

УДК 65.011

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ ФИНАНСОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АВТОТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

STRATEGIC AND FINANCIAL PLANNING TRANSPORT ENTERPRISES

Коновалова Т.В.

Кубанский государственный
технологический университет

Надирян С.Л.

Кубанский государственный
технологический университет
Тел.: +7(918) 465-80-19
sofi008008@yandex.ru

Мелещенко О.И.

Кубанский государственный
технологический университет

Папазьян М.В.

Кубанский государственный
технологический университет

Аннотация. В статье рассмотрены вопросы планирование финансовой деятельности, которые являются неотъемлемой частью стратегического планирования автотранспортной деятельности. Функции финансового прогноза обычно выполняет кассовый бюджет, отражающий предполагаемые поступления наличных и их использование, а также потребность в кредитах или возможное получение излишков наличных средств. Фактические поступления и платежи обычно отличаются от предусмотренных в кассовом бюджете, что может быть вызвано изменениями условий сбыта или производства, а также недостаточным контролем движения наличных средств.

Ключевые слова: автотранспортная деятельность, финансовая деятельность, бюджет, прибыль, издержки, наличные средства, кредит, дивиденды, проценты, инвестиционный капитал.

Konovalova T.V.

Kuban State University of Technology

Nadiryan S.L.

Kuban State University of Technology
Ph.: +7(918) 465-80-19
sofi008008@yandex.ru

Meleshchenko O.I.

Kuban State University of Technology

Papazyan M.V.

Kuban State University of Technology

Annotation. The article considers the issues of financial planning activities that are an integral part of strategic planning of motor activity. Functions of financial forecast usually performs cash budget reflecting anticipated cash receipts and their use, as well as the need for loans or possible receipt of cash surplus. Actual receipts and payments are usually different from those provided for in the cash budget, which may be caused by changes in the terms of sales or production, as well as the lack of monitoring cash flow.

Keywords: road transport activities, financial activities, budget, income, expenses, cash, credit, dividends, interest, investment capital.

Планирование финансовой деятельности — неотъемлемая часть стратегического планирования автотранспортной деятельности, это важная стратегическая задача любого автотранспортного предприятия, решение которой направлено на достижение оптимального финансового результата. В первую очередь необходимо планировать прибыль, издержки, наличие денег в кассе, потребность в инвестиционном капитале, т.е. в тех средствах, которые определяют платежеспособность и ликвидность предприятия.

Классификация издержек разнообразна [1, 2]. При укрупненных расчетах для целей стратегического финансового планирования можно использовать разделение затрат на: а) прямые и косвенные; б) постоянные и переменные.

Прямые затраты — это издержки, непосредственно связанные с основной деятельностью предприятия, зависящие от грузооборота (пассажиروборота). Все косвен-

ные издержки, как правило, совпадают с условно-постоянными затратами и связаны с обслуживанием основной производственной деятельности.

К основным прямым переменным затратам можно отнести:

- затраты на складское хозяйство (приобретение, транспортные издержки);
- затраты на заработную плату производственного персонала;
- затраты на функционирование производственных подразделений (энергия, обслуживание автомобилей, в том числе текущий ремонт).

К основным прямым постоянным затратам можно отнести:

- затраты на заработную плату ремонтных и вспомогательных рабочих;
- амортизация;
- прочие затраты (поставки некоторых видов материалов и прочие).

К основным косвенным постоянным затратам можно отнести:

- затраты на административно-управленческий персонал;
- затраты на содержание зданий и сооружений, информационных систем и др. (включая ремонтные платежи, налоги);
- обслуживание долгосрочной кредиторской задолженности;
- затраты на НИОКР.

Для любого автотранспортного предприятия большое значение имеют как общая сумма затрат, так и средние затраты на производство единицы продукции, которые имеют тенденцию к снижению по мере роста объема производства за счет постоянных расходов.

В долгосрочном периоде при стратегическом планировании автотранспортной деятельности по сути все затраты можно рассматривать как переменные: автотранспортное предприятие может инвестировать неограниченный капитал в основной вид деятельности. Долгосрочные издержки в этом случае становятся определяющими для его производственно-экономической тактики и для затрат краткосрочного периода: первоначально принимается решение о долгосрочной политике — объеме и номенклатуре производства, размере инвестиций, а затем краткосрочные планы рассматриваются с позиции реализации стратегии.

После реализации инвестиций постоянные затраты краткосрочного периода становятся определенными (конкретными), что повышает точность прогнозирования при реализации стратегического плана.

Планирование прибыли является «ключевым» (определяющим) при решении финансовых вопросов. Принципиальное значение при этом имеет местоположение «точки безубыточности» — точки, разделяющей зоны прибыли и убытков: «точка безубыточности» показывает минимальную величину оборотных средств, которая необходима для покрытия общих расходов автотранспортного предприятия. Для достижения прибыльности предприятия необходимо, чтобы валовый доход за вычетом переменных затрат превышал постоянные расходы. Таким образом, важным средством достижения прибыльности автотранспортного предприятия является минимизация переменных затрат.

При финансово-экономических расчетах необходимо точно трактовать понятие «прибыль». Согласно счета прибылей и убытков, наблюдается существенная разница между валовой и чистой прибылью. Валовая прибыль представляет собой текущие доходы до уплаты налогов, чистая — после их уплаты. С позиции стратегического планирования чистая прибыль делится на распределяемую (выплата дивидендов) и нераспределяемую (капитальные вложения в производство). В практике российских предприятий распределяемая прибыль составляет обычно 30–50 % чистой прибыли, но это зависит от конкретных стратегических целей предприятия.

С планированием прибыли тесно связано планирование средств в кассе. Неэффективное управление наличностью является главной причиной финансово-экономических проблем: отсутствие наличных средств быстрее приводит к банкротству, чем отсутствие прибыли. Основная задача при этом — определить минимальный

размер оборотного капитала, необходимого для превращения денег в кассе в товарные запасы, затем в дебиторскую задолженность и, наконец, вновь в наличные средства. Оборотный капитал — это превышение текущих активов над краткосрочными обязательствами. Оптимальный размер оборотного капитала дает возможность своевременно оплачивать счета за материалы и рабочую силу, производить расходы, связанные с производственной и сбытовой деятельностью и т.д.

Определив потребность в оборотных средствах, необходимо составить прогноз притока и оттока наличных средств, который необходим для планирования выплаты дивидендов, оплаты процентов и погашения кредитов. Функции такого прогноза выполняет кассовый бюджет, отражающий предполагаемые поступления наличных и их использование, а также потребность в кредитах или возможное получение излишков наличных средств. Фактические поступления и платежи обычно отличаются от предусмотренных в кассовом бюджете, что может быть вызвано изменениями условий сбыта или производства, а также недостаточным контролем движения наличных средств.

Литература:

1. Т.В. Коновалова. Финансово-экономический анализ автотранспортной деятельности : учебное пособие / Т.В. Коновалова ; Федеральное агентство по образованию, Гос. образовательное учреждение высш. проф. образования «Кубанский гос. технологический ун-т». – Краснодар, 2008.

2. Коновалова Т.В., Надирян С.Л. Экономическая оценка инвестиционной деятельности автотранспортного предприятия // Транспорт. Транспортные сооружения. Экология. – 2013. – № 2. – С. 72–81.

References:

1. T.V. Konovalova. Financial-economic analysis of motor activity : tutorial / T.V. Konovalova ; the Federal Agency for education, the State. educational institution of the higher. professional education «Kuban state technological University». – Krasnodar, 2008.

2. Konovalova T.V., Nadiren S.L. Economic evaluation of investment activity of transport enterprises // The transport. Transport facilities. Ecology. – 2013. – No. 2. – P. 72–81.