

УДК 336.1

Ш.У. Ниязбекова, О.В. Назаренко, Е.Д. Марков

СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ФИНАНСОВОГО ПЛАНИРОВАНИЯ В РОССИИ И ЗА РУБЕЖОМ

В условиях нестационарности институциональной среды особое значение приобретает финансовое планирование как превентивный инструмент управления финансами, применение которого содействует выравниванию диспропорций путем своевременного корректирования параметров денежных потоков, что, в свою очередь, содействует целенаправленному развитию отечественных предприятий. Разработка научно обоснованных методических положений и практических рекомендаций по организации эффективного финансового планирования на предприятиях грузоперевозок в современных условиях с учетом опыта зарубежных предприятий. Финансовое состояние предприятия представляется комплексным понятием, свое влияние оказывают достаточно большое количество факторов. Сложность и многогранность современных экономических отношений обуславливают необходимость оперативного вмешательства в случае выявления рисков потери предприятием финансовой устойчивости. Выявлены количественные взаимосвязи между показателями финансового состояния и составлены экономико-математические модели для предприятий автотранспортной отрасли с целью прогнозирования финансовых показателей.

Ключевые слова: финансовые ресурсы, финансовое планирование, управление финансами, экономико-математические модели.

В условиях нестабильности внешней среды эффективность работы предприятия во многом зависит от состояния внутрифирменного планирования. Чем выше уровень неопределенности, тем большее значение приобретает планирование, а, следовательно, финансовая стабильность является важной предпосылкой успешного ведения хозяйственной деятельности, формирует имидж хозяйствующего субъекта и является его визитной карточкой [1. С. 125-129].

Сложившуюся методику финансового планирования на отечественных предприятиях рассмотрим на примере крупнейших автотранспортных компаний (ООО «Трафт», ООО «ЖелДорЭкспедиция», ООО «Деловые Линии», ООО «ПЭК» и ООО ТК «КИТ»).

Материал и методика исследований

Теоретико-методологической основой исследования явились положения экономической теории, труды отечественных и зарубежных ученых по проблемам управления финансами и финансового планирования.

Результаты работы и их обсуждение

Основная информация о действующей на момент анализа системе финансового планирования на исследуемых нами предприятиях – перевозчиках представлена в табл. 1.

В результате исследования практики финансового планирования на автотранспортных предприятиях было выявлено, что оно по-прежнему во многом ориентировано на старые принципы хозяйствования, когда главным ориентиром были объемы производства, исходя из которых и планировалась будущая прибыль. Кроме того, во многих организациях плановая работа выполняется раз в год без комплексной увязки с системой стратегического планирования, что ведет к акцентированию внимания на текущих проблемах грузоперевозок.

Отсутствие стратегических планов приводит к нерациональному распределению ограниченных финансовых и материальных ресурсов экономических субъектов отрасли грузоперевозок; не позволяет сконцентрировать усилия всего персонала на решении ключевых задач организации; создает сложности для проведения эффективного контроля финансово-хозяйственной деятельности предприятий транспортно-логистической системы хозяйствования [6. С.12-13].

Отсутствие долгосрочной экономической стратегии развития бизнеса, увязанной с перспективными потребностями рынка, приводит к существенным потерям конкурентных преимуществ.

Таблица 1

Система финансового планирования рассматриваемых организаций

Элементы системы финансового планирования	Организации				
	ООО «Трафт»	ООО «Деловые Линии»	ООО «ЖелДор-Экспедиция»	ООО «ПЭК»	ООО ТК «КИТ»
Уровни	Оперативный	Оперативный	Оперативный	Оперативный	Оперативный
Субъекты	Генеральный директор, финансовый департамент	Генеральный директор, финансовый отдел, бухгалтерия	Финансово-экономический отдел, бухгалтерия	Генеральный директор, финансовый департамент	Генеральный директор, финансовый департамент, бухгалтерия
Объекты	Выручка, затраты, денежные потоки	Доходы, расходы, денежные потоки	Доходы, денежные потоки	Доходы, расходы, денежные потоки	Доходы, денежные потоки
Инструменты	Бизнес-планы, бюджеты	Бюджеты, система ключевых финансовых показателей	Система ключевых финансовых показателей	Система ключевых финансовых показателей	Бюджеты

В процессе финансового планирования предполагается использование различных методов планирования. Однако анализ опыта использования методов планирования исследуемыми нами транспортными предприятиями показал низкий уровень их применения (табл. 2).

Таблица 2

Опыт использования методов финансового планирования исследуемыми транспортными организациями

Название	Балансовый	Нормативный	Расчетно-аналитический	Экономико-математического моделирования	Экономический	Прогнозирования
ООО «Трафт»	+	+	+	-	-	-
ООО «Деловые Линии»	+	+	+	-	-	-
ООО «ЖелДорЭкспедиция»	+	+	+	+	+	+
ООО «ПЭК»	+	+	+	-	-	-
ООО ТК «КИТ»	+	+	-	-	-	-

Примечание. Разработано авторами.

Рейтинговая оценка состояния финансового планирования на предприятиях транспортно-логистической системы также подтверждает ее неудовлетворительное качество (табл.3).

Как видно из данной таблицы, финансовое планирование на всех исследуемых предприятиях, за исключением ООО «ЖелДорЭкспедиция», оценивается как неудовлетворительное, так как общее количество баллов с учетом всех предложенных параметров не превышает 7. Сам по себе этот факт должен тревожить в первую очередь финансовое руководство организаций, поскольку неудовлетворительное финансовое планирование свидетельствует о неэффективном финансовом менеджменте.

Очевидно, что сложившаяся система планирования и прогнозирования на отечественных предприятиях транспортной системы требует реформирования на основе изучения и анализа накопленного опыта развитых стран.

Таблица 3

Рейтинговая оценка состояния финансового планирования на автотранспортных предприятиях

Предприятие	Стратегическое планирование	Ориентация планирования на достижение финансового результата	Бюджетирование	Применение методов финансового планирования	Ориентация финансового планирования на улучшение финансового состояния	Общее количество баллов	Уровень качества финансового планирования
ООО «Трафт»	0	1	1	3	2	7	неудовлетворительное
ООО «ЖелДорЭкспедиция»	0	1	2	4	2	9	удовлетворительное
ООО «Деловые Линии»	0	1	1	3	2	7	неудовлетворительное
ООО «ПЭК»	0	1	1	3	0	5	неудовлетворительное
ООО ТК «КИТ»	0	1	0	2	0	3	неудовлетворительное
ООО «Трафт»	0	1	1	3	2	7	неудовлетворительное

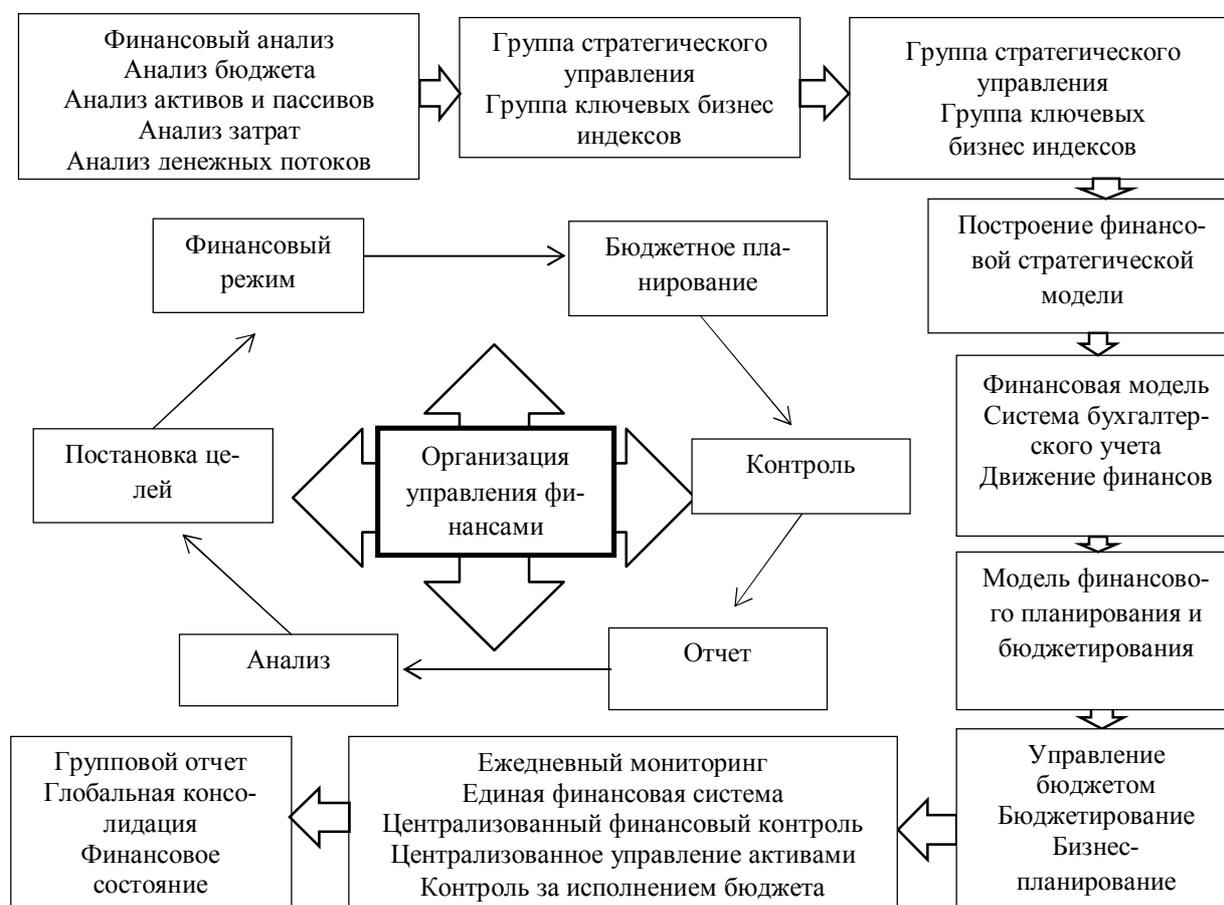


Рис. Механизм организации управления финансами на зарубежных предприятиях [9. С. 77]

Примечание. Разработано авторами

Американские фирмы, как правило, используют два вида планирования: стратегическое и годовое финансовое планирование. Стратегическое планирование на фирмах США выполняется небольшой группой специалистов под руководством вышестоящего руководителя, концентрирующей внимание на выработке долгосрочных решений. Основными методами планирования, применяемыми на американских предприятиях, являются эконометрические прогнозы или модели, разработанные соответствующими специалистами. Текущее планирование в фирмах США базируется на показателях стратегического плана.

В японских фирмах более чем в 70 % крупных организаций распространены системы стратегического планирования. В специализированных организациях, характеризующихся узким ассортиментом реализуемой продукции, главный упор делается в планировании на разработке структуры фирмы и обосновании новых инвестиционных проектов. В диверсифицированных компаниях Японии главной задачей планирования выступает координация деятельности производственных отделений.

Организация управления финансами на зарубежных предприятиях схематично изображена нами на рис. Как видно из рисунка, организация управления финансами на зарубежных предприятиях представляет собой замкнутый цикл, который состоит из бюджетного планирования, финансового режима, постановки целей, анализа, отчета и контроля. Процесс бюджетного планирования осуществляется группой ключевых бизнес-индексов.

Финансовое планирование в концернах Германии, также как и в корпорация США, разделяется на стратегическое и оперативное. Для немецких предприятий, в связи с установками государственных органов, особую значимость имеет правильное составление отчетности, что отражается в особой тщательности подготовки отчетности в рамках оперативного планирования.

Таким образом, анализируя опыт развитых стран, в частности США, Японии и Германии, можем сделать следующий вывод: нормативно-правовое обеспечение финансового планирования в каждой стране соответствует специфике каждой страны. Для зарубежных предприятий характерны следующие виды планов: Corporate Charter (устав) и Strategic Business Plan (стратегический бизнес-план). Основой планирования большинства средних и мелких зарубежных предприятий являются годовые бюджеты с их дальнейшей детализацией в виде операционных бюджетов (на квартал, месяц, неделю). К ним относят: Business Plan (бизнес-план) и Sales and Operation Plan (план сбыта и производства – портфель продукции) [8. С.52].

К операции анализа относятся: ежедневный мониторинг, единая финансовая система, централизованный финансовый контроль, централизованное управление активами и контроль за исполнением бюджета.

Постановка целей охватывает глобальную консолидацию и финансовое состояние. Финансовый режим включает финансовый анализ, анализ бюджета, анализ активов и пассивов, анализ затрат и анализ денежных потоков.

Таким образом, рассмотрев постановку финансового планирования на отечественных автотранспортных предприятиях в сравнении с зарубежной практикой финансового планирования, мы пришли к выводу, что несмотря на предпринимаемые руководством отечественных компаний усилия по совершенствованию финансового планирования, пока не удается достичь самого главного - ориентации планов на улучшение финансового состояния.

В рамках исследования по данным опроса руководителей финансово-экономических служб рассматриваемых нами предприятий были выявлены основные проблемы существующих систем финансового управления транспортных организаций, которые систематизированы в табл. 4.

Диагностика системы управления финансами исследуемых нами транспортных предприятий показала, что развитие экономической конъюнктуры и ужесточение конкуренции на рынках сбыта обуславливают необходимость мобилизации внутренних резервов, пересмотра существующих на предприятиях традиционных методов финансового управления и планирования, которые уже не могут обеспечить эффективное развитие предприятий отрасли и их устойчивое финансовое положение.

В настоящий момент в сегменте грузовых перевозок особо остро ощущается необходимость построения новых моделей финансового управления, позволяющих обеспечить финансовую устойчивость бизнесу, ликвидность и эффективность на оперативном и стратегическом уровне.

Одним из таких методов моделирования является корреляционно-регрессионный анализ, который позволяет изучить и количественно оценить внутренние и внешние следственные связи между образующими модель факторами и установить закономерности функционирования и тенденции развития исследуемого результативного признака.

Таблица 4

Основные проблемы систем финансового управления транспортных организаций

Проблемы	Содержание проблем
Отсутствие стратегии управления финансово-хозяйственной деятельностью	– отсутствие системы стратегического планирования и прогнозирования; – отсутствие понимания ключевых целей организации; – отсутствие опыта риск-менеджмента.
Отсутствие налаженной системы планирования, учета, контроля и анализа	– существующая система учета, контроля и анализа не позволяет с достаточной степенью достоверности и оперативности предоставлять для системы финансового менеджмента фактические данные; – бессистемность выполнения основных функций управления: контроль, учет, планирование; – используемая система показателей малоприспособлена для управления.
Несовершенство потоков информации	– преобладает устная форма передачи информации; – не организовано хранение и накопление информации; – низкий уровень автоматизированности деятельности; – отсутствует обратная связь с персоналом.
Отсутствие политики управления финансово-экономической деятельностью предприятия	– отсутствие методологии управления финансово-экономической деятельностью; – отсутствие регламентов управленческой политики; – дисбаланс ответственности, обязанностей, полномочий и взаимодействия.
Приоритет решения задач по управлению денежными потоками и составлению бухгалтерской отчетности	– первоочередно решаются вопросы, связанные с движением денежных средств и представлением отчетности фискальным органам, в ущерб задачам поиска путей роста эффективности деятельности предприятия; – бизнес-процессы предприятия не описаны.
Устаревшие технологии управления финансово-экономической деятельностью предприятия	– низкая культура и квалификация управленческого персонала; – отсутствие современных управленческих технологий.

Примечание. Разработано авторами.

Используя данные корреляционно-регрессионного анализа, нами определено влияние следующих факторов на рыночную стоимость бизнеса (Y) для исследуемых транспортных предприятий:

- рентабельность активов, % (ROA) (x_1);
- коэффициент автономии (x_2);
- коэффициент покрытия (x_3);
- коэффициент абсолютной ликвидности (x_4);
- коэффициент оборачиваемости активов (x_5);
- коэффициент обеспеченности собственными источниками финансирования (x_6);
- рентабельность собственного капитала, % (x_7).

С помощью MS Office Excel – 2007 получили следующее уравнение регрессии (1):

$$Y = 17211,77 + 241,3 x_1 - 6291,3x_2 + 4863,5x_3 + 28610,4x_4 + 257,3x_5 - 13477,5x_6 + 47,5x_7$$

Данное уравнение свидетельствует о том, что наибольшее влияние из выбранных семи факторов имеют:

- коэффициент покрытия (x_3) – при повышении значимости данного фактора на 1 пункт, рыночная стоимость бизнеса возрастет на 4863,5 тыс. руб.;
- коэффициент абсолютной ликвидности (x_4) – при повышении значимости данного фактора на 1 пункт, рыночная стоимость возрастет на 28640,4 тыс. руб.;
- коэффициент оборачиваемости активов (x_5) – при повышении значимости данного фактора на 1 пункт, рыночная стоимость бизнеса возрастет на 257,3 тыс. руб.;
- коэффициент обеспеченности собственными источниками финансирования (x_6) при повышении значимости данного фактора на 1 пункт, рыночная стоимость предприятий снижается на 13477,5 тыс. руб.;

Для определения сравнительной силы влияния отдельных факторов на результат, необходимо вычислить частичные коэффициенты эластичности (ϵ_i), которые показывают, на сколько процентов в среднем изменится результативный признак при изменении на 1 % каждого фактора и фиксированном положении других факторов по формуле (1) [18. С.99]:

$$\epsilon_i = \frac{a_i \times x_i}{y}, \quad (1)$$

где a_i – коэффициент регрессии при i -м факторе; x_i – среднее значение i -го фактора; y – среднее значение результативного признака.

На основе формулы (1) было установлено следующее:

1) при увеличении рентабельности активов (x_1) на 1% рыночная стоимость предприятий возрастет на 0,11 %;

2) при увеличении коэффициента автономии (x_2) на 1% рыночная стоимость предприятий снизится на 0,09 %;

3) при увеличении коэффициента покрытия (x_3) на 1% рыночная стоимость предприятий увеличится на 0,24 %;

4) при увеличении коэффициента абсолютной ликвидности (x_4) на 1% рыночная стоимость предприятий увеличится на 0,11 %;

5) при увеличении коэффициента оборачиваемости активов (x_5) на 1% рыночная стоимость предприятий увеличится на 0,17 %;

6) при увеличении коэффициента обеспеченности собственными источниками финансирования (x_6) на 1 % рыночная стоимость предприятий снизится на 0,08 %;

7) при увеличении рентабельности собственного капитала (x_7) на 1 % рыночная стоимость предприятий увеличится на 0,05 %;

Таким образом, применение построенной нами эконометрической модели и определения коэффициента эластичности может служить основой для разработки в дальнейшем практических рекомендаций по формированию оптимальной финансовой политики предприятий исследуемого сегмента рынка.

Благодарность

Выражаем благодарность всем тем, кто поддерживал нас в процессе работы над статьей.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Анисимова Ю.А., Бренчагова Н.С. Проблемы финансового планирования на российских предприятиях // Вестн. науки ТГУ. Серия: Экономика и управление. 2014. № 4. С. 125-129.
2. Батюшин И.К. Финансовое планирование и финансовая стабильность предприятия // Финансы предприятия. 2015. № 6. С. 112-118.
3. Бланк И.А. Основы финансового менеджмента: в 2 т. Т. 1. 3-е изд., перераб. и доп. М.: ОМЕГА-Л, 2015. 656 с.
4. Бобылева А.З. Финансовый менеджмент. Проблемы и решения: учебник для магистров. М.: Юрайт, 2015. 325 с.
5. Бурлаков А.А. Становление финансового планирования предприятий в России и за рубежом // Менеджмент в России и за рубежом. 2015. № 3. С. 96-98.
6. Веретенникова О.Б. Роль планирования в системе управления предприятием // Управленец. 2015. № 7-8. С. 12-15.
7. Говрилов К.П. Принципы разработки ключевых показателей эффективности (КПЭ) для отечественных предприятий и практика их применения // Управление компанией. 2015. № 6. С. 23-29.
8. Жемчугов А.М., Жемчугов М.К. Цель предприятия и стратегия ее достижения // Менеджмент в России и за рубежом. 2015. № 3. С. 52-54.
9. Ивашкевич В.Б., Зайцев С.Н. Контроллинг на предприятиях Германии // Учет и аудит за рубежом. 2015. № 7. С. 77-79.
10. Куев Т.А. Бюджетирование как система планирования деятельности организации // Новые технологии. 2015. № 1. С. 121-125.
11. Лаенко О.А. Методы финансового планирования и прогнозирования на предприятиях // Финансовый менеджмент. 2016. № 2 (74). С. 52-55.
12. Моисеева И.Г. Управление денежными потоками: планирование, балансировка, синхронизация // Справочник экономиста. 2014. № 5. С. 65-67.
13. Незамайкин В.М., Юрзинова И.Л. Финансовый менеджмент: учебник. М.: Юрайт, 2015. С. 69-71.

14. Обзор российского транспортного сектора в 2016 году. URL: <https://home.kpmg.com/ru/ru/home/insights/2017/04/transport-survey-2016.html>.
15. Ревенков А.Н. Финансовое планирование как элемент хозяйственного управления // Финансы. 2015. № 3. С. 12-13.
16. Рынок грузоперевозок в России. URL: <http://www.transrussia.ru/ru-RU/press/news/rynok-gruzoperevozok.aspx>.
17. Рынок автомобильных грузоперевозок в 2015-2016 гг. и прогноз до 2018 гг.: динамика и структура, конкурентная среда, рейтинги и профили компаний. URL: <https://marketing.rbc.ru/>.
18. Сажин Ю.В., Скворцова М.А. Статистические методы анализа и прогнозирования финансовой устойчивости предприятий // Научно-техническая конференция по итогам научно – исследовательских работ студентов НИУ МГСУ за 2014-2015 учебный год / Сб. трудов. НИ МГСУ. М., 2015. С. 99-104.
19. Симоненко Н. В., Веселов И.С. Теоретико-методологическая классификация методов финансового прогнозирования и планирования // Аудит и финансовый анализ. 2013. № 4. С. 382-385.
20. Тедеева З. Б. Методы финансового планирования на предприятии // Финансы, денежное обращение и кредит. 2015. № 9 (58). С. 69-72.

Поступила в редакцию 18.04.2019

Ниязбекова Шакизада Утеулиевна, кандидат экономических наук, доцент,
доцент кафедры «Финансы и кредит»

E-mail: shakizada.niyazbekova@gmail.com

Назаренко Оксана Владимировна, кандидат экономических наук, доцент,
доцент кафедры «Финансы и кредит»

E-mail: o.nazarenko@online.mui.v.ru

ЧОУ ВО «Московский университет им. С.Ю. Витте»

115432, Россия, г. Москва, 2-й Кожуховский проезд, д. 12, стр. 1

Марков Евгений Дмитриевич, финансовый менеджер, магистр экономических наук

ООО «Трафт»

E-mail: falcon5829@yandex.ru

Sh.U. Niyazbekova, O.V. Nazarenko, E.D. Markov

MODERN TRENDS IN FINANCIAL PLANNING DEVELOPMENT IN RUSSIA AND ABROAD

In the context of unsteadiness of the institutional environment, financial planning is of particular importance as a preventive instrument of financial management, the application of which facilitates the equalization of disparities by timely adjusting the parameters of cash flows, which in turn facilitates the purposeful development of domestic enterprises. Development of scientifically grounded methodological provisions and practical recommendations on the organization of effective financial planning at freight forwarding enterprises in modern conditions, taking into account the experience of foreign enterprises, is necessary. The financial condition of the enterprise is a complex concept, a large number of factors have their influence. Complexity and versatility of modern economic relations stipulate the necessity of operative intervention in case of revealing of risks of loss of financial stability by the enterprise. Quantitative interrelations between the indicators of financial condition are revealed and economic-mathematical models for the enterprises of the motor transportation industry are compiled with the aim of forecasting financial indicators.

Keywords: financial resources, financial planning, financial management, economic-mathematical models.

Received 18.04.2019

Niyazbekova Sh.U., Candidate of Economics, Associate Professor,
Associate Professor at Department "Finance and credit"

E-mail: shakizada.niyazbekova@gmail.com

Nazarenko O.V., Candidate of Economics, Associate Professor,
Associate Professor at Department "Finance and credit"

E-mail: o.nazarenko@online.mui.v.ru

Moscow University named after S.Yu. Vitte

2-i Kozhukhivskiy proezd, 12/1, Moscow, Russia, 115432

Markov E.D., manager

Traft Ltd.

E-mail: falcon5829@yandex.ru