Вайнилович, Александр Васильевич. Финансовое планирование на предприятиях грузового автотранспорта : диссертация ... кандидата экономических наук : 08.00.10. - Санкт-Петербург, 2005. - 135 с.

**Содержание к диссертации**

Введение

ГЛАВА 1. ФИНАНСОВЫЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ РОССИЙСКИХ ПРЕДПРИЯТИЙ ГРУЗОВОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА 11

1.1. Грузовой автомобильный транспорт РФ на современном этапе; состояние и проблемы развития 11

1.2. Теоретические и методические подходы к организации финансового планирования на предприятиях грузового автомобильного транспорта

ГЛАВА 2. МЕТОДИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ФОРМИРОВАНИЯ СИСТЕМЫ ФИНАНСОВОГО ПЛАНИРОВАНИЯ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ ГРУЗОВОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА 36

2.1. Особенности финансового планирования на предприятиях грузового автомобильного транспорта. 36

2.2. Методические положения по формированию комплекса финансовых планов на предприятиях грузового автомобильного транспорта

2.3.. Методические положения по расчету показателей финансовых планов для предприятий грузового автомобильного транспорта...

ГЛАВА 3. ПУТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ФИНАНСОВОГО ПЛАНИРОВАНИЯ НА

ПРЕДПРИЯТИЯХ ГРУЗОВОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА 75

3.1. ОАО «АТГП-44»: финансовое состояние и проблемы развития. 75

3.2. Методические рекомендации по разработке финансовых планов автотранспортного предприятия: на примере ОАО «АТГП-44» 96

3.3. Направления совершенствования финансового планирования на предприятиях грузового

автомобильного транспорта

ЗАКЛЮЧЕНИЕ 117

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ 124

**Введение к работе**

**Актуальность темы, исследования.**Автомобильный транспорт, как наиболее гибкий и массовый вид транспорта, является одним из важнейших элементов производственной инфраструктуры, поскольку обеспечивает базовые условия жизнедеятельности общества, экономические связи между субъектами хозяйствования.

В условиях оживления деятельности реального сектора экономики в 2004 году грузовым автопарком всех отраслей народного хозяйства, согласно экспертным оценкам, перевезено 6,0 млрд. тонн грузов, или 104,6% к уровню 2003 года. Перевозки грузов автомобильным транспортом общего пользования составили в 2004 году 562,9 млн. тонн. В этом секторе преобладающая часть объемов деятельности приходится на крупные и средние автопредприятия, при наблюдаемом росте малого бизнеса, особенно в грузообороте, который составил в 2004 году - 45,8% общего грузооборота. Средняя дальность перевозок автотранспортом общего пользования составляет 144,3 км или в 5 раз выше, чем в среднем по отрасли; им выполняется значительная часть отечественных грузовых перевозок в междугороднем и международном сообщениях.

Специализированные предприятия отрасли в основном контролируют рынок малодоходных массовых перевозок торговых, строительных и других грузов, обслуживая, как правило, крупную клиентуру. Низкая рентабельность этих перевозок и высокие издержки производства затрудняют для крупных и средних автопредприятий изыскание средств на обновление подвижного состава. Характерной тенденцией последних лет является постоянный рост доли автомобильных перевозок грузов, выполняемых парком нетранспортных организаций.

В целом на внутреннем рынке автомобильных перевозок объем предложения услуг избыточен, а конкуренция нередко носит демпинговый характер. Рентабельность коммерческих автомобилей, как показывают данные обследований, во многом случае оказывается недостаточной для простого обновления подвижного состава и обеспечения элементарных требований безопасности.

Для грузового автомобильного транспорта характерны высокие риски в организационно-эксплуатационной и, как следствие, - в финансовой деятельности из-за отсутствия в достаточном количестве автодорог с современным покрытием, изношенности подвижного состава, слабого регулирования труда и отдыха водителей, высокого уровня региональной конкуренции, постоянного роста цен на горюче-смазочные материалы.

В целом финансовое состояние предприятий автомобильного транспорта отличается низким уровнем устойчивости. Это обусловливает необходимость формирования научно обоснованных процедур финансового менеджмента на предприятиях отрасли с учетом специфики грузового автомобильного транспорта, и в первую очередь, методов финансового планирования, что и *определяет актуальность темы диссертационного исследования.*

**Степень изученности проблемы.**Разработка теоретических и методических вопросов формирования системы финансового планирования на предприятиях грузового автомобильного транспорта в условиях рыночной системы хозяйствования является достаточно новым направлением в российской финансовой науке.

В целом в центре внимания ученых практиков современной России находятся вопросы формирования оптимальной структуры автопарка, управления затратами, оптимизации управленческих структур, принятия управленческих решений в трудах Абалонина СМ., Аксеновой 3.И., Бачурина

A.A., Будриной Е.В., Кононовой Г.А., Лукинского B.C., Сычева Е.А., Туревского И.С., Улицкого М.П., Ускова Н.С.

Общие особенности финансового менеджмента и финансового планирования с учетом российских условий рассмотрены с разной степенью детализации в работах российских ученых И.Т. Балабанова, В.В. Бочарова, О.В. Гончарук, М.И. Кныша, В.В. Ковалева, В.А. Лялина, А.Г. Медведева, Л.Н. Павловой, В.П. Попкова, В.П. Савчука, В.П. Семенова, В.К. Сенчагова, М.В. Романовского, А.Д. Шеремета, Д.В. Шопенко и др.

Вместе с тем, изучение публикаций по теме диссертационного исследования показало, что анализу специфики финансового менеджмента на предприятиях грузового автотранспорта уделено недостаточно внимания; предлагаемые в теории модели финансового планирования носят общий характер и не учитывают отраслевую специфику предприятий этого вида транспорта; отсутствуют научно обоснованные рекомендации по организации финансового планирования на предприятиях отрасли, что и предопределило выбор цели и задач диссертационного исследования.

**Цели и задачи диссертационного исследования.**Целью диссертационного исследования является разработка научно обоснованных методических положений и практических рекомендаций по организации и совершенствованию системы финансового планирования на предприятиях грузового автомобильного транспорта.

Для достижения данной цели были поставлены и решены следующие задачи:

выявлены тенденции и финансовые проблемы развития грузового автомобильного транспорта в современных российских условиях;

проанализированы теоретические подходы к формированию системы финансового планирования на предприятиях грузового автомобильного транспорта;

выявлены особенности финансового планирования на предприятиях грузового автомобильного транспорта;

разработаны методические рекомендации по организации финансового планирования на предприятиях грузового автомобильного транспорта с учетом отраслевых особенностей;

определены направления и сформулированы предложения и рекомендации по совершенствованию финансового планирования на предприятиях грузового автомобильного транспорта.

**Предметом исследования**в диссертационной работе выступают организационные отношения, опосредующие процесс финансового планирования.

**Объектом исследования**в диссертационной работе являются предприятия грузового автомобильного транспорта.

**Теоретической и методологической основой**исследования явились труды отечественных и зарубежных ученых и практиков по теории финансов предприятий, финансового планирования, финансового анализа, финансового менеджмента, риск-менеджмента, бизнес - планирования. Для решения поставленных задач применялись методы анализа, синтеза, наблюдения, сравнения. Анализ статистических данных проведен с применением методов группировки, сравнения и обобщения. В исследовании использовались статистические данные о состоянии и развитии автомобильного транспорта в РФ.

**Научная новизна диссертационного исследования**заключается в

следующем:

выявлены особенности финансового планирования на предприятиях грузового автомобильного транспорта на основе организационных и экономических особенностей отрасли, учет которых необходим при формировании научно обоснованных методических положений по

финансовому планированию на предприятиях грузового автомобильного транспорта;

обобщены принципы и определены особенности их реализации при формировании системы финансовых планов на предприятиях грузового автомобильного транспорта, использование которых позволит повысить уровень научной обоснованности финансового планирования на предприятиях отрасли;

обоснован комплекс финансовых планов предприятия грузового автомобильного транспорта с учетом размеров предприятия, организационно-правовой формы предприятия, а также горизонта планирования, что позволяет повысить уровень обоснованности финансового планирования на предприятиях грузового автомобильного транспорта;

предложена система показателей для финансовых планов с учетом специфики организации производственного процесса на предприятиях грузового автомобильного транспорта, обеспечивающая формирование комплексного финансового плана в зависимости от горизонта планирования;

обоснованы направления совершенствования финансового планирования на предприятиях грузового автотранспорта.

**Практическая значимость результатов**диссертационного исследования заключается в том, что методические рекомендации и выводы могут быть использованы финансовыми службами крупных и средних предприятий грузового автомобильного транспорта при оптимизации форм и методов финансового планирования, при разработке бизнес-планов, при определении путей и методов повышения эффективности управления финансовой деятельностью предприятий отрасли.

Теоретические положения диссертационной работы используются при проведении занятий по дисциплинам «Финансы организаций (предприятий)» и «Финансовый менеджмент» в Санкт-Петербургском государственном инженерно-экономическом университете.

Развиваемый в работе подход, выводы и предложения, вытекающие из диссертационной работы, были использованы при разработке программы совершенствования системы финансового планирования в ЗАО «АТП-44» в Санкт-Петербурге.

**Апробация результатов исследования.**Основные выводы, рекомендации и предложения диссертационного исследования были доложены и обсуждены на IV, V и VI межвузовских научно-практических конференциях «Теория и практика финансов и банковского дела на современном этапе» и VI, VII и VIII научных конференциях «Менеджмент и экономика в творчестве молодых исследователей» в 2003-2005 гг. в Санкт-Петербургском государственном инженерно-экономическом университете.

**Структура диссертации**включает в себя введение, три главы, заключение, список использованных источников.

Во *Введении*обоснована актуальность темы диссертационной работы, определены цель и задачи исследования, его предмет и объект, теоретическая и методологическая основа, научная новизна и практическая значимость, дана краткая характеристика работы.

В первой главе диссертации - *«Финансовые проблемы развития российских предприятий грузового автомобильного транспорта» -*вьывлены тенденции в развитии грузового автотранспорта, определены основные финансовые проблемы развития отрасли; проанализирован зарубежный опыт финансового планирования; обобщены теоретические и методические подходы к разработке методов финансового планирования в целом, и в частности, на предприятиях грузового автомобильного транспорта.

Во второй главе - *«Методические основы формирования системы финансового планирования на предприятиях грузового автомобильного транспорта» -*определены отраслевые особенности финансового планирования на предприятиях грузового автомобильного транспорта; обобщены принципы финансового планирования и раскрыты особенности их

реализации применительно к процессу финансового планирования с учетом специфики грузового автомобильного транспорта; конкретизированы цели и задачи финансового планирования на предприятиях грузового автомобильного транспорта с учетом горизонта планирования и стратегических целей; обоснован комплекс финансовых планов предприятия грузового автомобильного транспорта с учетом размеров предприятия, организационно-правовой формы предприятия, а также горизонта планирования; предложена система показателей для финансовых планов, учитывающая специфику предприятий рассматриваемой отрасли.

В третьей главе диссертации - *«Пути совершенствования финансового планирования на предприятиях грузового автомобильного транспорта» -*проведен анализ финансовой деятельности предприятия грузового автотранспорта; предложена процедура организации финансового планирования, учитывающая специфику предприятия; разработан финансовый план деятельности предприятия; обоснованы рекомендации по совершенствованию системы финансового планирования на предприятиях грузового автомобильного транспорта.

В *Заключении*изложены основные результаты диссертационного исследования.

**Публикации.**Основные положения диссертационной работы опубликованы в 8 научных работах общим объемом 1,3 п.л.

## Грузовой автомобильный транспорт РФ на современном этапе; состояние и проблемы развития

Во-вторых, если до 1990 г. объемы перевозки грузов специализированным автотранспортом выросли в период 1980-1990 гг. в 1,13 раза, то за период 1990-2000 гг. объемы перевозок грузов автотранспортом общего пользования сократились и составили в 2000 году 38% к уровню 1990 года. Наблюдаемый рост объемов перевозок в 2003 году по сравнению с 2000 году составил 110% к уровню 2000 года, но в то же время толь 95% к уровню 1995 года.

В-третьих, в анализируемый период - 1980-2003 гг. развитие грузооборот автомобильного транспорта общего пользования с учетом ведомственного характеризовалось следующими особенностями: наблюдался рост грузооборота автомобильного транспорта в период 1980-1990 гг. в среднем на 2,4% ежегодно; далее в 1991-2000 гг. наблюдалось снижение грузооборота, которое в среднегодовом исчислении составляло около 4,5%, и с 2001 года наблюдается снова рост грузооборота, который в период 2001-2003 гг. составил порядка 6,7%.

В целом необходимо отметить, что по оценкам специалистов, в целом более устойчивое, по сравнению, с другими видами транспорта функционирование автомобильного грузового транспорта было связано с тем, что в связи с либерализацией внешнеэкономической деятельности в период 1992-1995 гг. необеспеченные достаточными объемами мощности автотранспортных предприятий были переориентированы на международные перевозки, что позволило в первые годы реформ автотранспортникам в определенной степени стабилизировать свое финансовое состояние [32. С. 5]. Так, анализ данных, характеризующих перевозки грузов автомобильным транспортом общего пользования (табл. 1.2) показал, что действительно, к 1995 году рост перевозок грузов автотранспортом общего пользования существенно возрос - почти на 26%. Максимальный объем зафиксирован в 1996 году - 2,09 млн. тонн, после чего наблюдается устойчивая тенденция сокращение объемов перевозок грузов в международном сообщении. Так, к уровню 1995 года объемы международных перевозок сократились более, чем на 44%. При этом рост объемов перевозок в 1990-1995 гг. наблюдался преимущественно за счет роста экспорта грузов.

## Особенности финансового планирования на предприятиях грузового автомобильного транспорта

Автомобильный транспорт традиционно находился в поле зрения специалистов в области организации и планирования на транспорте. Изменение системы экономических отношений обусловило изменение многих процессов, в результате чего система планирования деятельности предприятия приобрела новые формы и новое содержание. Появилась необходимость формирования принципиально новой системы управления на автомобильном транспорте, в состав которой система финансового планирования вписывается совершенно особым образом.

Формирование системы финансового планирования предполагает необходимость уточнения ряда как теоретических, так и методических вопросов, касающихся финансового планирования в такой сложной отрасли, как автомобильный транспорт.

Для формирования научно обоснованной системы финансового планирования рассмотрим теоретические аспекты финансового планирования на автомобильном транспорте.

Согласно принятому методологическому подходу, в начале необходимо определить принципы финансового планирования, которые адекватно отражают этот процесс на предприятиях грузового автомобильного транспорта.

Проведенный анализ подходов к определению принципов финансового планирования на автомобильном транспорте, позволил выделить следующие точки зрения. Так, Туревский И.А. выделяет в качестве общих важнейших принципов планирования: «научность, реальность, сбалансированность, прогрессивность и т.д.» [89. С. 177]. Представляется, что такой подход не позволяет раскрыть особенности финансового планирования на предприятиях и в организациях.

По нашему мнению, необходимо четко сформулировать совокупность принципов финансового планирования, учитывающих специфику предприятий грузового автотранспорта.

Как показал проведенный анализ, работы в области финансового планирования на предприятиях автотранспорта практически отсутствуют. Поэтому обратимся к работам, в которых конкретизируются принципы финансового планирования. Проведенный анализ позволил выявить два подхода. Согласно первому подходу, принципы могут быть разделены на общие и частные. Общие принципы финансового планирования являются общими для предприятий и организаций, независимо от их организационно-правовой формы, размеров, и частные, или специфические принципы, которые учитывают отдельные особенности объектов финансового планирования. Согласно второму подходу, принципы финансового планирования являются общими, и специфика их проявления определяется особенностями объекта. По нашему мнению, более продуктивной является вторая точка зрения, когда выделяются общие принципы финансового планирования.

class3 **ПУТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ФИНАНСОВОГО ПЛАНИРОВАНИЯ НА**

**ПРЕДПРИЯТИЯХ ГРУЗОВОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА** class3

## ОАО «АТГП-44»: финансовое состояние и проблемы развития

Автотранспортное грузовое предприятие № 44 по своей организационно-правовой форме является открытым акционерным обществом и принадлежит ООО «Холдинговая компания «ПАРНАС».

Предприятие занимается грузоперевозками по Санкт-Петербургу и по всей территории Российской Федерации и профилировано на продуктовых фургонах. Кроме того, АТГП-44 специализируется на оказании автосервисных услуг по ремонту и восстановлению автомобилей.

Транспортный парк предприятия состоит из 300 автомобилей, грузоподъемностью от 1,5 тонн до 5 тонн, и из 30 автомобилей, грузоподъемностью от 10 тонн до 20 тонн: рефрижераторов и тентованных фургонов. В состав подвижного состава автотранспортного предприятия входят также шаланды, небольшое количество автокранов, бортовые КАМАЗы, автобусы, микроавтобусы и легковые автомобили.

"Автотранспортное грузовое предприятие № 44» было основано в июле 1955 года. На момент основания списочный состав автомобилей насчитывал 22 единицы. С 1957 года автопарк расположен на существующей ныне территории. В 1957 году началось строительство производственной базы по типовому проекту гаража на 150 автомобилей. К началу 1965 года списочный состав автопарка достиг 200 автомобилей и 50 единиц прицепного состава.

Начиная с 1965 года, в АТГП-44 в числе первых автопредприятий Министерства автомобильного транспорта РСФСР проводился эксперимент по внедрению новой системы планирования и экономического стимулирования с применением элементов хозрасчета, а в 1975 году в АТГП-44, в числе первых двух автопарков "Главленавтотранса", был внедрен центр управления производством, техническим обслуживанием и ремонтом подвижного состава.

К середине 80-х годов среднесписочное количество автомобилей в АТГП составляло 690 единиц при общей численности работающих 1050 человек. Все автомобили предприятия были закреплены за пятью автоколоннами, а колонны скомплектованы по принципу обслуживаемой клиентуры.

В 1993 году была проведена приватизация предприятия и смена собственников. К 1997 году в связи с резким уменьшением объемов перевозок, сокращением договорной клиентуры, и как следствие, продажей подвижного состава сторонним организациям и частным лицам, а также в связи с выбраковкой устаревшего подвижного состава и отсутствием финансирования приобретения нового, в автопредприятии насчитывалось 90 автомобилей и 10 единиц прицепного состава, при общей численности работающих 180 человек.