

уникальные возможности решить давно назревшие проблемы, в том числе те, которые не имеют прямого отношения к самому слиянию. Скрупулезное исследование скрытых возможностей – единственный способ полностью реализовать потенциал создания стоимости в любом интеграционном процессе.

Чтобы завершить разработку программы интеграции, нужно как можно быстрее утвердить детальный план интеграции и назначить ответственных за его реализацию, сформировать комитет по интеграции и команды, проводящие интеграцию, и провести план в жизнь. Эти задачи можно решать по-разному, и готовых рецептов тут нет.

Самые важные решения касаются общего подхода к объединению: будет ли интеграция проводиться как поглощение, слияние равных или как трансформация? Единого ответа на этот вопрос нет, хотя есть модели, которые можно взять за образец.

Chase Manhattan и Chemical Bank были лидерами в разных секторах банковского рынка, и, чтобы объединить свои преимущества, они решили создать единую компанию как равноправные партнеры. NationsBank и Bank One успешно действовали по стандартной формуле, распространяя свою банковскую модель путем последовательных поглощений.

Cisco Systems зачастую позволяла купленным ею компаниям долгое время работать самостоятельно, пока ее менеджеры извлекали стоимость из главного источника.

Подводя итоги, необходимо сказать о том, что развитие современной экономики сопровождается появлением периодических волн слияний и поглощений компаний. Однако то, насколько та или иная сделка будет выгодна обеим сторонам, в итоге зависит от их предсудительности и внимательности на всех стадиях слияния или поглощения.

КРЕДИТНАЯ ПОЛИТИКА КОММЕРЧЕСКОГО БАНКА В УСЛОВИЯХ ФИНАНСОВОГО КРИЗИСА

Лебедева И.В.

Бердский филиал Новосибирского государственного технического университета, Бердск, e-mail: Ya_shka@ngs.ru

Мировой финансовый кризис со всей очевидностью свидетельствует о том, что кредитная политика, а в частности системы управления рисками, во многих кредитных организациях (и не только на территории РФ) далеки от идеала. Кредитная политика относится к способам прямого экономического управления и является совокупностью управленческих решений, определяющих виды, условия, объемы и структуру активных операций, а также способы их проведения (внедрения) и поведение банка на соответствующих сегментах финансового рынка. Круг рисков, оказывающих влияние именно на сбалансированность кредитной политики состоит из следующих рисков:

1) недооцененность уровня инфляции. Сбалансированной кредитной политике отвечает такой уровень превышения процентной ставки по кредитам над сложившимся в стране уровнем инфляции, который обеспечил бы получение адекватных клиентской базе доходов банком при совершении операций по кредитованию и инвестированию, и одновременное поддержание привлекательности кредитов для организаций, участников рынка;

2) реальная оценка динамики курсов валют, используемых при совершении активных (кредитование) и пассивных (прием вкладов) операций банка. Сбалансированная кредитная политика банка должна учитывать соотношения курсов валют в условиях «трехвалютной» финансовой системы во избежание возникновения убытков;

3) адекватность процентно-ценовой политики банка в области активных и пассивных опе-

раций. Процентно-ценовая политика является связующим звеном между кредитной и депозитно-аккумуляционной политиками и находит свое формальное выражение в марже (разнице между ценой размещения (активные операции банка) и ценой привлечения (пассивные операции банка), которая в свою очередь, и должна обеспечивать возмещение расходов за счет доходов, т.е. сбалансированность.

Таким образом, сбалансированная кредитная политика представляет собой совокупность важнейших элементов банковского управления в области активных операций, обеспечивающих состояние уравновешенности доходов и расходов банка, баланс спроса на кредитные ресурсы и способов их обеспечения и включающих в себя оценку кредитного риска, управление ставкой процента по кредитам с учетом уровня инфляции и курсов иностранных валют (оценка валютного риска), а также управление в области объемов и структуре активных операций.

ПРОБЛЕМЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Лемжина Е.В.

Филиал НОУ ВПО «Московский институт предпринимательства и права», Новосибирск, e-mail: Ya_shka@ngs.ru

Осуществляемые на протяжении 20 лет преобразования в российской экономике показали, что становление системы рыночных отношений в России требует определенного уровня экономической свободы субъектов экономики, а развитие предпринимательства выступает главным фактором достижения такой свободы. По мере реализации программ реформирования российской экономики становится все более очевидным, что будущее России во многом зависит от состояния и дальнейшего развития предпринимательской активности общества. Предпринимательская инициатива не может быть реализована в полной мере без активного участия государства в процессе создания благоприятных условий ведения хозяйственной деятельности.

Цель исследования состоит в обосновании необходимости государственного воздействия на процесс развития предпринимательства и разработке научно обоснованных предложений и практических рекомендаций по развитию государственного регулирования предпринимательской деятельности. Объектом исследования являются основные направления взаимодействия государства и предпринимательства в современных условиях. Предметом исследования является влияние проводимых мер государственного регулирования на процесс развития предпринимательства.

В работе рассмотрены теоретические подходы к вопросам государственного регулирования предпринимательской деятельности, обоснована необходимость государственного воздействия на экономику и предпринимательство, выделены основные направления формирования системы государственного регулирования предпринимательской деятельности, проведен анализ воздействия мер государственного регулирования предпринимательской деятельности по отдельным направлениям на развитие предпринимательства в целом, предложены рекомендации по совершенствованию административного регулирования, формированию конкурентных условий, развитию системы налогообложения предпринимательской деятельности и развитию финансовой поддержки малых предприятий

Научная новизна исследования определяется комплексным подходом к изучению проблем развития предпринимательства. Данный подход предусматривает выделение и анализ регулирования основных на-

правлений, определяющих формирование условий развития предпринимательства, и базируется на необходимости устранения избыточного государственного воздействия.

РОЛЬ МУРМАНСКОГО МОРСКОГО ТОРГОВОГО ПОРТА В РАЗВИТИИ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА РОССИИ

Леонтьева Е.Ю.

Мурманский государственный технический университет, Мурманск, e-mail: Katya.leontyeva@mail.ru

Транспортная система России характеризуется развитой транспортной сетью. Известно, что в транспортной инфраструктуре страны важное место занимают морские порты, через которые обеспечивается перевалка большей части экспортных, импортных и транзитных грузов, а также завоз топлива и снаб-

жения в районы Крайнего Севера. Темпы развития портов России начали активно расти в конце 90-х годов прошлого столетия. Так, исходя из рис. 1, можно определить, что наиболее быстрый и устойчивый рост грузооборот российских портов по всем видам морских перевозок демонстрирует с 1998 года.

Рис. 2 показывает динамику объемов перевалки российских грузов через порты России, Украины и страны Балтии за 2007-2010 гг. Здесь мы видим, что мировой финансовый кризис внес свои коррективы в развитие морского транспорта и темпы роста сократились с 13,4% в 2007 году до 0,8% в 2008. Но в 2009 году объем перевозок грузов через морские порты России вырос уже на 9,2%. Однако если брать во внимание перевозки только через Балтию и Украину, то этот показатель снизился аж на 13,5%. Это говорит о том, что Россия в 2009 году в большей степени сконцентрировалась на перевалке через свои порты.

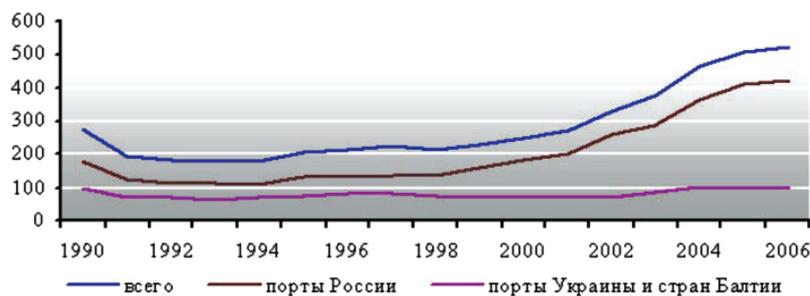


Рис. 1. Динамика объемов перевалки российских грузов через порты России, Украины и стран Балтии в 1990-2006 гг.

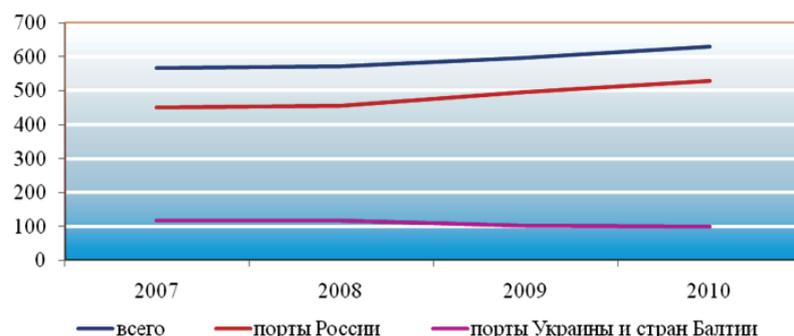


Рис. 2. Динамика объемов перевалки российских грузов через порты России, Украины и стран Балтии за 2007-2010 гг.

В 2010 году объем перевалки грузов в морских портах России вырос уже на 6,7%. Объем перевозок российских грузов через морские порты Балтии и Украины продолжает снижаться.

Если рассматривать объем перевалки грузов по регионам России, то наилучшая динамика наблюдается в Дальневосточном бассейне. Однако, несмотря на это, самое большое количество перевалки грузов остается в Северо-западном бассейне (рис. 3). По итогам 9 месяцев 2010 года грузооборот морских портов Северо-западного бассейна вырос по сравнению с аналогичным периодом 2009 года на 2,4% и составил 170,0 млн т.



Рис. 3. Перевалка грузов в бассейнах России за 9 месяцев 2010 г., млн т

Если рассматривать отдельные компании, то наибольших успехов добились ОАО «Калининградский МТП», ОАО «Архангельский МТП» и др. У ОАО «Мурманский МТП» показатели объемов перевалки грузов сократились на 15,1%.

Однако, несмотря на снижение эффективности Мурманского МТП в 2010 году и быстрые темпы развития портов Дальневосточного региона, считается, что развитие Мурманского МТП – важный шаг на пути освоения Арктики, в котором уже заинтересованы многие страны мира, даже те, которые, казалось бы, далеки от Севера. Китай, например, уже имеет программу строительства ледоколов. Это связано с Северным морским путем.

Северный морской путь – кратчайший морской путь между Европейской частью России и Дальним Востоком. Его судьба в значительной степени зависит от разработки разведанных в его зоне минеральных ресурсов: Штокмановского месторождения нефти и газа, Тимано-Печорской нефтегазоносной провинции, месторождений северо-онежских бокситов, полиметаллов и марганца на архипелаге Новая Земля. Наши европейские соседи также крайне заинтересованы в развитии Северного морского пути, так как он является логическим продолжением Северного морского коридора, совместное использование которых позволит на-