Лазаренко В.Ф., Стенькина Е.Н.
*Дальневосточный федеральный университет
Владивосток, Россия*

doi: 10.18411/lj-31-05-2017-59
idsp 000001:lj-31-05-2017-59

Прогнозирование текущих финансовых потребностей АО «Международный аэропорт Владивосток»

Аннотация

Одной из основных проблем функционирования предприятий является наличие неудовлетворённых текущих финансовых потребностей. Краткосрочных собственных средств зачастую недостаточно для покрытия оборотных активов неденежного характера. Организации испытывают хроническую нехватку источников финансирования оборотных активов, что приводит к необходимости привлечения краткосрочных кредитов и усложняет финансовое положение. Важной причиной такой ситуации является недостаточное развитие финансового прогнозирования. В статье проведено прогнозирование текущих финансовых потребностей на примере АО «Международный аэропорт Владивосток», которое позволит заранее выявить возможные источники их покрытия, обосновать и разработать мероприятия, обеспечивающие формирование таких источников. Использованы экономико-математические методы прогнозирования (экспоненциального сглаживания, линейной парной корреляции и регрессии), применение которых существенно повышает обоснованность и точность прогнозирования.

Ключевые слова: прогнозирование, текущие финансовые потребности, АО «Международный аэропорт Владивосток», метод экспоненциального сглаживания, коэффициент Пирсона, пассажиропоток

Эффективность деятельности организаций в условиях рыночной экономики в большей степени зависит от прогнозирования, а именно от того, насколько достоверно они предвидят ближнюю и дальнюю перспективу своего развития.

Целью статьи является изучение прогнозирования текущих финансовых потребностей организаций.

Объектом исследования является АО «Международный аэропорт Владивосток» и процессы прогнозирования финансовых потребностей в организации.

Главной задачей финансового планирования является определение дополнительных потребностей в финансировании.

Текущие финансовые потребности – это разница между текущими активами (без денежных средств) и кредиторской задолженностью; не покрытая ни собственными средствами, ни долгосрочными кредитами, ни кредиторской задолженностью часть чистых оборотных активов

Разделение ТФП на операционную часть и внереализационную часть полезно, чтобы знать, вследствие чего достигается финансовое равновесие предприятия: за счет основной хозяйственной деятельности или за счет финансовых операций. Для предприятия благоприятно снижать ТФП, вплоть до превращения их в отрицательную величину.

Прогнозирование финансовых потребностей может осуществляться с помощью различных методов. В работе при расчетах был использован метод экспоненциального сглаживания.

На основании данных теоретических предпосылок были спрогнозированы текущие финансовые потребности АО «Международный аэропорт Владивосток» (АО «МAB»), который является одним из крупнейших аэропортов Дальневосточного региона.

Таблица 1.

Результаты прогноза финансовых потребностей АО «МAB» на 2017-2021 гг.

		Тыс. р.	Доверительный интервал 95%	
			Нижний порог, тыс. р.	Верхний порог, млн. р.
Текущие финансовые потребности	2017	-558729,77	-767917,05	-271722,48
	2018	-642843,43	-858188,53	-349542,50
	2019	-726957,08	-948335,71	-427498,33
	2020	-811070,74	-1038368,67	-505578,46
	2021	-895184,39	-1128296,29	-583772,80

Таким образом, исходя из расчетов мы можем сделать вывод, что аэропорт стремится сделать величину текущих финансовых потребностей отрицательными, т.е. полностью покрыть запасы и дебиторскую задолженность кредиторской и не нуждаться, поэтому в краткосрочных кредитах.

Согласно данным прогноза, входящего в перспективы развития аэропорта показатель пассажиропотока должен увеличиться на 10,8 % к 2019 г. по сравнению с 2013 г.

Прогнозируемый рост пассажиропотока АО «МАН», млн. п.

Так как в планах у администрации Международного аэропорта «Владивосток» увеличить пассажиропоток до 2 млн человек в год, то было предложено это реализовать за счет увеличения рейсов на наиболее востребованные направления, а именно в Москву, Южно-Сахалинск, Хабаровск, Петропавловск-Камчатский, а среди международных – Сеул, Гонг-Конг. Тогда появляется необходимость в прогнозировании финансовых потребностей. В расчетах был использован коэффициент Пирсона.

В качестве X был взят показатель пассажиропотока, в качестве Y – показатель текущей финансовой потребности. Проведя расчеты, получили уравнение регрессии, отражающее зависимость между пассажиропотоком и текущими финансовыми потребностями: $Y = 4554846,109 - 3186,706 X$

Исходя из уравнения, сделали вывод, что зависимость обратная, с ростом пассажиропотока текущая финансовая потребность снижается.

Рассчитав финансовые потребности вследствие увеличения пассажиропотока до 2 млн человек в год с помощью полученного уравнения регрессии, получили: $Y = 4554846,109 - 3186,706 * 2000000 = -1818565,891$

Таким образом, текущая финансовая потребность снижается за счет увеличения денежных средств, вырученных от увеличения пассажиропотока, что является положительным моментом для организации. Поэтому были разработаны рекомендации по сохранению отрицательных текущих финансовых потребностей организации.

Рост пассажиропотока приводит к снижению текущих финансовых потребностей. Для увеличения пассажиропотока были предложены следующие меры:

- увеличение числа рейсов как на внутренних линиях, так и на международных
- роста наполняемости одного рейса, так как на практике не все билеты продаются.

В связи с этим необходимо продумать грамотную маркетинговую политику, включающую рекламу, акции, скидки для определенных категорий граждан и т.д., продолжить сотрудничество с передовыми авиакомпаниями, такими как «Аэрофлот». Благодаря удобному географическому положению, есть возможность увеличить количество перевозок по международным воздушным линиям, например, увеличить количество рейсов в Корею, Китай. Целесообразно увеличить количество рейсов на востребованные направления, такие как Москва, Южно-Сахалинск, Хабаровск, Петропавловск-Камчатский, Новосибирск, Камчатка, Красноярск, Сеул, Пекин, Гонконг.

Увеличение пассажиропотока также возможно за счет увеличения количества внутрикраевых перевозок, выполняемые базовым перевозчиком - авиакомпанией «Аврора» по направлению в Терней, Дальнегорск и Дальнереченск, поселки Пластун и Кавалеров.

Также необходимо установить некие пределы величины кредиторской задолженности, такие, чтобы не возникло проблем с ее своевременной отдачей. Например, в пределах 30% от стоимости всего капитала по балансу или чтобы показатели ликвидности не стали ниже нормативных значений.

Сами прогнозы должны быть реалистичными, то есть их вероятность должна быть достаточно высока и соответствовать ресурсам организации. Для улучшения качества прогноза необходимо анализировать информацию, используемой при его разработке. Эта информация, в первую очередь, должна обладать такими свойствами, как достоверность, полнота, своевременность и точность. Так как прогнозирование является отдельной наукой, то целесообразно использование нескольких методов прогнозирования при решении какой-либо проблемы. Это повысит качество прогноза и позволит определить нюансы, которые могут быть не замечены при использовании только одного метода [5].

1. Бабич, Т.Н., Кузьбожев, Э.Н., Козьева, И.А., Вертакова, Ю.В. Прогнозирование и планирование в условиях рынка. – М.: Инфра-М, 2012. – 336с.
2. Бланк, И.А. Финансовый менеджмент : учебный курс / И.А. Бланк.– Ника-Центр, 2012. – 528 с.
3. Галицкая, С.В. Финансовый менеджмент. Финансовый анализ. Финансы предприятий: Учебное пособие. – М.: Эксмо, 2013. – 652с.
4. Лысенко, Д.В. Комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности: учебник для вузов. – М.: ИНФРА-М, 2013. – 320 с.
5. Романовский, Т.Н. Финансовые потребности предприятий: учебник/ Т.Н. Седаш, В.В. Бочаров и др. / Под ред. М.В. Романовского. – СПб. : Бизнес-пресса, 2013. – 527 с.
6. Стоянова, Е.С. Финансовый менеджмент. – М.: Перспектива, 2014. – 459 с.
7. Филатова, Т.В. Финансовый менеджмент. Финансовое планирование. – М.: Кнорус, 2012 – 232 с.
8. Черныш, Е.А. Прогнозирование и планирование в условиях рынка: учебное пособие. – М.: ПРИОР, 2015
9. АО «Международный аэропорт Владивосток» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://vvo.aero/>
10. Годовые отчеты АО «Международный аэропорт Владивосток» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://vvo.aero/about/akcioneram/annual-reports.html>
11. Бухгалтерская отчетность АО «Международный аэропорт Владивосток» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://vvo.aero/about/akcioneram/financial-statements.html>