(cc) BY

Попов Вячеслав Александрович
соискатель
Лавская Кристина Константиновна
аспирант
ФГБОУ ВПО «Санкт-Петербургский государственный
университет гражданской авиации»
г. Санкт-Петербург

ОСНОВЫ МЕТОДИКИ ВОССТАНОВЛЕНИЯ ПЛАТЕЖЕСПОСОБНОСТИ И ПОВЫШЕНИЯ ФИНАНСОВОЙ УСТОЙЧИВОСТИ СУБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

Аннотация*: платежеспособность представляет собой один из показателей финансового состояния предприятия. По мнению авторов, анализ платежеспособности позволяет осуществить оценку и прогнозирование финансовой деятельности, а также является необходимым для внешних инвесторов. В отрасли авиации заблаговременное установление финансовой нестабильности предприятия поможет избежать ряда проблем, которые могут сказаться на объеме перевозок. Своевременное выявление проблемных мест позволяет осуществить комплекс мер, которые помогут избежать банкротства.*

Ключевые слова*: методика, оценка, анализ, платежеспособность, финансовое состояние.*

Практика показывает, что проблемы авиакомпании отражаются на пассажирах – участились случаи, когда пассажиры являлись фактически заложниками ситуаций и по несколько часов ждали в самолете, когда авиакомпания договорится с аэропортом (топливной компанией, предприятием радионавигации) об очередной отсрочке платежа.

Основная цель разработанной нами методики – выявление неплатежеспособных авиапредприятий для их своевременного вывода с рынка авиаперевозок на период восстановления платежеспособности (приостановление действия сертификата) или насовсем (аннулирование сертификата).

Анализ публикаций в журналах «Авиатранспортное обозрение» и «Гражданская авиация», а также материалов официального сайта *gsga.ru*, позволяет определить основные направления экономического анализа в гражданской авиации на современном этапе.

1. Оценка динамики развития отрасли в целом и отдельных предприятий. Это, в основном, публикация статистической информации, которая содержит стандартные данные о деятельности всех авиапредприятий. В таких отчетах используется методика вертикального (структурного), горизонтального (динамического) и трендового анализа. В целях экономического анализа деятельности конкретного предприятия эта информация может быть использована на этапе оценки рыночной позиции предприятия.

2. Прогноз пассажиропотоков (объемов работ, как отдельных авиакомпаний, так и воздушного транспорта в целом). Прогнозирование пассажиропотока проводится в большинстве случаев при помощи корреляционной модели, в которой основным пассажирообразующим фактором является ВВП. Эта модель используется ведущими перевозчиками, рейсы которых выходят за рамки региональных. Для российских авиаперевозчиков экспертами ГосНИИГА предлагается комплексная методика прогнозирования, которая предполагает прогнозирование объемов перевозок между парой городов на основании модели:

$$У = А * XI^{в} * X2^{с} * X3^{к},$$

где XI, X2 – ВРП региона 1 и 2,

X3 – пассажирский тариф,

А, В, С, К – статистические коэффициенты.

Однако для региональных перевозок эта методика неприменима, к тому же весьма значимыми факторами при образовании пассажиропотока на внутрирегиональных линиях являются количество населения и состояние наземных путей сообщения.

3. Оценка эффективности работы парка воздушных судов. Самые распространенные показатели – налет на одно списочное ВС и коэффициент использования коммерческой загрузки. Многие исследования направлены на обоснование

возможных путей обновления парка воздушных судов. В качестве возможных источников финансирования называется лизинг, федеральное финансирование.

Особенность разработанной нами методики вытекает из ее основной задачи – выявить финансовую состоятельность (или несостоятельность) анализируемого предприятия. В задачи методики не включается ни определение причин возникновения ситуации, ни составление прогноза развития ситуации. Уже один этот факт говорит о том, что если указанную методику и можно использовать, то только в качестве одной из составляющих методики комплексного анализа финансово-хозяйственной деятельности авиапредприятия.

Сущность процедур контроля финансово-экономического состояния состоит в том, что каждому авиапредприятию предписывается не реже 1 раза в год предоставлять доказательную документацию, на основании которой органы сертификации и лицензирования гражданской авиации (ГА) оценивают финансовое состояние субъекта. В состав доказательной документации включается:

1. Бизнес-план, составленный по предлагаемой (несколько отличной от традиционной) схеме. Бизнес-план составляется в том случае, когда предприятие впервые обращается за получением сертификата и, следовательно, не имеет фактических данных о своей деятельности или в том случае, когда результаты текущей деятельности являются неудовлетворительными и тогда бизнес-план носит «санационный» характер.

2. Форма 1-ФС, состоящая из нескольких разделов и составленная на основании данных бухгалтерской и статистической отчетности.

Форма 1-ФС является основанием для расчета критериев платежеспособности. Этот документ состоит из нескольких разделов:

1. Общая характеристика предприятия.

2. Производственно-хозяйственная характеристика предприятия. Включает такие данные, как состав и движение основных производственных фондов, состав объектов соцкультбыта и расходы на их содержание, выручка и затраты на

реализацию продукции, а также структура затрат по стандартным статьям калькуляции. Кроме того, в этом разделе указываются данные о численности работников и уровне оплаты труда.

3. Финансовое состояние предприятия. Наиболее весомая составляющая формы в плане дальнейшего использования данных для расчета критериев финансово-экономического состояния. Содержит информацию о структуре активов и пассивов, формировании и использовании прибыли, начислении средств в бюджет и внебюджетные фонды. Примечательным можно считать тот факт, что от предприятия требуются расшифровка не только по структуре дебиторской и кредиторской задолженности, но и по строкам «прочие оборотные активы» и «прочие краткосрочные пассивы» в том случае, если указанные статьи составляют более двадцати процентов от итога по разделам «Оборотные активы» и «Краткосрочные обязательства» соответственно.

4. Показатели деятельности ФГУП и ОАО, доля капитала которых находится в государственной собственности.

5. Последний раздел состоит из двух частей. *В первой части* рассчитываются показатели оценки и анализа финансово-экономического состояния – 24 финансовых коэффициента. Это коэффициенты ликвидности, финансовой устойчивости, рентабельности и деловой активности. Так как в методических рекомендациях приводится порядок расчета, можно заметить, что, несмотря на стандартные названия, смысловое содержание рекомендуемых коэффициентов имеет некоторые отличия от стандартных. Например, такие коэффициенты как уровень задолженности по оплате труда и уровень задолженности по платежам в бюджет и внебюджетные фонды несомненно заслуживают внимания и являются весьма полезными для аналитика.

Вторая часть раздела называется «Критерии финансово-экономического состояния организации ГА» и также состоит из двух составляющих. В первой рассчитываются «показатели, используемые для расчета критериев» в количестве шести аналитических величин. Вторая составляющая содержит всего два

критерия, на основании которых и делается вывод о текущем финансовой состоянии предприятия. Порядок расчета критериев, несомненно, заслуживает внимания.

1. Возникает вопрос о необходимости расчета собственных и долгосрочно заемных источников финансирования оборотных средств – он просто не может быть меньше собственных источников. Если мы выбираем наименьший из рассчитанных показателей, его расчет теряет всякий смысл.

2. Трактовка дефицита финансовых ресурсов спорная, хотя бы из-за того, что под финансовыми ресурсами понимают как активы, так и пассивы предприятия.

3. Непонятно, почему денежный поток рассчитывается не за гол, а за полгода.

Неудовлетворительными считаются критерии, если уровень дефицита финансовых ресурсов превышает «четыре среднемесячные выручки от реализации или сумма задолженности перед бюджетом и внебюджетными фондами превысила четыре среднемесячные суммы начислений».

Дефицит финансовых ресурсов в диапазоне от одного до четырех трактуется как неустойчивое финансовое положение. В этом случае предприятие обязуется предоставить бизнес-план восстановления платежеспособности.

При этом мы считаем, что определение причин неплатежеспособности авиакомпании и тем более разработка рекомендаций по ее восстановлению невозможно на основании сколь угодно большого количества финансовых коэффициентов.

Список литературы

1. Гарнов А.П. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятия: Учебник / А.П. Гарнов. – М.: НИЦ ИНФРА-М, 2016. – 365 с.

2. Поздняков В.Я. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятий: Учебник / В.Я. Поздняков. – М.: НИЦ ИНФРА-М, 2016. – 617 с.

3. Савицкая Г.В. Комплексный анализ хозяйственной деятельности предприятия: Учебник / Г.В. Савицкая. – 7-е изд., перераб. и доп. – М.: НИЦ ИНФРА-М, 2016. – 608 с.

4. Ваш финансовый аналитик [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.audit-it.ru/finanaliz/start/

5. Просвещение в экономике [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.lighteconomic.ru/lijins-64–1.html