

ФИНАНСОВЫЙ СЕКТОР ЭКОНОМИКИ

О.А. ПУЗАНКЕВИЧ

ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ И ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ФИНАНСОВЫХ РЕСУРСОВ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОПЕРЕВОЗЧИКОВ

В условиях усиления глобализационных и интеграционных процессов возникает объективная потребность в услугах международного автотранспорта. Этот вид транспорта имеет особое значение и для Республики Беларусь, поскольку становится одним из важнейших условий укрепления международных экономических и культурных связей, расширения экспортных транзакций. Не менее важную роль играет данная отрасль в привлечении иностранной валюты и тем самым укреплении валютного потенциала страны. Это позитивно влияет на развитие политических, экономических и культурных связей республики с иностранными государствами. Этим во многом обеспечивается одно из главных направлений экономики Республики Беларусь — диверсификация международных связей. Решение соответствующих проблем связано с крупными вложениями финансовых ресурсов в развитие и совершенствование международных автоперевозок. В таких условиях оптимизация их объема и структуры, а также рациональных методов формирования и использования становится одной из приоритетных задач современного этапа хозяйствования.

Как известно, финансовые ресурсы опосредствуют всю хозяйственную деятельность субъекта, участвуют в формировании и использовании необходимого имущества, а также выполнении финансовых обязательств перед государством, партнерами по бизнесу и членами коллектива.

Они всегда выступают в стоимостной форме, находятся в постоянном движении и являются важнейшими источниками финансирования всего хозяйственного процесса. Финансовые ресурсы отличаются от других видов ресурсов (материальных, трудовых) своей универсальностью, уникальностью, а также активностью воздействия на результативность основных этапов хозяйственного оборота [1].

Признак универсальности характеризуется широким спектром их использования, а также возможностью быстрой трансформации в другие формы. В силу своей однородности (денежная форма) финансовые ресурсы становятся предметом сознательного маневрирования ими для достижения более высоких конечных результатов.

Действенность финансовых ресурсов можно считать уникальной, так как она обеспечивает финансирование всех намеченных задач и во взаимосвязи с другими слагаемыми финансового потенциала воздействует на результативность хозяйствен-

Ольга Антоновна ПУЗАНКЕВИЧ, кандидат экономических наук, доцент кафедры налогов и налогообложения Белорусского государственного экономического университета.

ных решений. Эти возможности реализуются в условиях рациональной организации кругооборота финансовых ресурсов, а также непосредственной взаимосвязи с интересами отдельных граждан, коллектива, предприятий и общества в целом.

В процессе функционирования хозяйственного субъекта происходит постоянное движение финансовых ресурсов, их аккумуляция, распределение и использование, которые объединяются в непрерывном обороте. На основании изучения организации и специфики предоставления услуг международными автоперевозчиками нами сформулированы особенности кругооборота их финансовых ресурсов. К ним относятся:

Во-первых, построение и содержание процесса аккумуляции финансовых ресурсов, что отражается:

на экономической природе источников формирования денежных поступлений и их стоимостной оценке;

способах мобилизации ресурсов, следовательно, и их структуре;

организации экономических отношений с участниками рынка транспортных услуг, прежде всего, с партнерами по бизнесу и государством.

Во-вторых, характер и методы распределения, использования финансовых ресурсов, которые характеризуются:

особой организацией транспортных услуг и соответствующим направлением финансовых ресурсов, а также учетом их использования и оценкой в национальной и иностранной валютах;

предметной структурой конкретных расходов, следовательно, экономическим содержанием их отдельных видов;

строгой регламентацией объема и порядка исчисления уровня расходов, осуществляемых в иностранной валюте.

Ключевым условием создания, начала и впоследствии стабильного функционирования хозяйственного субъекта является наличие необходимой совокупности финансовых ресурсов. Именно они предоставляют возможность приобретать и в дальнейшем использовать основные средства и другие материальные ценности, которые становятся обязательными элементами функционирования всего производственного цикла. Поэтому мобилизация финансовых ресурсов становится начальной обязательной стадией их кругооборота и приобретает первостепенное значение для обеспечения стабильности действий международных автоперевозчиков. На данной стадии кругооборота образуется финансовая база их функционирования посредством аккумуляции собственных доходов и привлечения денежных средств со стороны. Соответствующие ресурсы представляют собой денежные поступления, которые формируются за счет разнообразных доходов от уставной деятельности и средств, привлекаемых от финансово-кредитных учреждений и других организаций.

При общих признаках кругооборота финансовых ресурсов, включающего аккумуляцию денежных средств, их распределение и использование, характер и содержание соответствующих этапов отличается от субъектов других сфер деятельности. На эти процессы в основном воздействуют особенности организации и функционирования международных автоперевозчиков. Формирование финансовых ресурсов происходит за счет собственных и заемных средств.

К собственным средствам относятся выручка от реализации услуг, доходы от инвестиционных и финансовых операций.

Первоочередным источником аккумулируемых финансовых ресурсов международных автоперевозчиков выступает выручка от реализации оказанных транспортных услуг. Ее удельный вес в собственных доходах достигает в среднем 85—95 %. Объем выручки от реализации транспортных услуг белорусскими международными перевозчиками характеризуется тенденцией роста. (рис.1).

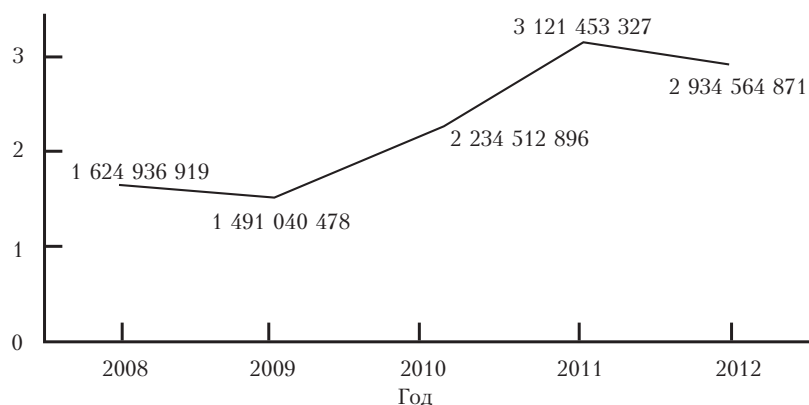


Рис. 1. Изменения выручки от реализации транспортных услуг, тыс. р. [2—6]

Динамика выручки от реализации транспортных услуг белорусских международных перевозчиков за последние 5 лет в целом характеризуется тенденцией роста. Однако в условиях финансового кризиса в 2009 г., когда наблюдалось сокращение производства материальных ценностей и соответственно товарооборота, снизился и объем выручки. Значительное увеличение объема выручки за оказанные услуги международными автоперевозчиками Республики Беларусь произошло в 2010 и 2011 гг., так как в данный период наступило оживление на рынке международных автотранспортных перевозок и соответственно увеличились денежные поступления от реализации международных автоперевозок. В 2012 г. наблюдалось небольшое снижение выручки от реализации услуг (на 6,3 %) по сравнению с 2011 г., что объясняется повышением цен на топливо и другими расходами перевозчиков.

Особенности поступлений выручки от реализации заключаются прежде всего в том, что источником ее образования является оплата за предоставление транспортных услуг иностранным хозяйственным субъектам. Это оказывает влияние на стоимостную форму расчетов, осуществляемых в иностранной валюте, часть которой в обязательном порядке реализуется государству. На объем выручки в основном воздействуют производственные возможности автоперевозчиков, организация данного процесса и, естественно, конъюнктура транспортного и валютного рынков.

Не менее весомыми факторами влияния на эти процессы становятся изменение экономической и политической ситуации на мировом пространстве, развитие внешней торговли, интеграция экономики и создание других условий, воздействующих на формирование экономических отношений между партнерами рынка международных транспортных услуг.

Изучение сущностных и формальных характеристик соответствующих отношений, а также механизма их реализации дает основание признать сложность и недостаточную результативность данного процесса. Он отличается громоздкостью, длительностью и трудоемкостью его проведения. До настоящего времени отсутствует должное научное обоснование основных ориентиров оценки стоимости транспортных услуг и перспектив их развития. На наш взгляд, правомерность такого вывода подтверждает:

использование разных иностранных валют для оценки и оплаты стоимости международных транспортных услуг (евро, доллар, российский рубль и др.) и впоследствии необходимость их конвертации для выполнения финансовых обязательств;

высокий уровень финансового риска, вызванного частыми колебаниями курсов иностранных валют;

образование значительных разрывов между моментом отгрузки грузов и получением денежных средств за их доставку (между началом расходования финансовых ресурсов и их возмещением проходит 30 дней и более).

Следует признать, что сложность и трудоемкость механизма реализации экономических отношений международных автоперевозчиков с иностранными партнерами во многом вызвана, во-первых, отсутствием закономерности в получении разрешений на проезд по территории конкретных иностранных государств (соответствующие права предоставляются в конце года на текущий период). Во-вторых, использованием разных валют, курсы которых постоянно меняются по отношению к отечественной.

Происходящие интеграционные процессы на мировом пространстве способствовали уменьшению разнообразности валют в расчетах между участниками международного рынка транспортных услуг. Вместо множества валют отдельных государств члены ЕС в данный момент используют евро. Создание Единого таможенного союза и экономического пространства на территории СНГ также содействует применению единой валюты в качестве платежного средства. Однако в условиях расширения пространства международных автоперевозок на все большее количество стран проблема выбора единой валюты по-прежнему остается актуальной, как и совершенствование способов ее корректировки.

Большинство белорусских международных автоперевозчиков испытывают трудности в сбалансировании входных и выходных финансовых потоков, что в значительной мере вызвано кассовыми разрывами, которые являются следствием недостатков в организации расчетов с иностранными партнерами. Оплата соответствующих транзакций производится только после доставки груза к месту назначения и оформления платежных документов. Таким образом, основная часть доходов производителя транспортных услуг формируется значительно позже, чем расходы, связанные с их производством. В связи с этим для обеспечения непрерывной деятельности международные автоперевозчики вынуждены прибегать к привлечению заемных средств, доля которых остается высокой и в отдельные периоды достигает 60–70 % всех денежных поступлений. Использование заемных средств в виде банковского кредита, лизинга, факторинга сопровождается дополнительными расходами, связанными с их приобретением и обслуживанием. Следует отметить, что общий объем расходов международных автоперевозчиков, как и их структура, отражает в основном специфику деятельности (рис. 2).

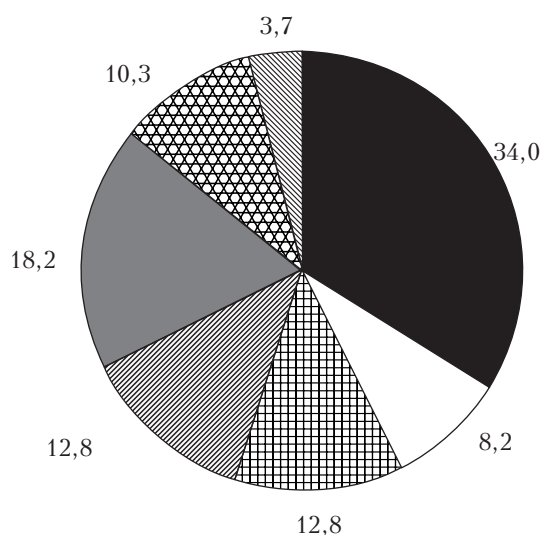


Рис. 2. Структура расходов международных автоперевозчиков Республики Беларусь в 2013 г., %: ■ — затраты на топливо; □ — затраты на ремонт; ▣ — амортизация; ▤ — командировочные расходы; ▥ — прочие расходы; ▦ — расходы на оплату труда; ▧ — налоги и отчисления от средств на оплату труда [2–6]

Как видно, основная часть расходов на текущие производственные нужды направляется на материальные затраты, которые в основном включают расходы на топливо и ремонт транспортных средств. Вторыми по удельному весу являются прочие расходы, в которых преобладают затраты на командировочные, оплата лизинговых и банковских услуг. Существенной остается доля амортизации транспортных средств и оборудования для их эксплуатации — почти 13 %. Кроме того, часть финансовых ресурсов используется на заработную плату и обязательные платежи в бюджет. Изучение динамики отдельных видов расходов, включаемых в себестоимость транспортных услуг, за последние 3 года позволяет утверждать, что структура расходов существенно не изменилась, но значительно возросла абсолютная величина многих видов затрат (топливо, ремонт, заработная плата).

К особенностям расходов международных автоперевозчиков можно отнести и их стоимостную оценку в иностранных валютах. Так, в соответствии с белорусским законодательством часть расходов, которая связана с пребыванием водителей за пределами страны (командировочные расходы, приобретение топлива, оплата дорог и др.), производится в иностранной валюте.

На наш взгляд, общие подходы к повышению результативности финансово-хозяйственной деятельности международных перевозчиков Республики Беларусь предполагают:

- совершенствование международного и национального законодательства, регулирующего правила функционирования рынка транспортных услуг, механизма оценки и оплаты международных автоперевозок;

- построение и использование комплексной системы управления кругооборотом финансовых ресурсов, включающей:

- обоснование оптимальной структуры источников формирования финансовой базы и обеспечение своевременной и полной аккумуляции денежных поступлений;

- оптимизацию уровня и структуры расходов и их экономное использование;

- сбалансирование во времени и пространстве входных и выходных денежных потоков.

Перечисленные выше рекомендации, как и усиление активности участников рынка международных автоперевозок, обеспечат повышение эффективности деятельности данных субъектов, что положительно отразится на формировании валютных поступлений страны и экономике в целом.

Литература

1. Пузанкевич, О.А. Финансовые ресурсы и их роль в повышении эффективности хозяйственного оборота предприятия / О.А. Пузанкевич // Устойчивое развитие экономики: международные и национальные аспекты: материалы Междунар. науч.-практ. конф., 25–26 окт. 2012 г. — Новополоцк: ПГУ, 2012.

2. Отчет о работе международного автомобильного транспорта за 2008 год / Белорус. ассоц. междунар. автомобил. перевозчиков. — Минск, 2009.

3. Отчет о работе международного автомобильного транспорта за 2009 год / Белорус. ассоц. междунар. автомобил. перевозчиков. — Минск, 2010.

4. Отчет о работе международного автомобильного транспорта за 2010 год / Белорус. ассоц. междунар. автомобил. перевозчиков. — Минск, 2011.

5. Отчет о работе международного автомобильного транспорта за 2011 год / Белорус. ассоц. междунар. автомобил. перевозчиков. — Минск, 2012.

6. Отчет о работе международного автомобильного транспорта за 2012 год / Белорус. ассоц. междунар. автомобил. перевозчиков. — Минск, 2013.

*Статья поступила
в редакцию 07.05. 2014 г.*