических моделей управления финансами транспортных предприятий на примере автомобильного ТЭХ;

5. Предложен формализованный подход к созданию эффективной бизнес-модели государственного управления финансовыми ресурсами транспортных предприятий;

6. Выделены основные формы взаимодействия государства и транспортных компаний западных стран и сделана оценка эффективности их финансов с целью определения наиболее приемлемых для адаптации к практике российского транспорта.

Практическая значимость и апробация диссертации состоит в том, что предлагаемые в работе методологические и методические положения и рекомендации по совершенствованию механизма государственного регулирования в области формирования финансовых ресурсов транспортного комплекса могут служить основой разработки эффективного механизма государственного регулирования как на микроуровне - микрологистическими структурами на транспорте типа ТЭХ, так и на макроуровне - при разработке концепции государственного регулирования финансовых ресурсов транспортного комплекса.

Разработки, доведенные до уровня конкретных предложений и рекомендаций, использовались при реализации финансовой стратегии развития ТЭХ.

Основные положения и результаты научного исследования по совершенствованию механизма государственного регулирования в сфере формирования финансовых ресурсов транспортного комплекса России использовались в учебном процессе в Государственном университете управления.

Публикации. Основные положения диссертационной работы опубликованы в 6 статьях общим объемом 4,2 печатных листа.

Структура диссертации. Диссертационная работа изложена более чем на 150 страницах печатного текста, включает более 50 таблиц, рисунков, схем и графиков и состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованных источников литературы, в котором около 100 наименований.

## Место финансов транспортного комплекса в финансовой системе России

В современных социально-экономических системах транспорт является самостоятельной отраслью материального производства, значение которого постоянно растет. Еще К. Маркс по этому поводу писал: «Кроме добывающей промышленности, земледелия и обрабатывающей промышленности существует еще четвертая сфера материального производства, которая в своем развитии тоже проходит различные ступени производства: ремесленную, мануфактурную и машинную. Это - транспортная промышленность, все равно, перевозит ли она людей или товары» l.

Специфика транспорта как сферы экономики заключается в том, что он сам не производит продукцию, а только участвует в ее создании, обеспечивая реальный сектор сырьем, материалами, оборудованием и доставляя готовую продукцию потребителю. Перемещая материальные блага из сферы производства в сферу производственного или личного потребления, транспорт не просто участвует в процессе промышленного производства, а находится на начальной его стадии и одновременно завершает его. «За транспортировкой продуктов из места производства в другое место следует также транспортировка готовых продуктов из сферы производства в сферу потребления. Продукт только тогда готов к потреблению, когда он закончит это передвижение»2.

Однако в условиях переходной экономики важно не столько перемещение материальных носителей стоимости, сколько цикличность встречного движения денежных средств. Полный цикл движения готовых товаров от производителей к потребителю, завершаемый транспортными предприятиями, служит материальной основой встречного перемещения финансовых ресурсов. В условиях обособления циклов движения материальных и финансовых активов в переходной экономике роль финансов транспортных предприятий приобретает особую значимость. Это в значительной мере связано с особенностью формирования финансовых ресурсов транспортного комплекса.

Действительно, являясь отраслью материального производства, транспорту присущи свои особенности функционирования. В отличие от других отраслей материального производства при транспортировке производство продолжается на стадии обращения, как бы завершается в обращении. «Люди и товары, - писал К. Маркс, - едут вместе с определенным средством транспорта, и движение последнего, его перемещение и есть тот процесс производства, который оно создает».3

Рассматривая особую роль транспорта в процессе промышленного производства и финансов транспортных предприятий в формировании финансовых ресурсов переходной экономики, определимся с наиболее употребляемыми при этом категориями.

## Особенности организация хощяйственной деятельности в автомобильном транспорте

Любую транспортную систему (организацию) можно представить в виде расчлененной совокупности частей, выполняющих различные функции, а также взаимно дополняющих друг друга. Под организацией в зависимости от контекста понимается либо деятельность по созданию хозяйственной целостности, либо созданная в результате такой деятельности система зависимостей в связи с нею, либо, наконец, сам объект, организованный с целью осуществления деятельности. Будем понимать под организацией некое взаимосвязанное множество элементов, которые находятся в динамических отношениях между собой. Транспортная организация рассматривается нами в качестве комплекса взаимосвязанных элементов, осуществляющих перемещение грузов и пассажиров. Такое транспортное предприятие:

- преследует определенную цель;

- имеет в своем распоряжении и (или) может получить трудовые, финансовые и материальные ресурсы, достаточные для достижения поставленной цели;

- располагает широким набором различных стратегических и тактических приемов использования их для решения поставленных задач.

Простейшая организация, созданная в рамках транспортного комплекса для перевозки грузов или пассажиров состоит из звеньев, занимающихся:

- подготовкой грузов к перевозке,

- погрузкой,

- транспортированием,

- разгрузкой,

- а также подготовкой (подачей) подвижного состава и погрузочно-разгрузочных средств к работе (подходом к остановке, посадкой, перемещением, высадкой пассажиров и подачей пассажирских транспортных средств).

В целом транспортная организация формируется для выполнения вполне определенной общественной функции - перемещения груза (пассажиров) от места производства (места отправления) до места потребления (доставки). Возможности перевозочного комплекса ограничиваются не только его рамками, но и инерцией, присущей различным его компонентам.

Учитывая, что деятельность транспортной организации носит многообразный характер, а любая отдельно взятая его структура, в силу своей ограниченности, не может выполнять функции целостного перевозочного комплекса, функции между компонентами внутри нее разделены и специализированы. Каждое звено имеет свои функции и цели, которые подчинены концепциям перевозочного комплекса, которые оптимизирует свою деятельность как путем изменения состава звеньев, так и внутренней структуры этих звеньев и взаимосвязей между ними. Структурообразующей частью любого звена или этапа транспортировки являются технологические операции. Добавление или исключение какого-либо элемента или этапа изменяет соотношение между остальными элементами, оказывая влияние на параметры перевозочного процесса в целом, уменьшая или увеличивая продолжительность цикла перевозочного процесса. Общая структура любого предприятия, в том числе и автотранспортного, состоит из основного, вспомогательного и обслуживающего производств, а также управления им. В реальной жизни интересы отдельных производств не совпадают с более общими интересами автотранспортного предприятия и, тем более, интересы автотранспортного предприятия - с интересами обслуживаемого им производства.

## Оценка факторов улучшения финансового состояния предприятий транспорта

Необходимость адекватной оценки факторов, влияющих на хозяйственную деятельность транспортных предприятий и организаций, связана с необходимостью выделения наиболее эффективных инструментов финансового регулирования государства в отношении формирования внешних факторов развития транспортных услуг. Это связано с тем, что факторы саморазвития транспортных предприятий, как это было доказано на примере автомобильного транспорта, уступают приоритет внешним факторам, связанным с деятельностью государства. Именно внешняя среда, главным образом, стимулирует экономическую активность транспортных организаций, улучшает их финансовые показатели.

Однако не все инструменты государственной регулирования в одинаковой степени результативны в этом отношении. Как было доказано в главе I, методы налогового воздействия не вызывают быструю реакцию грузоперевозчи-ков как в плане инвестирования, занятости и в целом экономической активности. Это во многом связано с взаимозависимостью ряда факторов, влияющих на структуру издержек транспортных организаций.

По действующей в настоящее время на автомобильном транспорте методике при определении себестоимости учитываются расходы, связанные только с транспортированием. Величину затрат определяют на основе калькуляции себестоимости, в которой все затраты в зависимости от их характера и назначения распределяются по следующим статьям затрат:

- основная и дополнительная заработная плата и отчисления на социальное страхование водителей;

- топливо для автомобилей всех типов;

- смазочные и прочие эксплуатационные материалы; износ и ремонт автомобильных шин;

- текущий ремонт и техническое обслуживание автомобилей;

- амортизация подвижного состава: на полное восстановление и на капитальный ремонт;

- накладные расходы.

Все расходы, связанные с транспортированием груза, условно разделяют на переменные, постоянные и заработную плату водителей. Чаще заработная плата водителей относится к группе условно постоянных расходов. В этом случае все расходы делятся на переменные и постоянные.

К переменным относятся расходы на техническое обслуживание, текущий ремонт, амортизацию подвижного состава, расходы на шины и др. Они связаны непосредственно с работой подвижного состава и исчисляются на один километр пробега.

К постоянным относятся расходы на содержание зданий, налоги и сборы, хозяйственные расходы, заработная плата административно-управленческого персонала и условно водителей. Они исчисляются на календарное время пребывания автомобиля в автотранспортном предприятии независимо от того, где они находятся: на линии, в ремонте, простое и так далее, и не зависят от пробега автомобиля.