

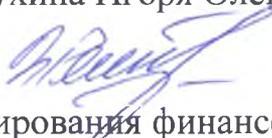
Министерство образования и науки Российской Федерации  
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ  
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ  
«САРАТОВСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ  
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ Н.Г. ЧЕРНЫШЕВСКОГО»

Кафедра финансов и кредита

**АВТОРЕФЕРАТ**

на выпускную квалификационную работу (магистерскую работу)  
по направлению 38.04.01 Экономика профиль «Финансовое планирование»  
студента 3 курса экономического факультета

Рябухина Игоря Олеговича



«Совершенствование планирования финансового состояния организации  
(на примере ОАО «РЖД»)»

Научный руководитель:

профессор кафедры финансов и кредита, д.э.н.



А.А. Фирсова

Зав. кафедрой финансов и кредита, к.э.н., доцент



О.С. Балаш

Саратов 2016

## ВВЕДЕНИЕ

В современных условиях рыночной системы хозяйствования особую значимость приобретает процесс финансового планирования в рамках обеспечения ресурсами воспроизводства основных производственных фондов, повышения экономической эффективности бизнеса, обеспечения условий укрепления финансовой устойчивости и платежеспособность предприятия.

На сегодняшний день финансовое планирование превращается в важнейший метод экономического управления, который выступает в качестве способа определения будущих прогнозов функционирования бизнеса, который позволяет рассчитать объем требуемых ресурсов и выбрать методы достижения поставленных производственных результатов. Финансовое планирование является объективным условием стабилизации финансово-хозяйственной деятельности и повышения экономического эффекта.

Актуальность исследования связана с тем, вопросы совершенствования методики и проведения финансового планирования и оценки финансовой устойчивости предприятий становятся актуальной проблемой для любой сферы предпринимательской деятельности.

Финансовое планирование предприятий как одна их функций управления сегодня является не вполне изученным процессом, что в свою очередь предоставляет возможность проводить дальнейшие исследования в данном направлении. Так, основные исследования организации, проведения финансового планирования и финансовой устойчивости предприятий нашли отражение в трудах отечественных и зарубежных ученых-экономистов. Отдельные вопросы экономического содержания, раскрывающие сущность и специфические особенности финансового планирования рассмотрены в работах российских и зарубежных ученых: Шаш Н.Н., Савкиной Р.В., Балабанова И.Т., Артемьева В.Б., Ильина А.И., Березовского В.А.,

Григорьевой Е.А., Патрушевой Е.Г., Барина В.А., Руденко Л.Г., Горбунова В.Л. и др.

Большой вклад в развитие методологии комплексного анализа хозяйственной деятельности и финансового состояния организаций внесли ученые-экономисты М.И. Баканов, А.Д. Шеремет, С.Б. Барнгольц, В.В. Ковалев, В.Ф. Палий, И.И. Поклад, П.И. Савичев, Сайфулин, А.Ф. Аксененко, Н.П. Любушин, М.В. Мельник, Э.В. Никольская и др. Достаточно актуальны проблемы разработки концепции финансового анализа и создания теоретических основ данной науки, которую плодотворно развивают в последние годы Г.В. Савицкая, В.В. Ковалев, А.Д. Шеремет, О.В. Ефимова, И.А. Бланк, Н.Н. Селезнева и др.

Однако подходы к финансовому планированию с точки зрения исследования системы финансовых коэффициентов, взаимоувязка их совокупности со структурой организации в процессе операций с финансовыми ресурсами, потоковое их моделирование, особенности сценарного подхода и многие иные положения, а также возможности их комплексного использования исследованы крайне мало и достаточно односторонне. Поэтому существует недостаточная проработанность, связанная с выбором системы финансовых показателей, оценкой уровня финансовой устойчивости, риска банкротства и эффективным управлением финансовыми ресурсами в целом, определила выбор темы, содержание, цель, задачи и основные направления диссертационного исследования.

Предметом исследования выпускной квалификационной магистерской работы выступают совокупность организационно-экономических отношений, возникающих между организациями, предприятиями, коммерческими банками и иными органами государственного контроля в процессе проведения финансового планирования и управления финансовой устойчивостью российских предприятий. Конкретным объектом исследования будет являться финансовая деятельность ОАО «РЖД».

Целью работы является исследование порядка проведения финансового планирования предприятия и оценки уровня его финансовой устойчивости для разработки рекомендаций по повышению эффективности финансовой деятельности и совершенствованию финансового планирования ОАО «РЖД».

Реализации поставленной цели обусловила необходимость решения следующих основных задач исследования:

1. Уточнить понятийно-категориальный аппарат в сфере исследования проблем определения сущности финансового планирования как метода управления финансово-хозяйственной деятельностью отечественных предприятий;

2. На основе сравнительного анализа зарубежного и отечественного опыта обозначить современные виды финансового планирования, используемые российскими промышленными коммерческими предприятиями а также провести анализ финансового планирования организации с целью выявления достоинств и недостатков;

3. Предложить рекомендации по совершенствованию финансового планирования отечественных предприятий с учетом рисков и использования института государственно-частного партнерства.

Научная новизна магистерской работы состоит в разработке и научном обосновании теоретико-методологических положений по организации и проведению финансового планирования современных предприятий и развитию методических рекомендаций по его совершенствованию в деятельности российских компаний. Наиболее существенными результатами исследования в данной магистерской работе являются:

1. Дано определение финансового планирования как совокупности мероприятий руководства предприятия по разработке системы финансовых планов необходимых для выполнения поставленных целей и обеспечения финансовой устойчивости бизнеса, с учетом фактора времени и уровня допустимых рисков.

2. На основе проведенного анализа финансового планирования ОАО «РЖД» автором выявлена совокупность внутренних и внешних организационно-экономических факторов, оказывающих влияние на процесс финансового планирования и уровень планируемых показателей, а также разработан комплекс мер по их преодолению и созданию возможностей более эффективного развития предприятия. В данный перечень включены такие аспекты финансово-хозяйственной деятельности как: возникновение проблем межфункциональной координации; ответственность за общие результаты работы только на высшем уровне; недостаточная реакция на изменения рынка, достижения в области науки и техники; ограниченные масштабы предпринимательства и инноваций; увеличение времени принятия решений из-за необходимости их согласования и другие.

3. Определены следующие виды рисков действующей системы финансового планирования ОАО «РЖД»: риск нерационального использования ресурсов; риск несвоевременного принятия управленческого решения; риск снижения уровня конкурентоспособности из-за уровня снижения технологических инноваций и других.

4. В качестве рекомендации по совершенствованию финансового планирования на ОАО «РЖД» автором предлагается система мер по:

- обеспечению учета в процессе расчета плановых показателей таких рисков как риск экономических проблем в странах еврозоны, неустойчивости экономического роста Китая, риск рецессии в США, ухудшения индикаторов экономики РФ, риск ценовой волатильности сырья, риск тарифной политики, риск внеэкономического расхода бюджетных средств;

- расширению возможностей государственно-частного партнерства при финансировании инфраструктурных объектов в форме проектного финансирования, где объединяются интересы частного инвестора и государства. Причем оценка экономической эффективности таких проектов основывается на учёте макроэкономических эффектов, под которыми

понимаются доходы, формирующиеся в результате прямого и косвенного влияния проекта.

Теоретическую основу исследования составили труды отечественных и зарубежных ученых и экономистов по проблемам определения сущности финансового планирования, методологии составления финансовых планов организаций и управления финансовыми ресурсами. Диссертационное исследование базируется на фундаментальных концепциях и гипотезах, представленных в отечественной и зарубежной литературе, посвященной развитию методологического инструментария организации и проведения финансового планирования и оценки финансового состояния предприятия.

Методологической основой исследования являются такие общенаучные диалектические методы, как анализ и синтез, индукция и дедукция, метод научного абстрагирования, позволяющие сформировать теоретические выводы о рассматриваемом предмете исследования. С целью обоснования теоретических выводов используется системный подход, восхождение от абстрактного к конкретному, дополненное методами формализации и моделирования. Для решения поставленных в исследовании задач применяются специальные методы научного познания: финансовый анализ, финансовое прогнозирование и моделирование, статистические методы экономического анализа.

Информационной базой магистерской работы послужили законодательные и иные нормативно-правовые акты Российской Федерации, аналитические и статистические материалы исполнительных органов власти, рейтинговых агентств («Эксперт РА»), официальный сайт ОАО «РЖД», а также публикации в научных специализированных изданиях, ресурсы Интернет, данные, полученные в результате маркетинговых исследований.

Финансовое планирование как термин в экономической литературе рассматривается с различных точек зрения. Финансовое планирование — это система действий по составлению комплекса планов, обеспечивающих

оптимизацию управления финансовыми ресурсами в перспективе, их формирование и использование.<sup>1</sup>

Финансовое планирование организации рассматривается и как моделирование будущего предприятия по соответствующему (т.е. финансовому) аспекту его деятельности.<sup>2</sup> В результате при осуществлении финансового планирования используются методы, способы и приемы моделирования.

Финансовое планирование организации может трактоваться как система действий по обоснованию планов, а также управленческие отношения, обеспечивающие их реализацию в заданные сроки с максимально возможным эффектом.<sup>3</sup> Учитывая вышеизложенные определения понятия финансовое планирование, можно сделать следующий обобщающий вывод относительно полноты его формулировки: финансовое планирование представляет собой совокупность мероприятий руководства предприятия по разработке системы финансовых планов необходимых для выполнения поставленных целей и обеспечения финансовой устойчивости бизнеса, с учетом фактора времени и уровня допустимых рисков.

Под предметом финансового планирования понимают процесс выявления или расчета будущих значений или результатов финансовых показателей финансовой деятельности предприятия на планируемый период. Объектом воздействия при финансовом планировании будет являться единичная и суммарная стоимость всех ресурсов, которые используются организацией в хозяйственной деятельности, а также при ее изменении и ликвидации.

Составление сбалансированного финансового плана — это процесс поиска компромисса между различными финансовыми показателями,

---

<sup>1</sup> Савкина Р.В. Планирование на предприятии: Учебник для бакалавров/Р.Савкина. – 2-е изд., перераб. – М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К», 2015. –Сс.219.

<sup>2</sup> Березовский В.А. Планирование и анализ финансового состояния организации в рыночных условиях: Монография. М.: Изд-во СГУ, 2011. С.11.

<sup>3</sup> Савкина Р.В. Планирование на предприятии: Учебник для бакалавров/Р.Савкина. – 2-е изд., перераб. – М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К», 2015. – С.11.

отражающими различные стороны деятельности предприятия.<sup>4</sup> Определения оптимальных финансовых коэффициентов будет зависеть от выбранных целей финансово-хозяйственной деятельности предприятия.

Важнейшими методами выработки показателей и количественной оценки результатов деятельности хозяйствующих субъектов считаются: нормативный, расчетно-аналитический, балансовый, моделирования, сетевые методы, программно-целевой, экспертный и другие.

Наиболее распространенными принципами оптимизации реальности финансового планирования являются: принцип финансового соотношения сроков, комплексности, платежеспособности, рентабельности, сбалансированности рисков, приспособления к потребностям рынка, предельной рентабельности и т. д.

Современная система отечественного финансового планирования содержит такие виды планов как: План (прогноз) объема деятельности в целом по предприятию и по основным видам деятельности. Баланс (план) доходов и расходов. План (прогноз) денежных поступлений и выплат (баланс наличности), включая платежный календарь и кассовый план. Сводный баланс активов и пассивов предприятия (плановый баланс). План по источникам и использованию инвестиций. Сводный финансовый план (план по источникам и использованию финансовых ресурсов).

Открытое акционерное общество «Российские железные дороги» осуществляет следующие виды деятельности: грузовые перевозки; пассажирские перевозки в дальнем следовании; пассажирские перевозки в пригородном сообщении; предоставление услуг инфраструктуры; предоставление услуг локомотивной тяги (в пассажирском и грузовом движении); ремонт подвижного состава; строительство объектов инфраструктуры; научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы; содержание социальной сферы; прочие виды деятельности.

---

<sup>4</sup> Савкина Р.В. Планирование на предприятии: Учебник для бакалавров/Р.Савкина. – 2-е изд., перераб. – М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К», 2015. – С.12.

Общество ведет деятельность на территории Российской Федерации и за ее пределами.

Основные финансовые результаты ОАО «РЖД»: в 2014 году Компания осуществляла свою деятельность в сложных макроэкономических условиях, связанных с отсутствием индексации тарифов, объявлением санкций в отношении России, волатильностью сырьевых рынков, девальвацией рубля, что не могло не сказаться на транспортной отрасли. При этом только замораживание тарифов на грузовые железнодорожные перевозки привело к недополучению доходов Компании в размере 67 млрд руб. Помимо неоперационных факторов, негативное влияние на финансовые результаты Компании в 2014 году оказало продолжающееся снижение темпов экономического роста в стране, что привело к снижению объемов погрузки по сравнению с 2013 годом на 0,8 %.

Анализ финансового планирования ОАО «РЖД» показал, что система финансового планирования на предприятии осуществляется в соответствии с Единым корпоративным стандартом финансового планирования и бюджетирования холдинга "Российские железные дороги". В этом случае составляют долгосрочный (7-10 и более лет) - стратегическое управление; среднесрочный (от 1 года до 3 лет включительно) - среднесрочное управление; краткосрочный планы (год и квартал (с ежемесячной разбивкой) – текущие планы и бюджеты или оперативное бюджетное управление.

Процесс финансового планирования во многом зависит от организационной структуры управления ОАО «РЖД». Существующая в настоящее время дивизиональная организационная структура имеет ряд существенных недостатков межфункциональной координации и недостаточной реакция на изменения рынка, которые в свою очередь накладывают отпечаток и на систему финансового планирования.

Целями бюджетирования ОАО "РЖД" являются:

Обеспечение в краткосрочном периоде (до 1 года) сбалансированного управления производственно-экономической деятельностью, направленного на выполнение производственной программы при соблюдении технологии и максимально эффективном использовании ресурсов;

Декомпозиция показателей финансового плана ОАО "РЖД" до уровня центров ответственности за счет проведения бюджетных процедур;

Обеспечение центрами ответственности выполнения показателей финансового плана на планируемый период, включая контроль и анализ исполнения бюджетов;

Определение показателей краткосрочного финансового плана Холдинга на основе консолидации бюджетных показателей центров ответственности.

Объекты бюджетного управления являются наиболее детальными и полными по сравнению с объектами других контуров управления и включают в себя полный перечень функциональных бюджетов по центрам ответственности компаний Холдинга.

В 2014 году Компания осуществляла свою деятельность в сложных макроэкономических условиях, связанных с отсутствием индексации тарифов, объявлением санкций в отношении России, волатильностью сырьевых рынков, девальвацией рубля, что не могло не сказаться на транспортной отрасли.

В результате ОАО «РЖД» по итогам 2014 года получило прибыль от продаж в размере 58,5 млрд руб., сохранив ее практически на уровне 2013 года. Чистая прибыль без учета влияния курсовых разниц составила 69,9 млрд. руб. с ростом к уровню 2013 года на 54,5 млрд. руб.

Инвестиционная программа ОАО «РЖД» реализована в объеме 396,0 млрд. руб. (на уровне плана на 2014 года).

Прибыль от обычных видов деятельности в 2015 году составила 83 592 млн.руб., что на 25 096 млн.руб. больше по сравнению с 2014 годом. Прибыль от прочих операций в 2015 году равна 24 961 млн.руб., тогда как в 2014 году предприятием был сформирован убыток от прочей финансовой

деятельности в размере 39 238 млн.руб. Сложившаяся ситуация отражает финансово-экономические проблемы под влиянием кризисов и экономической блокады запада, а также и просчеты в деловой стратегии руководства.

За отчетный период прибыль от продаж составила 83 592 млн.руб., в том числе от перевозок 59 807 млн.руб., от прочих видов деятельности составила 23 785 млн.руб.

Регулируемые виды деятельности: услуга по передаче электрической энергии (выручка 9 088 млн.руб., расходы 7 642 млн.руб.), теплоснабжение (выручка 3 336 млн.руб., расходы 3 585 млн.руб.), водоснабжение (выручка 1 053 млн.руб., расходы 1 412 млн.руб.), водоотведение (выручка 344 млн.руб., расходы 448 млн.руб.) составляют в общем объеме выручки и себестоимости 0,9% и отражаются в составе прочих видов деятельности.

Отрицательный результат от прочей деятельности был вызван в первую очередь колебаниями валютных курсов, портфельных ценных бумаг, выплатой просроченных процентов по договорам и формированием оценочных резервов.

Доходы по перевозочным видам деятельности по итогам 2014 года составили 1 225,0 млрд. руб., что выше плана на 11,7 млрд. руб. или на 1 %, к уровню 2013 года, доходы увеличены на 1,3 %. В том числе доходы от грузоперевозок были равны 1 105,7 млрд. руб., что на 10,1 млрд руб. выше плана или на 0,9 %, к уровню 2013 года доходы увеличены на 17,5 млрд. руб. или на 1,6 %.

Изменение доходов к уровню прошлого года обусловлено следующими факторами:

рост груженого грузооборота к уровню прошлого года на 4,7 % повлиял на увеличение доходов на +50,7 млрд. руб.;

снижение средней доходной ставки на 10 т-км на 2,5 % привело к потерям в доходах на 33,2 млрд. руб., что вызвано следующими основными причинами: ухудшение структуры грузооборота (-37,5 млрд. руб.): по

номенклатуре грузов (–8,3 млрд. руб.) за счет роста доли перевозок грузов 1 класса на фоне снижения доли грузооборота грузов 2 и 3 классов;

по видам сообщениям (–12,0 млрд. руб.) за счет снижения доли грузооборота по транзиту, международным перевозкам через погранпереходы при одновременном увеличении доли менее доходных перевозок грузов, следующих через порты Российской Федерации со значительным ростом дальности вследствие переориентации грузопотоков в сторону портов Дальнего Востока;

по категориям отправок рост доли перевозок маршрутными отправлениями с применением понижающего коэффициента к Прейскуранту 10-01 до 15 % позволил увеличить эффективность организации груженых вагонопотоков и сократить затраты на сортировку и переработку грузов не менее одной технической станции, однако повлиял на снижение доходов в размере 17,2 млрд. руб.;

применение повышающих коэффициентов к тарифам на перевозки нефти и нефтепродуктов в рамках ценовых пределов (с 9 августа 2014 года) позволило получить дополнительно 7,1 млрд. руб.;

рост курса швейцарского франка к рублю повлиял на увеличение доходов от транзитных перевозок на 2,3 млрд. руб. и другие.

Доходы от услуг локомотивной тяги составили 10,3 млрд. руб., +0,4 млрд. руб. к плану (+4 %). К уровню прошлого года доходы снижены на 0,7 млрд. руб. или –6,4 %, в основном, за счет сокращения объемов предоставления услуг по подаче и уборке вагонов на железнодорожные пути необщего пользования при погрузке (выгрузке) грузов в вагонах средствами грузоотправителя (грузополучателя).

Доходы от пассажирских перевозок составили 9,1 млрд. руб., +0,6 млрд. руб. к плану (+6,7 %). Прирост доходов к уровню прошлого года составил 0,5 млрд. руб. или 5,8 %. Основной причиной увеличения доходов от пассажирских перевозок в дальнем следовании скоростными поездами «Сапсан» «Ласточка» и «Аллегро» стал рост объема отправленных

пассажиров – за 12 месяцев было отправлено 3,9 млн. чел., что на 2,5 % выше уровня аналогичного периода 2013 года.

Расходы по перевозочным видам деятельности по итогам 2014 года составили 1 185,6 млрд руб., что выше уровня 2013 года на 1,7 %.

Расходы на оплату труда составили 380,0 млрд. руб., что ниже уровня 2013 года на 1,5 %, или на 5,6 млрд. руб. Изменение расходов обусловлено следующими факторами: ростом расходов, зависящих от объемов перевозок (+5,2 млрд. руб.); ростом расходов в связи с проведением частичной индексации заработной платы в соответствии с локальным нормативным актом Компании, разработанным на основе п. 4.1.5. коллективного договора ОАО «РЖД» на 2014–2016 годы (индексация заработной платы в среднем за 2014 год составила 3,8 % при инфляции – 7,8 %) (+10,1 млрд. руб.); переходом на полное сервисное обслуживание локомотивного парка ОАО «РЖД» (–11,1 млрд. руб.); снижением сумм отчислений в НПФ «Благосостояние» (–4,0 млрд. руб.); снижением расходов за счет оптимизационных мероприятий, таких как снижение объемов капитального ремонта пути, высвобождение численности, а также применение режимов неполного рабочего времени (–5,8 млрд. руб.).

Затраты на электроэнергию составили 121,6 млрд. руб., что выше уровня 2013 года на 8,6 %, или 9,6 млрд. руб.

Анализ и обобщения целого ряда проектов, реализованных в ОАО «РЖД» за последние несколько лет, позволяет выделить совокупность рисков, способных воздействовать на качество финансового планирования.

Таблица 1 - Риски финансового планирования ОАО «РЖД» и пути их минимизации

Риски	Их влияние	Способы минимизации их влияния
Экономические проблемы в странах еврозоны	Влияют на деловую конъюнктуру, а через нее на количество заказов на перевозки	Заблаговременно диверсифицировать направления перевозок. Контрактировать все направления
Неустойчивость экономического роста Китая	Влияет на деловую конъюнктуру, а через нее на количество заказов на перевозки	Заблаговременно диверсифицировать направления перевозок. Контрактировать все направления
Риск рецессии	Влияет прямо и опосредованно (более	Заранее контрактировать перевозки

в США	всего через еврозону) на деловую конъюнктуру, а через нее на количество заказов на перевозки	по фиксированным объемам. Диверсифицировать направления перевозок и маршрутную сеть
Ухудшение индикаторов экономики РФ	Влияет на конъюнктуру внутреннего рынка, усиливает ценовую конкуренцию между видами транспорта	Заблаговременное контрактное перевозок, гибкая тарифная политика, предоставление максимума клиентского сервиса
Риск ценовой волатильности сырья	Непредсказуемость цен на сырье для РЖД (сталь-прокат, энергетический уголь, углеводородное топливо и т.п.) ведет к росту расходов и снижению рентабельности перевозок	Создание стратегических запасов топлива и сырья для возможности более мягкого перехода на новые тарифы без опасности снижения уровня лояльности со стороны клиентов компании
Риск тарифной политики	Риск утраты доверия клиентов с одной стороны и отставания тарифов от колебаний рыночной конъюнктуры с другой	Тарифная политика должна быть увязана с долгосрочным макроэкономическим прогнозированием
Риск внеэкономического расхода бюджетных средств	Риск роста управленческих расходов вследствие создание в компании собственного громоздкого (многочисленного) и дорогостоящего аппарата планирования	Вывод на аутсорсинг неключевых функций компании в сфере макроэкономического планирования, ценовой и тарифной политики

По мнению экспертов Совета потребителей, достижение планируемых показателей, обозначенных в финансовом плане ОАО «РЖД» на 2016 год и плановый период 2017-2018 годов, может быть поставлено под угрозу в связи с наличием следующих основных рисков: - риск отсутствия положительного решения о предоставлении льготы по налогу на имущество в 2016 году; - возможное сокращение доходов от продажи ДЗО в 2016 году (в связи с негативной макроэкономической ситуацией); - отсутствие или сокращение получения дополнительных доходов за счет мероприятий по привлечению грузов с автомобильного транспорта, а также развития контейнерных и рефрижераторных перевозок; - недостижение прогнозируемого роста грузооборота в 2016 году по отношению к 2015 году на 0,9%; - сокращение доходов от перевозок грузов в случае принятия решения об индексации тарифов в 2016 г. в соответствии с долгосрочными параметрами; - секвестирование объемов государственной поддержки в 2015 году и отсутствие восполнения в будущих периодах, что приведет к недофинансированию инвестиционных проектов.

В случае реализации этих рисков, по оценкам Совета потребителей, ОАО «РЖД» может столкнуться с дефицитом бюджета в размере около 100 млрд. рублей.<sup>5</sup>

Кризисные явления заставили переосмыслить роль государства в финансировании ряда отраслей, где требуется значительная модернизация имеющейся инфраструктуры, а также создание новой ее части для достижения роста национальной экономики. Стратегическая, экономическая и социальная значимость объектов этих инфраструктурных отраслей исключает их возможность приватизации, а существующие финансовые рестрикции государственного бюджета не позволяют увеличивать текущие расходы государства по их поддержанию и привлекать дополнительные финансовые ресурсы для развития. Учитывая условия экономического кризиса, частный бизнес (в силу своей неготовности к финансированию долгосрочных рискованных проектов) занял выжидательную позицию, однако государство позволить себе этого не может, поскольку обязано обеспечить рост национальной экономики в любых, в том числе и в стрессовых, ситуациях. Исходя из сложившихся обстоятельств с необходимостью требуется согласованное взаимодействие между властью и бизнесом, т. е. развитие института государственно-частного партнёрства (рис. 1).

---

<sup>5</sup> Годовая отчетность ОАО «РЖД». Сайт ОАО «РЖД» URL: [www.rzd.ru](http://www.rzd.ru) (дата обращения: 02 мая 2016)

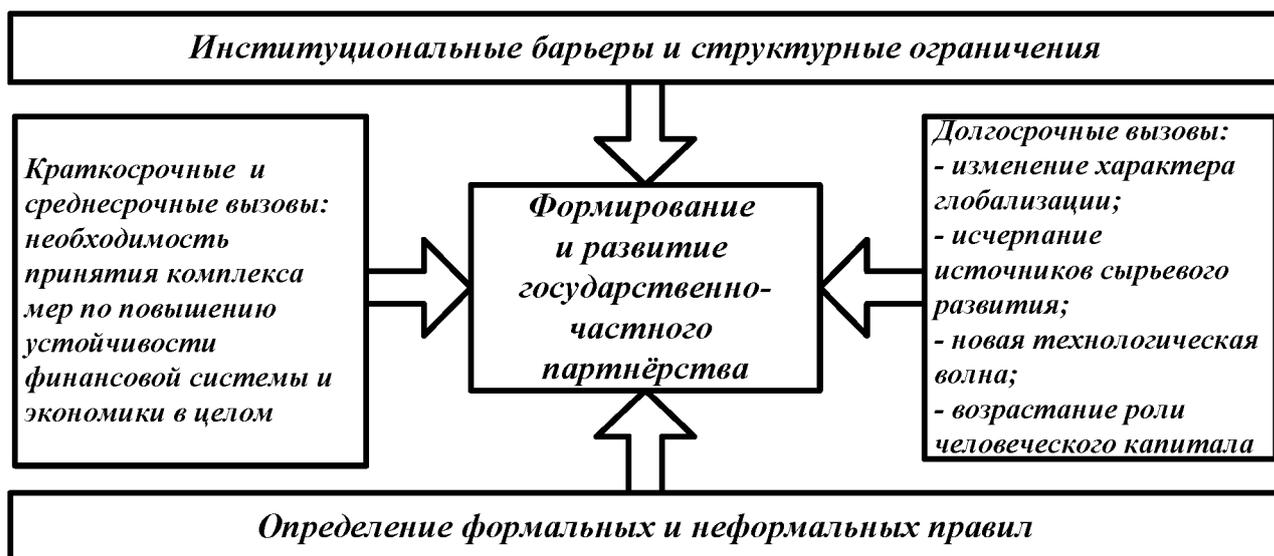


Рисунок 1 - Среда формирования и развития государственно-частного партнёрства

Полагаем, что государственно-частное партнёрство – это институциональный и организационный альянс между государством и бизнесом в целях реализации национальных и международных, масштабных и локальных, но всегда общественно значимых проектов в широкой сфере деятельности, начиная от развития стратегически важных отраслей национальной экономики, научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ и вплоть до обеспечения общественных благ. Правительством РФ были предприняты долгосрочные стратегии финансирования развития автомобильной и авиационной промышленности, судостроения, транспорта и определены национальные приоритеты (проекты) развития на перспективу.

Поскольку при финансировании инфраструктурных объектов принципиальное значение имеет то, к какой форме собственности относится объект, то наиболее приемлемой формой ГЧП является проектное финансирование, где объединяются интересы частного инвестора и государства (рис. 2).

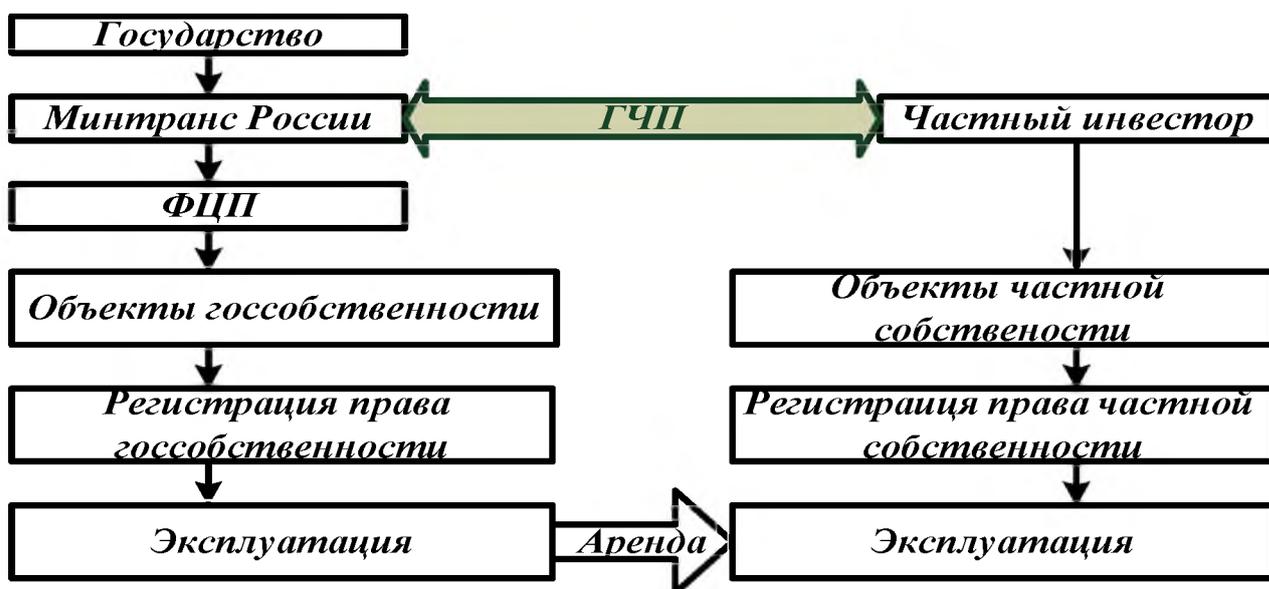


Рисунок 2 - Государственно-частное партнёрство на железнодорожном транспорте

Оценка экономической эффективности проекта в рамках ГЧП, связанного с развитием инфраструктуры железнодорожного транспорта, основана на учёте макроэкономических эффектов, под которыми понимаются следующие доходы, формирующиеся в результате прямого и косвенного влияния проекта:

- прямой макроэкономический эффект (ПМЭ) от реализации инвестиционного проекта оценивается как объём ВВП, обусловленный непосредственным влиянием реализуемого проекта на формирование показателей по счёту использования ВВП, которые оцениваются в текущих и сопоставимых ценах каждого прогнозного года;

- косвенный макроэкономический эффект (КМЭ) – это дополнительные доходы, образующиеся под влиянием использования доходов (входящих в состав ПМЭ), который оценивается как объём ВВП, формирующийся под влиянием мультипликатора дохода, являющегося индикатором, характеризующим способность каждой единицы полученного дохода формировать дополнительный доход;

- совокупный макроэкономический эффект (СМЭ) от финансирования инвестиционного проекта характеризует объём ВВП и оценивается как сумма прямого и косвенного макроэкономического эффекта, связанного с

реализацией инвестиционного проекта.

Годовой индекс экономической эффективности проекта ( $\mathcal{E}_T$ ) характеризует влияние инвестиционного проекта на рост ВВП и оценивается по соотношению совокупного макроэкономического эффекта в ценах предыдущего года к объёму ВВП предыдущего года, рассчитанного в условиях отказа от финансирования проекта.

В качестве основного показателя экономической эффективности инвестиционного проекта используется интегральный индикатор экономической эффективности ( $\mathcal{E}_И$ ), определяющий часть суммарного за все годы расчетного периода прогнозируемого объёма ВВП экономики, которая может быть обеспечена реализацией инвестиционного проекта. Показатель  $\mathcal{E}_И$  рассчитывается как соотношение суммы годовых реальных объёмов СМЭ и суммы годовых объёмов ВВП, приведённых к сопоставимому виду. Инвестиционный проект признаётся соответствующим критерию экономической эффективности, если значение показателя  $\mathcal{E}_И > 0,01 \%$ .

Наряду с показателем  $\mathcal{E}_И$  также рассчитывается показатель макроэкономической эффективности инвестиций, характеризующий прирост ВВП на единицу инвестиций, вложенных в инвестиционный проект.

## **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Актуальность темы исследования связана с необходимостью разработки нового подхода к финансовому прогнозированию и планированию на современных отечественных предприятиях в связи с глобализацией мирового рынка, постоянным увеличением скорости процессов, изменяющейся конъюнктуры, жесткой конкуренции и других факторов.

В результате один из важнейших государственных монополистов железнодорожного транспорта - ОАО «РЖД» подвергался в качестве базы исследования и выработки направлений совершенствования финансового планирования финансового состояния на ближайшие годы.

Процесс финансового планирования Холдинга ОАО «РЖД» осуществляется на основе Единого корпоративного стандарта финансового планирования и бюджетирования. К основным недостаткам процесса организации планирования можно отнести: - возникновение проблем межфункциональной координации; - ответственность за общие результаты работы только на высшем уровне; - недостаточная реакция на изменения рынка, достижения в области науки и техники; - ограниченные масштабы предпринимательства и инноваций; - увеличение времени принятия решений из-за необходимости их согласования.

В качестве рекомендаций по совершенствованию финансового планирования ОАО «РЖД» предлагается:

1. Систематизировать совокупность рисков, способных воздействовать на качество финансового планирования и использовать следующие способы их минимизации: Экономические проблемы в странах еврозоны, Неустойчивость экономического роста Китая, Риск рецессии в США, Ухудшение индикаторов экономики РФ, Риск ценовой волатильности сырья, Риск тарифной политики, Риск внеэкономического расхода бюджетных средств.

2. Расширение использования института государственно-частного партнерства в целях реализации национальных и международных, масштабных и локальных, но всегда общественно значимых проектов в широкой сфере деятельности, начиная от развития стратегически важных отраслей национальной экономики, научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ и вплоть до обеспечения общественных благ.

Наиболее приемлемой формой ГЧП является проектное финансирование, где объединяются интересы частного инвестора и государства.

Оценка экономической эффективности проекта в рамках ГЧП, связанного с развитием инфраструктуры железнодорожного транспорта, основана на учёте макроэкономических эффектов, под которыми понимаются доходы, формирующиеся в результате прямого и косвенного влияния проекта, а также совокупного макроэкономического эффекта, годового индекса экономической

эффективности проекта и интегрального индикатора экономической эффективности.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

### *Книги и учебные пособия*

1. Акулов В.Б. Финансовый менеджмент. Учебное пособие  
Рекомендовано Редакционно-издательским Советом Российской академии образования в качестве учебного пособия 4-е изд. - М.: Флинта, 2010. - 264 с.

2. Афитов Э.А. Планирование на предприятии: Учебник / Эдуард Андреевич Афитов. – М.: ООО "Научно-издательский центр ИНФРА-М"; Минск: ООО "Новое знание", 2015. - 344 с

3. Артемьев В.Б. Планирование и реализация Программы совершенствования производства в условиях финансового кризиса [Электронный ресурс] / В. Б. Артемьев. – М.: Горная книга, 2010.-342 с.

4. Бланк И.А. Управление активами / И.А. Бланк. – Киев: Эльга-Н, Ника-Центр, 2010. – 720 с.

5. Бланк И.А. Управление использованием капитала / И.А. Бланк. - 2-е изд.. – М.: Омега-Л, 2010. – 656 с.

6. Бланк И.А. Управление формированием капитала / И.А. Бланк. – М.: Омега-Л, 2010. – 508 с.

7. Бочаров В.В. Управление денежным оборотом предприятий и корпораций / В.В. Бочаров. – М.: Финансы и статистика, 2011. – 144 с.

8. Бригхэм Ю. Финансовый менеджмент / Ю. Бригхэм, М. Эрхардт.- 10-е изд. - СПб.: Питер, 2011. - 960 с.

9. Волкова О.Н. Бюджетирование и финансовый контроль в коммерческих организациях / О.Н. Волкова. - М.: Финансы и статистика, 2011. - 272 с.

10. Григорьева Е. А. Финансовое планирование: учеб. пособие для вузов / Е. А. Григорьева; - Оренбург: ГОУ ОГУ, 2010. - 123 с.

11. Гукова А.В., Аникина И.Д., Беков Р. С. Управление предприятием: финансовые и инвестиционные решения. Учебное пособие Рекомендовано УМО по образованию в области финансов, учета и мировой экономики в качестве учебного пособия для студентов М.: Финансы и статистика, 2010. - 185 с.
12. Ильченко А.Н. Организация и планирование производства: учеб. пособие для вузов / А.Н. Ильченко, И.Д. Кузнецова. - 3-е изд. - М.: Академия, 2010. - 208 с.
13. Ильин А.И. Планирование на предприятии: Учебное пособие – М.: ООО "Научно-издательский центр ИНФРА-М"; Минск: ООО "Новое знание", 2014. - 668 с.
14. 11. Ковалев, В. В. Введение в финансовый менеджмент / В. В. Ковалев. - М.: Финансы и статистика, 2011. - 768 с.
15. Крейнина, М. Н. Финансовый менеджмент: учеб. пособие / М. Н. Крейнина. - 2-е изд., перераб. и доп. - М. : Дело и Сервис, 2012. - 400 с.
16. Лащева Е. Бюджетирование: рук. к действию / Е. Лащева, Е. Митрофанова, Э. Рузаева. - М.: Акцион - Медиа, 2010. - 144 с.
17. Любанова Т.П. Стратегическое планирование на предприятии: учеб. пособие для вузов / Т. П. Любанова, Л. В. Мясоедова, Ю. А. Олейникова. - 2-е изд., перераб. и доп. - М. : МарТ, 2012. - 393 с.
18. Попова В.М. Бизнес-планирование: учеб. для вузов / В.М. Попова, С.И. Ляпунова, С.Г. Млодика. - 2-е изд., перераб. и доп. - М.: Финансы и статистика, 2011. - 816 с.
19. Савчук В.П. Управление прибылью и бюджетирование / В.П. Савчук. - М.: БИНОМ, лаборатория знаний, 2010. - 432 с.
20. Савкина Р.В. Планирование на предприятии. Учебник Рекомендовано уполномоченным учреждением Министерства образования и науки РФ — Государственным университетом управления в качестве учебника для студентов высших учебных заведений М.: Дашков и Ко, 2013. - 322 с.

21. Савкина Р.В. Планирование на предприятии: Учебник для бакалавров/Р.Савкина. – 2-е изд., перераб. – М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К», 2015. – с.11.

22. Симунин Е. Н., Планирование на предприятии: учеб. пособие для студентов вузов / Е. Н. Симунин [и др.]- 3-е изд., перераб. и доп. - М.: КноРус, 2010. - 336 с.

23. Станиславчик Е.Н. Бизнес-план: управление инвестиционными проектами / Е.Н. Станиславчик. – М.: Ось-89, 2010. – 128 с.

24. Фридман А.М. Финансы организации (предприятия): учеб. для вузов / А. М. Фридман. - М.: Дашков и К, 2010. - 488 с.

25. Черняк В.З. Бизнес-планирование: учебник / В. З. Черняк. - М.: КноРус, 2010. - 536 с.

#### *Законодательные и нормативные материалы*

26. Гражданский кодекс РФ: Части первая, вторая, третья и четвертая. М., 2015.

27. Налоговый кодекс Российской Федерации. Часть вторая: офиц. текст по состоянию на 1 мая 2010 года.

28. Федеральный закон от 29 апреля 2008 г. № 57-ФЗ «О порядке осуществления иностранных инвестиций в хозяйственные общества, имеющие стратегическое значение для обеспечения обороны страны и безопасности государства» // СЗ РФ. 2008. № 18. Ст. 1940.

29. Федеральный закон от 26 июля 2006 г. № 135-ФЗ «О защите конкуренции» М., 2015.

30. Федеральный закон от 26 декабря 1995 г. № 208-ФЗ «Об акционерных обществах» М., 2015.

#### *Электронные ресурсы*

31. Официальный сайт ОАО «РЖД» [Электронный ресурс]: сайт. URL: <https://rzd.ru> (дата обращения; 20.05.2016)

32. Рэйтинговое агенство РАэксперт [Электронный ресурс]: URL: <http://www.raexpert.ru/>(дата обращения 28.05.2016)

33. Сайт Центрального банка России [Электронный ресурс]: URL: [http.cbr.ru](http://cbr.ru) (дата обращения 27.05.2016)

34. [www.gks.ru](http://www.gks.ru) (Центральная база статистических данных Федеральной службы Государственной статистики).

35. [www.rbcdaily.ru](http://www.rbcdaily.ru) (Сайт консалтингового агентства).

36. [www.arbitr.ru](http://www.arbitr.ru) (сайт Высшего Арбитражного Суда РФ).

#### *Составные части документов*

37. Блинов Д. А. К вопросу о терминологии бюджетирования / Д. А. Блинов // *Управленческий учет*. - 2010. - N 1. - С. 98-107.

38. Иванова Ж.А. Бюджетирование - эффективный инструмент управления современным предприятием // *Управленческий учет*. - 2010. - N 12. - С. 93-101.

39. Карпов А.Е. Генеральный директор в бюджетировании и управленческом учете / А. Е. Карпов // *Финансовый менеджмент*. - 2010. - N 4. - С. 75-89.

40. Кучеренко А.И. Бюджетирование как метод финансового планирования деятельности организации / А. И. Кучеренко // *Справочник экономиста*. - 2010. - N 3. - С. 34-42.

41. Ластовский С. Бюджетирование без ошибок / С. Ластовский // *Финансовый директор*. - 2010. - N 10 (94). - С. 68-71.

42. Чулков А.С. Зарубежный опыт построения системы бюджетирования, ориентированного на результат / А. С. Чулков // *Финансы и кредит*. - 2010. - N 46. - С. 35-42.

43. Шаховская Л.С. Бюджетирование: теория и практика: учеб. пособие / Л.С. Шаховская. - М.: КноРус, 2011. - 396 с.