

вается на изменении цен производителей через шесть месяцев после изменения, а максимальное влияние динамики цен газа в текущем месяце.

По построенным регрессионным моделям с распределенным лагом для индекса цен производителей промышленной продукции и индекса цен импорта энергоносителей следует, что величина лага, которая дает максимальную связь индексов цен производителей промышленной продукции и индекса цен импорта нефти составляет 4 месяца. Т.е. при изменении индекса цен импорта нефти максимальное изменение индекса цен производителей будет достигнуто через 4 месяца. Причем, при увеличении индекса цен импорта нефти на 1% прирост индекса цен производителей промышленной продукции за пять месяцев составит 1,002%. За пять месяцев практически полностью реализуется общее влияние динамики цен импорта нефти на индексы цен производителей промышленной продукции.

Максимальная связь индекса цен производителей промышленной продукции и индекса цен импорта газа достигается при лаге, равном 10 месяцев, т.е. при изменении индекса цен импорта газа максимальное изменение индекса цен производителей будет достигнуто через 10 месяцев.

Выполненный авторами комплексный анализ позволяет сделать вывод о целесообразности использования многосторонних подходов при исследовании инфляционных процессов с привлечением аппарата статистических и эконометрических методов и моделей. Использование различных методов для анализа отдельных сторон инфляционных процессов позволяет выявить наиболее значимые факторы, порождающие инфляцию и повысить качество прогноза динамики цен.

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ УПРАВЛЕНЧЕСКОГО АНАЛИЗА ЛИЗИНГОВЫХ СДЕЛОК ВОЗДУШНЫХ СУДОВ В АВИАКОМПАНИЯХ

Макей М.А., соискатель кафедры бухгалтерского учета,
анализа и аудита в ОНХ БГЭУ

В статье изложены основные направления управленческого анализа лизинговых сделок воздушных судов в авиакомпаниях; содержащиеся в предложенной автором управленческой аналитической отчетности информационные массивы позволяют оценить результативность отдельной лизинговой сделки, а также ее влияние на финансовые результаты и финансовое положение авиакомпании.

The article outlines the main directions of management analysis of leasing transactions of aircrafts by airlines. The informative data sets contained in the administrative analytical subreporting offered by the author will allow to estimate both an effectiveness of the separate leasing transaction and its impact on financial results and financial position of airlines.

Введение. В настоящее время большинство авиакомпаний не ограничивается одним видом деятельности. Основным видом деятельности авиакомпаний являются авиаперевозки, на долю которых в среднем приходится 80-90% доходов. Однако помимо этого авиакомпании осуществляют и

Список использованной литературы:

- 1 Бюллетень банковской статистики [Электронный ресурс] / Национальный Банк Республики Беларусь. – 2010. – № 12 (138). – Режим доступа: www.nbrb.by/statistics/bulletin/?menu=public. – Дата доступа: 09.10.2010.
- 2 Система таблиц «Затраты-Выпуск» Республики Беларусь за 2009 год. / Отв. за выпуск Т.Е. Вольшук. – Мн.: Минстат, 2010.
- 3 Сошникова, Л.А., Тамашевич, В.Н., Уебе, Г., Шеффер, М. Многомерный статистический анализ в экономике: Учеб. пособие для вузов/Под ред. проф. В.Н. Тамашевича. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 1999. – 598 с.
- 4 Статистический ежегодник Республики Беларусь, 2010: статистический сборник. / Национальный статистический комитет. – Минск, 2010. – 584 с.
- 5 Эконометрика: учеб. для вузов / под ред. И.И. Елисеевой. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Финансы и статистика, –2005. –576 с.
- 6 Математическая экономика на персональном компьютере: / Пер. с яп.: под ред. М. Кубонива: под ред и с предисл. Е.З. Демиденко – М.: Финансы и статистика, 1991. – 304 с.

другие виды коммерческой деятельности, такие как заправка авиатопливом (5-20% доходов), техническое обслуживание воздушных судов (1-5% доходов). Кроме того авиакомпании могут получать и другие виды доходов (комиссионные доходы от продажи авиабилетов других авиакомпаний, доходы от обучения летного состава других авиакомпаний, доходы от рекламы и др.).

Перечисленные выше виды деятельности, осуществляемые авиакомпаниями, значительно отличаются друг от друга как с точки зрения технических особенностей их осуществления, так и с точки зрения уровня извлекаемых доходов, величины расходов, ценообразования, налогообложения, уровня рентабельности, системы менеджмента.

Постановка проблемы. Как показало исследование деятельности авиакомпаний, в финансовом бухгалтерском учете не предполагается выделение в качестве обособленных объектов учета отдельных видов деятельности. На практике это означает, использование так называемого «котлового» метода учета, в результате чего в финансовой отчетности отражаются общие активы, обязательства, капитал, доходы и расходы авиакомпании, складывающиеся в результате всех видов деятельности авиакомпании.

Основным видом деятельности авиакомпаний являются авиаперевозки. В последнее время намечается тенденция осуществления авиаперевозок не только воздушными судами, находящимися в собственности авиакомпаний, но и привлеченными воздушными судами на условиях лизинга. Однако применение «котлового» метода учета в рамках авиакомпании в целом делает невозможным точное и однозначное формирование управленческой информации о доходах, расходах и финансовом результате от каждого вида деятельности, включая авиаперевозки собственными воздушными судами и воздушными судами в лизинге. Поэтому, на наш взгляд, правомерным представляется выделение в качестве отдельного объекта учета и анализа лизинговой сделки, а также всей совокупности лизинговых сделок. Такой подход позволит сформировать массивы экономических данных, которые будут являться базисом для проведения мониторинга эффективности лизинговых сделок воздушных судов, который в настоящее время, как показало исследование, не проводится.

Управленческий учет и отчетность фактического осуществления авиаперевозок на условиях лизинга. Для оперативного мониторинга фактической эффективности лизинговых сделок (авиаперевозок на условиях лизинга) менеджменту авиакомпании необходимо располагать информацией, которая бы отражала только ход фактического осуществления лизинговых сделок. Такую информацию можно получить только в системе управленческого учета путем выделения из общего фактического информационного массива учетно-аналитических данных той его части, которая отражает формирование стоимости активов, обязательств, капитала, доходов и расходов авиакомпании в результате осуществления отдельной лизинговой сделки. В связи с тем, что большинство доходов и расходов авиакомпания получает и производит в валюте, в системе управленческого учета предлагается использовать валютное исчисление экономических показателей.

Все относящиеся к лизинговой сделке хозяйственные операции, предлагается оформлять в сводный аналитический отчет по хронологии осуществления лизинговой сделки в разрезе бизнес-процессов и 5 групп показателей основного бухгалтерского уравнения (активов, обязательств, капитала, доходов и расходов). На основании данных сводного аналитического отчета по лизинговой сделке и остатков по счетам предлагается составлять управленческую аналитическую суботчетность, отражающую результаты авиаперевозок на условиях лизинга, которая включает в себя 3 суботчета:

1. суббаланс по лизинговой сделке – отчет о финансовом положении;
2. суботчет о прибылях и убытках по лизинговой сделке – отчет о финансовом результате;
3. суботчет о движении денежных средств по лизинговой сделке.

Вышеперечисленные отчеты являются источниками информации для проведения управленческого анализа.

Управленческий анализ отчетности, отражающей результаты авиаперевозок на условиях лизинга. Представленные в управленческой аналитической суботчетности информационные массивы дают возможность дать аналитическую оценку целому ряду важных обобщающих показателей эффективности деятельности авиакомпании по осуществлению лизинговых сделок, а также оценить влияние отдельной лизинговой сделки на финансовые результаты и финансовое положение авиакомпании.

Для этого нами разработан следующий алгоритм реализации на практике методики управленческого анализа отчетности, отражающей результаты авиаперевозок на условиях лизинга, который состоит из следующих этапов (см. рисунок 1). Последовательность этапов в алгоритме не является

жесткой и может варьироваться в зависимости от преимущественных целей анализа.

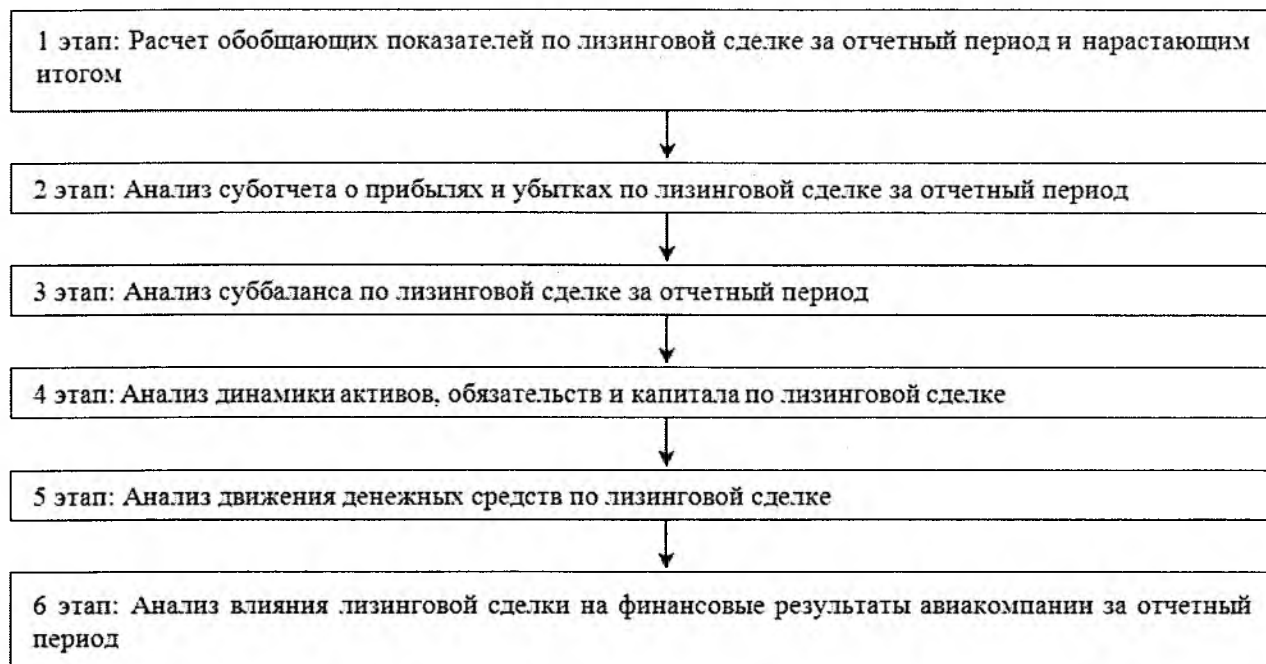


Рисунок 1 – Алгоритм проведения управленческого анализа лизинговых сделок

1 этап: Расчет обобщающих показателей по лизинговой сделке за отчетный период и нарастающим итогом.

Основным источником информации для расчета обобщающих финансово-экономических показателей по лизинговой сделке является суботчет о прибылях и убытках по лизинговой сделке. Предлагается рассчитывать следующие финансово-экономические показатели:

1. Финансовый результат лизинговой сделки;
 2. Рентабельность лизинговой сделки.
1. Финансовый результат лизинговой сделки. Финансовый результат лизинговой сделки предлагается определять в соответствии с многоступенчатым методом расчета маржинального дохода, который лежит в основе многоступенчатого отчета о прибылях и убытках авиакомпании, позволяющего определить финансовый результат на уровне отдельных лизинговых сделок (воздушных судов), подвида и вида деятельности, а также авиакомпании в целом.

В соответствии с многоступенчатым методом расчета маржинального дохода предлагается определять 2 вида финансовых результатов лизинговой сделки:

1. маржинальный доход 1 – рассчитывается как разность между доходами от авиаперевозок при эксплуатации предмета лизинга и расходами, связанными с полетом воздушного судна (расходы на переменную часть лизинговых платежей, авиаГСМ, аэропортовое и аэронавигационное обслуживание, сдельную часть заработной платы экипажа, питание пассажиров, комиссионные отчисления агентам и бронирование);
2. маржинальный доход 2 – рассчитывается как разность между доходами от авиаперевозок при эксплуатации предмета лизинга и полными производственными расходами по лизинговой сделке, т.е. расходами как связанным, так и не связанным с полетом воздушного судна. К расходам, не связанным с полетом воздушного судна, относятся расходы на постоянную часть лизинговых платежей, страхование, техобслуживание, ремонт, кредитование, амортизацию воздушного судна, повременную часть заработной платы экипажа, страхование, оформление виз и загранпаспортов, обучение и тренировку экипажа и т.д.

Для того, чтобы рассматривать лизинговую сделку как неубыточную, необходимо, чтобы в краткосрочной перспективе были покрыты все расходы, связанные с полетом воздушного судна (маржинальный доход 1 был положительным), в среднесрочной – полные производственные расходы, т.е. все расходы, связанные с авиаперевозками, как зависящие, так и независящие от полета воздушного судна (маржинальный доход 2 был положительным). В долгосрочной перспективе доходы,

генерируемые предметом лизинга, должны покрывать полные производственные расходы с определенным достаточным запасом, обеспечивающим возможность покрытия части административно-управленческих расходов авиакомпания.

Финансовый результат лизинговой сделки предлагается рассчитывать за каждый отчетный период (месяц, квартал, год), а также нарастающим итогом за весь срок лизинговой сделки. Финансовый результат, рассчитанный нарастающим итогом с момента заключения лизинговой сделки, представляет собой промежуточный финансовый результат лизинговой сделки и позволяет определить тот отчетный период, в котором лизинговая сделка начала приносить авиакомпании чистую прибыль.

2. Рентабельность лизинговой сделки. Рентабельность – относительный показатель экономической эффективности, соизмеряющий полученный эффект с затратами или ресурсами, использованными для достижения этого эффекта. Согласно общепринятому определению рентабельность комплексно отражает степень эффективности использования материальных, трудовых, денежных и других ресурсов. Однако на практике используются две группы показателей рентабельности, «в которых прибыль сопоставляется с некоторой базой, характеризующей предприятие с одной из двух сторон – ресурсы или совокупный доход в виде выручки, полученной от контрагентов в ходе текущей деятельности» [1]. Два вида базовых показателей и определяют две группы коэффициентов рентабельности. В первом случае базовыми показателями (т.е. знаменателями дроби коэффициента рентабельности) выступают стоимостные оценки ресурсов (капитал, материальные ресурсы в различной классификации и др.), во втором случае – показатели выручки от реализации товаров, продукции, работ, услуг (в целом и по видам) [1].

Для оценки эффективности лизинговой сделки предлагается рассчитывать следующие показатели рентабельности, объединенные в две вышеобозначенные группы:

1. Рентабельность затрат (расходов) – характеризует окупаемость затрат и показывает, сколько авиакомпания имеет прибыли с каждой денежной единицы, затраченной на выполнение авиаперевозок. К данной группе относятся следующие показатели рентабельности:

- рентабельность расходов, связанных с полетом воздушного судна, – рассчитывается как отношение маржинального дохода 1 к расходам, связанным с полетом воздушного судна;
- рентабельность полных производственных расходов – рассчитывается как отношение маржинального дохода 2 к полным производственным расходам.

2. Рентабельность продаж – показывает долю прибыли в каждой заработанной денежной единице, т.е. ту часть выручки, которая остается в распоряжении авиакомпании после произведенных определенных видов расходов. К данной группе относятся следующие показатели рентабельности:

- рентабельность продаж 1 – рассчитывается как отношение маржинального дохода 1 к доходам от авиаперевозок при эксплуатации предмета лизинга без налогов (нетто-выручке от реализации);
- рентабельность продаж 2 – рассчитывается как отношение маржинального дохода 2 к доходам от авиаперевозок при эксплуатации предмета лизинга без налогов.

По аналогии с финансовым результатом рентабельность лизинговой сделки предлагается рассчитывать за каждый отчетный период, а также нарастающим итогом за весь срок лизинговой сделки. Рентабельность, рассчитанная нарастающим итогом с момента заключения лизинговой сделки, представляет собой промежуточную рентабельность лизинговой сделки и позволяет оценить эффективность лизинговой сделки за весь период ее осуществления, т.е. с момента ее начала до определенной даты.

2 этап: Анализ суботчета о прибылях и убытках по лизинговой сделке за отчетный период.

На основании данных суботчета о прибылях и убытках по лизинговой сделке предлагается проводить анализ динамики и структуры доходов и расходов по лизинговой сделке.

В рамках так называемого горизонтального (динамического) анализа определяются абсолютные и относительные отклонения всех показателей суботчета о прибылях и убытках по лизинговой сделке, которые характеризуют изменение отдельных его элементов по сравнению с прошлым отчетным периодом. Результаты горизонтального анализа позволяют определить, за счет каких факторов (прежде всего, изменения доходов или расходов) произошло изменение финансового результата лизинговой сделки и выявить конкретные виды доходов и расходов, которые оказали наибольшее влияние на изменение финансового результата лизинговой сделки.

Одним из важных признаков степени эффективности лизинговой сделки за определенный период является экономическая структура доходов (выручки), которые поступают от клиентов. В экономической литературе такой вид анализа носит название вертикального или структурного анализа выруч-

ки. Структура выручки определяется путем расчета удельного веса каждого показателя суботчета о прибылях и убытках по лизинговой сделке в общей сумме выручки от выполнения авиаперевозок при эксплуатации предмета лизинга до уплаты налогов. Результаты вертикального анализа дают возможность делать выводы о направлении и силе влияния на финансовый результат лизинговой сделки (в виде маржинального дохода 2) таких важных групп факторов, как налоги и сборы из выручки, а также расходы, связанные и не связанные с полетом воздушного судна.

3 этап: Анализ суббаланса по лизинговой сделке за отчетный период.

Анализ динамики и структуры активов, обусловленных лизинговой сделкой, проводится по данным суббаланса по лизинговой сделке. В ходе горизонтального анализа суббаланса по лизинговой сделке определяются абсолютные и относительные отклонения всех показателей суббаланса. Результаты горизонтального анализа позволяют оценить динамику активов, обязательств и собственного капитала, обусловленных лизинговой сделкой, за отчетный период.

В рамках вертикального анализа изучается структура суббаланса путем определения удельного веса всех его статей в общем его итоге. Вертикальный анализ суббаланса проводится для оценки структурной динамики активов, обусловленных лизинговой сделкой, и источников их образования. Результаты вертикального анализа суббаланса по лизинговой сделке дают возможность делать выводы не только о перераспределении вложений в различные виды имущества, но и об изменении источников финансирования лизинговой сделки. Прирост активов по лизинговой сделке может быть обеспечен за счет следующих трех источников: собственного капитала, долгосрочных и краткосрочных обязательств. Приоритетное финансирование прироста имущества за счет собственных источников обеспечивает предприятию большую независимость от кредиторов [2], поэтому является наиболее предпочтительным.

Результаты, полученные в ходе данного этапа управленческого анализа, позволяют сделать выводы об общем влиянии лизинговой сделки на финансовое положение авиакомпании.

4 этап: Анализ динамики активов, обязательств и капитала по лизинговой сделке.

На данном этапе управленческого анализа изучается динамика активов, обязательств и капитала, а также их взаимосвязь на базе основного бухгалтерского уравнения за весь срок лизинговой сделки с момента ее заключения. Источником информации являются данные суббалансов по лизинговой сделке за интересующие отчетные периоды. Данные о состоянии активов, обязательств и капитала на каждую отчетную дату (например, на 1 число года) за весь срок лизинговой сделки обобщаются в отдельную таблицу. В следующих графах аналитической таблицы рассчитывается изменение (прирост) по каждой группе показателей к предыдущей отчетной дате. Данные, характеризующие изменения обязательств и капитала, позволяют оценить источники изменения активов за каждый отчетный период. При этом увеличение активов следует рассматривать как положительное явление, если их рост был обусловлен ростом капитала, но не ростом обязательств. Основным преимуществом данного этапа анализа и его отличием от предыдущего этапа является возможность оценить влияние лизинговой сделки на активы, обязательства и капитал авиакомпании за весь период ее осуществления.

5 этап: Анализ движения денежных средств по лизинговой сделке.

Анализ движения денежных средств по лизинговой сделке проводится по данным суботчета о движении денежных средств по лизинговой сделке. Анализ движения денежных средств по лизинговой сделке представляется необходимым в связи с объективной неравномерностью поступления денежных средств и их расходованием. Данный этап анализа предназначен для выявления причин дефицита или избытка денежных средств, оценки необходимости привлечения заемных средств и влияния лизинговой сделки на текущую ликвидность и платежеспособность авиакомпании.

Приток денежных средств (положительный денежный поток) по лизинговой сделке формируется в основном в результате поступления денежных средств от реализации авиаперевозок при эксплуатации предмета лизинга, а также поступления сумм полученных кредитов и займов, возвращенного НДС из бюджета, залогового депозита, возвращенного лизингодателем после передачи ему воздушного судна в конце срока лизинговой сделки, и прочих поступлений. Отток денежных средств (отрицательный денежный поток) по лизинговой сделке формируется в результате расходования денежных средств на оплату сырья, материалов, работ и услуг, на оплату труда сотрудников, отчисления в бюджетные и внебюджетные фонды, на уплату налогов и сборов, процентов по полученным кредитам и займам, на залоговый депозит лизингодателю до поставки воздушного судна и прочих выплат. Чистый денежный поток, рассчитываемый как разность между притоком и оттоком денежных средств, представляет собой сумму денежных средств, которая остается в распоряжении авиаком-

пании после осуществления всех выплат по лизинговой сделке.

Положительный, отрицательный и чистый денежный потоки предлагается рассчитывать также нарастающим итогом с момента заключения лизинговой сделки (они будут носить название кумулятивные). Значение кумулятивного чистого денежного потока за ряд лет соответствует остатку денежных средств по лизинговой сделке, отражаемому в суботчете о движении денежных средств. Следует отметить, что кумулятивный чистый денежный поток по лизинговой сделке в отличие от такового по авиакомпаниям может принимать отрицательное значение. В этом случае недостающие денежные средства для произведения необходимых выплат компенсируются за счет других лизинговых сделок или воздушных судов, находящихся в собственности авиакомпании, а также других видов деятельности, генерирующих положительный чистый денежный поток в отчетном периоде. Ритмичность денежных потоков по лизинговой сделке зависит от многих факторов. Большую часть доходов от авиаперевозок авиакомпания получает от клиентов в порядке предоплаты (до 1 года до фактического осуществления авиаперевозок), которые могут значительно колебаться в зависимости от загрузки на конкретных воздушных линиях, от сезона и т.д. Возникающие по мере осуществления авиаперевозок расходы авиакомпания оплачивает как в порядке предоплаты, так и после фактического потребления сырья, материалов, работ и услуг.

6 этап: Анализ влияния лизинговой сделки на финансовые результаты авиакомпании за отчетный период.

Анализ влияния лизинговой сделки на финансовые результаты авиакомпании проводится по данным суботчета о прибылях и убытках по лизинговой сделке, а также отчета о прибылях и убытках авиакомпании. Так как в системе управленческого учета и анализа лизинговых сделок используется валютное исчисление показателей, то финансовая отчетность авиакомпании также должна быть переведена в валюту.

Сравнение показателей, характеризующих лизинговую сделку, с общими показателями авиакомпании, позволяют оценить вклад отдельной лизинговой сделки в общий финансовый результат авиакомпании. На данном этапе анализа предлагается сравнивать доходы (выручку), полученные авиакомпанией при эксплуатации предмета лизинга, с совокупной выручкой авиакомпании после уплаты из нее налогов, а также полные производственные расходы по лизинговой сделке с общей себестоимостью реализованной продукции, товаров, работ, услуг авиакомпании. При этом следует принять во внимание, что полные производственные расходы по лизинговой сделке не включают в себя административно-управленческие расходы, поэтому показатели себестоимости не являются полностью сопоставимыми, однако это не умаляет значимости полученных результатов.

Предлагаемая методика не исключает и варианта, при котором часть административно-управленческих расходов распределяется на лизинговую сделку. Однако следует помнить, что любое распределение косвенных расходов является несовершенным и может существенно исказить конечный финансовый результат лизинговой сделки. При таком подходе эффективность лизинговой сделки будет несколько отягощена несвойственными собственно ей расходами, в связи с чем обоснованность принимаемых управленческих решений может быть снижена.

Выводы. 1. Управленческий анализ отчетности, отражающей результаты авиаперевозок на условиях лизинга, является заключительным и, пожалуй, самым важным этапом мониторинга лизинговых сделок воздушных судов в авиакомпаниях. Полученные результаты анализа представляют собой надежную информационную базу для принятия обоснованных управленческих решений как по существующим, так и будущим лизинговым сделкам.

2. Проведение управленческого анализа по предложенному алгоритму позволит выявить в авиакомпании более и менее эффективные лизинговые сделки, выяснить причины недостаточной эффективности отдельных лизинговых сделок, оценить вклад каждой лизинговой сделки и всей совокупности лизинговых сделок в общий финансовый результат авиакомпании, оценить влияние лизинговой сделки на финансовое положение и платежеспособность авиакомпании.

Список использованной литературы:

1. Ковалев, В.В., Волкова, О.Н. Анализ хозяйственной деятельности предприятия: учеб. / В.В. Ковалев, О.Н. Волкова. – М.: ООО «ТК Велби», 2002. – 424 с.
2. Панков, Д.А. Бухгалтерский учет и анализ за рубежом: учеб. пособие / Д.А. Панков. – 3-е изд. – М.: Новое знание, 2005. – 251 с.