



**АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ
ЭКОНОМИКИ И ФИНАНСОВ
В УСЛОВИЯХ СОВРЕМЕННЫХ ВЫЗОВОВ
РОССИЙСКОГО И МИРОВОГО ХОЗЯЙСТВА**

**Материалы Международной
научно-практической конференции
(25 марта 2013 г.)**



**Организаторы конференции:
кафедра «Финансы и кредит» НОУ ВПО «СИ ВШПИ»**

**Часть 1
Самара 2013**

Министерство образования и науки Российской Федерации
Министерство образования и науки Самарской области
НОУ ВПО «Самарский институт - высшая школа
приватизации и предпринимательства»
Кафедра «Финансы и кредит» НОУ ВПО «СИ ВШПШ»
НП «Ассоциация Профессиональных Бухгалтеров Содружество»
Консалтинговое агентство «Территория лизинга»
Центр международного сотрудничества при «СИ ВШПШ»
Политехнический университет г. Шэньчжэнь (КНР)
Высшая школа коммерции г. Париж (Франция)
Высшая коммерческая школа г. Труа (Франция)

**АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ
ЭКОНОМИКИ И ФИНАНСОВ
В УСЛОВИЯХ СОВРЕМЕННЫХ ВЫЗОВОВ
РОССИЙСКОГО И МИРОВОГО ХОЗЯЙСТВА**

**Материалы Международной
научно-практической конференции
(25 марта 2013 г.)**

Часть 1

Государственное управление экономикой и финансами
Управление инвестиционной деятельностью предприятий
Анализ и планирование в контексте управления финансами предприятий
Теоретические и практические аспекты управления финансовыми рисками
Финансовый и управленческий бухгалтерский учет
Развитие финансовых институтов и их услуг
Развитие финансовых рынков в условиях современных вызовов «МЭС»
Проблемы и перспективы развития банковской системы и банковских услуг
Страховой рынок России: анализ динамики и перспективы развития
Финансовая глобализация и интеграция России в систему мировых финансов
Институциональные преобразования в современной экономике

**Самара
«Издательство Ас Гард»
2013**

УДК 33
ББК 65.290
А43

Редакционная коллегия: д.э.н., профессор **А.В. Бирюков**, к.и.н., доцент **А.А. Бельцер**, к.э.н., доцент **М.Н. Коростелева**, к.э.н., профессор **К.Н. Ермолаев**, к.э.н., доцент **О.А. Подкопаев** (отв. редактор).

Актуальные вопросы экономики и финансов в условиях современных вызовов российского и мирового хозяйства: материалы Международной научно-практической конференции НОУ ВПО «СИ ВШПП», 25 марта 2013 г. / [редкол.: А.В. Бирюков, А.А. Бельцер, М.Н. Коростелева, К.Н. Ермолаев, О.А. Подкопаев (отв. ред.)] – Ч. 1. – Самара: ООО «Издательство Ас Гард», 2013. 528 с.

Рассматривается комплекс теоретических, методологических и практических актуальных вопросов экономики и финансов в условиях современных вызовов российского и мирового хозяйства: государственное управление экономикой и финансами; управление инвестиционной деятельностью предприятий; анализ и планирование в контексте управления финансами предприятий; теоретические и практические аспекты управления финансовыми рисками; финансовый и управленческий бухгалтерский учет; развитие финансовых институтов и их услуг; развитие финансовых рынков в условиях современных вызовов мировой экономической системы; проблемы и перспективы развития банковской системы и банковских услуг; страховой рынок России: анализ динамики и перспективы развития; финансовая глобализация и интеграция России в систему мировых финансов; институциональные преобразования в современной экономике.

Авторами материалов конференции предлагаются научно-обоснованные теоретико-методологические подходы и даются конкретные рекомендации, предназначенные для решения частных актуальных вопросов экономики и финансов в условиях современных вызовов российского и мирового хозяйства.

Материалы конференции предназначены для научных работников, аспирантов, студентов магистратуры и бакалавриата экономических вузов, руководителей и специалистов предприятий, руководителей органов государственной власти и управления.

ISBN 978-5-4259-0257-3

© Коллектив авторов, 2013
© НОУ ВПО «Самарский институт
- высшая школа приватизации
и предпринимательства», 2013

СОДЕРЖАНИЕ

1. ГОСУДАРСТВЕННОЕ УПРАВЛЕНИЕ ЭКОНОМИКОЙ И ФИНАНСАМИ

<i>Беланова Н.Н.</i> Бюджетная обеспеченность модернизационных процессов российской экономики.....	12
<i>Гуров В.И.</i> Финансовые власти России в системе национального хозяйства: проблемы экономической безопасности.....	16
<i>Дабина Т.С.</i> Система государственных закупок в России как инструмент поддержки малого бизнеса.....	21
<i>Дертин Д.В., Подкопаев О.А.</i> Экономические интересы США в странах, где они развязывают войны и революции: политэкономический аспект.....	24
<i>Дыкуха Е.А.</i> Особенности формирования расходной части бюджетов муниципальных образований.....	29
<i>Евдокимова Т.В.</i> Влияние денежно-кредитной политики на экономику США в посткризисный период.....	34
<i>Зубков Э.И.</i> Некоторые аспекты эффективности социальной сферы экономики.....	39
<i>Коростелкина И.А.</i> Прикладные аспекты региональной налоговой политики.....	44
<i>Кутернин М.И.</i> Регулирование инфраструктурной отрасли через ее естественно-монопольное ядро.....	49
<i>Лаптева Н.А.</i> Повышение качества управления муниципальными финансами.....	54
<i>Матаев Т.М.</i> Виды экономических рисков в партнерстве государства и бизнеса.....	58
<i>Новикова Н.А.</i> Направление роста конкурентоспособности экономики России.....	62
<i>Олейникова А.А.</i> Инструменты управления региональной экономикой.....	67

Матанцева О.Ю., Трякин К.В.
г. Москва ОАО «НИИАТ»

МЕТОДИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ФОРМИРОВАНИЯ СЕБЕСТОИМОСТИ ПРОБЕГА ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

В 2012 году, в связи с давно назревшей необходимостью иметь инструмент, позволяющий оценить величину экономически обоснованной стоимости перевозки пассажиров общественным транспортом, ОАО «НИИАТ», по заказу Минтранса России, были разработаны «Методические рекомендации по расчету экономически обоснованной стоимости перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским электрическим транспортом общего пользования по маршрутам регулярных перевозок» (далее – «Методические рекомендации»).

В Методических рекомендациях разработан механизм расчета экономически обоснованной величины стоимости 1 км пробега пассажирского транспортного средства, включающей себестоимость и прибыль, и позволяющей обеспечить стабильную деятельность перевозчика.

Основной составляющей в величине стоимости перевозки является себестоимость, ее доля составляет более 80 процентов.

В разработанных Методических рекомендациях расчёт величины экономически обоснованной себестоимости перевозки выполняется по статьям расходов на основе разработанных в рамках НИР методов, а также величин удельных затрат.

Затраты перевозчиков включают в себя расходы по обычным видам деятельности, в том числе, непосредственно связанные с перевозками (прямые расходы) и косвенные расходы, составляющие этих расходов определяются в соответствии с Методическими рекомендациями по учету затрат и калькулированию себестоимости на автомобильном транспорте [1].

Величину себестоимости в расчёте на 1 километр пробега на маршруте при перевозках автобусами каждой (i-той) марки и модели определяют по формуле:

$$S_{ai км} = P_{OTi км} + C P_{OTi км} + P_{Ti км} + P_{Cmi км} + P_{Shi км} + P_{Toi км} + AM_{i км} + ПКР_{i км} \text{ руб./ 1 км пробега,} \quad (1)$$

где: $P_{OTi км}$ – расходы на оплату труда водителей и кондукторов;

$C P_{OTi км}$ - страховые взносы от величины расходов на оплату труда водителей и кондукторов;

$P_{Ti км}$ - расходы на топливо для маршрутных автобусов;

$P_{Cmi км}$ - расходы на смазочные и прочие эксплуатационных материалов для маршрутных автобусов;

$P_{Shi км}$ - расходы на износ и ремонт шин маршрутных автобусов;

$P_{Toi км}$ - расходы на техническое обслуживание и эксплуатационный ремонт маршрутных автобусов;

$AM_{i км}$ - амортизация маршрутных автобусов;

$ПКР_{i км}$ - величина прочих расходов по обычным видам деятельности в сумме с косвенными расходами.

Величину расходов на оплату труда водителей и кондукторов $P_{OTi км}$ определяют, базируясь на разработанный метод, учитывающий взаимосвязь между текучестью кадров работников определённых специальностей и соотношением величин их реальной среднемесячной заработной платы и величины среднемесячной номинальной начисленной заработной платы работников крупных и средних предприятий и некоммерческих организаций муниципального образования по месту нахождения перевозчика.

Рекомендуемые величины коэффициента, устанавливающего соотношение между среднемесячной заработной платой работников определённых специальностей пассажирских перевозчиков и среднемесячной оплатой труда в предприятиях и организациях муниципального образования приведены в таблице 1.

Таблица 1

Рекомендуемые величины коэффициента, устанавливающего соотношение между среднемесячной заработной платой работников определённых специальностей пассажирских перевозчиков и среднемесячной оплатой труда в предприятиях и организациях муниципального образования

Категория работника	Городской округ, г. Москва, г. Санкт- Петербург	Муниципальный район, городское поселение в составе муниципального района
Водитель автобуса:		
габаритной длиной до 6,5 м	0,9	1,15
габаритной длиной св.6,5 до 8 м	1,0	1,3
габаритной длиной св.8 до 10 м	1,2	1,55
габаритной длиной св.10 до 12 м	1,5	1,95
габаритной длиной св. 12 м	1,7	2,2
Кондуктор	0,8	1,05
Ремонтный рабочий	0,9	1,15

При расчёте величины расходов на оплату труда также учитывают положения соответствующих отраслевых соглашений по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту, устанавливая итоговую величину заработной платы, используемой в дальнейших расчётах, на уровне, не меньшем, чем обеспечивает применение отраслевых соглашений.

Величина страховых взносов от величины расходов на оплату труда водителей и кондукторов определяется в соответствии с действующим законодательством.

Расходы на топливо для маршрутных автобусов каждой модели рассчитывают в соответствии с [2]. Величина расходов на шины рассчитывается с использованием [3].

Расходы на техническое обслуживание и ремонт в расчете на 1 километр пробега определяют как сумму расходов на оплату труда ремонтных рабочих, а также страховых взносов от величины оплаты труда, и расходов на запасные части и материалы, включая смазочные и другие эксплуатационные материалы.

Расчетная величина оплаты труда ремонтного рабочего рассчитывается аналогично соответствующему показателю для водителей и кондукторов.

Величины удельной трудоемкости технического обслуживания и ремонта принимаются, при отсутствии данных заводов-изготовителей, в соответствии с [4].

Величину расходов на запасные части и материалы, расходуемые при техническом обслуживании и ремонте автобусов рассчитывают с использованием разработанных величин базовых удельных расходов на запасные части и материалы (таблица 2), а также коэффициентов, корректирующих величины базовых удельных расходов с учётом условий эксплуатации в соответствии с [4].

Таблица 2

Базовые удельные расходы на запасные части и материалы, рублей / 1 км пробега (в ценах по состоянию на январь 2012 г.)

Тип транспортного средства	Удельные расходы
Автобус, предназначенный для перевозки пассажиров только на местах для сидения, вместимостью не более 15 пасс.	1,2
Автобус, предназначенный для перевозки пассажиров только на местах для сидения, вместимостью свыше 15 до 20 пасс.	1,4
Автобус габаритной длиной свыше 6,5 м до 8,0 м, предназначенный для перевозки пассажиров на местах для сидения и стояния	1,8
Автобус габаритной длиной свыше 8,0 м до 10,0 м, предназначенный для перевозки пассажиров на местах для сидения и стояния	2,3
Автобус габаритной длиной свыше 10,0 м до 12,0 м, предназначенный для перевозки пассажиров на местах для сидения и стояния, с бензиновым двигателем	2,3
Автобус габаритной длиной свыше 10,0 м до 12,0 м, предназначенный для перевозки пассажиров на местах для сидения и стояния, с дизельным двигателем	2,9
Автобус трёхосный несочленённый габаритной длиной свыше 12,0 м до 16,0 м, предназначенный для перевозки пассажиров на местах для сидения и стояния	4,3
Автобус сочленённый	4,8

Расчёт амортизации пассажирских транспортных средств на 1 км пробега производится в соответствии с ПБУ 6/01 [5] и с учетом годового пробега транспортных средств.

Величину срока полезного использования транспортных средств определяют в соответствии с [6].

В настоящее время нормативов для определения величины косвенных расходов и прочих расходов по обычным видам деятельности в целях цено-

образования (определения стоимости 1 км пробега транспортного средства) не существует. В процессе научных исследований, проводимых при разработке Методических рекомендаций было принято решение об анализе зависимости между отношением суммы косвенных расходов и прочих расходов по обычным видам деятельности к переменным расходам и общим пробегом транспортных средств на маршрутах за рассматриваемый период.

В состав переменных расходов включают: расходы на топливо для автобусов, расходы на смазочные и другие эксплуатационные материалы, расходы на износ и ремонт шин автобусов, расходы на техническое обслуживание и эксплуатационный ремонт транспортных средств.

Для анализа были использованы данные представленные автотранспортными организациями 66 субъектов Российской Федерации.

Обработка полученной информации осуществлялась поэтапно:

- рассчитывалась сумма переменных расходов;
- рассчитывалась сумма косвенных расходов и прочих расходов по обычным видам деятельности;
- определялось отношение суммы прочих расходов по обычным видам деятельности и косвенных расходов к переменным расходам;
- строилась функциональная зависимость между полученным отношением и суммарным годовым пробегом всех автобусов на рассматриваемом виде сообщения (город или пригород).

В качестве аргумента была принята величина пробега, а в качестве функции – отношение суммы прочих расходов по обычным видам деятельности и косвенных расходов к переменным расходам.

В результате обработки статистической информации, по перевозкам в пригородном сообщении, была построена следующая функция:

$$Y(x) = 35,58/x + 1,1164 \quad (2)$$

Коэффициент корреляции полученного теоретического распределения и статистического распределения $R^2 = 0,70284$, а среднее квадратическое отклонение $\sigma = 0,142$. Значения этих показателей свидетельствуют о достаточно тесной корреляционной связи между теоретическим и статистическим распределениями. На основе теоретической функции были рассчитаны величины отношения суммы прочих расходов по обычным видам деятельности и косвенных расходов к переменным расходам для различных величин годовых пробегов транспортных средств на маршрутах в пригородном сообщении.

Аналогичные зависимости были построены для перевозок в городском сообщении, результаты расчетов представлены в таблице 3. Анализ проведенных расчетов в соответствии с Методическими рекомендациями величин расходов на перевозки автобусами для одного субъекта Российской Федерации – Кемеровской области и 19 муниципальных образований позволил сделать вывод о том, что величина расходов на перевозки, рассчитанная по Методическим рекомендациям в среднем превышает фактические расходы на 39 %.

Таблица 3

Отношение суммы прочих расходов по обычным видам деятельности и косвенных расходов к переменным расходам

Годовой пробег всех пассажирских транспортных средств, тыс. км	Отношение суммы прочих расходов по обычным видам деятельности и косвенных расходов к переменным расходам
Городские автобусные перевозки	
До 5000	0,71
Свыше 5000 до 30000	0,72
Свыше 30000 до 90000	0,79
Свыше 90000 до 150000	0,88
Свыше 150000 до 210000	0,96
Свыше 210000	1,08
Пригородные автобусные перевозки	
До 150	0,65
Свыше 150 до 750	1,05
Свыше 750 до 1350	1,09
Свыше 1350 до 1950	1,10
Свыше 1950 до 3150	1,11
Свыше 3150	1,12

Увеличение себестоимости перевозки позволит стабилизировать работу пассажирских автотранспортных организаций, повысить качество и безопасность перевозок пассажиров.

Библиографический список

1. Методические рекомендации по учету затрат и калькулированию себестоимости на автомобильном транспорте: Согл. Минтранс России от 27 декаб. 2005 г., № АТ 003-06., - 28 с.
2. Методические рекомендации Нормы расхода топлив и смазочных материалов на автомобильном транспорте. Утв. распоряжением Минтранса России от 14. марта 2008 г. № АМ-23-р.
3. Временные нормы эксплуатационного пробега шин автотранспортных средств. Утв. первым заместителем Министра транспорта Российской Федерации А.П.Насоновым 4 апреля 2002 г. РД 3112199-1085-02.
4. Положение о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта. Утверждено Министерством автомобильного транспорта РСФСР 20 сентября 1984 г.
5. Положение по бухгалтерскому учету «Учет основных средств» ПБУ 6/01, утв. Приказом Минфина РФ от 30.03.2001 № 26н.
6. Классификация основных средств, включаемых в амортизационные группы. Утверждена постановлением Правительства Российской Федерации от 1 янв. 2002 г. №1.

Матанцева О.Ю., Трякин К.В.
г. Москва, ОАО «НИИАТ»

ПЛАНИРОВАНИЕ СТОИМОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ РАБОТЫ ПАССАЖИРСКИХ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ

Объективное планирование величины стоимости транспортной работы пассажирских автотранспортных организаций является важным фактором при организации транспортного обслуживания населения на маршрутах регулярных перевозок по государственному (муниципальному) заказу.

Выполнение этого условия на уровне перевозчика, а также государственного (муниципального) заказчика перевозок, является залогом стабильной и безопасной перевозочной деятельности при обеспечении заданного заказчиком уровня транспортных услуг.

В настоящее время в России остро стоит проблема экономической неустойчивости пассажирской подотрасли. Износ парка пассажирских транспортных средств превысил все допустимые пределы. Из-за низкого уровня заработной платы снижается квалификация работников подотрасли, в том числе водителей маршрутных автобусов. В недостаточном объеме проводится техническое обслуживание и текущий ремонт транспортных средств.

Причиной этих явлений, наряду с низким уровнем тарифов на перевозки, а также нехваткой бюджетных средств для субсидирования перевозок, является отсутствие инструмента, позволяющего объективно оценить стоимость транспортной работы на стадии разработки расписаний.

Вообще, планирование объемов транспортной работы, установление тарифов на перевозку, а также планирование объемов бюджетного финансирования перевозок в настоящее время осуществляется разрозненно.

За планирование объемов отвечает, как правило, муниципальный заказчик (реже – соответствующий орган субъекта Российской Федерации), ориентируясь при этом на потребность населения в транспортных услугах.

За установление тарифов обычно отвечают власти субъекта Федерации, и, планируя величину тарифа, ориентируются на невысокий платёжеспособный спрос населения.

Планирование бюджетного финансирования осуществляется финансовыми органами, как правило, методом индексирования величин расходов предыдущего периода.

Такое разделение функций, при отсутствии должного методического обеспечения, приводит к финансовым проблемам автотранспортных организаций, осуществляющих перевозки пассажиров в городском и пригородном сообщении. Местные органы оказываются не в состоянии рассчитать объективную цену государственного (муниципального) контракта на перевозки, и увязать величину тарифов на перевозку пассажиров с требуемым объемом бюджетного финансирования. В том числе, и по этой причине объемы выделяемых субсидий на финансирование перевозок пассажиров не соответствуют реальным потребностям автотранспортных организаций.

По данным Минтранса России и Росстата, величина убытков крупных и средних организаций пассажирского транспорта в 2011 г. (до налогообложения) составила 5,8 млрд. рублей.

В 2012 году ОАО «НИИАТ» были разработаны по заказу Минтранса России «Методические рекомендации по расчету экономически обоснованной стоимости пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским электрическим транспортом общего пользования по маршрутам регулярных перевозок» (далее – «Методические рекомендации»).

Данные «Методические рекомендации» позволяют взаимно увязать осуществление перечисленных функций, т.е. исключить влияния платежных возможностей населения на доходы, которые транспортные организации должны получать за выполненную работу – выпуск необходимого количества и типажа транспортных средств на маршруты.

Основная цель «Методических рекомендаций» – обеспечение стабильной и прибыльной деятельности перевозчиков, осуществляющих регулярные перевозки пассажиров в городском и пригородном сообщении.

В основу разработанных «Методических рекомендаций» положен алгоритм расчёта экономически обоснованной величины стоимости 1 км пробега пассажирского транспортного средства определённого типа (марки) на маршруте. Эта величина должна являться основой финансовых расчетов между перевозчиком и государственным (муниципальным) заказчиком услуг по перевозкам пассажиров, которые должны производиться на основании данных о пробеге транспортных средств за расчётный период и с учётом типажа транспортных средств.

Величина экономически обоснованной стоимости 1 км пробега пассажирского транспортного средства также может быть применена в целях определения начальной цены контракта при проведении конкурса на право заключения государственного (муниципального) контракта на перевозки пассажиров по государственному (муниципальному) заказу на конкретной маршрутной сети по установленному расписанию заданным типажом транспортных средств.

В разработанных «Методических рекомендациях» под экономически обоснованной величиной стоимости 1 км пробега пассажирского транспортного средства понимается такая величина, которая включает себестоимость и прибыль и позволяет:

- обеспечить материальными ресурсами (топливом, шинами, запасными частями и др.) необходимое количество и типы транспортных средств, выпускаемых перевозчиком на маршрут, с учетом требований по безопасности перевозок;
- устанавливать уровень оплаты труда персонала перевозчика, обеспечивающий профессиональную пригодность и стабильность его состава;
- обеспечивать экономически устойчивую деятельность перевозчика, а также обновление парка транспортных средств и иных основных средств, техно-

логически связанных с обеспечением перевозок, в случае недостатка величины амортизационных отчислений.

Первая составляющая стоимости – величина себестоимости 1 км пробега пассажирского транспортного средства определяется как сумма расходов, непосредственно связанных с перевозками (прямых расходов) и косвенных расходов (при перевозках автобусами – в соответствии с Методическими рекомендациями по учету затрат и калькулированию себестоимости на автомобильном транспорте) [1].

Расчёт производится отдельно для каждой марки и модели транспортного средства.

Вторая составляющая стоимости – прибыль определяется в соответствии с Методическими рекомендациями по расчету уровня рентабельности, необходимого для обеспечения экономически стабильной деятельности перевозчика и его конкурентоспособности [2].

«Методические рекомендации» включают технологию формирования уровня рентабельности перевозок, обеспечивающей экономическую и финансовую устойчивую деятельность перевозчиков автомобильного и городского электрического транспорта и технология расчета величины инвестиционной составляющей, необходимой для обновления как активной, так и пассивной части основных средств перевозчика.

В транспортной организации основным показателем рентабельности является рентабельность услуг (перевозок), определяемая как отношение прибыли от реализации услуг (Π_p) к затратам на реализацию услуг (расходам по обычным видам деятельности или полная себестоимость, включающая управленческие расходы) (S), т.е.:

$$R_{\text{п}} = \frac{\Pi_p}{S} \cdot 100, \% \quad (1)$$

Другим показателем, применяемым транспортными организациями, является рентабельность оборота:

$$R_{\text{о}} = \frac{\Pi}{B} \cdot 100, \% \quad (2)$$

где: Π – прибыль до налогообложения организации,
 B – выручка от реализации (доходы по обычным видам деятельности).

Для обеспечения необходимого для экономически устойчивой деятельности уровня рентабельности важно соблюдение также и следующих условий:

$$K_{\text{к}} = \frac{B}{(A_{\text{м}} + A_{\text{кр}}) \cdot 0,5} \geq 2,5 \quad (3)$$

$$K_{\text{п}} = \frac{\Pi}{(CK_{\text{м}} + CK_{\text{кр}}) \cdot 0,5} \geq 0,2 \quad (4)$$

где: K_n – интенсивность оборота авансируемого капитала, которая характеризует объем реализованных работ (услуг), приходящийся на 1 рубль средств, вложенных в деятельность организации;

B – выручка от реализации (строка 010 формы № 2 баланса) – объем реализованных услуг;

$A_{нг}$ и $A_{кг}$ – суммы актива баланса на начало и конец года (строка 300 формы № 1 баланса);

K_n – объем прибыли, приходящейся на 1 руб. собственного капитала;

Π – прибыль до налогообложения (строка 140 формы № 2 баланса);

$СК_{нг}$ и $СК_{кг}$ – собственный капитал на начало и конец года;

Величина необходимой рентабельности оборота может быть определена исходя из вышеприведенных нормативных значений коэффициентов K_n и K_n и коэффициента автономии ($K_{авт}$), величина которого принимается равной 0,6 ($СК / (ВНА+ОА) = СК / A = 0,6$). Выполнив расчет, получим искомую величину нормативной рентабельности оборота:

$$R_o = \frac{\Pi}{B} = \frac{K_n}{K_n} \cdot K_{авт} = \frac{\Pi \cdot A \cdot СК}{СК \cdot B \cdot A}$$

$= 0,2 \cdot 1/2,5 \cdot 0,6 = 0,048$. Таким образом, рентабельность оборота транспортной организации по прибыли до налогообложения должна быть не менее 4,8%.

Проведенный анализ показал, что величина рентабельности услуги (перевозки) (формула 1) для транспортных организаций должна быть всегда больше рентабельности оборота, что определяется величиной сальдо по прочим доходам/расходам, как правило, отрицательным.

Анализ балансов транспортных организаций показал, что величина отрицательного сальдо по прочим доходам/расходам составляет 4,4% от расходов по обычным видам деятельности (без учета субсидий на покрытие убытков).

Исходя из этого, прибыль до налогообложения можно представить в следующем виде:

$$\Pi = B - S - \Delta\Pi_{проч} = B - S - 0,044 \cdot S, \quad (5)$$

где: $\Delta\Pi_{проч}$ – сальдо по прочим доходам/расходам.

В то же время в соответствии с тем, что рассчитанная выше величина рентабельности оборота равна 4,8%, прибыль до налогообложения может быть также представлена:

$\Pi = B \cdot 0,048$, тогда можно выполнить следующие преобразования:

$$B \cdot 0,048 = B - S - 0,044 \cdot S \quad (6)$$

$$1,044 \cdot S = B - 0,048 \cdot B \quad (7)$$

$$S = B \cdot (1 - 0,048) / 1,044. \quad (8)$$

Следовательно, рентабельность услуги (перевозки) может быть представлена следующим образом:

$$R_{пр} = \Pi_p / S = (B - S) / S = (B - (B \cdot (1 - 0,048) / 1,044)) / (B \cdot (1 - 0,048) / 1,044) \quad (9)$$

$$R_{пр} = (1 - (1 - 0,048) / 1,044) / ((1 - 0,048) / 1,044) \quad (10)$$

$$R_{пр} = (1 - 0,912) / 0,912 = 0,0966. \quad (11)$$

Таким образом, для экономически устойчивой деятельности транспортной организации уровень рентабельности услуги (перевозки) должна быть равна 9,6% ($R_{пр} = 9,6\%$).

Вместе с тем, кроме обеспечения экономически устойчивой деятельности транспортной организации, экономически обоснованный уровень рентабельности должен включать также инвестиционную составляющую ($R_{инв}$), т.е. учитывать долю дополнительной прибыли, которую транспортная организация должна получить, чтобы прибавлять к амортизационным отчислениям на транспортные средства для обеспечения возможности их обновления с учетом роста рыночной стоимости.

В состав «Методических рекомендаций» включена технология расчета величины инвестиционной составляющей.

Величина стоимости плановой работы может быть использована государственным (муниципальным) заказчиком услуг по перевозкам пассажиров для определения экономически обоснованной величины тарифа на перевозку 1 пассажира, однако, эта величина не будет учитывать платежеспособность населения.

Исходя из этого, органы власти, имеющие полномочия по установлению тарифа могут:

- установить тариф на перевозку пассажира, исходя из методических рекомендаций, без учета платежеспособности населения, и субсидировать перевозчика для покрытия расходов только на перевозки граждан, имеющих право на льготы при оплате проезда;
- оплачивать перевозчику за выполненную работу (фактический пробег предоставленных транспортных средств) исходя из ее стоимости, рассчитанной на основе методических рекомендаций, а тариф на перевозки пассажиров устанавливать с учетом платежеспособности населения;
- предоставить право перевозчику самому устанавливать тариф на перевозку пассажира, исходя из стоимости оказываемых им услуг по перевозкам пассажиров.

Библиографический список

1. Методические рекомендации по учету затрат и калькулированию себестоимости на автомобильном транспорте: Сogl. Минтранс России от 27 декаб. 2005г., № АТ 003-06., – 28 с.
2. Методические рекомендации по расчету уровня рентабельности, необходимого для обеспечения экономически стабильной деятельности перевозчика и его конкурентоспособности: Сogl. Минтранс России от 27.12.2005 г., № АТ 002-06., – 24с.

Важную роль играют и качественные аналитические методы. Объем производства, соответствующий сметному объему продаж и необходимой величине имеющихся материальных и трудовых ресурсов, определяется в смете производства. Бюджет производства (производственная программа) обычно составляется в физических единицах измерения продукции. Этот бюджет должен учитывать объем продаж, производственные мощности, увеличение или уменьшение запасов готовой продукции на планируемый период.

Объемы производства должны быть сверены со сметой продаж, чтобы гарантировать сбалансированность производства и продаж в течение периода. Сбалансированность показателей обеспечивается применением специальных методов производственного анализа:

- метода предельного анализа, позволяющего определять величину максимальной прибыли исходя из равенства дохода (прироста выручки на единицу продукции) и предельных издержек (прироста затрат на единицу продукта);
- метода производственной функции (типа Кобба – Дугласа), нацеленного на прогнозирование ожидаемых показателей хозяйственной деятельности по факторам затрат труда и капитала:

Изменя факторные признаки, можно определить наиболее эффективные пропорции между затратами труда и капитала для выпуска планируемого объема производства.

Для анализа экономической эффективности бизнес-плана инвестиционного проекта применяют ряд методов (критериев оценки). Так, критерии, используемые в анализе инвестиционной деятельности, можно разделить на две группы в зависимости от того, учитывается или нет временной параметр:

- основанные на учетных оценках («статистические» методы): срок окупаемости инвестиций - PP (Payback Period); коэффициент эффективности инвестиций - ARR (Accounted Rate of Return);
- основанные на дисконтированных оценках («динамические» методы): чистая приведенная стоимость – NPV (Net Present Value); индекс рентабельности инвестиций – PI (Profitability Index); внутренняя норма прибыли – IRR (Internal Rate of Return); дисконтированный срок окупаемости инвестиций – DPP (Discounted Payback Period).

Таким образом, в основе бизнес-планирования инвестиционных проектов предприятия лежат экономико-математические методы экономического анализа, в том числе моделирование. Особенно важен экономический анализ при составлении основных разделов бизнес-плана предприятия, в частности, плана производства, при исследовании и анализе рынка, конкурентов, при составлении финансового плана и разработки финансовой стратегии предприятия, при оценке экономической эффективности бизнес-проекта.

РАЗРАБОТКА ИНТЕРАКТИВНОЙ ФИНАНСОВОЙ МОДЕЛИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ В ХОДЕ СРЕДНСРОЧНОГО СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПЛАНИРОВАНИЯ

Целевое управление развитием компании, включающее постановку долго- и среднесрочных стратегических целей развития, предполагает разработку обеспечивающих программ модернизации и инновационного развития бизнеса, инвестиционно-финансовой политики, а также интерактивной финансовой модели деятельности компании, позволяющей отразить результаты реализации утвержденных собственником стратегических целей развития на перспективу.

Прогностическая финансовая модель – это экономико-математическая модель будущего или существующего предприятия (проекта), представленная в виде набора взаимосвязанных финансово-экономических показателей (прогнозных отчетов), которая позволяет оценить изменение этих показателей при изменении исходных параметров (внешних и внутренних факторов). Так называемые предикатные модели (predictive models), т.е. модели предсказательного, прогностического характера, используются для прогнозирования доходов предприятия и его будущего финансового состояния [1, с.97]. В случае успешной разработки финансовая модель в электронном виде может стать важным инструментом прогнозирования экономического состояния предприятия при реализации тех или иных стратегических целей развития бизнеса, эффективным средством поиска путей оптимизации деятельности компании, оценки принимаемых управленческих решений. Соответственно задача построения финансовой модели, максимально приближенной к действительности и учитывающей отраслевые особенности, типы продукции, работ и услуг конкретного предприятия, является актуальной задачей финансовых менеджеров.

Финансовая модель – упрощенная схема развития событий, которая позволяет быстро смоделировать ситуацию. В силу этого на первом этапе разработки модели могут не приниматься во внимание многие менее значительные параметры и детали, важнее установить правильные взаимосвязи между основными показателями так, чтобы модель автоматически пересчитывалась после изменения исходных данных и позволяла выстраивать различные сценарии [2, с.23]. В нашем случае, интерактивная финансовая модель (ИФМ), описывающая операционную деятельность организации в заданном интервале времени, представляет собой файл, подготовленный в виде электронных таблиц средствами Microsoft Office Excel. Базовым основополагающим отчетом модели, который предстоит сформировать методом ссылок, а также написанием формул является прогнозный «Отчет о финансовых результатах». Для его конструирования первоначально создаем несколько функциональных электронных таблиц, предполагающих частичный ввод исходных

данных вручную: это таблицы «Прогноз продаж» и таблицы, посвященные анализу существующих затрат, расчету прогнозной себестоимости продаж, и совокупных затрат по обычным видам деятельности. При этом продажи и затраты прогнозируем в ценах и условиях, существующих на момент выполнения прогноза.

Таблица 1

Прогноз продаж в 2012 – 2015 гг. (тыс.руб.)

Показатели	2011 факт	2012 план	2013 прогноз	2014 прогноз	2015 прогноз
1. Выручка без НДС	154000	172480	193178	216358,9	242322,0
2. Динамика продаж к 2011 г. , %	100,0	112,0	125,4	140,5	157,4
3. Динамика продаж к предыдущему году , %	110,0	112,0	112,0	112,0	112,0
4. Выручка с НДС	181720	203526	227950	255303,5	285939,9

Строка 1 таблицы 1 рассчитывается исходя из фактически достигнутого уровня продаж в 2011 г. и темпов роста продаж, определенных исходя из состояния и предполагаемой динамики рынка услуг компании, заданных соответствующим ключевым показателем, затем расчетный уровень продаж переносится ссылками в показатель «Выручка от реализации» прогнозного «Отчета о финансовых результатах». Строка 4 таблицы 2 будет использована при расчете показателя «Средства, полученные от покупателей и заказчиков» в прогножном «Отчете о движении денежных средств», составленном прямым методом.

Следующим шагом после составления прогноза продаж является расчет динамики затрат компании на прогнозируемый период. Выполним его в следующей простой логике: рассчитаем себестоимость продаж (переменные и условно-переменные затраты компании) как процент от объемов продаж с сохранением на первом этапе моделирования сложившейся структуры затрат по элементам, а управленческие расходы (условно-постоянные расходы) примем неизменными на весь период прогноза:

Таблица 2

Прогноз динамики расходов по обычным видам деятельности в 2012 - 2015 гг. (тыс.руб.)

Показатели	2011 факт	2012 план	2013 прогноз	2014 прогноз	2015 прогноз
1. Себестоимость продаж, всего	131670	146608	163235	181741	202097
1.1. то же как процент от продаж, %	0,855	0,85	0,845	0,84	0,834
2. Управленческие расходы, всего	10000	10000	10000	10000	10000
3. Всего расходы по обычным видам деятельности	141670	156608	173235,1	191741,5	212096,5
4. Расходы по обычным видам деятельности на 1 руб. продаж	0,93	0,92	0,91	0,90	0,89

Как видно из данных таблицы 2, при подсчете себестоимости продаж компания (в нашем примере - автотранспортное предприятие) прогнозирует

относительное снижение затрат, предусматривая ежегодное снижение переменных затрат в продажах на 0,5% (см. строку 1.1. Таблицы 2). Основание снижения планируемых издержек: реализация программы обновления транспортных средств в целях снижения затрат на ремонт и материальных расходов, роста производительности труда работников. Показатель себестоимости (строка 1 таблицы 2) переносится ссылками в соответствующую строку прогноза «Отчета о финансовых результатах», с показателем «управленческие расходы» (строка 7 таблицы 3) поступаем идентично. Для завершения формирования первого прогнозного «Отчета о финансовых результатах» в отдельной рабочей таблице прогнозируем прочие доходы и расходы (по счету 91), итоги «отсылаем» в соответствующие строки «Отчета о финансовых результатах».

Вторым после прогноза счета прибылей и убытков следует сформировать прогнозный «Отчет об изменении капитала». В прогноз «Отчета об изменении капитала» вручную вводятся данные о величинах уставного, резервного, добавочного капиталов, ссылками из прогноза «Отчета о финансовых результатах» переносится информация о чистой прибыли отчетного (прогнозного) года. Отдельно – на основании действующих положений о выплатах вознаграждений членам совета директоров и годовых вознаграждений топ-менеджерам компании, принятой дивидендной политике компании - выполняются расчеты расходов, относящихся непосредственно на уменьшение капитала. Результаты расчетов вносятся в соответствующие ячейки прогноза «Отчета об изменении капитала». Результаты подсчета дивидендов и прочих расходов, относящихся непосредственно на уменьшение капитала, из прогнозного «Отчета об изменении капитала» ссылками переносятся в одноименную строку прогноза движения денежных средств организации (раздел отчета «Финансовая деятельность»). Прописываются формулы подсчета изменений составляющих капитала, итоги на конец каждого периода ссылками переносятся в Прогноз бухгалтерского баланса (раздел баланса « Капитал и резервы»).

При прогнозе статьи бухгалтерского баланса «Кредиторская задолженность» моделируем величину задолженности как процент от расходов по обычным видам деятельности, спрогнозированных нами ранее (см. строку 4 таблицы 2), величину «Дебиторской задолженности» - как процент от показателя «Выручка с НДС» (см. строку 4 таблицы 1).

С определением величины прогнозной кредиторской задолженности и раздела баланса «Капитал и резервы» мы получили возможность сформировать общую величину источников (пассивов) прогнозного баланса (так называемую валюту баланса - общий итог активов и пассивов).

Для определения прогнозной величины запасов необходимо использовать плановый бюджет расходов всех видов материалов на предполагаемый объем перевозок в предстоящем году, выполнить расчет среднесуточного потребления каждого вида материалов, проанализировать сложившуюся фактически практику нормирования величины складских запасов. Нормиро-

вание складских запасов и материальных затрат – одно из условий рационального использования производственных ресурсов. Под нормой производственного запаса понимают средний в течение года запас каждого вида материалов, принимаемый как переходящий запас на конец планируемого года. Эта норма измеряется в днях среднесуточного потребления каждого вида материалов. Автотранспортные предприятия должны стремиться к соблюдению норм производственных запасов каждого вида материалов, поскольку их излишек приводит к замедлению оборачиваемости оборотных средств, а недостаток – к срыву производственного процесса. Соответственно в прогнозный баланс рассчитываем нормативную величину запасов как произведение среднесуточного потребления каждого вида материалов на рекомендуемые нормы запасов материальных ресурсов в днях [3, с. 97].

Стоимость внеоборотных активов в части основных средств (ОС) в прогнозный баланс определим путем увеличения остаточной стоимости ОС на конец предыдущего года на величину планируемых инвестиций в ОС в прогнозном году и уменьшения на величину амортизации к начислению и стоимости ОС к выбытию.

Показатель «Денежные средства» в раздел активов прогнозного баланса рассчитаем методом «пробки»: валюта баланса, уже определенная нами ранее, минус расчетная величина ОС, Запасов (ТМЗ) и Дебиторской задолженности на конец каждого прогнозного года. В результате сформируем раздел «Активы» прогнозного баланса.

Прогнозный «Отчет о движении денежных средств» (БДДС) определим двумя методами: прямым и косвенным. Указанные два метода касаются только операционного денежного потока, инвестиционная и финансовая части отчета в обоих методах составляются и выглядят одинаково.

При расчете БДДС косвенным методом показатель чистой прибыли корректируем на величину начисленной амортизации, а также на величину изменений текущих активов и текущих обязательств в прогнозном балансе. При этом, как известно, прирост дебиторской задолженности (ДЗ), либо ТМЗ в активе баланса вызывает уменьшение чистой прибыли на величину соответствующего прироста (и наоборот), изменение кредиторской задолженности (КЗ) влияет на чистую прибыль противоположным образом. Отчет формируется ссылками, а также прописыванием формул с обращением к вышеуказанным показателям прогнозного бухгалтерского баланса, «Отчета о финансовых результатах», таблиц с аналитикой затрат. Сформированные в результате работы электронной таблицы «БДДС косвенным методом» остатки денежных средств на конец периода должны соответствовать показателю «Денежные средства» в прогнозном балансе.

Для составления БДДС прямым методом понадобится дополнительная аналитика показателей, определенных нами ранее укрупнено. Так, в составе ДЗ необходимо выделить авансы выданные (предоплаченные расходы), в случае, если компания практикует такие взаиморасчеты с поставщиками материалов, работ, услуг. КЗ должна быть детализирована на известные состав-

ляющие (КЗ поставщикам и подрядчикам, КЗ по налогам и сборам, КЗ перед персоналом по оплате труда, прочая КЗ).

В БДДС по прямому методу средства, полученные от покупателей и заказчиков, рассчитываем по формуле:

Выручка с НДС – (ДЗ на конец периода – ДЗ на начало периода) = Денежные поступления от реализации.

Для подсчета выплат поставщикам и подрядчикам формула будет выглядеть следующим образом:

- себестоимость – (ТМЗ на конец периода – ТМЗ на начало периода) + (КЗ на конец периода – КЗ на начало периода) = - Денежные выплаты за товары, работы, услуги.

Для вычисления денежного потока от расходов различных видов (например, на налоги, зарплату, страховые взносы) используем общую формулу:

- расходы + (КЗ на конец периода – КЗ на начало периода) – Предоплаченные расходы (конечные – начальные) = - Денежные выплаты по соответствующим статьям расходов.

Качество составленных финансовых отчетов проверяем расчетом ключевых показателей эффективности, которые должны соответствовать стратегическим целям развития компании.

Описанные выше подходы при разработке ИФМ были апробированы нами в ходе подготовки среднесрочного плана развития организации на 2012-2015 гг. по заданию акционеров. Полученная в результате ИФМ позволила оперативно пересчитывать основные формы прогнозной бухгалтерской отчетности при изменении темпов роста продаж, отдельных статей (элементов) расходов, остатков ТМЗ, величин дебиторской и кредиторской задолженностей, размеров инвестиций в основные средства и т.д.

Данные подходы могут применяться при разработке ИФМ организациями, выполняющими работы, услуги с относительно простым технологическим циклом и организационно-технической структурой производства в целях выработки адекватной финансовой политики.

Библиографический список

1. Ковалев В.В. Курс финансового менеджмента: учеб. - М.: «Прспект», 2010. - 480с.
2. Николаев И. Как построить финансовую модель компании. // «Финансовый директор», № 6(84) – 2009, июнь. Стр. 22-27.
3. Матанцева О.Ю., Гогопуло Н.Н. Финансы, денежное обращение и кредит. - М.: Издательский центр «Академия», 2011. – 208 с.