Мальсагов Мухамет Ахметович. Направления трансформации финансового механизма железнодорожного транспорта : Дис. ... канд. экон. наук : 08.00.10 : Иркутск, 2005 193 c. РГБ ОД, 61:05-8/2124

**Содержание к диссертации**

Введение

ГЛАВА I. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ФИНАНСОВЫХ ОТНОШЕНИЙ И

ФИНАНСОВОГО МЕХАНИЗМА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА.. 8

1.1. Особенности экономики железнодорожного транспорта и их влияния на финансовые отношения в отрасли 8

1.2. Содержание финансового механизма 33

ГЛАВА II. ИССЛЕДОВАНИЕ УПРАВЛЕНИЯ ФИНАНСАМИ ЖЕЛЕЗНОДО РОЖНОГО ТРАНСПОРТА КАК СИСТЕМООБРАЗУЮЩЕЙ КОРПОРАТИВНОЙ СТРУКТУРЫ.. 49

2.1. Институциональные основы и особенности управления корпоративными структурами 49

2.2. Финансовые потоки филиала ОАО Российские железные дороги.. 65

ГЛАВА III. МЕТОДИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО МЕХАНИЗМА ОАО РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ 85

3.1. Направления развития финансово-экономического механизма функционирования железнодорожного транспорта 85

3.2. Практические рекомендации по коррекции внедрения казначейского механизма управления финансовыми потоками ОАО Российская железная дорога... 139

ЗАКЛЮЧЕНИЕ 159

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ 163

ПРИЛОЖЕНИЯ

**Введение к работе**

Современные преобразования в России направлены на создание эконо  
мической системы, в которой были бы задействованы эффективные формы и  
методы хозяйствования. Одной из существенных тенденций развития эконо  
мики становится укрепление и все большее распространение сложно струк  
турированных форм организации бизнеса - корпораций, в которых собствен  
ность отделена от управления, осуществляющих деятельность с целью полу  
чения прибыли и увеличения рыночной стоимости акций. Наиболее важным  
аспектом преобразования управленческих систем становится формирование  
новых подходов к управлению финансовым механизмом корпорации. В со  
временных условиях корпорациям присущ наиболее широкий спектр функ  
ций и методов управления финансами, но, как и любой процесс, он требует  
Постоянного совершенствования. :.

С этих позиций теоретический и практический интерес предоставляет разработка некоторых приемов и методов финансового управления, в частности, финансового планирования и финансового контроля, эффективность которого реализуется методами и рычагами финансового механизма. Рассмотрение вопросов эффективности элементов, составляющих финансовый механизм - актуальная задача современных теоретических изысканий.

В российских корпорациях финансовый механизм базируется на технологии планирования - бюджетирования, с помощью которой управляются и контролируются процессы, происходящие в корпорации. Для повышения эффективности такой системы и обеспечения «прозрачности» деятельности для заинтересованных групп - собственников-акционеров, налоговых органов необходимо задействование казначейского механизма и его дальнейшее совершенствование. Работы отечественных и зарубежных авторов содержат всесторонний анализ вопросов сущности финансовых ресурсов как экономической категории, проблем их организации, видов и источников формирования, рассмотрение категории финансового механизма и его подсистем - пла-

нирования, анализа и контроля, освещаются аспекты совершенствования казначейского механизма.

Проблемы формирования и функционирование финансового механизма корпоративных структур исследовались А.Д. Аюшиевым, И.Т. Балобано-вым, С.А. Бахматовым, Ю.М. Березкиньш, СВ. Большаковым, Л.А. Дробо-\*зиной, В.П. Иваницким, А.Ю. Казаком, СЮ. Кунициной, П.С Никольским, Л.Н. Паволовой, Б.М. Сабанти, В.И. Самарухой, Н.Г. Сычевым, В.М. Родио-новой, М.В.Романовским, В.К. Сенчаговым и др.

Вопросы развития казначейского механизма освещены в трудах Л.А-Бережной, Е.Ф. Жуковой, Н.Г. Ивановой, Т.Г. Нестеренко, А.Ю. Пантелеева, Г.Б. Поляка, А.В. Смирнова, К.И. Такеира.

Вместе с тем сущность казначейского механизма корпоративной структуры, основывается на прозрачности бюджета компании или корпорации, и продолжает оставаться вопросом не до конца исследованным экономической наукой. Этот вопрос требует обоснования методологических подходов к определению категории «корпоративные финансовые ресурсы», организации финансово- экономического механязма, финансовых инструментов и приемов исследования, особенностей планирования, анализа и контроля в современных корпорациях, а так же разработки путей совершенствования приемов управления финансами, как метода исполнения казначейского механизма.

Финансово-экономический механизм формирования и использования финансовых ресурсов корпоративных структур имеет специфические отраслевые особенности. Это в полной мере относится к финансово-экономическому механизму системообразующей монопольной корпорации открытому акционерному обществу «Российские железные дороги» (далее ОАО РЖД), который в связи с реорганизацией данной отрасли находится в стадии формирования. В этой связи выбранная тема диссертационного исследования является актуальной.

Объектом исследования являются специфические особенности финансов железнодорожного транспорта в период их трансформации

Предметом исследования является финансово-экономический механизм ОАО РЖД.

Цель исследования состоит в изучении вопросов управления финансами корпоративных структур, выработке методических основ совершенствования финансовых отношений в ОАО РЖД и развитие казначейского механизма управления финансовыми потоками.

Задачи исследования.

Постановленная в диссертационной работе цель определила конкретные задачи исследования:

исследование экономической сущности финансов железнодорожного транспорта;

изучение особенностей финансов ОАО РЖД;

рассмотрение финансовых потоков как объекта управления капиталом корпорации ОАО РЖД;

- разработка методических основ совершенствования финансово-  
экономического механизма функционирования железнодорожного транспор  
та;

- обоснование практических рекомендаций по коррекции внедряемого  
казначейского механизма управления финансовыми потоками ОАО РЖД, с  
учетом повышения эффективности функционирования финансов структур  
ных подразделений.

Методология и методика исследования.

Методической основой диссертационной работы послужили системный подход при использовании метода познания от общего к частному, от абстрактного к конкретному и специальные методы финансово-экономического анализа, экономико-статистических исследований (сравнения, расчеты относительных и средних величин, группировки, детализации итоговых показателей), что позволило обеспечить достоверность результатов исследования и обоснованность выводов.

Основными результатами исследования являются:

раскрыты специфические особенности функционирования финансовых отношений Федерального железнодорожного транспорта и сделан критический выбор необходимости изменения институционального статуса железнодорожного транспорта России в целях создания условий для использования финансовых методов привлечения капитала в ОАО РЖД;

предложены схемы функционирования финансовых потоков в системе денежного хозяйства ОАО РЖД;

раскрыты функции казначейского механизма ОАО РЖД как системообразующей корпорации нашей страны.

Достоверность полученных результатов диссертационной работы основывается на использовании трудов отечественных и зарубежных ученых-экономистов.

В своей работе автор использовал нормативно-правовые акты Российской Федерации, материалы Госкомстата России, МПС, ОАО РЖД, теоретические разработки, приведенные в монографических исследованиях, материалы периодической печати.

Научная новизна диссертационного исследования состоит в следующем:

дополнено определение понятию «корпоративные финансовые ресурсы», определены условия управления ими в системообразующей монопольной корпорации экономики России - ОАО РЖД;

раскрыт финансовый механизм функционирования железнодорожного транспорта и показана его трансформация в условиях изменения институционального статуса данной отрасли;

предложены практические рекомендации по коррекции внедряемого казначейского механизма управления финансовыми потоками ОАО РЖД в целях повышения эффективности его функционирования;

Практическая ценность полученных результатов.

Ряд выводов и рекомендаций, полученных автором в процессе диссертационного исследования, используется Иркутским университетом путей со-

общения при чтении лекционных курсов: 1) управление финансами корпоративных структур; 2) финансы железнодорожного транспорта.

2. Практические рекомендации по коррекции внедряемого казначейского механизма в филиалах ОАО РЖД внедрены в Восточной Сибирской железной дороге.

Апробация полученных результатов.

Результаты диссертационного исследования докладывались автором на научных конференциях профессорско-преподавательского состава Иркутского государственного университета путей сообщения в 2002, 2003 годах, на научной конференции Байкальского государственного университета экономики и права в 2004 году.

Основные положения диссертационного исследования опубликованы в 7 научных статьях автора, объемом 1,94 плк-,

Структура диссертационной работы определяется целями, задачами, логикой проведенного исследования, ее прикладным характером и состоит из введения, трех глав, заключения, списка литературы, включающего 252 наименований, таблиц и графических приложений.

Объем диссертации. Основной текст диссертации помещен на 162 страницах и включает 20 таблиц, 17 рисунков (схем и графиков).

1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ФИНАНСОВЫХ ОТНОШЕНИЙ И ФИНАНСОВОГО МЕХАНИЗМА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

1.1. Особенности экономики железнодорожного транспорта и их влияния на финансовые отношения в отрасли

Финансы, как экономическая категория являются одним из самых распространенных объектов исследования в экономической науке. Однако, нельзя констатировать завершенность изучения и полное понимание данной категории на современном этапе развития экономической науки. К тому же, финансы отдельных отраслей экономики субъектов хозяйствования, тем более корпоративных структур, имеют свойство изменять свои функции в процессе трансформации организационно-правовой формы хозяйствования, в особенности из государственной в акционерную.

В целях более предметного исследования финансов железнодорожного транспорта и финансового механизма требуется изучение особенностей его экономики и их влияние на организацию финансовых отношений в отрасли.

Железнодорожный транспорт легко вписывается в интегрированную систему сообщений: автомобильно-железнодорожных, автомобильно-водных, автомобильно-водно-железнодорожных и др. Он обладает высокой провозной способностью и высокой регулярностью перевозок.

Железнодорожный транспорт играет исключительно важную роль в единой транспортной системе нашей страны, участвуя в производстве и обращении продукции и оказании услуг предприятиями населению. Он принимает активное участие в создании валового внутреннего продукта.

Для определения особенностей экономики железнодорожного транспорта необходимо рассмотреть толкование места транспорта в национальном производстве, как отрасли материального производства. К.Маркс писал о транспорте: «С одной стороны транспортная промышленность составляет самостоятельную отрасль производства, но с другой стороны, она отличается

тем, что является продолжением процесса производства в пределах процесса обращения и для процесса обращения при этом предмет труда подвергается известному материальному изменению в смысле перемены места». Поэтому процесс производства, реализации и потребления транспортной продукции является единым.

В процессе транспортной работы изменяется только стоимость товара, а его потребительная стоимость остается неизменной. Поэтому транспорт способствует реализации потребительной стоимости товара. При этом стоимость перевозки груза (товара) добавляется к стоимости его производства, увеличивая его стоимость на величину транспортных издержек, которые являются основой составляющей трансакционных затрат. Отсюда следует, что если на промышленных предприятиях увеличение объема реализованной продукции при наличии спроса в ней потребителей всегда соответствует интересам общества и данного предприятия, то на транспорте не всякий рост перевозок соответствует интересам национальной экономики, хотя и может отвечать интересам конкретного предприятия и увеличивать его финансовый ресурс. К таким неэффективным относятся все нерациональные перевозки осуществляемые отдельными видами транспорта, тех грузов, которые не тяготеют к ним в аспекте эффективности национальной экономики.

Одной из существенных особенностей экономики железнодорожного транспорта является также то, что в структуре расходов на производства транспортных продукции (услуг) отсутствуют затраты на сырье. Тогда как в промышленности затраты на сырье и полуфабрикаты составляют большой удельный вес. Соответственно на железнодорожном транспорте складывается своеобразная структура себестоимости транспортной продукции (услуг), что сказывается на выборе направлений поиска резервов роста доходности и в конечном счете увеличения финансовых ресурсов.

К .Маркс указывал, что «за транспортировкой из места производства в другое место следует также транспортировка готовых продуктов из сферы

1 Маркс К. и Энгельс Ф. Соч. 2-е изд, Т.24. С 422.

производства в сферу потребления». Поэтому деятельность транспорта как  
части инфраструктуры национальной экономики в сфере материального про  
изводства начинается тогда, когда производственная деятельность по созда  
ния вещественной формы продукта на данном предприятии завершена и он  
поступает для реализации в сферу обращения. Здесь транспорт используется  
для поставки продукции из пунктов производства в пункты производствен  
ного или личного потребления. Таким образом, труд транспортных рабочих  
является производительным трудом, а грузовой транспорт относится к про  
изводственной инфраструктуре. <

Основной производственный процесс (перевозка грузов и пассажиров) на железнодорожном транспорте осуществляется с помощью специфических средств производства (подвижного состава), которые производя транспортную работу (услуги) изменяют свое положение во времени и пространстве. При этом перевозимая продукция остается без изменений (за исключением случаев порчи, ломки, утряски), а транспортные средства стареют, морально и физически изнашиваются.

На грузовом железнодорожном транспорте обобщающем показателем транспортной продукции является грузооборот. Это синтетический показатель, представляющий собой произведение массы перевезенных грузов в тоннах на перевозимое расстояние, измеряемое в километрах. В свою очередь оценочным показателем пассажирского железнодорожного транспорта являются пассажиро-километры, определяемые произведением количества перевезенных пассажиров на расстояние их перевозки в километрах. Эти особенности измерения транспортной работы (услуг) должны учитываться при исследовании вопросов функционировании финансов железнодорожного транспорта.

В табл. 1.1. представлены данные по объему перевозок грузов транспортом общего пользования России по видам транспорта за 1992-2002 годы

1 Маркс К. и Энгельс Ф. Соч. 2-е изд. T.24, С. 170.

Таблица 1.1

Перевозка грузов по видам транспорта общего пользования (млн. тонн)

Примечание: 1. Рассчитано по данным:

issp://@CAB:F:|Database|GKSFigr|Storage|Data.dir@/scr/d020/i020120r.htm 23.04.2004 2. Структура (гр. 11) рассчитана по данным за 2002 г.

Из приведенных данных видно, что из всех видов транспорта за годы реформ на железнодорожном транспорте меньше других .упали объемы перевозок (на 33,9%). Анализ структуры перевозок показывает, что в 2002 году доля объема перевозок этим видом транспорта наибольшая и составляет 41,5%.

В табл. 1.2. приведены данные по грузообороту по видам транспорта общего пользования.

Таблица 1.2

Грузооборот по видам транспорта общего пользования  
(млрд. тонно-километров)

Примечание: 1. Рассчитано по данным:

issp://@CAB:F:|Database|GKSFigrtStorage|Data.dir@/scr/d020/i020130r.htm 23.04.2004 2. Структура () рассчитана по данным за 2002 г.

Приведенные данные свидетельствуют о том, что основной оценочный показатель (тонно-километры) работы транспорта в 2002 году по сравнению с 1992 годом сократился на 19,0%, трубопроводного транспорта - на 0,1%, железнодорожного транспорта - на 23,2%. Если учесть техническую специфику трубопроводного транспорта (которая заключается в том, что он может транспортировать только жидкие грузы) и исключить его из грузооборота, то станет ясным, что и в рыночной экономике железнодорожный транспорт остался основным видом транспорта России. Во всех развитых рыночных странах основным видом транспорта является автомобильный. Следует отметить, что ведущая (основополагающая) роль железнодорожного транспорта в России обусловлена её большой территорией и структурой экономики, в частности ресурсным экспортом. Эти обстоятельства должны учитываться при организации системы управления и функционирования финансов железнодорожного транспорта.

Анализируя географическое положение промышленных регионов, в том числе Иркутской области, можно сделать вывод, что железнодорожный транспорт является единственным магистральным транспортом для массовых грузовых перевозок. Ранжирование сравнительных характеристик различных видов транспорта приведено в табл. 1.3.

Таблица 1.3 Ранжирование сравнительных характеристик различных видов транспорта

Источник: Захаров К.В., Цыганов А.В. Логистика, эффективность и риски внешнеэкономических операций.-М.:ИНЭКС,2000 г.

Из табл. 1.3 видно, что железнодорожный транспорт при всех прочих равных условиях является наиболее эффективным видом транспорта при

транспортировке грузов, так как средняя оценка критерия ранжирования является самой низкой и составляет 2,8 балла.

Главной экономической особенностью железнодорожного транспорта является то, что он относится к системообразующей технологической монополии, которая выполняет перевозки грузов на территории самой большой страны мира. Как и любая технологическая монополия, железнодорожный транспорт функционирует в экономическом пространстве, регулируемом государством.

На наш взгляд, многообразие альтернативных концепций регулирования деятельности технологических монополий в условиях России можно свести к трем вариантам. Первый — «оставить все, как есть» — представляется нецелесообразным в силу необходимости повышения эффективности работы технологических монополий. Второй — радикальный, предусматривающий / максимальное развитие конкурентных отношений в структурообразующей сфере с одновременным регулированием ее деятельности. Опыт проведенных реформ говорит о том, что данный вариант неприемлем. Наиболее обоснованным вариантом реформирования технологических монополий яв-v ляется модель «мягкого» преобразования, предусматривающая совершенст- *-у.*вование тарифного и иных форм регулирования в сочетании с максимальной «прозрачностью» финансовой отчетности и это позволит оценивать уровень фактических затрат и прибыли монополистов.

Функционирование технологических монополий (к числу которых относится железнодорожный транспорт) должно стать приоритетным направлением экономической политики, которую надо строить на основе перспективных прогнозных оценок потребностей в их услугах и продукции на региональных и федеральном рынках. Прогнозные оценки развития должны учитывать ряд обстоятельств. Во-первых, необходимость формирования взаимосвязанных стратегий внутреннего развития соответствующих отраслей (внутри региона) и глобальных стратегий, ориентированных на активную роль государства в стратегическом развитии экономики страны. Во-

вторых, необходимы увязки разрабатываемых стратегий с периодизацией развития российской экономики, включая этапы финансовой и производственной стабилизации, экономического роста и, наконец, этап широкомасштабного вхождения в ВТО. В третьих, необходимость учета отраслевых особенностей развития: как экономики региона, так и технологических монополий, определяемых их организационно-экономическим, финансовым состоянием и нишей, занимаемой в макроэкономической среде.

По нашему мнению, дальнейшее развитие российских железных дорог должно исходить из необходимости их сохранения как единой общенациональной транспортной системы. В условиях прогнозируемого экономического подъема, с учетом прогнозируемого удвоения ВВП страны до 2010 года ОАО РЖД предстоит приступить к модернизации технической базы и организационно-экономической структуры железных дорог, что требуется для удовлетворения растущих потребностей перевозок как в местном, так и в транзитном сообщении между регионами Российской Федерации. На последующем этапе (2009-2015 гг.) железнодорожный транспорт должен в полной мере реализовать потенциал общенациональной транспортной системы, играющей важную роль в интеграционных процессах между Центральными и Восточными регионами РФ и исполняющей роль моста, который особенно влияет на эффективность хозяйственной деятельности предприятий, находящихся в отдаленных регионах страны, например в Восточной Сибири, что отмечалось на третьем Байкальском экономическом форуме (г. Иркутск 2004

г-)

Среди важнейших целей и задач стратегического управления выделяется, особенно актуальная на современном этапе, проблема адаптивности (соответствие внутренних возможностей экономического субъекта требованиям окружающей среды) и обеспечения непрерывности воспроизводственного процесса. Кроме того, жизнеспособность и перспективы железнодорожного транспорта определяются тем, в какой мере он воспринимает и использует

технологические решения, предлагаемые современным научно-техническим прогрессом.1

В этой связи экономическое развитие железнодорожного транспорта в  
ближайшие годы должно быть ориентировано на поиск новых идей по ис-  
ч пользованию производственного потенциала для удовлетворения потребите-

лей транспортных услуг промышленности регионов и отраслей с широким использованием современных технологий.

Вопрос о будущей организационно-правовой форме на железнодорожном транспорте пока окончательно не определен. Будут ли предоставление транспортных услуг оказывать акционерные транспортные, компании, контролируемые государством", или это будут полностью частные компании. Какие бы транспортные компании в будущем не предоставляли бы транспортные услуги, необходимо будет проводить гибкую тарифную политику, основанную на всевозможных маркетинговых подходах, учете прогнозных оценок предстоящих грузовых железнодорожных перевозок при изменении ценовых параметров железнодорожного тарифа. Только такой подход может обеспечить улучшение финансово-экономического положения железнодорожной отрасли и региональной промышленности в целом.

Рассматривая значимость тарифной политики грузовых железнодорожных перевозок в сложном взаимодействии множества объективных и субъективных факторов, различных по силе и значимости влияния на экономическую ситуацию, необходимо отметить, что железнодорожные тарифы являются одним из ключевых элементов, оказывающих прямое влияние на степень эффективности работы практически всех предприятий. Поэтому очень важно проводить гибкую тарифную политику, способствующую к уменьшению уровня совокупных хозяйственных затрат.

Анализ тарифной политики грузовых железнодорожных перевозок показывает, что за последние годы под действием инфляционных процессов Министерство путей сообщений вынуждено было идти на значительную индек-

1 Дмитриев В.А. Экономика железнодорожного транспорта. М., 1995.С.42,

сацию железнодорожных тарифов для компенсации растущих эксплуатационных расходов. Однако при сравнении индексов роста цен на грузовые тарифы с другими видами транспорта оказывается, что темп роста цен на железнодорожные тарифы является не самым высоким, а с 1997 г. после принятия постановления Правительства Российской Федерации о замораживании роста цен на продукцию выпускаемую хозяйствующими субъектами относящимися к естественным монополиям, индекс роста цен на железнодорожный тариф (за исключением 2000 г.) оказался не самым высоким по сравнению с индексами цен на грузовые перевозки других видов транспорта (табл. 1.4). Осуществляемая политика по индексации железнодорожных тарифов была вызвана ростом цен на потребляемую продукцию промышленных предприятий.

:і Таблица 1.4

Индексы тарифов на грузовые перевозки

основными видами транспорта по Российской Федерации (раз)

Источник: 1. Россия в цифрах: Крат. стат. сбЛоскомстат Россия М. 1999 г.

2. issp://@CAB:F:|Database|GKSFigr|Storage|Data.dir@/scr/d02(W02014r.htm, 23.04.2004 Сохранившаяся значительная разница в тарифах на перевозки сравнительно дешевых и дорогих грузов не соответствует современному рыночному развитию производственных отношений. В настоящее время имеются условия для дифференциации тарифов по родам грузов и в соответствии с себестоимостью и стоимостью перевозок. Приближение тарифов по родам грузов к стоимости перевозок упростит тарифную систему и позволит упорядочивать тарифную классификацию. Совершенствование тарифов, на наш взгляд, должно состоять в следующем:

всемерное приближение тарифов к общественно необходимым (рыночным) затратам, как по видам транспорта, так и по родам грузов, типам подвижного состава, условиям перевозок и другим транспортным признакам;

создание необходимых условий, обеспечивающих прибыль, достаточную для покрытия эксплуатационных расходов, уплаты процентов за банковский кредит, а также покрытия убытков по пригородным перевозкам;

усиление стимулирующей роли тарифов в ускорении темпов научно^ технического прогресса >на транспорте; улучшение качества транспортного обслуживания отраслей экономики;

- использование тарифного механизма в качестве одного из экономических рычагов, направленных на совершенствование транспортно-экономических связей, сокращение порожних пробегов вагонов и экономию транспортных издержек в экономике.

Наряду с изменением и индексацией тарифов должно быть осуществлено качественное изменение всей тарифной системы. Необходимо строить тарифы в наибольшей зависимости от транспортных признаков, влияющих на издержки железных дорог. К таким признакам относятся дальность и условия перевозки, тип подвижного состава (взаимозаменяемый и специализированный), принадлежность вагонов (ОАО РЖД, собственные, арендованные), различные виды отправок (маршрутные повагонные, контейнерные, мелкие) и др. Такое построение тарифов при их разделении на начально-конечные и движенческие операции создает условия для установления одинаковой рентабельности перевозок в зависимости от принятых транспортных признаков. Тарифы должны быть не постоянными на 10-15 лет, как раньше, а «плавающими» и меняться в зависимости от изменения цен на продукцию, потребляемую транспортом (топливо, материалы, лес и т.п.), а также должны учитывать уровень необходимой индексации заработной платы и содержания социальной сферы железной дороги. Каждое изменение индекса оптовых цен на эту продукцию должно сопровождаться изменением

индекса тарифов. Гибкие тарифы — это орудие в конкуренции различных видов транспорта, например, параллельно идущих железных дорог и водных путей и с автомобильным транспортом.

Анализ перевозок пассажиров (табл. 1.5) показывает, что шок экономических реформ отрицательно подействовал на подвижность населения.

Таблица 1.5.

Перевозки пассажиров по видам транспорта общего пользования  
. (млн. человек)

Примечание: 1. Рассчитано по данным:

issp://@CAB:F: )Database|GKSFigr|Storage|Data.dir@/scr/d020/i020150r.htm 23.04.2004

2. Удельный вес рассчитан (гр. 11) по данным за 2002 г.

Общий объем перевозок пассажиров в 2002 г. по сравнению с 1992 г. сократился на 15,8%, а железнодорожного транспорта — на 27,3%. Удельный вес пассажирских перевозок железнодорожного транспорта в 2002 г. составил 3,2%, а автобусного - 48,7%. Несмотря на низкий удельный вес железнодорожного транспорта в объеме перевозок пассажиров, не следует умалять его роль в этом. Опыт развитых рыночных стран показывает, что при внедрении скоростных поездов объем перевозок и дальность поездок на данном транспорте увеличиваются. Основным резервом увеличения объема перевозок пассажиров железнодорожным транспортом является сдерживание роста тарифов. Однако это, в определенной мере будет сказываться на финансовых результатах ОАО РЖ Д. В этой связи, учитывая социальную

значимость услуг железнодорожного транспорта по перевозке пассажиров, государственное регулирование его хозяйственной деятельности должно стимулировать увеличение количества и качества данного вида услуг финансовыми методами - налоговыми льготами.

В отечественной и в зарубежной литературе сущность и функции финансов рассматриваются и оцениваются различно вследствие чего, этот вопрос остается дискуссионным на протяжении ряда поколений исследователей. На наш взгляд, это связано не только с поэтапным систематическим развитием экономической теории, принимаемыми концепциями и парадигмами развития национальных экономик, но и с постоянным стремлением в создании более совершенного финансово-экономического механизма, как отдельной экономической единицы - предприятия, корпорации, так и государства в целом. Известные -российские ученые A.M. Александров и Э.А. Вознесенский отмечали: «...финансы всегда выступают как система императивных денежных отношений формируемых государством. Значит, специфика финансов состоит в том, что, хотя эта категория выражает объективные экономические отношения, последние могут существовать и функционировать лишь как формируемые государством»1.

В своей монографии "Модель финансов социалистического государства" Б.М. Сабанти пишет: "... если финансы — это историческая категория, то у этой категории хотя бы сущностные характеристики не могут меняться с изменением формации... Новые производственные отношения порождают новые экономические категории, наполняют новым содержанием старые. Определенные категории отмирают. Некоторые остаются неизменными"2. Выводы Б.М. Сабанти как никогда являются актуальными для реформируемой экономики России. Несмотря на трансформацию экономических отношений и их категории финансовых отношений в историческом аспекте сущность финансов остается неизменной, но функции способны обновляться и

1 Александров А.М., Вознесенский Э.А. Финансы социализма. М.: Изд-во «Финансы», 1974. С.31.

*2*Сабанти Б.М. Модель финансов социалистического государства .-Нальчик: Эльбрус, 1989. С. 7.

дополняться. Это в полной мере относится к железнодорожному транспорту, который а октябре 2003 г. из Министерства путей сообщения (МПС) был .реорганизован в ОАО РЖД при 100% государственной собственности акций. Как подсистема экономических отношений финансы представляют собой законодательно регламентируемые отношения национальной экономики и конкретной организации, целью которых является, прежде всего, обеспечение финансирования производства необходимых для жизнедеятельности общества товаров и услуг. При этом в современных условиях, цель и функции финансов можно рассматривать в нескольких аспектах. Во-первых, -обеспечение финансовыми ресурсами, в т.ч. заемными, и, следовательно, создание, определение и постоянное обеспечение инвестиционной привлекательности и кредитоспособности. Во-вторых, грамотное распределение финансовых ресурсов с целью поддержании\* профильного и остальных производств. В-третьих, управление - организация и контроль за финансово-хозяйственной деятельностью предприятия, посредством управления финансово-экономическим механизмом.

Исследуя функции финансов М.В. Романовский и О-В. Врублевская пи-;шут: «Функции государственных финансов проявляются на макроэкономическом уровне и связаны прежде всего с формированием и использованием централизованных (общественных) фондов, обеспечивающих функционирование всей экономики для создания и удовлетворения потребностей в общественных благах. Функции финансов предприятий реализуются на уровне микроэкономики, они непосредственно основаны на формировании и использовании капитала и денежных фондов предприятий в условиях их экономического обособления и удовлетворения частных благ на возмездной основе».1 На наш взгляд, данное определение требует уточнения с позиции общенациональной значимости системообразующих корпораций и прежде всего ОАО РЖД, поскольку от стабильности работы этой корпорации зави-

1 Финансы, денежное обращение и кредит: Учебник/ М.В Романовский и др.:Под ред.. М.В. Романовского, О.В. Врублевской. - М.:Юрайт-Издат, 2004.С.269.

сит экономическая безопасность всей страны. В этой связи, по мнению авто  
ра, функции финансов ОАО РЖД проявляются на макроэкономическом и  
мезоэкономическом уровнях и наряду с формированием денежных фондов  
ОАО РЖД в условиях экономического обособления - на рыночном про  
странстве страны (с целью удовлетворения частных благ), оказывают суще  
ственное влияние на формирование и использование централизованных  
(общественных) фондов, обеспечивающих функционирование национальной  
экономики с целью удовлетворения в краткосрочных и долгосрочных  
общественных благах. > ,,

Учитывая определение М.В. Романовского и О.В. Врублевской1 функций финансов предприятий (формирование капитала, денежных доходов и фондов; использование капитала, денежных доходов и фондов; регулирование денежных потоков предприятия) можно дать скорректированное определение функций финансов ОАО РЖД: 1) формирование капитала, денежных доходов и фондов РЖД (с учетом ограничений, применяемых государством для технологических монополий); 2) использование капитала, денежных доходов и фондов ОАО РЖД; 3) Регулирование и контроль денежных потоков ОАО РЖД. При этом функция регулирования и контроля денежных доходов и фондов осуществляется финансовыми менеджерами и контролирующими органами при действиях, обеспечивающих исполнение первых двух функций.

В экономической теории вопросы, касающиеся освещения категорий «корпоративные финансовые ресурсы», «финансовый механизм корпорации» на данном этапе развития экономической науки не нашли широкого осмысления. Как в специальной экономической литературе, так и в различных пособиях по предпринимательству, экономисты-теоретики не пришли к единому толкованию рассматриваемых категорий.

В связи со спецификой настоящего диссертационного исследования, ка-

1 Финансы, денежное обращение и кредит: Учебник/ М.В Романовский и др.:Под ред.. М.В. Романовского, О.В. Врублевской. - М.:Юрайт-Издат, 2004.С.269.

тегория финансовых ресурсов сужена до уровня корпорации. Следует отметить, что в экономической литературе, существует иной подход к определению понятия корпорации - во многих источниках она рассматривается как объединение нескольких промышленных, финансовых или финансово-промышленных компаний, что позволяет расширить сферу влияния, тем самым значительно снизить трансакционные издержки и увеличить эффективность деятельности.

Так, в работе Т.В.Щукиной1 «корпоративная структура определяется как институциональное образование, которое позволяет строить партнерские отношения между государством и предприятием, между малым и крупным бизнесом, между предприятиями и регионами в лице исполнительных органов с использованием финансовых методов концентрации капитала». Ю.Л. Березутский отождествляет корпорацию с финансово-промышленной группой2. На наш взгляд, - это скорее определение холдинга, где главным принципом, кроме снижения расходов различными способами, является так же диверсификация производства посредством разветвления видов деятельности.

Наш подход к определению понятия корпорации основан на цодходе, изложенном Р.Брейли и С.Майерсом3, Дж.К.Ван Хорном4 в фундаментальных работах по исследованию корпоративных финансов, и кроме того, содержит понимание, определяемое в трудах российских ученых, таких, как Б.А. Райзберг5, Е.В. Чиркова6, Ю.А. Пурденко7.

На наш взгляд, ОАО РЖД является национальной корпорацией, заклю-

Щукина Т.В. Финансовые проблемы формирования финансово-промышленных групп в регионе/ИГЭА: Диссертация на соискание ученой степени канд.экон.наук / Науч. Руковод. С.Ю.Куницина. - Иркутск, 1999. -С.З

*2*Березутский Ю.А., Солодков В,Т. Финансово-промышленные группы в России: необходимость, сущность,  
перспективы.- Иркутск: Изд-во ИГЭА, 1998.— С. 15-19.

3 Р.Брейли, С.Майерс Принципы корпоративных финансов: Пер. с англ. — М.: ЗАО «Олимп-Бизнес», 1997. -  
с.22-23

4 Ван Хори Дж.К. Основы управления финансами: Пер.с англ. - М.: Финансы и статистика, 1999. - С. 11-12

5 Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б. Современный экономический словарь.- М.: Инфра-М,  
1997.-с. 164.

6 Чиркова Е.В. Действуют ли менеджеры в интересах акционеров? Корпоративные финансы в условиях  
неопределенности. - М.: ЗАО «Олимп-Бизнес», 1999. -С.31-33

7 Пурденко Ю.А. Управление крупной корпорацией *в*условиях транзитивной экономики. - Иркутск: Изд-

чающей в себе множество смежных, подсобных, обслуживающих и основных производств, а так же управляющую компанию. Основным отличием ОАО РЖД от холдингов, в обычном их понимании, других корпораций и крупных предприятий состоит в наличии одной основной цели - «предоставление организациям и населению транспортных услуг, на основе прибыльности деятельности», а не только получение прибыли как на любом «частном» предприятии. При этом не возможно отрицать, что ОАО РЖД, уже в настоящее время, является инфраструктурным подразделением экономики России, монополистом в сфере предоставления железнодорожных путей для их эксплуатации сторонними перевозчиками грузов, а, в будущем возможно, и пассажирскими компаниями, между которыми уже развивается и усиливается конкуренция.

Специфика и особенность системообразующей корпорации ОАО РЖД не вызывает сомнения, в связи с чем, требуется обоснованное осмысление и выработка;мероприятий по трансформации и развитию финансового, механизма, через осмысление его сущности, целей, задач. Необходимость дать обоснованное толкование сущности категории «корпоративные финансовые ресурсы» означает - определить внутреннее содержание экономических отношений, происходящих в системе финансового механизма корпорации, что, в свою очередь, устанавливается на основе анализа функций, присущих категории «финансы».

В научной литературе существует множество подходов к определению содержания финансовых ресурсов. Важным вопросом, который необходимо решать в качестве методологической предпосылки при рассмотрении категории финансовых ресурсов, является обоснование критерия, на основе которого можно было бы дать научно обоснованную их формулировку.

Известные экономисты П.А.Самуэльсон и В.Д.Нордхаус, рассматривая в своей работе природу фирмы, отмечают, что «предприятия существуют по

воИГЭА, 1997.-С.4

многим причинам»1, выделяя при этом наиболее важные из них: 1)экономия от массового производства; 2)аккумуляция ресурсов для крупномасштабного производства; 3возможность обеспечения управления. Кроме того, они заключают, что «производство организуется в фирмах, поскольку эффективность, как правило, требует крупномасштабного производства, накопления значительных финансовых ресурсов, а так же тщательного управления и контроля». При этом ресурсы они определяют как товары или услуги, используемые фирмами в процессе производства.

В экономической теории в зависимости от источников, выделяют два вида ресурсов, обеспечивающих процесс производства:

1) финансовые активы - результат сбережений, обеспечиваемых домаш  
ними хозяйствами, и спрос на которые предъявляют фирмы, нуждающиеся в

; инвестициях в капитал; :\

2) прибыль - разность между общей выручкой от реализации продукции,  
произведенной корпорацией и общими издержками (зарплата, жалование,  
рента, затраты на материалы, процент, акцизы и т.д.), иначе - результат,  
обеспечиваемый корпорацией в процессе производства2,

В качестве отправного момента при определении финансовых ресурсов следует определить пределы их обращения или, точнее - уровни управления, объектом которых они являются: общегосударственные финансовые ресурсы (федеральные, субфедеральные, муниципальные), ресурсы предприятий и организаций и т.д.

Следует согласиться с мнением В.В.Ковалева, что «финансы представляют собой совокупность денежных отношений, возникающих в процессе создания фондов денежных средств у субъектов хозяйствования и государства и использования их на цели воспроизводства, стимулирования и удовлетворения социальных нужд общества». При этом он выделяет, что финансовые ресурсы - специфическая форма финансовых отношений, возникаю-

' Самуэльсон П.А., Нордхаус В.Д, Экономика: Пер.с англ. - М.: «Издательство БИНОМ», 1997. - С. 143 2Тоже-С143

щих на стадии обмена произведенными общественными продуктами, «эквивалентность которого устанавливается с помощью стоимостных оценок» '.

При выработке определения "финансовые ресурсы" следует исходить из того, что источником их образования является совокупный общественный продукт. Для определения объема финансовых ресурсов используется метод вычитания из совокупного общественного продукта определенных затрат, в первую очередь, связанных с простым воспроизводством. При этом следует заметить, что выбор в качестве отправного критерия определения финансовых ресурсов совокупного общественного продукта неминуемо приводит к уменьшению их объема, так как источником финансовых ресурсов в экономике страны выступает также и часть национального богатства. Кроме того, финансовые ресурсы формируются в результате сложного процесса распределения и перераспределения денежной формы созданной стоимости, выделения на этой основе определенных форм доходов и поступлений.

Экономисты П^С.Никольский, М.К. Шерменев, Н.М. Самсонов тесно увязывают финансовые ресурсы с фондами денежных средств. Ими разработан ряд теоретических аспектов процесса управления финансовыми ресурсами и денежными фондами в области регулирования и маневрирования ими . Они отмечают, что «важнейшей стороной финансовой деятельности является формирование и использование различных денежных фондов»3, к которым, в частности, относятся фонд собственных средств, фонд заемных средств, фонды привлеченных средств, оперативные денежные фонды, фонды, образуемые за счет различных источников. На наш взгляд, вряд ли правомерно ограничивать финансовые ресурсы только денежными фондами, поскольку обращение финансовых ресурсов не всегда связано с образованием фондов. Как пишет Д.С.Моляков, финансовым ресурсам присуща как

1 Ковалев В.В, Введение в финансовый менеджмент. - М.: Финансы н статистика, 1999. - С. 15

3 Никольский П.С. Финансы в системе хозяйственного механизма управления промышленностью. - М.:

Финансы и статистика, 1982. - С.45

3 Финансовый менеджмент: Учебник для вузов / Под ред.Н.Ф.Самсонова. - М.: Финансы, ЮНИТИ, 1999. -

С.45.

«фондовая, так и нефондовая формы образования и использования» .

На наш взгляд, наиболее приемлемым отправным критерием в определении финансовых ресурсов является соотнесение их по видам, т.е. формам, в которых реализуется совокупный общественный продукт, которые он принимает, проходя финансовое распределение: амортизационные отчисления, валовой доход (прибыль), образовавшиеся излишки оборотных средств, устойчивые пассивы и т.д.

Кроме того, важно также четкое выражение их роли в процессе круго  
оборота средств предприятие \*

Так, если следовать позиции В.М.Родионовой, то «финансовые ресурсы предприятия - денежные доходы и поступления\* находящиеся в распоряжении субъекта хозяйствования и предназначенные для выполнения финансовых обязательств, осуществления затрат по расширенному воспроизводству и экономическому стимулированию работающих»2. При этом правомерно подразделить финансовые ресурсы на три основные группы: 1) образуемые за счет собственных и приравненных к ним .средств; 2) мобилизуемые на финансовом рынке; 3) поступающие в порядке перераспределения.

К ресурсам первой группы относятся: \*

часть денежных доходов (в первую очередь - прибыль от основной деятельности, а также прибыль по научно-исследовательским работам (НИР), строительно-монтажным работам (СМР), выполненных за счет собственных средств, прибыль от финансовых операций.);

денежные поступления (амортизационные отчисления, выручка от реализации выбывшего имущества, устойчивые пассивы, целевые поступления от граждан - плата за содержание детей в детских дошкольных учреждениях и др., мобилизация внутренних ресурсов в строительстве, другие виды поступлений).

Д.С.Моляков обращает внимание на то, что «включение в состав собст-

1 Финансы промышленности: Учебник для вузов / Под ред. Молякова Д.С. - М.: Финансы и статистика,

1990.-С.27

*-*Финансы: Учебник для вузов/Родионова В.М., Вавилов Ю.А., Гончаренко ЛИ. и др. Под ред. Родионовой

венных источников валовой прибыли значительно сокращает размер финансовых ресурсов предприятия, предназначенных для выполнения финансовых обязательств, состоящих из платежей в бюджет и отчислений во внебюджетные фонды. Значительная часть их относится на себестоимость продукции. Следовательно, основным источником собственных финансовых ресурсов предприятия является не валовая прибыль, а валовой доход»1.

Вторая группа ресурсов образуется за счет продажи собственных акций, облигаций и других видов ценных бумаг, а также включает кредитные инвестиции, что важное значение имеет дляЮАО РЖД.

Источники третьей группы - это страховые возмещения по наступившим рискам, дивиденды и проценты по ценным бумагам других эмитентов (при отнесении к финансовым ресурсам первой группы прибыли от финансовых операций подразумевались в первую очередь спекулятивные операции с ценными бумагами), бюджетные субсидии и другие виды ресурсов.

Относительно третьей группы финансовых ресурсов, следует отметить, что до перехода на рыночные условия хозяйствования значительные финансовые ресурсы предприятия получали на основе внутриотраслевого перераспределения денежных средств и бюджетного финансирования. Это *щ*полной мере относится к переходу от Министерства путей сообщения к ОАО РЖД.

В процессе формирования рыночных отношений в структуре финансовых ресурсов, образуемых в порядке перераспределения, все большую роль играют выплаты страхового возмещения, поступающие из страховых фондов, и все меньшую - бюджетные финансовые источники. Это связано с тем, что в переходной экономике хозяйствующие субъекты выступают как обособленные (от государства) самостоятельные хозяйствующие субъекты, осуществляющие хозяйственную деятельность в условиях неопределенности и риска в целях получения прибыли, посредством выполнения своих функций.

В.М. - М.: Финансы и статистика, 1995. - с. 14

1 Финансы промышленности: Учебник для вузов ,' Под ред. Молякова Д.С. - М.: Финансы и статистика,

1990. -с.25.

В ряде исследований под финансовыми ресурсами понимается совокупность фондов денежных средств, находящихся в распоряжении государства и предприятий на тот или иной момент времени: «образуемые и используемые предприятиями, объединениями, организациями и государством денежные фонды»1. Как уже было отмечено, финансовые ресурсы образуются и используются как в фондовой, так и не фондовой формах. Поэтому, по всей видимости, выше приведенное определение несет в себе отпечаток понятий эпохи господства командно-административных методов управления, когда в силу тотального контроля государства преобладала фондовая форма образования и использования финансовых ресурсов. Безусловно и у той, и у другой формы есть свои преимущества и недостатки.

Прежде чем выработать единообразный подход к определению рассматриваемой финансовой категории, отметим важный длл определения ее сущности аспект, а именно безвозвратную основу привлечения финансовых ресурсов в отличие от кредитных. В этой связи Ф.А. Тамакулов пишет: «Финансовые ресурсы можно определить как совокупность денежных средств, находящихся в собственности государства, предприятий и организаций, которые на безвозвратной основе направляются на развитие хозяйства и улучшение благосостояния народа»2.

Нам представляется, что данное определение существенно сокращает границы и объем финансовых ресурсов, находящихся в распоряжении субъекта предпринимательства и, следовательно, неизбежно ведет к субъективному ограничению факторов воспроизводства.

Исходя из анализа подходов к определению категории «финансовые ресурсы» и пользуясь определением, приведенным в диссертации Тамакулова Ф.А., что «финансовые ресурсы - денежные доходы и накопления, находящиеся в распоряжении предприятий, организаций, предназначенные для выполнения обязательств перед финансово-кредитной системой, материально-

1 Финансы предприятий: Учебник/Под ред. И В.Колчшюй. М.: Финансы, ЮНИТИ, 1998. С.35 *1*Тамакулов Ф.А. Управление финансовыми ресурсами предприятия/Финансовая академия при правительстве РФ: Диссертация на соискание ученой степени кандидата экон. наук / Науч. руко в. Шохин Е.И. — М.,

го стимулирования работников, осуществления затрат по расширенному воспроизводству»1, сформулируем собственный подход к пониманию категории «финансовые ресурсы».

Как было отмечено выше, экономическое понимание ресурсов является основой понимания всех процессов, происходящих в хозяйственной деятельности предприятия. Экономистами-теоретиками отмечается, что «ресурсы переплетаются и взаимодействуют. В рыночной экономике каждый из ресурсов (труд, земля, капитал, предпринимательские способности, наука) представляет собой как\* бы большой ресурсный рынок, состоящий, в свою очередь, из множества рынков конкретного ресурса»2 и поэтому, представляется крайне сложным вычленить и определить границы конкретной категории.

Понимание категории «финансовые ресурсы» связано непосредственно с деятельностью предприятия и поэтому более точным было бы определение границ категории и финансовых ресурсов, или «корпоративных финансовых ресурсов».

В определении этого понятия мы будем исходить из того, что категория корпоративные финансовые ресурсы -комплексный показатель взаимодействия основных факторов производства: труд, земля, капитал и предпринимательские способности.

На наш взгляд, финансовые ресурсы предприятия - это денежные поступления и накопления, находящиеся в распоряжении и предназначенные для выполнения обязательств, связанных с осуществлением следующей хозяйственной деятельности: обеспечение воспроизводства в постоянно возрастающих размерах и выполнение социальных и финансовых обязательств перед сотрудниками, обществом и собственниками.

Учитывая специфику понятия корпорации, корпоративные финансовые ресурсы можно разбить на следующие три группы, основываясь на класси-

1998.-С, 12 1 Там же. С.38

" Экономика: Учебник/Под ред.А.С.Булатова. - М.: Издательство ББК, 1997. - С.51

фикации, предложенной В.МРодионовой :

1. денежные доходы и поступления - прибыль от основной деятельности, а также прибыль от операций на финансовом рынке, амортизационные поступления;
2. поступления от продажи собственных акций, облигаций и других видов ценных бумаг, а также кредитные инвестиции;
3. страховые возмещения по наступившим рискам, дивиденды и проценты по ценным бумагам других эмитентов.

Другой подход к определению сущности категории корпоративные финансовые ресурсы состоит в установлении их взаимосвязи с финансовым механизмом, что становится возможным в результате анализа функций, присущих категории «финансы».

Известно, что финансовые отношения всегда сопровождаются движением определенной части стоимости в денежной форме. Рассматривая взаимоотношения между корпоративными финансами и корпоративными финансовыми ресурсами, можно сделать вывод, что корпоративные финансовые ресурсы опосредуют распределительные процессы, выраженные этими отношениями при распределении стоимости общественного продукта (первичное распределение), перераспределении через бюджет, внебюджетные фонды, фонды страхования. Что касается контрольной функции финансов, то она реализуется, главным образом; через финансовые фонды, входящие в состав корпоративных финансовых ресурсов. И наконец, обеспечивающая функция финансов выражается в оптимальном сочетании финансовых ресурсов в целях эффективной деятельности.

Обеспечивающая функция финансов предполагает, что предприятие должно быть полностью обеспечено в оптимальном размере необходимыми денежными средствами при соблюдении важного принципа: все расходы должны быть покрыты собственными доходами, а, следовательно, для фи-

Финансыг Учебник для вузов/Родионова В.М., Вавилов *Ю.А.,*Гончаренко Л.И. и *др.*Под ред. Родионовой В.М.-М: Финансы и статистика, 1995.-е. 14

нансовых ресурсов соотношение между притоком и оттоком должно соответствовать данному правилу.

Говоря о корпоративных финансовых ресурсах, можно констатировать, что дискуссионные вопросы теории финансов в целом, и в части функций финансов, в полной мере можно отнести и к финансовым ресурсам. Если рассматривать обеспечивающую функцию, следует также кратко отразить такой дискуссионный момент.

Юридически под акционерной компанией понимался "корпоративный союз лиц (акционеров), образовавших его капитал\*' путем определенного числа равных (нормально, свободно отчуждаемых) взносов, которые дают право на участие в союзе и которыми исчерпываются имущественные обязанности акционеров" '. И более ста лет спустя, понятие и экономическая суть корпорации остались практически неизменными. Так в статье 2 Закона РФ "Об акционерных обществах" от 24.10.1995г. сказано: "Акционерным обществом признается коммерческая организация, уставный капитал которой разделен на определенное число акций, удостоверяющих обязательные права участников общества (акционеров) по отношению к обществу. Акционеры не отвечают по обязательствам общества и несут риск убытков, связанных с его деятельностью, в пределах стоимости принадлежащих им акций"2. Авторы, исследовавшие проблемы акционерных обществ еще в начале XX века - П.Н. Гуссаковский и А.И. Каминка, а также современные ученые-экономисты - П.А. Аркин, Д.С. Львов, С.Э. Пивоваров, И.С. Пивоваров и др. выделяют следующие преимущества акционерной формы организации бизнеса:

статус юридического лица;

\* ответственность инвесторов ограничена только их вкладом в капи  
тал;

1 Каминка А. И. Акционерные компании. Юридическое исследование. Т.1. - С ПбіТипо-Литография А. Е.  
Ландау, 1902. С. 14

*2*Федеральный закон от 26.12.95 N 208-ФЗ "Об Акционерных обществах" (принят ГД ФС РФ 24.11.95)//  
Российская газета.-29.12.95/-N248, с поправками, внесенными Федеральным законом от 13.06.96 N 65-ФЗ  
"О внесении изменений в Федеральный закон "Об акционерных обществах" (принят ГД ФС РФ 17.05.96У/

простая процедура передачи акций другим лицам;

способность изначально создавать уставный капитал, достаточный для реализации поставленных целей, а также возможность дальнейшего увеличения капитала за счет последующих эмиссий акций.

На наш взгляд, к бесспорным достоинствам АО также относятся: независимость от прямого вмешательства государства; возможность создания дочерних и зависимых фирм с незначительной иммобилизацией собственного капитала; определенная устойчивость к рыночным колебаниям (за счет возможности быстро привлечь дополнительный капитал, а также за счет большей диверсификации деятельности). Изложенные моменты особенно актуальны для трансформации финансового механизма железнодорожного транспорта.

По уровню выручки (617,5 мпрд.руб. в 2003 г.) ОАО РЖД стабильно входит и будет входить в 5 крупнейших компаний России. Численность занятых работников в ОАО РЖД составляла в 2003 г. 1,2 млн.человек, что составляет 2% от численности населения занятого в экономике страны. ОАО РЖД владеет 100% железнодорожных магистралей в России и осуществляет 78,8% железнодорожных перевозок.

Российская И 6

1.2. Содержание финансового механизма

Вопросы теории формирования и развития финансового механизма  
\* еще не нашли широкого осмысления в науке о финансах. До настоящего

времени у экономистов нет устоявшегося понятия финансового механизма. На характер организации механизма финансовых отношений корпорации основополагающее значение оказывает то, в чьей собственности находятся данная корпорация. Необходимо отметить, что принципиальной основой 1проведения экономической реформы в нашей стране является перестройка всей системы отношений собственности. Что имеет прямое отношение *ж*ОАО РЖД.

Основным преимуществом железнодорожного транспорта общего пользования, прежде всего, является большая степень концентрации под- , v вижного состава, что способствует более эффективной организации управления Транспортным процессом, технического обслуживания и ремонта подвижного состава и путевого хозяйства, рационального использования трудовых, материальных и финансовых ресурсов.

На железнодорожном транспорте перевозочный процесс является ос- а новным видом деятельности. Здесь при функционировании финансов, образовании и использовании целевых денежных фондов специфика отрасли проявляется наиболее полно. Поэтому в дальнейшем мы будем рассматри-вать вопросы функционирования финансов применительно к перевозочному процессу. При этом необходимо отметить, что железнодорожный транспорт России имеет существенные резервы повышения производительности труда. Об этом свидетельствуют данные таблицы 1.6.

Таблица 1.6.

ка одного работника занятого на перевозках, 2002 г.

2) ] пасс.-км = 2 там

3) без учета дополнительного штата (с учетом - до 25%)^ Источник: Е - mail:ttruf@lib.fec.esrr.mps,

Из приведенных данных видно, что соотношение России к США по выработке на 1 работника составляет 15,2 %.

Железнодорожный транспорт призван обеспечивать своевременные и, качественные перевозки грузов и пассажиров при минимальных затратах трудовых, материальных и финансовых ресурсов. В дальнейшем при углублении экономической реформы и структурной перестройке экономики роль железнодорожного транспорта резко возрастет. Это обусловлено увеличением количества хозяйственных связей предприятий и необходимостью доставки комплектующих, сырья, материалов и готовых изделий по договорам.

Общество развивается по объективным экономическим законам, которые познаются по мере развития производственных отношений опосредованных товарно-денежными отношениями. Финансы являются органической составной частью всей системы товарно-денежных отношений. В основе теории о сущности финансов экономисты в основном исходят из того, что, во-первых, они возникают лишь с образованием государства и не могут функционировать вне государства; во-вторых, финансы не могут существовать вне денежных отношений. С учетом роли государства финансы проникают в процесс воспроизводства факторов общественного производства и

выступают в рамках определенных границ в качестве экономического регулятора.

Необходимость теоретического анализа финансов железнодорожного транспорта в современных условиях обусловлена тем, что финансы формируют одну из основных подсистем хозяйственного механизма в системе экономических регуляторов государственного воздействия на предприятия, включая такую крупную корпорацию, как ОАО РЖД.

Развитие финансовых отношений в условиях дальнейшего совершенствования хозяйственного механизма и углубления экономических-реформ связано є изменением формы собственности железнодорожного транспорта. Это ставит новые проблемы теоретического анализа финансов, который можно выполнить на основе исследований развивающейся системы современных производственных отношений. В этой связи общие теоретические положения развития финансов как стоимостной экономической категории, на наш взгляд, одинаковы для всех крупных корпораций - технологических монополий, отраслей экономики, а сами финансы можно рассматривать как часть относительно обособленных производственных отношений. Автор считает, что финансы призваны осуществлять экономическое регулирование расширенного воспроизводства конкретных товаров (услуг) в целях удовлетворения потребностей предприятий и населения.

На железнодорожном транспорте, как и в других отраслях экономики, диалектическое противоречие между государством, которое, использует налоговый механизм для формирования государственных финансов в бюджетную систему и товарным производством экономических субъектов находит частичное решение посредством финансовых отношений. Финансы охватывают весь процесс распределения совокупного общественного продукта корпораций. В сфере материального производства экономическое учение обусловливает стоимостное распределения совокупного общественного продукта на известные составные части: С, V и т. Поскольку грузовой железнодорожный транспорт относится к сфере материального производства, то на

нем, как и в промышленности, этот процесс является первичным распределением стоимости совокупного общественного продукта.

Как уже отмечалось, пассажирский транспорт, в основном, относится к непроизводственной сфере и не создает новую стоимость. Однако доходы от пассажирских перевозок подвергаются первичному распределению на С, V и т, поскольку в условиях рыночных товарно-денежных отношений затраты на оказание пассажирам услуг и их реализация происходят в денежной форме. В силу указанного обстоятельства услуги пассажирского железнодорожного транспорта также приобретают товарную форму.

Вместе с тем необходимо отметить, что экономические процессы в обществе не ограничиваются только первичным распределением совокупного общественного продукта. Они сложны и многогранны.

На железнодорожном транспорте, как и в других отраслях экономики, доходы первичного распределения формируются в таких соотношениях, которые позволяют предприятиям-смежникам ОАО **РЖД**выступать в качестве обособленных товаропроизводителей, в числе которых есть предприятия -технологические монополии.

Границы и формы проникновения финансов в процессе первичного распределения стоимости в условиях проведения экономической реформы на железнодорожном транспорте претерпевают большие изменения. Этот момент обусловливает реформирование финансов и повышает их роль как специфической системы распределительных отношений, а также усиливает их значение как экономического регулятора распределения доходов ОАО РЖД.

В результате первичного распределения часть прибавочного продукта (прибыли) корпораций поступает в государственный бюджет и государственные внебюджетные фонды. Формирование доходов государства и участие в этом финансов представляет собой перераспределение дохода, в том числе железнодорожного транспорта.

Анализ данных в экономической литературе определений финансов позволил нам уточнить свою позицию по этому вопросу и выработать определение финансов железнодорожного транспорта.

Теоретическое обоснование модели финансового механизма железнодорожного транспортного комплекса связано с выяснением сущности финансов как экономической категории. Нужно иметь в виду, что определение финансов железнодорожного транспорта должно выражать общие черты, присущие финансам как экономической категории и специфику финансов данной отрасли, которая вытекает из специфики экономики железнодорожного транспорта.

Рассматривая генезиз финансовых отношений, автор пришел к выводу, что теоретическая дискуссия по поводу определения финансов является, в основном, формой выражения теоретических позиций различных школ ученых-экономистов. Подробный теоретический анализ развития финансов сделан в трудах многих ученых-экономистов, в том числе в монографиях A.M. Александрова, А.Д. Аюшиева, Э.А. Вознесенского, В.П. Иваницкого, В.М. Родионовой, М.В. Романского, Б.М. Сабанти, В.И. Самарухи и др.. Поэтому теоретический анализ сущности финансов, выполненный автором^ направлен на обоснование определения финансов железнодорожного транспорта с учетом уже имеющихся достижений теоретической мысли в области исследования сущности финансов. На наш взгляд, финансы железнодорожного транспорта - это система денежных отношений, возникающих в процессе первичного распределения стоимости реализованных на рынке произведенных услуг и продукции с целью формирования и использования целевых денежных фондов. Являясь синтетической экономической категорией, они тесно связаны с финансово-экономическим механизмом. Сформулированное определение содержит следующие отличительные моменты от определения данных в экономической литературе другими авторами: во-первых, в определении указывается на то, что финансы обслуживают первичное распределение стоимости услуги (продукции) в денежной форме (формирование

фонда оплаты труда, фонд возмещения средств производства, чистого дохода); во-вторых, в определении подчеркивается участие финансовых отношений во вторичном распределении (или перераспределении) стоимости продукта через процесс формирования и использования целевых денежных фондов.

Автор считает, что в системе экономических отношений следует рассматривать финансовый и кредитный механизмы не только во взаимосвязи, но и раздельно. При этом не следует отождествлять финансовые и кредитные отношения. В своем исследовании автор рассматривает преимущественно финансовые отношения.

Финансовые отношения регулируются государством с помощью налогов, экономических норм и нормативов, которые ориентируют корпорации, \* том числе ОАО РЖД, на достижение конечных целей производства. Распределение финансовых ресурсов осуществляется на основе требований государственных нормативных актов: Это регламентированное-функционирование финансов происходит в системе, которая образует финансовый механизм. На наш взгляд, финансовый механизм представляет собой гибкое звено хозяйственного механизма и включает в себя экономические показатели, рычаги, приемы и методы обеспечивающие образование, распределение и использование совокупного общественного продукта и валового внутреннего продукта, деятельность обособленных предприятий и корпораций на-рынке товаров и услуг.

Общие теоретические положения относительно содержания и структуры финансового механизма применимы ко всем отраслям экономики и конкретным корпорациям, в том числе для ОАО РЖД.

Содержание финансового механизма раскрывается через формы производственных отношений.

Изменение финансового механизма не происходит самопроизвольно, а может быть осуществлено, с одной стороны, при взаимодействии объектив-

ных экономических отношении, с другой при помощи сознательных целенаправленных усилий со стороны государства.

На наш взгляд, финансовый механизм экономики страны включает в себя следующие звенья:

1. Финансовый механизм общегосударственных финансов;
2. Финансовый механизм субъектов федерации;
3. Финансовый механизм муниципальных образований;
4. Финансовый механизм предприятий и организаций.

В этой связи можно ввести понятие «содержание механизма финансовой системы», которое охватывает действие финансового механизма всей экономики. Первые три составляющие звена механизма финансовой системы представляют собой финансовый механизм государственных финансов.

В свою очередь каждый элемент финансовой системы имеет свою структуру, которая наряду с общими чертами со структурой механизма финансовой системы имеет свои особенности.' На наш взгляд, структура финансового механизма аналогична структуре хозяйственного механизма, ее подсистемами являются:

1. Финансовые рычаги и стимулы, базирующиеся на основе долгосрочных нормативов и налогов;
2. Финансовое планирование;

3. Организационная система финансового управления.  
Отличием структуры хозяйственного механизма от структуры финан  
сового механизма является то, что основной центральной подсистемой хо  
зяйственного механизма в условиях рыночной экономики являются законо  
дательно установленные регуляторы хозяйственной деятельности обособ  
ленных предприятий и корпораций, а в финансовом механизме — финансо  
вые рычаги и стимулы.

Для финансового механизма любой составляющей, так же как и для механизма финансовой системы, является правомерным определение В.П. Иваницкого, что «все элементы финансового механизма должны базиро-

ваться на такой системе методов, которые оформлены нормативными актами государства и направлены на использование объективно существующих денежных отношений в интересах реализации экономической политики»1.

Федеральный железнодорожный транспорт является не только основным видом транспортной системы страны, но и по своей масштабности (численности занятых работников, удельный вес в ВВП страны) является системообразующей отраслью.

Основополагающим финансовым признаком того, что ОАО РЖД является системообразующей отраслью экономики является то, что корпорация осуществляет значительные налоговые платежи, обеспечивая поддержание уровня налоговой базы большинства субъектов Российской Федерации и муниципальных образований.

В целях повышения финансовой устойчивости железнодорожного транспорта за счет устранения перекрестного субсидирования пассажирских перевозок следует разработать механизм финансовой поддержки пригородных перевозок. Прежде всего, нужно завершить выделение этого вида дея-. тельности на самостоятельный баланс, обеспечить требуемую прозрачность расходной части на основе новой методики распределения убытков между обслуживаемыми регионами.

В регионах должны быть утверждены графики поэтапной ликвидации перекрестного субсидирования пригородных перевозок доходами от грузовых.

Формируемое в процессе структурной реформы законодательство должно предусматривать обязательную оплату проезда всеми без исключения категориями пассажиров и механизмы адресной компенсации льготным категориям граждан. В этой связи следует отметить своевременность проведения монетизации льгот в нашей стране.

Иваннцкин В.П. Формирование и развитие финансового механизма на основе распределения денежных

накоплений промышленности.Иркутск. 1984. С.20.

**РОССИЙСКАЯ**

**ГОСУДАРСТВЕННАЯ**

**БИБЛИОТЕКА**

Для обеспечения устойчивой работы и развития железнодорожный транспорт должен быть доходным и эффективным.

Одно из этих условий напрямую связанно с уровнем тарифов, который жестко ограничен, с одной стороны, государственным регулированием, а с другой - платежеспособностью населения.

Механическая индексация тарифов не позволяет решить проблему  
финансового обеспечения устойчивой работы отрасли. Выход надо искать в  
использовании рыночных принципов дифференциации тарифов исходя из  
платежеспособности клиента. "

Перевозка даже одного и того же груза на разных участках - это разный товар, разная услуга. Значит, тарифы на услуги в разных сегментах рынка должны быть максимально приближенны к платежеспособности владельцев перевозимых грузов^Нужно сбалансировать доходность железнодорожных перевозок без ущерба для производства и экономики страны. Надо отметить, что именно против этого принципа сейчас направили свои усилия владельцы дорогостоящих грузов - цветных металлов, требующие установить единый тариф на перевозка как за тонну угля, так и за тонну алюминия или меди. Но ведь это же абсурдно для рыночной экономики, как^если бы была установлена единая цена продажи одной тонны угля, алюминия и золота.

Оптимальным для государства было бы поддержание низкого уровня тарифов на железнодорожные перевозки за счет освобождения отрасли от несвойственных социальных функций, бюджетной компенсации убыточности пассажирских перевозок и финансовой поддержки развития инфраструктуры.

Но надо ясно понимать, что все эти вопросы бюджет не сможет решить ни сегодня, ни в ближайшие два-три года.

В то же время абсолютно очевидно и то, что железнодорожный транспорт, как регулируемая государством отрасль, не может функционировать без поддержки государства.

Прежде всего, отрасль нуждается в формировании долгосрочных финансовых возможностей для обновления изношенных основных фондов. Ей нужны новые локомотивы, вагоны, рельсы, литье, высокотехнологическое электротехническое оборудование и т. д. Причем они должны позволить от-расли снижать издержки и тарифы.

Отечественная промышленность может пойти навстречу ОАО РЖД  
только на основе долгосрочных заказов. Ведь практически все производства,  
поставляющие железнодорожному транспорту технику и материалы, также  
нуждаются в коренной модернизации, а, следовательно, и в финансовых, ре  
сурсах. - , .

Железнодорожный транспорт сегодня может стать потенциальным катализатором развития отечественной промышленности.

\* Отсюда - необходимость разработки и принятия на государственном , уровне соответствующей программы, позволяющей сформировать перспективу, как обновления материальной базы железнодорожного транспорта, так и,возрождение отраслей промышленности, обеспечивающих эту задачу.

Естественно, что не может идти речь о сбалансированном развитии отрасли и ее инвестиционной привлекательности без установления четкого и неизменного хотя бы в течение нескольких лет регламента индексации тарифов и финансового механизма.

Основными ориентирами при формировании тарифных ставок нового Прейскуранта должны быть компенсация экономически обоснованных издержек отрасли и достаточный уровень рентабельности железнодорожных перевозок.

Дальнейшее развитие рынка транспортных услуг должно обеспечить создание равных экономических условий для всех его субъектов. Для этого необходимо разграничение перевозок по сегментам рынка с выделением конкурентной сферы деятельности железнодорожного транспорта.

Создание ОАО РЖД является первым этапом реформирования федерального железнодорожного транспорта МПС.

В процессе реализации второго этапа, на наш взгляд, представляется реальным пройти все процедуры регистрации имущества в 2005 г., в т. ч. для целей приватизации.

Схожая ситуация складывается и по инвентаризации земли. Стоимость этих работ, по оценке, составляет свыше 2 млрд. руб.

С учетом того, что до сих пор не урегулированы законодательные нормы, связанные со стоимостью земли, а при создании ОАО «РЖД» земли остаются за государством, МПС России считает целесообразным передать соответствующие земли в бессрочное пользование компании ОАО РЖД по кадастровым делам, а регистрацию можно будет осуществить уже в процессе реализации второго этапа реформы.

На железнодорожном транспорте в соответствии со спецификой его  
работы сформирована отраслевая платежно-расчетная сеть, состоящая из  
уполномоченных банков и обеспечивающая финансовую устойчивость от-  
- расли. у

Специфической особенностью железнодорожного транспорта является то, что он имеет ведомственную сеть социальных учреждений.

По вопросам финансирования учреждений образования и здравоохранения следует отметить следующее. За прошедшие пять лет железными дорогами передано в ведение местных органов власти более 1400 учреждений образования и 28 учреждений здравоохранения. Однако до сих пор железнодорожный транспорт продолжает содержать значительное количество этих учреждений, а финансирование, направляемое на эти цели со стороны государства, составляет менее четверти необходимого.

Резкое снижение за последние годы объемов капитальных вложений в инфраструктуру и обновление подвижного состава привело к значительному росту износа основных фондов, что исходя из условий безопасности движения требует увеличения ремонтных затрат по основным хозяйствам, как минимум, в 1,5 раза.

За последние четыре года рост себестоимости перевозок был несколько меньше роста оптовых цен, но в основном - это следствие того, что в отрасли не закупались запасные части для ремонта вагонов, а использовались снятые вагонные детали (колеса, автосцепки, тележки, воздухораспределители и т.д.) из более чем 300 тыс. вагонов, оставленных в резерв. Теперь снимать уже нечего и надо закупать новые детали.

Поэтому сегодняшний рост эксплутационных расходов, хотя и обусловлен объективными причинами, но недостаточен для решения возложенных на отрасль государственных задач\*

Одним из главных инструментов достижения, целей реформы является развитие конкурентного сектора на железнодорожном транспорте, постоянное уменьшение доли естественной монополии.

В 2002 году .В;,секторе пассажирских перевозок созданы 17 дирекций по обслуживанию пассажиров в дальнем следовании и 37 пригородных.

Сейчас отрабатываются организационный и финансовый механизмы деятельности дирекций. На втором этапе реформы дирекции будут преобразованы в дочерние общества, при этом пригородные дирекции могут выделятся в дочерние общества с участием региональных или муниципальных органов власти.

В секторе грузовых перевозок создаются условия для организации частных компаний-операторов, владеющих собственным подвижным составом.

В настоящее время 54 компании - оператора осуществляют грузовые перевозки и выполняют около 10 % всего грузооборота сети. На рассмотрении находится еще 170 заявок от предприятий, изъявивших желание заниматься этим бизнесом. В 2002 году компании - операторы инвестировали в приобретение подвижного состава более 200 млн. долл. СЩА> доведя парк собственных вагонов до 43 тыс. ед. (в настоящее время, перевозки производят 38 тыс. арендованных и 37,5 тыс. собственных вагонов).

В отрасли проделана основная часть работы по инвентаризации имущества федерального железнодорожного транспорта, которая охватывает около 1 млрд. объектов имущества.

По действующему законодательству переход права собственности на недвижимое имущество требует государственной регистрации и, следовательно, больших временных и финансовых затрат. По экспертной оценке, на это потребуется до четырех лет и около 5 млрд. долл., из которых более 3 млрд. долл. нужно будет заплатить за услуги органов БТИ и более 1 млрд. -за услуги организаций Минюста России. В то же время сейчас, с учетом целей" и задач реформы, важна разделить функции госрегулирования хозяйственной деятельности на железнодорожном транспорте. На втором этапе реформы с 2005 года будет происходить выделение из единого хозяйствующего субъекта отдельных видов деятельности. Именно тогда и возникнет; необходимость оформления всех имущественных прав. Поэтому на данном этапе, учитывая, что имущество будет передаваться в компанию, на 100% принадлежащую государству, целесообразно не проводить детальную регистрацию прав собственности. Весь имущественный комплекс необходимо внести на основании данных инвентаризации и актов передачи от предприятий МПС России в уставный капитал ОАО «РЖД». Это позволит сохранить целостность имущественного комплекса и разделить функции госрегулирования и хозяйственной деятельности. Данные обстоятельства, на наш взгляд, должны быть учтены при организации функционирования финансового механизма ОАО РЖД.

Программой реформирования железнодорожного транспорта определено разделение регулирования и организации хозяйственной деятельности в отрасли, которые до создания ОАО РЖД совмещались в МПС.

Программа также ставит задачу обеспечения становления и развития конкурентной среды в сфере железнодорожных перевозок, возможности функционирования независимых перевозок в отличии от ситуации, когда

единственным перевозчиком выступала железная дорога - государственное унитарное предприятие, находившиеся в ведение МПС.

Предусматривается разделение осуществляемого железными дорогами процесса перемещения пассажиров, грузов на два взаимосвязанных процесса - осуществление перевозок и предоставления услуг инфраструктуры. На рынке железнодорожных перевозок выделяют три субъекта: перевозчик, владелец инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и пользователь услуг железнодорожного транспорта (пассажир, грузоотправитель, отправитель, грузополучатель, получатель).

Перевозчиком может стать любое юридическое или физическое лицо, владеющее на праве собственности либо на других законных основаниях железнодорожным подвижным составом и получившим лицензию на осуществление перевозочной деятельности.

Железнодорожный транспорт работает в условиях больших динамических нагрузок, что оказывает сильное воздействие на его износ и соответственно ставит задачи выполнения посредством финансового механизма инвестиционных программ.

Для реализации инвестиционных программ требуется увеличение источников инвестиций - амортизационных отчисление прибыли привлеченных и заемных средств. Следует отметить, что наряду с этим, для обновления активной части основных фондов необходимо использовать лизинг.

Рост амортизационных отчислений может быть достигнут при помощи применения механизма ускоренной амортизации активной части основных фондов железнодорожного транспорта и их переоценки в сторону увеличения стоимости.

Недостаток инвестиций и невозможность их получения в виде банковских ссуд из-за высокой процентной ставки обуславливает необходимость применения на практике организации функционирования отрасли как ускоренной амортизации, так и увеличения (индексации) стоимости основных производственных средств.

Необходимо иметь в виду, что рост прибыли, направляемой на инвестиции, требует как увеличения балансовой прибыли, так и жесткого нормирования и контроля ее расходования на другие, не инвестиционные цели. При этом рост балансовой прибыли ограничен возможностями увеличения доходов из-за применения механизма государственного регулирования тарифов на перевозки грузов и пассажиров и экономии эксплуатационных расходов, которую можно получить при внедрении нового четвертого поколения подвижного состава железнодорожного транспорта.

Поскольку услуги железнодорожного\* транспорта имеют социально значимый характер, важным источником для инвестиций в него являются привлеченные средства из бюджетов субъектов Российской Федерации (направляемые в основном на закупку подвижного состава для пассажирских перевозок и реконструкцию вокзалов) и работников филиалов железных дорог (направляемые на жилищное строительство).

В настоящее время доля заемных средств в инвестициях на железнодорожном транспорте, как и в других отраслях, крайне низка. Для ее увеличения требуется, во-первых, повышение инвестиционной привлекательности отрасли, а во-вторых, снижение ставки рефинансирования Центрального банка и, соответственно, ставок коммерческого кредита до уровня, который бы соответствовал рентабельности работы железнодорожного транспорта.

В современных условиях инвестиции в железнодорожный транспорт из федерального бюджета, которые раньше были основным источником его развития, практически сведены к нулю и их поступление в ближайшие годы, на наш взгляд, мало вероятны.

Существенным почти не задействованным резервом обновления основных фондов железнодорожного транспорта является лизинг. Для обеспечения не только количественного, но и качественного обновления основных фондов требуется, чтобы сформированные источники инвестиций направлялись на создание и приобретение качественно новых видов основных фондов - средств телекоммуникаций и информатизации; нового подвижного

состава технически более совершенного и экономичного, чем существующий.

На железнодорожном транспорте, наряду с инвестициями, важное значение для восстановления основных фондов имеет капитальный ремонт, который осуществляется как самими железными дорогами, так и специальными заводами. Качественно выполненный капитальный ремонт подвижного состава с продлением срока службы дает практически тот же результат, что и приобретение нового подвижного состава, но обходится при этом значительно дешевле.

» С позиции функционирования финансового механизма, отрицательной стороной капитального ремонта как инструмента обновления основных фондов является то, что балансовая стоимость основных фондов после капитального ремонта не увеличивается. Это способствует недоначислению амортизационных средств и соответственно снижению объемов собственных инвестиционных ресурсов отрасли^ В этой связи, на наш взгляд, целесообразно после капитального ремонта оценивать отремонтированные производственные фонды по их рыночной стоимости с соответственным изменением активов баланса железной дороги.

class1 **ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ФИНАНСОВЫХ ОТНОШЕНИЙ И**

**ФИНАНСОВОГО МЕХАНИЗМА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА** class1

## Особенности экономики железнодорожного транспорта и их влияния на финансовые отношения в отрасли

Финансы, как экономическая категория являются одним из самых распространенных объектов исследования в экономической науке. Однако, нельзя констатировать завершенность изучения и полное понимание данной категории на современном этапе развития экономической науки. К тому же, финансы отдельных отраслей экономики субъектов хозяйствования, тем более корпоративных структур, имеют свойство изменять свои функции в процессе трансформации организационно-правовой формы хозяйствования, в особенности из государственной в акционерную.

В целях более предметного исследования финансов железнодорожного транспорта и финансового механизма требуется изучение особенностей его экономики и их влияние на организацию финансовых отношений в отрасли.

Железнодорожный транспорт легко вписывается в интегрированную систему сообщений: автомобильно-железнодорожных, автомобильно-водных, автомобильно-водно-железнодорожных и др. Он обладает высокой провозной способностью и высокой регулярностью перевозок.

Железнодорожный транспорт играет исключительно важную роль в единой транспортной системе нашей страны, участвуя в производстве и обращении продукции и оказании услуг предприятиями населению. Он принимает активное участие в создании валового внутреннего продукта.

Для определения особенностей экономики железнодорожного транспорта необходимо рассмотреть толкование места транспорта в национальном производстве, как отрасли материального производства. К.Маркс писал о транспорте: «С одной стороны транспортная промышленность составляет самостоятельную отрасль производства, но с другой стороны, она отличается тем, что является продолжением процесса производства в пределах процесса обращения и для процесса обращения при этом предмет труда подвергается известному материальному изменению в смысле перемены места». Поэтому процесс производства, реализации и потребления транспортной продукции является единым.

В процессе транспортной работы изменяется только стоимость товара, а его потребительная стоимость остается неизменной. Поэтому транспорт способствует реализации потребительной стоимости товара. При этом стоимость перевозки груза (товара) добавляется к стоимости его производства, увеличивая его стоимость на величину транспортных издержек, которые являются основой составляющей трансакционных затрат. Отсюда следует, что если на промышленных предприятиях увеличение объема реализованной продукции при наличии спроса в ней потребителей всегда соответствует интересам общества и данного предприятия, то на транспорте не всякий рост перевозок соответствует интересам национальной экономики, хотя и может отвечать интересам конкретного предприятия и увеличивать его финансовый ресурс. К таким неэффективным относятся все нерациональные перевозки осуществляемые отдельными видами транспорта, тех грузов, которые не тяготеют к ним в аспекте эффективности национальной экономики.

Одной из существенных особенностей экономики железнодорожного транспорта является также то, что в структуре расходов на производства транспортных продукции (услуг) отсутствуют затраты на сырье. Тогда как в промышленности затраты на сырье и полуфабрикаты составляют большой удельный вес. Соответственно на железнодорожном транспорте складывается своеобразная структура себестоимости транспортной продукции (услуг), что сказывается на выборе направлений поиска резервов роста доходности и в конечном счете увеличения финансовых ресурсов.

## Институциональные основы и особенности управления корпоративными структурами

Реорганизация юридического лица в виде слияния или присоединения (поглощения) носит преимущественно директивный характер и не всегда является результатом проявления объективных экономических интересов. Более широкомасштабно в России происходят процессы вертикальной интеграции и формирования холдинговых структур и финансово-промышленных групп (ФПГ). Именно холдинговые структуры и ФПГ, по мнению законодателей и специалистов, призваны вывести российскую экономику из кризиса.

На сегодняшний день холдинги являются одной из наиболее распространенных форм управления денежным и реальным капиталом в мире, эффективно используются для образования диверсифицированных многоотраслевых компаний, определяющих современное экономическое развитие. Почти все крупнейшие компании США, Западной Европы, а в последнее время и России имеют холдинговую организацию.

Так, например, в Германии более 74% всех акционерных обществ и почти 97% АО, чьи акции котируются на бирже, входят в состав холдинговых структур . Главная тенденция в организационном устройстве крупной компании - усиление автономности коммерческой деятельности отдельных подразделений, но одновременно и обособление финансовых операций от производственной деятельности.

По мнению автора, для более предметного исследования управления финансами корпоративных структур, необходимо уточнить исходные пози ции и определения, рассмотреть правовую базу, исторический путь развития таких форм бизнеса как корпорации, холдинговые компании и финансово-промышленные группы.

В основных законодательных актах Российской Федерации, призванных регулировать деятельность корпораций, - Гражданском Кодексе РФ и федеральном законе "Об акционерных обществах" - ничего не сказано о холдинговых компаниях. Впервые определение холдинга появилось в Законе "О приватизации государственных и муниципальных предприятий в РСФСР" от 3 июня 1991 года. Однако правовой статус компаний холдинговою типа в этом законе не был определен, а лишь отмечалось, что создание холдингов на базе госпредприятий должно регламентироваться "Положением о холдинговых компаниях, создаваемых на базе государственных и муниципальных предприятий". Данное Положение было утверждено Указом Президента РФ N1392 только через год - 16 ноября 1992 года. В соответствии с положением "Холдинговой компанией признается предприятие, независимо от его организационно-правовой формы, в состав активов которого входят контрольные пакеты акций других предприятий"1. Причем решение о наличии контрольного пакета акций принимается Государственным комитетом по антимонопольной политике "с учетом особенностей учредительных документов и структуры капитала предприятии"2. Обладание контрольным пакетом акций дает холдинговой компании возможность проводить единую финансовую политику и осуществлять единый контроль за соблюдением общих интересов компаний, входящих в данную структуру, а также проводить диверсифика-ционную политику.

## Направления развития финансово-экономического механизма функционирования железнодорожного транспорта

Финансово-экономический механизм функционирования железнодорожного транспорта предназначен для реализации противозатратных функций и функций стимулирования роста перевозок, качества продукции и предоставляемых услуг и, вследствие этого - обеспечения доходности работы железных дорог.

Определяющей основой финансово-экономического механизма является система формирования доходов. Система формирования доходов в крупных производственных комплексах, таких как электроэнергетика, металлургия, газоснабжение, железнодорожный транспорт, в значительной мере определяется их организационной структурой и устройством товарного обмена сырьем, полуфабрикатами и готовой продукцией. Так, в металлургическом комплексе существует определенное обособление рудодобывающих и металлопроизводящих предприятий. В связи с этим металлосодержащее сырье - рудный концентрат, окатыши и агломерат, передельные полуфабрикаты - чугун и готовая металлопродукция носят товарный характер. Поэтому товарообменные операции здесь производятся по оптовым ценам.

Как уже отмечалось, на федеральном железнодорожном транспорте (ФЖТ) основным видом товарной продукции являются выполненные работы (услуги) по перевозке грузов, а также оказанные услуги по перевозке пассажиров. Главным проблемным вопросом в формировании доходов железных дорог являются границы, в которых создается их товарная продукция. В местном сообщении эти границы совпадают с начальным и конечным пунктами перевозки. В прямом сообщении существуют несколько подходов к решению этой проблемы. На железных дорогах Северной Америки каждая из них самостоятельно устанавливает тарифы, а сквозные ставки провозной платы, взимаемой с отправителя или получателя груза в зависимости от условий контракта, содержат сумму тарифов по отдельным дорогам проследования. С ними дорога отправления и согласовывает соответствующие тарифные ставки. Этот опыт, на наш взгляд, может быть применимым в России. Поскольку контракты разрабатываются единовременно, обычно 1 раз в 5-30 лет, то такой подход не отличается излишней трудоемкостью. Как правило, в прямом сообщении участвуют две-три дороги, так как параллельные сети крупных железнодорожных корпораций США смыкаются по линии раздела страны на восточную и западную части. В Канаде функционируют две параллельные железные дороги - государственная и частная.

Оплата услуг дорог транзита и назначения (или отправления, если держателем контракта является грузополучатель) производится по предъявляемым ими счетам дорогой отправления (или назначения). При высоком уровне информатизации эти процедуры не вызывают каких-либо осложнений. Перевозки, а также перегрузочные, сортировочные операции, выполняемые местными, терминальными и маневровыми компаниями, оплачиваются дополнительно. Вагоны являются собственностью отдельных железнодорожных корпораций или промышленных предприятий. Расчеты за пользование привлеченным парком дороги производят между собой отдельно.

Близкий порядок применяется и в международном железнодорожном сообщении на евроазиатском континенте. Если в Западной Европе наибольшее распространение уже получили контрактные тарифы, устанавливаемые железнодорожными администрациями по договоренности с грузовладельцами, в странах СНГ и отчасти в государствах, входивших в СЭВ, по-прежнему применяются единые международные тарифы, дополненные союзными соглашениями в определенных межгосударственных соседских и транзитных сообщениях. Внутри одной железнодорожной администрации в центрально-европейских странах, например в Венгрии, доходы от грузовых перевозок распределяются также между региональными дирекциями пропорционально удельной массе грузов (т-км). Однако региональные дирекции, как правило, не хозрасчетные, и поэтому такое распределение доходов больше подходит для целей анализа и контроля издержек. Важно при этом, что распределенные таким образом доходы уменьшаются на размер скидок, если они устанавливаются этими дирекциями. Аналогично этому в ОАО РЖД в филиалах не рассчитывается прибыль, что не стимулирует их к снижению затрат. В этой связи переход ОАО РЖД на холдинговую структуру позволил бы устранить этот недостаток и внедрить коммерческий расчет.