Курилова, Анастасия Александровна. Методология и инструментарий финансового механизма управления затратами на предприятиях автомобильной промышленности : диссертация ... доктора экономических наук : 08.00.10 / Курилова Анастасия Александровна; [Место защиты: ГОУВПО "Марийский государственный технический университет"].- Йошкар-Ола, 2011.- 353 с.: ил.

**Содержание к диссертации**

Введение

**Глава 1. Теоретические основы формирования финансового механизма управления затратами18**

1.1 Современная парадигма концепций управления затратами 18

1.2. Финансовый механизм: содержание и основные компоненты .. 53

1.3. Методологические подходы к формированию системы ключевых показателей финансового механизма управления затратами 73

**Глава 2. Методологические особенности формирования и реализации финансового механизма управления затратами на предприятиях автомобильной промышленности 119**

2.1. Отраслевые особенности деятельности предприятий автомобильной промышленности 119

2.2 . Анализ факторов, влияющих на финансово-хозяйственную деятельность предприятий автомобильной промышленности 133

2.3. Концептуальная модель финансового механизма управления затратами на предприятиях автомобильной промышленности 156

2.4. Базовые принципы реализации финансового механизма управления затратами на основе теории активных систем 161

**Глава 3. Риск-менеджмент и его роль в финансовом механизме управления затратами 173**

3.1. Методические положения управления рисками предприятий автомобильной промышленности 173

3.2. Финансовый инжиниринг и использование его инструментов на предприятиях автомобильной промышленности 199

3.3. Принятие решений по хеджированию рисков на основе теории активных систем 225

**Глава 4. Финансовое планирование как элемент финансового механизма управления затратами на предприятиях автомобильной промышленности 234**

4.1. Финансовое планирование предприятий автомобильной промышленности с учетом факторов риска 234

4.2. Построение системы финансового планирования с использованием теории активных систем 255

4.3. Сравнение существующей и предлагаемой системы финансового планирования на примере группы предприятий ОАО «АВТОВАЗ» 265

4.4. Оценка эффективности реализации финансового механизма управления затратами на предприятиях автомобильной промышленности...280

Заключение 284

Список использованных источников

**Введение к работе**

Актуальность темы исследования. Одним из существенных факторов, отрицательно влияющих на эффективность российского бизнеса, является экстенсивный характер современной отечественной экономики, который заключается в опережающем росте затрат по сравнению с выручкой предприятия. При этом практика деятельности ведущих зарубежных предприятий указывает на возрастающую роль финансового механизма управления затратами в регулировании деятельности и внутрифирменных взаимоотношений предприятия. Это становится определяющим фактором повышения конкурентоспособности предприятия, особенно в условиях нестабильности мировой экономики, вызванной мировым финансовым кризисом. Поэтому современная финансовая политика российского предприятия должна формироваться с учетом важности финансового механизма управления затратами, а также многофакторности воздействия мирового финансово- экономического кризиса и его долгосрочных отрицательных последствий.

Изменения в мировой экономике не могли не затронуть и одну из основных отраслей промышленности - автомобилестроение.

По данным Международной организации автопроизводителей OICA, совокупные показатели отрасли по производству транспортных средств позволяют приравнять ее к шестой по величине экономике мира. "Прямая" численность работающих в автомобилестроении составляет более 8 миллионов человек - около 5 % от всех занятых в сфере материального производства. Численность работающих, косвенно связанных с производством транспортных средств, по всему миру составляет более 50 миллионов человек. Отрасль по производству транспортных средств играет ключевую роль в развитии технологий других отраслей промышленности и общества в целом. Совокупный объем расходов на исследования, разработку и модернизацию производства составляет около 85 млрд. евро в год.

Автомобилестроение является также одним из основных источников государственных доходов для большинства стран. По данным OICA, сборы и налоги от производителей транспортных средств в 26 промышленно развитых странах составили более 430 млрд. евро в год.

Мировой финансовый кризис 2008-2009 гг. вызвал падение основных финансовых индексов, снижение стоимости ценных бумаг, резкое увеличение стоимости финансирования. Так, индекс Доу Джонса (D&J Index) снизился за одиннадцать месяцев, с апреля 2008 по март 2009, с отметки 13 057 до 6 627 пунктов.

Последствия финансового кризиса для мировой отрасли по производству транспортных средств оказались поистине драматическими. Продажи транспортных средств в 2008, 2009 годах упали более чем на 50%, производство автомобилей во всем мире достигло рекордно низкой отметки 47,9 млн.шт. за тринадцатилетний период с 1994 по 2007 год. Подобные кризисные явления привели к значительному ухудшению финансового положения большинства компаний-производителей транспортных средств.

Отечественные предприятия автомобильной промышленности как составная часть мировой экономики также оказались в тяжелом положении и смогли преодолеть последствия финансового кризиса только за счет финансовой поддержки государства. Только на финансовую поддержку ОАО "АВТОВАЗ" были выделены бюджетные ассигнования в размере 40 млрд. руб. путем предоставления беспроцентного займа.

Вместе с тем автомобильная промышленность зависит от состояния рынка сбыта продукции, который определяется общим состоянием мировой экономики. Негативные тенденции снижают объем продаж транспортных средств, приводят к падению рентабельности производства, а при значительной и длительной негативной динамике - к стагнации в отрасли и банкротству компаний - производителей транспортных средств.

Опыт функционирования предприятий подтверждает, что, с одной стороны, финансовая неопределенность является источником риска, с другой - открывает новые возможности для хозяйствующего субъекта и может привести как к снижению, так и к увеличению стоимости предприятия.

Примером может служить компания "Тойота" ("Toyota"), которая после кризиса национального производства автомобилей в США, смогла выйти на первое место в мире по объему продаж и производству транспортных средств. Причины успешной деятельности предприятия заключаются в том числе в оптимальном уровне затрат предприятия, позволяющем установить цену на продукцию в соответствии с ее потребительскими качествами. Это достигается за счет формирования и реализации финансового механизма управления затратами и его инструментария.

В ходе рыночных преобразований в автомобильной промышленности придается особое значение процессу детерминации основных методов управления предприятиями на всех ступенях его развития. Одновременно с этим все более значимым становится финансовый механизм управления затратами предприятия, оцениваемый с позиции риска - вероятность роста затрат приведет к росту себестоимости продукции и, соответственно, к снижению ее конкурентоспособности и стоимости предприятия.

Появление новых угроз, ситуаций неопределенности обусловливает необходимость разработки новой методологии финансового механизма управления затратами, в основе которой находятся теория активных систем и система риск- менеджмента, позволяющие снизить затраты предприятия и риски, с которыми сталкиваются предприятия автомобильной промышленности.

В связи с этим к основным направлениям, которые нуждаются в теоретическом и методологическом обосновании, следует отнести проблемы диагностики стратегических приоритетов отечественных предприятий автомобильной промышленности; принципы и инструменты финансового механизма управления затратами с учетом фактора риска; методическое обеспечение реализации финансовых решений в сфере управления затратами и рисками предприятий автомобильной промышленности.

Анализ трудов отечественных и зарубежных исследователей теории и практики минимизации расходов подтверждает актуальность и своевременность разработки финансового механизма управления затратами предприятия через систему управления рисками и подчеркивает необходимость его внедрения в практику деятельности предприятий автомобильной промышленности.

Степень разработанности проблемы. Существует достаточно большое количество научных исследований и публикаций, посвященных проблемам формирования финансового механизма управления. В то же время эта проблема в российской экономике приобретает новые черты и значимость, потому что изменения, происходящие в мировой экономической системе, требуют пересмотра подходов к идеологии формирования и реализации финансового механизма управления с учетом затрат предприятия и рисков.

Исследованию затрат как финансовой категории посвящены труды классиков политической экономики: А. Смита, Д. Рикардо, Дж. М. Кейнса, А. Маршалла, К. Маркса, М. Миллера, Ф. Модильяни и др.

Основные концептуальные положения финансового менеджмента обосновали зарубежные ученые: Ю. Бригхем, Р. Брейли, С. Брю, Д. Ванхорн, Дж. М. Вайхович, И. Гапенски, Э. Д. Долан, Р. Домари, К. Д. Кэмпбелл, Б. Коласс, Т. Котлер, Л. Крушвиц, С. Майерс, Г. Марковиц, М. Х. Мескон, М. Миллер, Дж. Моссин, В. Парето, С. Росс, Дж. Уильямс, Д.Н. Хайман, Ф. Хедоури, Р. Холт, У. Шарп и др.

Значительный вклад в создание и развитие современной науки о финансах или отдельных ее аспектах, а также в разработку категориального, научного и методического инструментария управления финансовой деятельностью внесли: И.Т. Балабанов, И.А. Бланк, А.Я. Быстряков, Т.К. Блохина, А.З. Бобылева, А.А. Володин, М.В. Вознесенский, А.Н. Гаврилов, А. Г. Грязнова, Л. А. Дробозина, О.В. Ефимова, В.П. Иваницкий, В.П. Казак, М.Н. Крейнина, В.В. Ковалев, Вит. В. Ковалев, Н.В. Колчина, В.В. Круглова, М.Г. Лапуста, И.Я. Лукасевич, И.И. Лютова, А.М. Марголин, Е.А. Морозова, Д.С. Молякова, Б.Е. Пеньков, Г.Б. Поляк, М.В. Романовский, Е.С. Стоянова, А.Д. Шеремет, А.В. Якунина и др.

Проблемы управления затратами и финансового планирования исследованы видными российскими и зарубежными представителями финансовой и учетной мысли: В.М. Аньшиным, И.А. Басмановым, А.С. Бакаевым, А.Н. Бирман, М.А. Вахрушиной, Н.Д. Врублевским, Р. Я. Вейцманом, Р. Р. Гаррисоном, К. Друри, Ф.В. Езерским, О.В. Ефимовой, М. Х. Жебраком, В.Г. Когденко, Н.П. Кондра- ковым, В.Е. Киримовым, В.В. Ковалевым, М.В. Мельник, Е.В. Негашевым,

1. Ф. Палием, П.И. Рейнботом, Я.В. Соколовым, Р.С. Сайфулиным, Дж. Фосте- ром, В.Е. Хруцким, Н.Г. Чумаченко, Л.Д. Шереметом, К.В. Щиборщ и др.

Методам управления рисками посвящены труды отечественных ученых А.П. Альгина, Ю.П. Ампиловой, И.Т. Балобановой, Н.В. Бондарчук, Н.Б. Ерма- совой, А.А. Комзоловой, П.Б. Никитиной, В.Т. Севрук, М.А. Роговой, Л.Н. Тэп- ман, И.В.Хохлова, А.С. Шапкиной и др., а также ряда зарубежных авторов: В.Т. Ковелло, М.В. Меркфаофера, Ф. Найта, У. Шарпа, М.Б. Саелса и др. В области финансовых инноваций, финансовой инженерии и производных финансовых инструментов известны труды А.А. Аюпова, В.К. Бансала, А.Н. Буренина,

1. Вайна, Л. Галица, Ю.И. Капелинского, И.А. Коха, Я. М. Миркина, Ф.С. Мишкина, Б. Б. Рубцова, А.Б. Фельдмана, К.С. Царихина, М.Г. Янукян и др.

Необходимо отметить значительный вклад в решение задач координации взаимодействий в иерархических системах, позволяющий учитывать интересы структурных элементов, который внесли отечественные ученые: К.А. Багринов- ский, Д.В. Богатырев, В.Н. Бурков, М.В. Губко, Ю.Б. Геймеер, Г.М. Гришанов, В.В. Кондратьев, Н.Н. Моисеев, Д. А. Новиков и др.

Проблематика деятельности предприятий автомобильной промышленности отражена в работах таких зарубежных и отечественных ученых, как Драгачева С.В., Ковригин А.С., Кузнецов М.Ю., Спандарьян В. Д., Спандарьян М.В., Монден Я.

Несмотря на высокий уровень выполненных исследований, содержащиеся в них выводы требуют развития, особенно в динамично изменяющихся экономических условиях. Это предопределяет более глубокую научную разработку проблемы формирования финансового механизма управления затратами с позиции риск-ориентированного подхода.

Научная гипотеза исследования основывается на предположении, что перенесение риск-ориентированного подхода на элементы финансового механизма управления затратами позволит увеличить стоимость предприятия.

Теоретической и методологической базой исследования явились как общенаучные методы исследования (диалектика, анализ, синтез, системность, комплексность), так и специальные приемы и процедуры (статистический анализ; метод экспертных оценок; метод картографирования; экономико- математические методы, такие, как методы теории вероятностей, кластерного анализа, многомерного шкалирования, теория активных систем, теория организационных систем и др.). Новые положения аргументированы результатами исследований и наблюдений, полученными сравнительно-историческим, диалек- тико-синтетическим и абстрактно-логическим методами.

Теоретическую основу исследования составляют труды отечественных и зарубежных ученых по проблемам финансового менеджмента, управления затратами, управления рисками, теории активных систем, законодательные и нормативные акты Российской Федерации, материалы научных конференций и исследований, периодические экономические издания.

Цель и задачи диссертационного исследования. Цель исследования заключается в разработке научного направления, представляющего собой новую концепцию формирования и реализации финансового механизма управления затратами на предприятиях автомобильной промышленности, а также разработке на этой основе методического и практического инструментария.

Постановка такой цели обусловила необходимость решения следующих основных теоретических и практических задач:

Первая системная задача - обосновать методологическое обеспечение формирования и реализации финансового механизма управления затратами, ориентированного на рост стоимости предприятия, на основе системы ключевых показателей:

1. систематизировать существующие подходы и уточнить современную парадигму концепций управления затратами с позиции финансового механизма;
2. раскрыть сущность категории "финансовый механизм" как объекта управления, выявить институциональные аспекты и элементы финансового механизма управления затратами;
3. разработать методологические положения формирования системы ключевых показателей финансового механизма управления затратами.

Вторая системная задача - определить концептуальные основы финансового механизма управления затратами для предприятий автомобильной промышленности на основе риск-менеджмента и теории активных систем:

1. выявить стратегические приоритеты и особенности финансово- хозяйственной деятельности предприятий автомобильной промышленности, функционирующих на международном и отечественном рынках, для определения позиции российского автопрома и направлений формирования финансового механизма управления затратами;
2. разработать концепцию финансового механизма управления затратами на предприятиях автомобильной промышленности в рамках риск- ориентированного подхода;
3. определить базовые принципы формирования и реализации финансового механизма управления затратами на предприятиях автомобильной промышленности на основе теории активных систем.

Третья системная задача - разработать методологические положения формирования финансового механизма управления затратами с позиции риск-менеджмента, обеспечивающего создание и использование инструментов финансового инжиниринга с целью снижения затрат и роста стоимости предприятий автомобильной промышленности:

1. уточнить и раскрыть методические положения управления финансовыми рисками на предприятиях автомобильной промышленности;
2. обосновать использование инструментов финансового инжиниринга на предприятиях автомобильной промышленности;
3. предложить методическое обеспечение процесса хеджирования финансовых рисков предприятиями автомобильной промышленности с целью снижения затрат и роста стоимости предприятия;
4. раскрыть механизм хеджирования с использованием опционов предприятиями автомобильной промышленности на основе теории активных систем.

Четвертая системная задача - обосновать применение финансового планирования как инструмента финансового механизма управления затратами в условиях риска:

1. раскрыть методическое обеспечение процессов анализа и оценки риска при формировании бюджетов предприятиями автомобильной промышленности;
2. провести сравнение существующей и предлагаемой систем финансового планирования на примере предприятий, входящих в группу ОАО "АВТОВАЗ";
3. раскрыть процесс построения системы финансового планирования на основе теории активных систем на предприятиях автомобильной промышленности;
4. оценить эффективность реализации финансового механизма управления затратами на предприятиях автомобильной промышленности, выраженную в изменении стоимости предприятий.

Объектом исследования являются предприятия автомобильной промышленности, осуществляющие финансово-хозяйственную деятельность в условиях динамичной экономической среды.

Предметом исследования выступает совокупность финансовых отношений, обеспечивающих формирование и реализацию финансового механизма управления затратами на предприятиях автомобильной промышленности.

Область исследования соответствует требованиям паспорта ВАК Минобр- науки РФ по специальности 08.00.10. "Финансы, денежное обращение и кредит" паспорта специальностей ВАК РФ (экономические науки).

Информационную базу исследования составляют фундаментальные труды отечественных и зарубежных ученых и практиков, представленные в различных изданиях и связанные со сферой финансов и финансового менеджмента, системным анализом финансовых ресурсов, затрат и результатов, с процессами управления.

Нормативно-правовую основу работы составили законодательные акты Российской Федерации; нормативные документы, устанавливающие требования к финансовому механизму управления затратами предприятия, системе финансового управления промышленными предприятиями. В работе использованы результаты исследований отечественных и зарубежных экономистов, информация обзорной, аналитической и справочной литературы, монографий, интернет- сайтов, экспертные оценки, данные наблюдений; эмпирические данные организаций, авторские аналитические расчеты, полученные в процессе исследования.

Научная новизна исследования состоит в разработке научного направления, представляющего собой новую концепцию формирования и реализации финансового механизма управления затратами для предприятий автомобильной промышленности на основе риск-ориентированного подхода и теории активных систем.

В работе получены и выносятся на защиту следующие основные научные результаты:

1. Обосновано методологическое обеспечение формирования и реализации финансового механизма управления затратами, ориентированного на рост стоимости предприятия, на основе системы ключевых показателей деятельности:

1. выявлены основные концепции управления затратами с позиции финансового механизма и возможность их использования предприятиями автомобильной промышленности на основе следующих критериев: функциональность; учет качества выпускаемой продукции; системность анализа; точность временного использования; учет полного цикла финансово-хозяйственной деятельности предприятия; достаточность и рациональность информации для формирования финансового механизма управления затратами; универсальность; выявление причин возникновения затрат; учет фактора риска;
2. предложена матрица соответствия концепций управления затратами и стадий жизненного цикла предприятия для формирования финансового механизма управления затратами на предприятиях автомобильной промышленности;
3. обоснована правомерность использования критерия "увеличение стоимости предприятия" в качестве оценки эффективности формирования и реализации финансового механизма управления затратами;
4. разработаны методологические положения формирования системы ключевых показателей финансового механизма управления затратами, способствующей положительной динамике роста стоимости предприятия, достижению базовых целей всех направлений развития предприятия и устранению межфункциональных противоречий между финансовыми и иными службами.
   1. Определены концептуальные основы финансового механизма управления затратами для предприятий автомобильной промышленности на основе риск-менеджмента и теории активных систем:

сформирован прогноз развития мировой автомобильной промышленности и проведена группировка стран-производителей автомобилей на основе матрицы БКГ по доминирующим признакам для определения позиции российского авто- прома, перспектив его развития и направлений формирования финансового механизма управления затратами на предприятиях автомобильной промышленности;

сформулированы стратегические приоритеты отечественных предприятий автомобильной промышленности для формирования финансового механизма управления затратами на основе комплексного подхода к выявлению внешних и внутренних возможностей и угроз, оценки рисков и анализу финансового потенциала предприятий автомобильной промышленности;

разработана модель риск-ориентированного финансового механизма управления затратами на предприятиях автомобильной промышленности на основе системного подхода с целью достижения поставленных целей, основной из которых является увеличение стоимости предприятия;

выявлены основные принципы формирования и реализации финансового механизма управления затратами на основе теории активных систем, позволяющие осуществить согласованное управление и обеспечить рост стоимости предприятий автомобильной промышленности.

Разработаны методические положения формирования финансового механизма управления затратами с позиций риск-менеджмента, обеспечивающие создание и использование инструментов финансового инжиниринга с целью снижения затрат и роста стоимости предприятий автомобильной промышленности:

обоснована методика управления финансовыми рисками для предприятий автомобильной промышленности на основе системы ключевых показателей и комплексной системы управления рисками, позволяющая учитывать как прямые финансовые потери, так и влияние на нефинансовые показатели, определяющие конкурентоспособность и стоимость предприятий автомобильной промышленности;

разработана методика определения стоимостной оценки валютных рисков и рисков увеличения стоимости сырья на основе определения нетто-позиции предприятий автомобильной промышленности путем анализа экспортно- импортных контрактов. Предложена модель выбора стратегий хеджирования в зависимости от динамики рынка, позволяющая снизить затраты и финансовые риски, а также принимать решения о хеджировании рисков в зависимости от существующей тенденции на рынке;

разработан алгоритм выбора инструментов финансового инжиниринга предприятиями автомобильной промышленности с целью снижения затрат и уровня риска, а также повышения ликвидности и доходности предприятия;

создана модель оценки целесообразности заключения опционных контрактов на основе теории активных систем, позволяющая снизить валютные риски, а также риски роста стоимости сырья, используемого в производстве автомобилей.

4. Обосновано применение финансового планирования как инструмента финансового механизма управления затратами при оценке риска предприятий автомобильной промышленности:

* 1. определены критерии использования и представлен алгоритм процессно- ориентированного финансового планирования, позволяющего выделить бизнес- процессы, обеспечивающие рост стоимости предприятий автомобильной промышленности.
  2. разработана модель оценки риска при формировании бюджетов предприятия, позволяющая осуществлять планирование финансовых результатов деятельности предприятия автомобильной промышленности в зависимости от риска и вероятности исполнения бюджета;
  3. разработана методика совершенствования системы финансового планирования на предприятиях автомобильной промышленности на примере группы предприятий ОАО "АВТОВАЗ" с целью повышения эффективности управления денежными потоками предприятия, снижения рисков и затрат;
  4. на основе теории активных систем предложен алгоритм согласования финансовых планов предприятия, позволяющий оптимизировать процесс планирования и снизить затраты предприятий автомобильной промышленности.

Практическая значимость работы состоит в разработанном методическом обеспечении финансового механизма управления затратами для предприятий автомобильной промышленности, формирование и реализация которого приведет к снижению затрат и рисков, а также увеличению стоимости предприятия.

Апробация результатов исследования. Работа прошла апробацию на кафедре "Экономика, финансы и бухгалтерский учет" ГОУ ВПО "Тольяттинский государственный университет", на кафедре "Экономика, финансы и кредит" НОУ ВПО "Международный институт рынка", а также на семинарах для руководителей зависимых и дочерних обществ ОАО "АВТОВАЗ". Результаты исследования обсуждены на Международной научно-практической конференции "Татищевские чтения: Актуальные проблемы науки и практики", Волжский университет им. В.Н.Татищева, 2008 г., 2011 г.; Международной научно- практической конференции "От кризиса к росту: стратегия инновационного развития" НОУ ВПО "Международный институт рынка", 2010 г., 2011 г.; Международной научно-практической конференции "Актуальные проблемы менеджмента в России. Проблемы развития экономического анализа и бухгалтерского учета в условиях финансового кризиса" ГОУ ВПО "Тольяттинский государственный университет", 2010 г., Международной научно-практической конференции "Стратегическое планирование развития городов России" ГОУ ВПО "Тольяттинский государственный университет", 2010 г.

Практические результаты исследования нашли отражение в нормативной документации ОАО "АВТОВАЗ", деятельности его зависимых и дочерних предприятий.

Научные и методологические положения исследования оформлены в виде монографий, учебно-методических пособий, учебно-методических комплексов и используются в учебном процессе и программах по обучению дисциплинам: "Финансы предприятий", "Корпоративные финансы", "Финансовая политика предприятия", "Организация финансовой работы на предприятии", "Управление затратами" и др. Научно-теоретические выводы исследования применяются в процессе обучения магистрантов.

Структура и объем диссертации. Диссертация состоит из введения, четырех глав, заключения, списка использованных источников и приложений. По теме диссертации опубликовано более 60 работ, в том числе монографии, статьи в журналах, рекомендованных ВАК. Структура работы обусловлена концептуальной идеей, отражает поставленную цель и задачи исследования и имеет следующее содержание:

## Финансовый механизм: содержание и основные компоненты

Одним из существенных факторов, отрицательно влияющих на эффективность российского бизнеса, является экстенсивный характер современной отечественной экономики, который заключается в опережающем росте затрат по сравнению с выручкой предприятия. При этом практика деятельности ведущих зарубежных предприятий указывает на возрастающую роль управления затратами в регулировании деятельности и внутрифирменных взаимоотношений предприятия. Это становится определяющим фактором повышения конкурентоспособности предприятия, особенно в условиях нестабильности мировой экономики, которая вызвана мировым финансовым кризисом.

Управление - сложный социально-экономический процесс. В широком смысле слова обозначает воздействие на предмет, объект, систему для сохранения их устойчивости или перевода из одного состояния в другое в соответствии с заданными целями. Основная цель управления состоит в получении наибольшего результата от хозяйственной деятельности при наименьших совокупных затратах живого и овеществленного труда. Очевидно, что основные управленческие решения должны быть связаны с затратами предприятия и направлены на их минимизацию [217].

А.Файолю принадлежит ставшее общепризнанным разделение управления на четыре функции. Эти функции представляют собой самые общие направления, каждое из которых относительно самостоятельно, но, в то же время, соотносится с другими направлениями в рамках процесса управления: планирование, организация, мотивация и контроль [221]. Раицкий К.А. выделяет уже расширенный перечень функций управления: планирование, координация, контроль, мотивация, принятие решений. Искусство управления состоит в том, чтобы гарантировать существование предприятия и приспосабливать его к развитию рынков и внешней среды [196]

Планирование включает в себя выбор долговременных и ближайших целей и разработку стратегических планов для их достижения. Координация - определение наилучших направлений использования ресурсов предприятия, для выполнения намеченных планов. Контроль обеспечивает исполнение решений и обратную связь для того, чтобы цели предприятия и его стратегические планы реализовались оптимальным образом. Мотивация - формирование системы мотивов, побуждающих к выполнению принятых решений Принятие решений - выбор наилучшего варианта достижения целей хозяйствующего субъекта. На всех этапах управления необходимо концентрировать и грамотно использовать данные о затратах, как факторе, играющем важную роль в выработке окончательного решения, и, в конечном счете, определяющем конкурентоспособность предприятия. В работе Баканова М.И. [23] определяются главные функции экономического управления такие как: 1) информационное обеспечение управления (сбор, обработка, упорядочивание информации об экономических явлениях и процессах); 2) анализ (анализ хода и результатов деятельности, оценка ее успешности и возможностей совершенствования на основании научно обоснованных критериев); 3) планирование (прогнозирование, перспективное и текущее планирование экономической системы); 4) организация управления (организация эффективного функционирования тех или иных элементов хозяйственного механизма в целях оптимизации использования трудовых, материальных и денежных ресурсов экономической системы); 5) контроль (контроль за ходом выполнения бизнес-планов и управленческих решений).

Первые две общие функции отражают как бы технологические этапы управления, которые сводятся к информационному и аналитическому обеспечению процесса принятия решений. Само принятие решений осуществляется в виде функций управления, отражающих временные этапы управления: планирование, организацию управления и контроля.

Процесс управления затратами, по мнению В. Савчука, состоит из двух этапов [204]: 1. Измерение и анализ затрат (правильное измерение затрат важно для понимания оценки эффективности вашей деятельности). 2. Контроль и снижение затрат (при понимании взаимосвязи между затратами предприятия и его эффективностью можно установить контроль над затратами в целях максимальной эффективности).

На наш взгляд, процесс управления затратами включает в себя следующие стадии: планирование, организацию, анализ, учет, контроль и стимулирование (мотивацию). Для выполнения каждой из названных функций необходима определенная обработка информации и, определение способов воздействия на затраты.

Цепочка ценности для любого предприятия, занимающегося любой деятельностью, - это согласованный набор видов деятельности, создающих ценность, начиная от исходных источников сырья для поставщиков компонентов вплоть до готовой продукции, доставленной конечному пользователю. Здесь акцент делается на процессах, происходящих за пределами предприятия, и каждое предприятие рассматривается в контексте общей цепи видов деятельности, создающих ценность, как одна из частей этой цепи, от исходного сырья до конечного потребителя.

## . Анализ факторов, влияющих на финансово-хозяйственную деятельность предприятий автомобильной промышленности

Однако, если данные, раскрывающие производственно-сбытовую деятельность, легко получить с сайта Международной организации автопроизводителей (OICA), то показатели, финансово-хозяйственной деятельности всей совокупности предприятий производителей автомобилей получить достаточно сложно. В процессе поиска данных о финансово-хозяйственной деятельности предприятий на сайтах производителей, указанные данные были получены с сайтов 22 предприятий (из 50 предприятий которые указаны OICA как производители автомобилей). Необходимо отметить, что не все получаемые данные оказались полностью сопоставимы для оценки в силу различных подходов и стандартов при формировании отчетности о финансово-хозяйственной деятельности. Наглядным примером является отчет предприятия PriceWhaterhouseCoopers - «Global Automotive Financial Review», в сводной таблице которого приведены данные о финансово-хозяйственной деятельности 16 ведущих предприятий производителей автомобилей, при этом, только шесть предприятий сформировали отчетность в соответствие с международными стандартами (IFRS), два - в соответствие с USA GAAP, остальные - в соответствие с национальными стандартами отчетности [256].

Поэтому для объективности оценки было принято решение о формировании матрицы производителей автомобилей на основе данных о производстве автомобилей. За основу были приняты данные общества Международной организации автопроизводителей [250] (Приложение 1).

На основании полученной матрицы (Приложение 2) расстояний между объектами с помощью многомерного шкалирования осуществлялся поиск и интерпретация "латентных (т.е. непосредственно не наблюдаемых) переменных", дающих возможность пользователю объяснить сходства между объектами, заданными точками в исходном пространстве признаков формировалась диаграмма рассеяния точек (объектов, предприятий автомобильной промышленности). Для простоты изменения диаграмма рассеяния формировалась в двух измерениях.

На основании сформированной диаграммы рассеяния определялось приблизительное количество групп, на которые можно разбить исходную совокупность объектов.

Полученные на основе многомерного шкалирования данные о расстоянии объектов в двух измерениях использовались для группировки объектов. При этом использовалась методология кластерного анализа, т.е. совокупность методов классификации многомерных наблюдений или объектов, основанных на определении понятия расстояния между объектами с последующим выделением из них групп наблюдений (кластеров, таксонов)[75]. Расстояния между объектами определялось с помощью формулы (1.4.). Выделение групп осуществлялось с помощью принципа "ближайшего соседа"

При разбиении множества на группы использовались следующие показатели: легковые автомобили (cars), малый коммерческий транспорт (LCV), грузовые автомобили (HVC), автобусы (heavy bus).

В процессе кластерного анализа с учетом расположения объектов на плоскости было получено несколько вариантов группировки с разным количество групп (от 3 до 9). Наиболее оптимальной оказалась группировка множества на 5 групп (кластеров) (см.рис.1.12).

В соответствии с полученной группировкой в первую группу (кластер) вошли производители, которые лидируют по объемам производства всех четырех видов продукции, а именно: легковые автомобили (cars), малый коммерческий транспорт (LCV), грузовые автомобили (HVC), автобусы (heavy bus). Объем производства транспортных средств предприятий этой группы находится в диапазоне от 7,2 до 2,2 млн.шт. в год. Эту группу можно условно обозначить как «дифференцированные лидеры». Предприятия этой группы являются лидерами производства и продаж во всем мире. Десять предприятий этой группы обеспечивают около 70 % от общего объема производства автомобилей. Только две предприятия этой группы GM и Toyota обеспечивают до 22 % от общемирового производства. Дифференциация по видам продукции и регионам сбыта предприятий этой группы достаточно высока. Например, GM и Toyota производят все виды автомобильной продукции от легковых автомобилей до автобусов. GM производит свои автомобили в 18 странах мира, Toyota - в 21 стране, т.е. оба предприятия являются транснациональными.

Диаграмма рассеяния объектов - производителей автомобилей первой группы (кластера) в трехмерном пространстве При достаточно схожей характеристике структуры выпуска продукции и объемах ее выпуска, данные предприятия имеют значительные отличия в показателях финансово-хозяйственной деятельности (см. таблицу 1.11).

## Финансовый инжиниринг и использование его инструментов на предприятиях автомобильной промышленности

Принцип 6 (оперативности). Данный принцип требует, чтобы при управлении в режиме реального времени информация, необходимая для принятия решений, поступала вовремя, управленческие решения принимались и реализовывались оперативно в соответствии с изменениями управляемой системы и внешних условий ее функционирования. Другими словами, характерное время выработки и реализации управленческих решений не должно превышать характерное время изменений управляемой системы (то есть система управления должна быть адекватна управляемым процессам в смысле скорости их изменений).

Принцип 7 (опережающего отражения) - сложная адаптивная система прогнозирует возможные изменения существенных внешних параметров. Необходимым условием такого опережающего отражения является последовательность и повторяемость внешних явлений. Следовательно, при выработке управляющих воздействий недостаточно реагировать на изменения состояния управляемой системы и условий ее функционирования, а необходимо предсказывать и упреждать такие изменения.

Более того, управляющий орган должен заранее планировать те воздействия, которые он должен оказать на управляемую систему в случае, если произойдут те или иные события.

Принцип 8 (адаптивности). Если принцип опережающего отражения выражает необходимость прогнозирования состояния управляемой системы и соответствующих действий управляющего органа, то принцип адаптивности утверждает, что, во-первых, при принятии управленческих решений необходимо учитывать имеющуюся информацию об истории функционирования управляемой системы, а, во-вторых, однажды принятые решения должны периодически пересматриваться в соответствии с изменениями состояния управляемой системы и условий ее функционирования.

Это утверждение, в частности приводит к тому, что: -необходима иерархическая организация и разделение полномочий, причем полномочия (потоки информации и управляющие воздействия) лиц, принимающих решения, ограничены составом подчиненных им элементов и их функциями; -должно выполняться условие наименьшего взаимодействия, то есть взаимодействие (информационное, управляющее и т.д.) участников системы должно быть минимально возможным, обеспечивающим достижение поставленных целей и требуемый уровень устойчивости функционирования системы; -должна происходить локализация внешних воздействий, то есть изменение условий и/или целей функционирования части элементов системы должно минимально затрагивать другие элементы системы, и т.д.

Для конкретизации принципа рациональной централизации необходимо рассмотреть факторы, влияющие на эффективность управления в многоуровневых иерархических системах.

Пусть имеется некоторая система управления затратами с фиксированной структурой подчиненности и механизмом управления.

Децентрализация - это любое изменение ее элементного состава и/или связей между ее элементами, приводящее к тому, что взаимодействие (управляющее, информационное и т.д.) каждого из элементов с другими элементами, находящимися на более низких уровнях иерархии, уменьшается или, по крайней мере, не возрастает. Примером децентрализации является увеличение числа, как управляющих органов, так и управляемых элементов (при выполнении требования сокращения взаимодействия), введение дополнительных уровней иерархии, разбиение управляемых элементов на подсистемы и т.д.

Обратное изменение, приводящее к возрастанию или, по крайней мере, к неубыванию взаимодействия, будем называть централизацией. Примером централизации является сокращение числа управляющих органов (при выполнении требования сохранения взаимодействия), объединение подсистем, сокращение числа уровней иерархии и т.д. Отметим, что децентрализация или централизация не обязательно подразумевают изменение структуры системы -например, в рамках фиксированной структуры может быть изменен механизм управления за счет сокращения информационных потоков, передачи прав принятия решений и т.д.

Децентрализация или централизация некоторой системы соответствует «переходу» к новой системе. Сравнивая максимально возможные (в рамках заданных ограничений) эффективности управления этими системами, можно говорить о целесообразности централизации или децентрализации - если эффективность не уменьшилась, то «переход» целесообразен. Умея сравнивать результаты всех допустимых «переходов», можно выбирать наилучшую структуру и механизмы управления.

Для оценки возможных изменений эффективности управления при изменениях механизма управления необходимо четко представлять себе те факторы, которые могут оказывать на нее влияние. В том числе, необходим учет следующих факторов.

Фактор агрегирования информации заключается в агрегировании (то есть «свертывании», «сжатии», «суммировании», «усреднении» и т.д.) информации об участниках системы, подсистемах и т.д. по мере увеличения уровня иерархии.

## Построение системы финансового планирования с использованием теории активных систем

Данный риск зависит от структуры кредитного портфеля предприятия автомобильной промышленности - имеются ли беспроцентные кредиты, кредиты с фиксированной и плавающей процентной ставкой.

В случае значительного увеличения доли кредитов с фиксированной процентной ставкой за счет процентных кредитов, предприятие будет подвержено существенному риску увеличения стоимости обслуживания будущих внешних заимствований.

Процентный риски большинство западных компаний хеджирует при помощи процентных свопов, заключая контракт, установленный для выплаты переменной процентной ставкой с целью достижения целевого диапазона с плавающими процентными ставками. Однако, как выявил анализ, к концу 2010 - началу 2011 года часть иностранных компаний автопроизводителей отказались от использования процентных своп-позиций. Б) Риск изменения валютного курса.

Отечественные предприятия осуществляет торговые операции и закупки, как на внутреннем, так и на внешнем рынке, в результате чего подвергается влиянию колебаний курсов иностранных валют, в основном доллара США, 179 евро и японской йены. Стоит отметить, что доля, например у ОАО «АВТОВАЗ», импортируемых комплектующих и экспортной выручки, по отношению к общим объемам закупок и выручки существенны, также как и заемные средства в иностранной валюте, и очень существенная девальвация рубля способна затруднить исполнение данных обязательств.

Отечественные предприятия не осуществляют хеджирование рисков изменения процентных ставок и курсов иностранных валют. Управление данными видами рисков осуществляется посредством нефинансовых методов.

Как и на отечественных предприятиях автомобильной промышленности, у зарубежных предприятий есть иностранные экспозиции валют, связанные с покупкой, продажей и финансированием в валюте, отличной от функциональной валюты. У большинства предприятий существуют следующие наиболее значительные иностранные экспозиции валюты: Доллар США / Корейская Вона, евро / британский фунт и евро / корейских вон.

Так, по состоянию у Дженерал Моторс на 30 июня 2010 года, 31 декабря 2009 и 2008 годах чистая справедливая стоимость финансовых инструментов с воздействием валютных рисков составила $ 3,6 млрд., $ 5,9 млрд. и $ 6,3 миллиарда. Потенциальные потери в справедливой стоимости этих финансовых инструментов с 10% параллельным сдвигом во всех цитируемых иностранных валютах могли составить $ 589 млн, $ 941 млн и $ 2,3 млрд. на 30 июня 2010 года, 31 декабря 2009 и 2008 годах соответственно.

Одной из проблем является то, что предприятия подвергаются валютному риску в связи с переводом в национальную валюту результатов некоторых международных операциях в рамках процесса консолидации. В) Риски ликвидности. Все вышеприведенные риски (финансовые, отраслевые и т.д.) формируют риск ликвидности и возникновение нехватки денежных средств в требуемые сроки и, как следствие, неспособность предприятия выполнить свои обязательства. Наступление такого рискового события может повлечь за собой 180 штрафы, пени, ущерб деловой репутации и т.д. Управление риском ликвидности следует осуществлять путем планирования денежных потоков, координации финансовых потоков платежей и поступлений средств, анализа планируемых и фактических денежных потоков, а также формирования и реализации финансового механизма управления затратами.

Возможными факторами риска в настоящий момент, способными повлиять на исполнение обязательств по ценным бумагам предприятия автомобильной промышленности, являются изменения в налоговом законодательстве и политической ситуации в стране, так как в настоящее время в России проходит судебная и административная реформа. Российское законодательство быстро развивается, однако его развитие не всегда успевает за развитием рынка. Несмотря на предпринимаемые усилия по приведению нормативных актов субъектов Федерации в соответствие с федеральным законодательством, существуют риски противоречия между федеральным и региональным законодательством. Также отсутствует устоявшаяся практика правоприменения, нельзя полностью исключать и риски ревизии ранее принятых законов.

Возможное повышение ставок по налогам, выплачиваемым предприятием в ходе своей хозяйственной деятельности, может привести к увеличению расходов предприятия и снижению денежных средств, остающихся на финансирование текущей деятельности и исполнение обязательств.

Поскольку предприятия импортируют часть комплектующих, изменение правил таможенного контроля и дальнейшее увеличение импортных пошлин в Российской Федерации, может повлечь удорожание приобретаемых комплектующих и увеличение сроков прохождения таможенных процедур, что, в свою очередь, может отрицательно сказаться на рентабельности предприятия автомобильной промышленности.

Риски, связанные с изменением судебной практики по вопросам, связанным с деятельностью предприятия автомобильной промышленности (в том числе по вопросам лицензирования), которые могут негативно сказаться на результатах его деятельности, а также на результаты текущих судебных процессов, в которых участвует предприятие.

Риски, связанные с деятельностью предприятия автомобильной промышленности (производственные): риск не поставки комплектующих (в том числе энергоносителей); риск поставки некачественных комплектующих; риск приостановки деятельности при перепроизводстве; риск физического вмешательства, в том числе риски, связанные с текущими судебными процессами, в которых участвует эмитент и которые в случае неблагоприятных для предприятия автомобильной промышленности итогов разбирательства могут оказать существенное влияние на финансово-экономическое положение предприятия автомобильной промышленности; возможной ответственностью по долгам третьих лиц, в том числе дочерних обществ предприятия автомобильной промышленности; возможностью потери потребителей, на оборот с которыми приходится не менее чем 10 процентов общей выручки от продажи продукции (работ, услуг) предприятия.

Западные предприятия выделяют отдельно риск контрагента по производным контрактам, потери по которым могут понести, если контрагент по контракту объявил дефолт. Предприятия заключают соглашения с контрагентами, которые позволяют зачесть определенные риски.