

железнодорожного транспорта представляют собой необычайно сложную систему элементов, объединенных множеством связей как друг с другом, так и влиянием огромного числа внешних факторов.

Выявление основных факторов и степени их влияния на экономические результаты работы предприятия, возможность моделирования различных экономических ситуаций являются базой для принятия верного управленческого решения. С уверенностью можно утверждать, что в настоящее время создание методик управленческого анализа в качестве системы поддержки принятия решений является необходимой составляющей организации процесса управления доходами и расходами на предприятиях железнодорожного транспорта.

М.А. Макей, м-р экон. наук

*УО «Белорусский государственный экономический университет»
(Республика Беларусь, Минск)*

УПРАВЛЕНЧЕСКИЙ АНАЛИЗ ОТЧЕТНОСТИ, ОТРАЖАЮЩЕЙ РЕЗУЛЬТАТЫ АВИАПЕРЕВОЗОК НА УСЛОВИЯХ ЛИЗИНГА

Для оценки эффективности конкретных лизинговых сделок и всей лизинговой деятельности в целом менеджменту авиакомпании необходимо располагать информацией, которая бы отражала ход фактического осуществления лизинговых сделок. В настоящее время применяемая система финансового бухгалтерского учета и отчетности в авиакомпании «Белавиа» не предполагает четкого и однозначного выделения той группы хозяйственных операций, которые обусловлены ходом осуществления лизинговых контрактов воздушных судов. Принимая во внимание, что основу бизнес-стратегии развития авиакомпаний Республики Беларусь в настоящее время составляет замена устаревшего, находящегося в собственности авиапарка на более современные воздушные суда, эксплуатируемые на условиях лизинга, то, на наш взгляд, актуальной проблемой является вычленение из общего фактического информационного массива учетно-аналитических данных той его части, которая отражает формирование стоимости активов, обязательств, капитала, доходов и расходов авиакомпании в результате авиаперевозок с использованием предме-

та лизинга. По причине того, что большинство доходов и расходов авиакомпания получает и производит в валюте, предлагается использовать валютное исчисление показателей.

Предлагаемая нами управленческая аналитическая суботчетность, отражающая результаты авиаперевозок на условиях лизинга, включает в себя 3 суботчета: 1. Суббаланс лизинговой сделки – 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. Затем составляется консолидированная управленческая аналитическая суботчетность, обобщающая в себе результаты всей совокупности лизинговых сделок авиакомпании, путем суммирования данных одноименных статей. Кроме того, для анализа необходима традиционная финансовая бухгалтерская отчетность авиакомпании, показатели которой должны быть переведены в валюту.

Все вышеперечисленные отчеты являются источниками информации для проведения управленческого анализа, который предлагается проводить за каждый отчетный период (месяц, квартал, год), а также в динамике за весь срок лизинговой сделки по следующему алгоритму:

1. Расчет обобщающих показателей по лизинговой сделке, таких как: финансовый результат лизинговой сделки (за период, промежуточный, итоговый); рентабельность лизинговой сделки (за период, промежуточная, итоговая); окупаемость лизинговой сделки (сопоставление кумулятивного денежного притока и оттока); коэффициент абсолютной ликвидности и др.;

2. Анализ состава и структуры активов, обязательств и капитала по лизинговой сделке;

3. Анализ динамики активов, обязательств и капитала по лизинговой сделке;

4. Анализ влияния лизинговой сделки на финансовое положение и финансовые результаты авиакомпании. Аналогичным образом проводится анализ эффективности всей лизинговой деятельности авиакомпании, на основании консолидированной управленческой аналитической суботчетности.

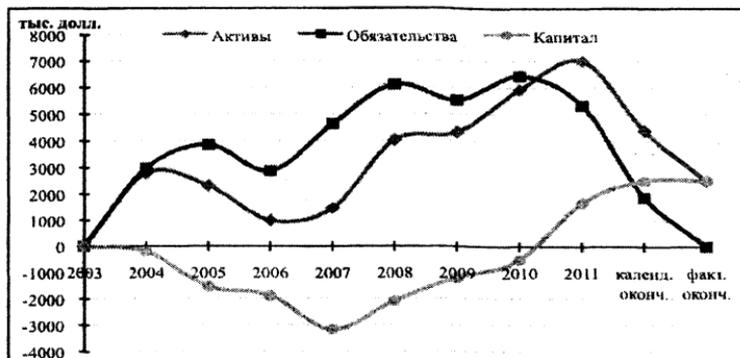
Пример анализа динамики активов, обязательств и капитала по лизинговой сделке за весь срок лизинговой сделки. В таблице представлены данные об активах, обязательствах и капитале по сделке оперативного лизинга на отчетные даты, на рисунке – их графическое изображение.

Таблица – Активы, обязательства и капитал, обусловленные лизинговой сделкой, тыс. долл.

Состояние	Активы	Обязательства	Капитал	Прирост к предыдущему периоду		
				активов	обязательств	капитала
на 01.01.2003	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
на 01.01.2004	2 777,5	2 980,1	-202,6	2 777,5	2 980,1	-202,6
на 01.01.2005	2 320,1	3 855,9	-1 535,8	-457,4	875,8	-1 333,2
на 01.01.2006	990,2	2 874,6	-1 884,4	-1 329,9	-981,3	-348,6
на 01.01.2007	1 464,6	4 629,4	-3 164,8	474,4	1 754,8	-1 280,4
на 01.01.2008	4 030,4	6 109,2	-2 078,8	2 565,8	1 479,8	1 086,0
на 01.01.2009	4 331,8	5 528,1	-1 196,3	301,4	-581,1	882,5
на 01.01.2010	5 924,3	6 440,0	-515,7	1 592,6	912,0	680,6
на 01.01.2011	7 002,2	5 337,3	1 664,9	1 077,8	-1 102,8	2 180,6
на дату календарного окончания лизинговой сделки	4 395,6	1 883,7	2 511,9	-2 606,6	-3 453,6	847,0
на дату фактического окончания лизинговой сделки	2 511,9	0,0	2 511,9	-1 883,7	-1 883,7	0,0

Увеличение активов следует рассматривать как положительное явление, если их рост был обусловлен ростом капитала, но не ростом обязательств. Используя данные таблицы, можно оценить, чем было вызвано изменение активов по лизинговой сделке в конкретном периоде.

Анализируя рисунок, можно отметить, что до 2007 г. лизинговая сделка приносила авиакомпании убытки, затем она начала приносить прибыль, но эта прибыль первые три года покрывала образовавшиеся убытки. Только в 2010 г. линия капитала пересекает ось координат, что свидетельствует о том, что лизинговая сделка начинает приносить чистую прибыль. Величина обязательств на дату календарного окончания лизинговой сделки показывает, какой отток активов должен еще произойти, для того, чтобы лизинговая сделка завершилась. На дату фактического окончания величины активов и капитала равны.



Активы, обязательства и капитал, обусловленные лизинговой сделкой

Предлагаемая методика управленческого анализа позволит оценить то влияние, которое оказывает конкретная лизинговая сделка и вся совокупность лизинговых сделок на финансовое положение и финансовые результаты авиакомпании, и на этой основе вырабатывать оптимальные управленческие решения, касающиеся как уже заключенных, так и будущих лизинговых сделок.

С.О. Наумчик, канд. экон. наук

*УО «Белорусский торгово-экономический университет
потребительской кооперации»
(Республика Беларусь, Гомель)*

МЕТОДИЧЕСКИЙ АСПЕКТ ИСЧИСЛЕНИЯ НАЛОГОВОЙ НАГРУЗКИ НА РЕГИОНАЛЬНОМ УРОВНЕ

В настоящее время ведутся активные дискуссии об оптимальном уровне налоговой нагрузки на экономику государства, отдельных отраслей, субъектов хозяйствования. При этом должное внимание не уделяется исследованию дифференциации налогового бремени отдельных регионов, что снижает объективность принятия решений по совершенствованию налоговой политики, требующей учета бюджетно-налоговых полномочий предоставляемых административно-территориальным единицам. Объяснением этому служит отождествление большинством экономистов сути понятия «нало-