

УДК 338.47

ОСОБЕННОСТИ ФИНАНСОВ ТРАНСПОРТА

THE FEATURES OF TRANSPORT FINANCE

©Кремповая Н. Л.

канд. экон. наук, Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского
г. Симферополь, Россия, natasha_krem@mail.ru

©Kremповaya N.

PhD, Vernadsky Crimean Federal University
Simferopol, Russia, natasha_krem@mail.ru

©Маценонда Е. Н.

Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского
г. Симферополь, Россия, elenamaceponda@mail.ru

©Matseponda Ye.

Vernadsky Crimean Federal University
Simferopol, Russia, elenamaceponda@mail.ru

Аннотация. В работе рассмотрены особенности финансов транспорта, в частности преобладающего в России — железнодорожного транспорта. Авторы рассматривают железнодорожный транспорт как отрасль экономики и исследуют производственный процесс используя аналитический метод. Предложены меры по усовершенствованию финансирования рынка транспортных услуг.

Abstract. The work is concerned with the features of transport finance, in particular the railway transport that dominates in Russia. Authors consider railway transport as branch of economy and investigate production using an analytical method. There were offered some measures to improve the funding of the market of transport services.

Ключевые слова: рынок транспортных услуг, финансы транспорта, железнодорожный транспорт.

Keywords: market of transport services, transport finance, railway transport.

Управление финансами транспортных предприятий в условиях рыночной экономики считается одним из главных направлений управленческой деятельности, гарантирующее решение текущих задач финансирования изготовления и реализации продукции, а также задач выживания в конкурентоспособной борьбе, регулирования денежного положения, минимизации затрат и максимизации выгоды, рентабельной деятельности и роста объема продаж. Все это увеличивает цену самой транспортной компании с точки зрения инвестиционной привлекательности и возможностей развития. Особенности организации финансов транспорта основаны на специфике его экономики, организации производства и управления, обусловленных производственным процессом [1, 2].

Транспорт, как отрасль экономики, включает:

- железнодорожный;
- автомобильный;
- речной;
- морской;
- нефтепроводный;
- воздушный.

Также транспорт имеет следующие особенности:

–Продукция рынка транспортных услуг не имеет вещественной формы: транспорт не производит новых материальных товаров, а лишь перемещает их, которые созданы в других отраслях экономики;

–грузы, перевозимые транспортом, являются собственностью только отправителей и заказчиков;

–расценки на транспортную продукцию складываются на базе тарифов на грузовые и пассажирские перевозки;

–специфически и единицы измерения продукции рынка транспортных услуг: тонно–километры, пассажиро–километры, отправленные тонны грузооборота и количество пассажиров;

–продукцию рынка транспортных услуг невозможно накопить, поэтому транспорт не может работать без резервных локомотивов и вагонов, также необходимо иметь ввиду пропускную способность на дорогах;

–транспорт никак не создает и никак не прибавляет ничего вещественного к перевозимому товару. Отсюда вытекает и особенность кругооборота средств труда — из формы кругооборота капитала выпадает продукт в виде материальной ценности, так как на транспорте продается сам производственный процесс, то есть транспортирование;

–в состав средств изготовления на транспорте никак не вступает сырье, стоимостная оценка которого значительна на промышленных предприятиях;

–рынок транспортных услуг характеризуется отсутствием системности использования в течение года транспортных средств — «сезонные пики».

Продукция рынка транспортных услуг имеет стоимостную оценку. Чем масштабнее размер перевозок, тем больше доля транспорта в государственном доходе, который идет на потребление и накопление для расширения воспроизводства.

Производственный процесс на рынке транспортных услуг имеет следующие стадии:

– погрузка грузов;

– перемещение между местом отправления и пунктом назначения;

– выгрузка в пункте назначения.

Эффективность всех транспортного процедур зависит от продолжительности выполнения каждого элемента.

Выручка транспортных предприятий состоит из доходов, полученных от перевозок, выполнения погрузо–разгрузочных операций, экспедирования, прочих работ и услуг. Существенную часть доходов транспортные организации получают от перевозок грузов и пассажиров. Доходы от перевозок находятся в зависимости от размера оказываемых услуг, тарифа и договорных расценок.

В базу транспортного тарифа положены вид транспорта, класс перевозимого груза, расстояние. Договорные цены за внедрение транспортных средств находятся в зависимости в основном от спроса на определенный вид подвижного состава.

Выручка от главной деятельности рынка транспортных услуг состоит из: итогов эксплуатации транспорта, вспомогательных производств и хозяйств и других хозяйственных операций. Выручка от эксплуатации транспорта находится как разницу между доходами от транспортной работы и эксплуатационными затратами.

Налогообложение прибыли происходит в согласовании с Законодательством Российской Федерации «О налоге на прибыль предприятий и организаций». Компании транспорта используют в налогообложении прибыли льготами, едиными для всех секторов экономики народного хозяйства. Выручка, остающаяся в распоряжении транспортных организаций, используется на формирование производственной базы, социальное развитие и материальные выплаты [3].

В себестоимости транспортных услуг большой процент занимают заработная плата, затраты на топливо, электроэнергию, амортизация, ремонт, что обусловлено спецификой транспорта, где доминирующая часть основных фондов находится в движении.

Снизить себестоимость перевозок есть возможность, если имеются в наличии мощные и экономичные локомотивы, суда и автомашины. Также снижению себестоимости транспортных услуг способствует — автоматизация и электрификации железных дорог, улучшения шоссейных дорог и условий судоходства, механизация погрузочно–разгрузочных работ, внедрения передовых методов организации перевозок и труда. Себестоимость определяется из следующих частей: заработная плата, отчисления на социальное страхование, топливо, горюче–смазочные материалы, электроэнергия, материалы, прочие затраты [4].

В Российской Федерации приоритетным является железнодорожный транспорт, поэтому ему нужно уделять наибольшее значение.

Эффективному использованию финансовых ресурсов посвящены работы Р. М. Царева, А. А. Вовка, Д. А. Мачерета, Б. М. Лapidуса, Л. А. Мазо, Н. М. Ульяницкой, П. В. Куренкова, В. Э. Каутца. В публикациях подобного рода игнорировались методологические проблемы совершенствования организации финансового менеджмента рынка железнодорожного транспорта. Такие вопросы рассматривались только специалистами железнодорожного транспорта. Несмотря на актуальность проблем эффективности систем финансового управления в данной сфере, в работах отечественных авторов результаты анализа не носят прикладного рекомендательного и системного характера.

На данном этапе критерием успешной работы железнодорожного транспорта в нашей стране являются не технологические, а финансово – экономические показатели. Поэтому именно по финансовым показателям возможно оценить долгосрочные перспективы развития рынка железнодорожного транспорта.

Финансовая политика является основным этапом реализации стратегии использования капитала в рассматриваемой сфере, которая способствует долговременному укреплению позиций в конкуренции, а также повышения использования финансовых ресурсов.

Собственные финансовые ресурсы предприятий, предоставляющих услуги железнодорожного транспорта, не способны покрывать все потребности компаний. Для полноценного финансирования железных дорог необходимо привлекать финансовые ресурсы с денежного рынка в виде кредитов, акций и облигаций. Одним из важнейших этапов системы реформ в сфере железнодорожного транспорта является формирование новейших подходов финансовой политики. Первоочередными задачами являются развитие инфраструктуры и надежного транспортного сообщения на территории РФ, а также привлечение инвестиций. Но есть проблема, состоящая в том, что для инвестора в приоритете представляются сделки, где ему предоставлялась бы возможность получения прав на активы компании, созданные на его вложения. Но в связи с ограниченным оборотом имущества рынка транспортных услуг, такой возможности не имеется. Исходя из этого, можно сказать, что привлечение внешних финансов — сложная процедура, в которой необходимо учитывать интересы всех субъектов: инвесторов, владельцев предприятий и пользователей услуг.

На современном этапе существует несколько направлений управления финансами рынка транспортных услуг:

- совершенствование законодательной базы внедрения долгосрочных инвестиций;
- изучение проблем, появляющихся при формировании оптимальной структуры капитала;
- изучение и формирование способов анализа и оценки риска;
- улучшение техники проведения текущего и послеинвестиционного анализа.

Вследствие всего вышесказанного, можно выделить необходимые меры по усовершенствованию финансирования рынка транспортных услуг:

1. Разработка организации и управления финансами транспортных услуг с внедрением информационно — управляющих систем.
2. Реализация стратегических задач менеджмента в условиях централизованного управления финансами и дальнейшее развитие конкурентоспособного сектора рынка транспортных услуг.
3. Необходимо четко обозначить каждому транспортному предприятию комплекс мер по усовершенствованию процесса привлечения внешних источников финансирования.
4. Разработать инструментарий предельного и портфельного анализа оценки эффективности финансовой политики транспортных компаний для полноценной разработки условий использования внешних источников финансирования.

Список литературы:

1. Дятлов А. Н. Общий менеджмент: концепции и комментарии: учебник для вузов / А. Н. Дятлов, М. В. Плотников, И. А. Мутовин. М.: Альпина, 2010. 400 с.
2. Гришина Н. В. Менеджмент. СПб.: Питер, 2010. 464 с.
3. Федеральная налоговая служба. Режим доступа: <https://www.nalog.ru/rn51/taxation/taxes/profitul/#t7>.
4. Министерство транспорта Российской Федерации. Режим доступа: http://www.mintrans.ru/activity/detail.php?SECTION_ID=2581.

References:

1. Dyatlov A. N. General management: conceptions and comments: college textbook / A. N. Dyatlov, M. V. Plotnikov, I. A. Mutovin. Moscow, Alpina, 2010, 400 p.
2. Grishina N. V. Management. St. Petersburg, Piter, 2010, 464 p.
3. The Federal tax service. Available at: <https://www.nalog.ru/rn51/taxation/taxes/profitul/#t7>.
4. The Ministry of finance of Russian Federation. Available at: http://www.mintrans.ru/activity/detail.php?SECTION_ID=2581.

*Работа поступила
в редакцию 02.06.2016 г.*

*Принята к публикации
06.06.2016 г.*