Особенности организации финансов транспорта

# 

Введение

Тема данной дипломной работы - «Особенности организации финансов транспорта на примере авиакомпании «Сахаавиа»». Само название работы позволяет понять, что объектом исследования является реально существующая авиакомпания. Материалы, фигурирующие в приложении работы, являются так же реальными.

Одним из важнейших условий успешного управления финансами предприятия является анализ его финансового состояния. Финансовое состояние предприятия характеризуется совокупностью показателей, отражающих процесс формирования и использования его финансовых средств. В рыночной экономике финансовое состояние предприятия по сути дела отражает конечные результаты его деятельности. Конечные результаты деятельности предприятия интересуют не только работников самого предприятия, но и его партнеров по экономической деятельности, государственные, финансовые, налоговые органы и др.

Цель данной работы состоит в полномасштабном описании на основе финансового анализа всех особенностей организации финансов транспорта. Задача работы состоит из трех этапов:

* раскрыть сущность организации финансов транспортного предприятия;
* оценить особенности формирования финансовых ресурсов, а также особенности налогообложения транспорта предприятия на примере «Сахаавиа»;
* определить основные направления оптимизации организации финансовых ресурсов и финансовых отношений предприятий транспорта с целью эффективности их деятельности.

В целом структура дипломной работы направлена на выполнение поставленных задач. Методы исследования, применяемые в работе относятся к сравнительно-аналитическим. При работе автор предполагает использовать литературу нормативного общеэкономического и специального характера.

Финансы хозяйствующих субъектов – это относительно самостоятельная сфера системы финансов государства, охватывающая широкий круг денежных отношений, связанных с формированием и использованием капитала, доходов, денежных фондов в процессе кругооборота их средств и выраженных в виде различных денежных потоков. Именно в этой сфере финансов формируется основная часть доходов хозяйствующих субъектов, которые в последующем по различным каналам перераспределяются в подхозяйственном комплексе и служат основным источником экономического и социального развития общества.

Финансовые условия хозяйствования претерпели существенные изменения, которые выразились в либерализации экономики, изменении форм собственности, проведении широкомасштабной приватизации, изменении условий государственного регулирования, введении системы налогообложения коммерческих организаций и предприятий. Все это привело к повышению роли распределительных отношений. Конечной целью предпринимательской деятельности стало извлечение прибыли при сохранении собственного капитала.

1. Особенности организации финансов предприятий транспорта на современном этапе

1.1 Содержание и организация финансов предприятий транспорта

Финансы предприятий, оказывающих рыночные услуги, представляют собой совокупность денежных отношений, связанных с образованием первичных доходов и на­коплений, их распределением и использованием. Финансы пред­приятий составляют фундамент финансовой системы страны. По­скольку преобладающая часть финансовых ресурсов сконцентри­рована у предприятий, то и стабильность финансовой системы зависит от устойчивости их финансового положения.

Организация финансов предприятий определяется их отрасле­вой принадлежностью и особенностями движения производимой продукции. Различаются финансы промышленных предприятий, сельскохозяйственных предприятий, строительных предприятий, транспортных предприятий, торговых предприятий и др. Особен­ности организации и функционирования финансов на промыш­ленных предприятиях определяются более или менее равномер­ным производством и реализацией продукции, способствующим (при прочих равных условиях) стабильному кругообороту аванси­руемых средств. Для торговых предприятий характерна быстрая сменяемость стоимостной формы авансируемых средств и их обо­рачиваемость. Это позволяет привлекать в оборот значительные суммы краткосрочного кредита.

Радикальной экономической реформой второй половины 80-х годов обусловлены изменения в механизме функционирования пред­приятий. Сначала государственные предприятия переводились на полный хозяйственный расчет и самофинансирование, а затем — и на арендные отношения между трудовым коллективом (органи­зацией арендаторов) и отраслевым органом хозяйственного уп­равления (арендодателем). В связи с разгосударствлением собствен­ности основу организации хозяйственной деятельности и финан­сов приватизированных предприятий (акционерных, частных) составляет коммерческий расчет на принципах самоокупаемости, самофинансирования и самоконтроля. Появляются качественно новые явления — коммерческий и финансовый риски, экономическая несостоятельность и банкротство, — наступающие при игнориро­вании этих принципов.

Самоокупаемость означает, что издержки производства, коммерческие и управленческие расходы предприятия полностью возмещаются за счет выручки от реализации товаров, продукции, работ, услуг (за вычетом НДС, акцизов). Выручка выступает в ка­честве источника возмещения материальных и приравненных к ним затрат, затрат по оплате труда, потребленной части основных средств и нематериальных активов (износа) в форме амортизации. Таким образом, выручка восстанавливает авансированные в про­изводство оборотные средства предприятия и образует амортиза­ционные средства, накопление которых по истечении норматив­ного срока службы основных средств и нематериальных активов призвано обеспечить их воспроизводство.

Если выручка от реализации товаров, продукции, работ и услуг превышает их себестоимость с добавлением коммерческих и уп­равленческих расходов, то предприятие имеет прибыль и считает­ся рентабельным.Самофинансирование предполагает, что полученная прибыль и накапливаемые амортизационные отчисления, состав­ляющие собственные финансовые ресурсы предприятия, обеспе­чат его потребности по воспроизводству средств производства и рабочей силы полностью либо (при расширении производства) частично с привлечением извне средств, что возможно лишь при финансовой устойчивости предприятия. Недостающие объемы фи­нансовых ресурсов предприятия могут восполнить, получая банковские и коммерческие кредиты, размещая акции и облигаци­онные займы, привлекая паевые взносы членов (участников) то­варищества.

В числе предприятий, функционирующих на основе коммерчес­кого расчета, даже в условиях рыночной системы хозяйствования сохраняются убыточные, не обеспечивающие реализацию прин­ципов самоокупаемости и в связи с этим самофинансирования. Это предприятия городского пассажирского транспорта, которые, будучи муниципальными, получают субсидии и дотации из мест­ного бюджета для возмещения затрат по предоставлению населе­нию транспортных услуг. В среднем эти затраты компенсировались платой за проезд в автобусах лишь на 10,3%, троллейбусах — на 10,0%, трамваях — на 7,6% и в метрополитене — на 18,6% (1993 г.). Остальная часть затрат покрывалась за счет бюджетных ассигнова­ний. Примерно такое же положение у муниципальных предприя­тий коммунального обслуживания, обеспечивающих водой и теп­лом предприятия по одним (повышенным) тарифам, бюджетные и иные некоммерческие организации — по другим (пониженным) тарифам, а население — по третьим (низким) тарифам.

Действующие предприятия имеют различные формы собственности, определенные в гражданском кодексе Российской Федерации.

Необходимостьсамоконтроля за финансово-хозяйственной деятельностью предприятия объективно вытекает из требований, обусловленных задачами самоокупаемости и самофинансирования. Самоконтроль на предприятии осуществляется финансовым под­разделением административно-управленческого аппарата (если это АО, то контроль осуществляется его ревизионной комиссией). Самоконтроль, или внутренний аудит, основывается на анализе финансового состояния предприятия, выявлении факторов и ус­ловий, улучшающих его финансовое положение, выработке мер по преодолению негативных моментов, использованию резервов повышения рентабельности и др. Вывод: таким образом, внутренний аудит выступает в качестве инструмента финансового менеджмента на предприятии.

Вывод: В связи с разгосударствлением собствен­ности основу организации хозяйственной деятельности и финан­сов приватизированных предприятий (акционерных, частных), в том числе предприятий транспорта, составляеткоммерческий расчет на принципах самоокупаемости, самофинансирования и самоконтроля.

Специфика организации финансов транспорта основана на особенностях его экономики и организации производства и управления, обусловленных производственным процессом.

Транспорт как отрасль экономики имеет следующие особенности:

* продукция транспорта не имеет вещественной формы: транспорт не производит новых вещей, а лишь перемещает товары, продукцию, созданные в других отраслях экономики;
* транспорту не принадлежит предмет его труда – перевозимые грузы, он принадлежит отправителям и получателям грузов;
* цену на транспортную продукцию складываются на основе тарифов на грузовые и пассажирские перевозки;
* в качестве единицы измерения транспортной продукции используют: тонно-километры, пассажиро-километры, отправленные тонны грузооборота и количество пассажиров;
* продукцию транспорта нельзя накопить, отложив в запас, поэтому транспорт не может работать без резерва локомотивов и вагонов, и должен учитывать пропускную способность на дорогах;
* транспорт не создает и не добавляет ничего вещественного к перевозимому товару. Отсюда вытекает и особенность кругооборота средств труда из формы кругооборота капитала выпадает товар в виде вещи, так как на транспорте продается сам производственный процесс, то есть перевозка;
* в состав средств производства на транспорте нет сырья, стоимость которого весьма значительна на промышленных предприятиях;
* характеризуется неравномерностью использования в течение года транспортных средств (то есть наличием «сезонных пиков»).

Формула кругооборота финансовых ресурсов транспорта такова:

#### РС

Д – Т … П – Д1

СП

где Д – деньги, Т – товар, РС – рабочая сила, СП – средства производства, Т - товар

Формула кругооборота финансовых ресурсов транспорта

Формула показывает особенности саморегулирования транспорта: отсутствие готового продукта в виде вещественного товара, совпадение во времени акта производства и потребления продукции, отсутствие в составе средств производства, сырья.

Продукция транспорта, то есть полезный эффект перемещения товаров и людей, имеет подобно промышленности товарную стоимость, в процессе реализации которой создается прибавочный продукт трудом работников транспорта. Поэтому чем больше объем перевозок, объективно необходимый обществу, тем выше доля транспорта в национальном доходе, идущем на потребление и накопление для расширенного воспроизводства.

Как всякий производственный процесс, транспорт состоит из последовательных этапов. Это, во-первых, погрузка грузов в подвижной состав (посадка пассажиров); во-вторых, перемещение грузов и пассажиров между пунктами отправления и назначения; в-третьих, выгрузка товаров из подвижного состава (высадка пассажиров) в пункте назначения. Каждый из этих этапов транспортного процесса в свою очередь слагается из ряда операций, осуществляемых в ходе подготовки, организации и выполнения перевозок. Так, погрузка груза включает работы и затраты по подготовке груза к отправлению, сортировке его по получателям и направлениям, погрузке в подвижной состав (транспортное средство), закрепления, увязке, взвешиванию или подсчету штучных товаров, оформлению транспортной документации. Для перемещения груза выбирается тип подвижного состава, определяется маршрут движения, обеспечивается безопасность движения и сохранность груза, заправка транспортных средств горюче-смазочными материалами в пути, контроль за движением подвижного состава и соблюдением графика движения. Выгрузка груза включает такие операции, как ознакомление грузополучателя с товарно-транспортными документами и соответствием им груза, взвешивание или пересчет груза, выявление порчи или потерь груза, подготовка к выгрузке и непосредственно сама выгрузка.

Эффективность транспортного процесса, его непрерывность во многом зависят от согласованности продолжительности выполнения каждого элемента во времени. При перевозках элементы транспортного процесса для каждой единицы подвижного состава постоянно повторяются. Это обстоятельство определяет цикличный характер транспортного процесса. Продолжительность цикла складывается из времени, затрачиваемого на выполнение всех элементов транспортного процесса. Сокращение продолжительности этого цикла является одним из факторов производительности труда на транспорте и снижения стоимости перевозок.

Для удовлетворения возрастающих потребностей в перевозочной работе при наличии в них сезонных пиков важно планировать соответствующие транспортные резервы в виде резервных провозных способностей.

Опережающее развитие транспортных связей обусловлено не только сезонными пиками в перевозочной работе, но и тем, что в отличие от других отраслей экономики строительство новых и развитие действующих транспортных путей связано с длительными сроками изысканий и проектирования, создания соответствующих промышленно-строительных мощностей и подготовки материально-финансовых ресурсов.

Транспорт используется для осуществления не только внешних перевозок, но и для перевозок внутри производства. Поэтому, кроме транспорта общего пользования, в народном хозяйстве имеется внутрихозяйственный (ведомственный) транспорт.

Внутрипроизводственный транспорт является неотъемлемой частью технологического процесса данного предприятия. Он участвует непосредственно в производственном процессе и создании новых вещественных продуктов труда. Издержки внутрихозяйственного транспорта являются частью производственных издержек предприятия, следовательно, частью себестоимости его продукции. Внутрипроизводственный транспорт представляет собой самостоятельную отрасль транспортного производства, а является частью той отрасли, в которой он функционирует.

Транспорт является составной частью всех стадий производства продукции предприятий отраслей экономики. Это крупная многоотраслевая сфера, включающая все виды грузового и пассажирского транспорта: железнодорожного, автомобильного, речного, морского, нефтепроводного, воздушного. В данной работе объектом исследования во второй главе является предприятие воздушного транспорта.

Авиационная промышленность и воздушный транспорт имеют исключительно важное значение для страны с огромной территорией и низкой плотностью наземной транспортной сети в большинстве регионов. Пассажирооборот воздушного транспорта составляет 34% от общего пассажирооборота.

Государственное регулирование деятельности воздушного транспорта в Российской Федерации возложено на Федеральную авиационную службу, которая действует в соответствии с Федеральным законом «О государственном регулировании развития авиации», принятым Государственной Думой 1012.97 г. В соответствии с законом частью государственного регулирования развития авиации является его государственная поддержка, которая должна осуществляться путем проведения соответствующей бюджетной политики: представления налоговых и иных льгот инвесторам и авиационным организациям.

Финансирование развития авиации осуществляется путем выделения средств из федерального бюджета и бюджетов субъектов Федерации. Развитие авиационного транспорта во многом зависит от состояния аэропарка. Сегодня создание гражданской авиационной техники производится в рамках федеральной «Программы развития гражданской авиационной техники России до 2000 г.», которой в 1996 г. придан статус президентской. Однако реализация программы затруднена из-за крайне низкого уровня финансирования.

1.2 Формирование финансовых ресурсов предприятия и направления их использования

Финансовая система страны, ее динамичность и развитие зави­сят от устойчивости функционирования финансовых подсистем, среди которых определяющая роль принадлежит движению, фор­мированию и использованию финансовых ресурсов предприятий. Существуют два источника формирования финансовых ресурсов предприятия: внутренний и внешний.

Внутренний источник со­ставляют амортизационные отчисления и прибыль, которые об­разуют собственные финансовые ресурсы предприятия. Если этих ресурсов оказывается недостаточно для реализации инвестиционного проекта, осуществления финансовых вложений (долгосрочных, краткосрочных), то прибегают к внешнему источнику — привлеченным средствам.

Внешний источник составляют: кредиты банков, заемные средства других предприятий, кредиторская задолжен­ность предприятиям (обычная и просроченная), долевое участие (паевые и иные взносы членов трудового коллектива, юридичес­ких и физических лиц), средства бюджетов и внебюджетных фон­дов, прочие каналы привлечения средств извне. Важнейшим та­ким каналом является финансовый рынок (рынок ценных бумаг и кредитных ресурсов), обеспечивающий перераспределение свобод­ного финансового капитала.

Финансовые ресурсы предприятия представляют собой денеж­ные доходы и поступления, формируемые за счет внутреннего источника и привлеченных извне средств и используемые для по­крытия затрат по воспроизводству и финансовых обязательств.

В настоящее время доля валовой прибыли в формирова­нии финансовых ресурсов наиболее высокая на предприятиях промышленности и незначительная — в жилищно-коммунальном хозяйстве, связи и на транспорте из-за убыточности многих транспортных (каждое пятое) и жилищно-коммунальных (каждое третье) предприятий. В связи с этим ассигнования из бюджета и внебюджетных фондов наиболее существенны именно в жилищно-коммунальном хозяйстве, связи и на транспорте, а также в сель­ском хозяйстве (в форме дотаций и компенсаций).

Привлечение банковских кредитов является важнейшим кана­лом поступления средств для предприятий сферы обращения — снабжения и сбыта, торговли и общественного питания, где в струк­туре оборотного капитала традиционно высока доля кредитных средств банков и предприятий-поставщиков.

Существенную долю в структуре доходов и поступлений пред­приятий занимает кредиторская задолженность хозяйствующих субъектов, зачастую умышленно задерживаемая для использова­ния в качестве оборотного капитала. Так, на конец 1998 г. просро­ченная задолженность покупателей предприятиям промышленно­сти и строительства за отгруженную продукцию и выполненные работы составляла около 20% доходов и поступлений на предпри­ятия этих отраслей.

Финансовые ресурсы предприятия представляют собой денеж­ные доходы и накопления(собственные средства), а также де­нежные поступления извне(привлеченные и заемные средства),используемые им для производства и реализации товаров и услуг, воспроизводства капитала и рабочей силы. У вновь создаваемого предприятия источниками формирования финансовых ресурсов в зависимости от его организационно-правовой формы являются бюд­жетные средства, долевые средства учредителей (юридических лиц, физических лиц) паевые взносы членов кооперативов, средства акционеров. После регистрации пред­приятия финансовые ресурсы, инвестированные в его создание и функционирова­ние, приобретают форму уставного фонда, величина которого отражает стоимость основных и оборотных средств.

Финансовые ресурсы используются предприятием для выполнения финансовых обязательств: перед государством — платежей в бюд­жетную систему и внебюджетные фонды, возврата бюджетной ссуды и уплаты ссудного процента, перед кредиторами — для погаше­ния кредиторской задолженности, уплаты процентов за пользо­вание кредитом; перед акционерами — выплата дивидендов.

Собственные средства предприятия формируются в результате эффективной производственно-хозяйственной деятельности главным образом за счет прибыли и амортизационных отчислений.

Выручка транспортных предприятий включает доходы, полученные от перевозок, выполнения погрузо-разгрузочных операций, экспедирования, прочих работ и услуг. Основную часть доходов предприятия получают от перевозок грузов и пассажиров.

Доходы от перевозок зависят от объема оказываемых услуг, тарифа и договорных цен.

В основу транспортного тарифа положены вид транспорта, класс перевозимого груза, расстояние.

Договорные цены за использование транспортных средств зависят в основном от спроса на конкретный вид подвижного состава, например, железнодорожные перевозки применяются на дальние расстояния, перевозки автомобильным транспортом – на более короткие.

В зависимости от степени регулирования уровня тарифов их классифицируют на фиксированные, регулирующие, договорные и свободные.

Фиксированные тарифы на железнодорожном транспорте централизованно устанавливает Министерство путей сообщения Российской Федерации по согласованию с государственными органами. Они являются обязательными к применению для всех участников транспортного процесса, используются при осуществлении перевозок железнодорожным транспортом. Фиксированные тарифы могут устанавливаться едиными для территории России и едиными для территории региона, республики, края, области, города.

Регулируемые тарифы предприятия транспорта устанавливают самостоятельно с учетом системы налогового регулирования доходов предприятия. Они могут вводиться на период стабилизации цен.

Договорные тарифы предприятия транспорта устанавливают по соглашению с заказчиками исходя из необходимых затрат на перевозки (работы, услуги) и нормального уровня их рентабельности, регулируемого и утвержденного государственными органами (около 35% расходов).

Свободные тарифы предприятия транспорта устанавливают самостоятельно с учетом спроса и предложения на рынке транспортных услуг. Решение об их введении принимают государственные органы.

Прибыль от основной деятельности транспорта включает результаты эксплуатации транспорта, вспомогательных производств и хозяйств и прочих хозяйственных операций. Прибыль от эксплуатации транспорта определяется как разность между доходами от транспортной работы и эксплуатационными расходами.

Налогообложение прибыли происходит в соответствии с Законом Российской Федерации «О налоге на прибыль предприятий и организаций». Предприятия транспорта пользуются в налогообложении прибыли льготами, общими для всех отраслей народного хозяйства. Прибыль, остающаяся в распоряжении транспортных организаций, используется на развитие производственной базы, социальное развитие и материальные выплаты.

В себестоимости транспортных перевозок высокий удельный вес занимают заработная плата, а также затраты на топливо, электрическую энергию, амортизация, ремонт, что обусловлено спецификой транспорта, где преобладающая часть основных фондов находится в движении.

Снизить себестоимость перевозок можно в результате использования мощных и экономичных локомотивов, судов и автомашин, автоматизации и электрификации железных дорог, улучшения шоссейных дорог и условий судоходства, механизации погрузочно-разгрузочных работ, внедрения передовых методов организации перевозок и труда.

На себестоимость железнодорожных перевозок также большое влияние оказывают показатели нагрузки на вагон, массы поезда, оборота вагона, среднесуточного пробега вагона и локомотива на водном и автомобильном транспорте – соответствующие показатели использования флота и автомобилей: показатели погрузки, скорости движения, время простоев и др.

Основными показателями себестоимости перевозок являются: общая сумма расходов по основным видам затрат на весь объем перевозок по видам транспорта, экономия от снижения себестоимости, себестоимость десяти приведенных тонно-километров (тонно-миль).

Расчеты себестоимости ведутся по следующим статьям затрат: заработная плата, отчисления на социальное страхование, топливо, горюче-смазочные материалы, электроэнергия, материалы, прочие затраты.

В отдельных отраслях транспорта в этот перечень дополнительно включаются следующие статьи:

* на морском и речном транспорте – расходы на текущий ремонт флота, платежи в бюджет по инвалютным расходам;
* на воздушном транспорте - текущий ремонт самолетного парка, аэропортовые расходы;
* на автомобильном транспорте – текущий ремонт и техническое обслуживание;
* на трубопроводном транспорте – потери газа и нефти в газо- и нефтепроводах

Для определения плановой величины транспортных затрат используются:

* исходные данные, содержащиеся в расчетах плана перевозок, материально-технического снабжения, плана по труду и финансам;
* оценка экономической эффективности предусматриваемых в плане мероприятий по внедрению новой техники, развитию пропускной и перерабатывающей способности элементов транспортной сети, совершенствованию организации эксплуатации транспортных средств и коммуникаций и других мероприятий по совершенствованию организации транспортной работы;
* анализ зависимости между изменениями в технике, технологии и организации транспортной работы и величиной расходов на ее выполнение.

Приобретение и пополнение авиационной техники, радиооборудования и запасных частей к ним осуществляются предприятиями воздушного транспорта за счет амортизационных отчислений, прибыли и ассигнований из бюджета. Наряду с финансовым планом на воздушном транспорте составляется план инвалютных поступлений и платежей.

Распределение прибыли предприятий железнодорожного транспорта осуществляется по тем же принципам, что и в промышленности. При этом платежи в бюджет по основной деятельности железных дорог определяются централизованно.

Нормативы оборотных средств на железнодорожном транспорте, а также их нормирование осуществляется в том же порядке, что и в промышленности, за исключением расчета норматива по форменной одежде. Этот норматив определяется как произведение стоимости одежды (за вычетом скидки, предоставляемой отдельным категориям работников), которая должна быть выдана в предстоящем периоде, и среднего процента переходящей задолженности (отношение средней непогашенной задолженности за предыдущий год к среднегодовой стоимости форменной одежды за вычетом скидки).

В финансовый план железнодорожного транспорта наряду с доходами и расходами по основной деятельности включаются сметы бюджетных учреждений, обслуживающих работников железных дорог, больниц, учебных заведений и др.

Наряду с финансовым планом на железнодорожном транспорте разрабатываются план валютных операций. В этом плане отражаются поступление средств и платежи в иностранной валюте по перевозкам грузов и пассажиров, совершаемым по железным дорогам в международном сообщении.

В финансовом плане предприятий по речному и морскому транспорту отражаются ассигнования из бюджета на государственные капитальные вложения, операционные расходы, затраты по путевому хозяйству, содержание судоходных инспекций и охраны, возмещение убытков жилищно-коммунального хозяйства, возмещение разницы в тарифах по заграничным перевозкам.

Нормативы собственных оборотных средств предприятий автомобильного транспорта определяются раздельно по двум группам активов. По группе нормируемых активов, непосредственно зависящих от роста производственных затрат (горючее, смазочные материалы), нормативы устанавливаются на 1 рубль затрат, исчисленных исходя из планов заданий по производственной деятельности. По группе активов, запасы которых непосредственно не связаны с ростом производственной программы, нормативы базисного года увеличиваются в относительно меньших размерах, чем рост производственных затрат (без учета заработной платы и амортизационных отчислений).

Источники финансирования прироста норматива собственных оборотных средств на автомобильном транспорте те же, что и в промышленности. В то время в составе устойчивых пассивов планируются такие статьи, как «Резерв на восстановление износа и ремонт автомобильных шин», «Расчеты в порядке плановых платежей», «Доходы будущих отчетных периодов».

Помимо собственных средств в качестве источников формирования финансовых ресурсов используют привлеченные средства, которые состоят из:

1. заемных в форме кредита (банковский, ком­мерческий, бюджетная ссуда) и облигаций;
2. акционерного ка­питала, поступившего за счет эмиссии акций и их продажи;
3. долевых (паевых) средств участников реализации конкретного инвестиционного проекта.

Средства, остающиеся у предприятия после выполнения фи­нансовых обязательств, могут быть использованы на накопление в форме увеличения производительного капитала (основных фон­дов и оборотных средств), формирование торгового капитала или ссудного капитала, предоставляемого во временное пользование на условиях возвратности и платности. Незначительная часть фи­нансовых ресурсов используется на потребление (социальное раз­витие коллектива), денежные выплаты и льготы работникам, бла­готворительные и иные цели.

С ухудшением финансового состояния предприятий подрывает­ся основа для нормальной хозяйственной деятельности. Это под­тверждается сокращением в общих расходах и отчислениях пред­приятий доли средств, направляемых на развитие производства: в 1997 г. - 40%, а в 1998 г. - уже 22,6%.

Из-за инфляции предприятиям не хватает собственных средств на пополнение оборотных фондов. Финансовое положение пред­приятий ухудшается в связи с замедлением оборачиваемости обо­ротных средств, с неплатежами, обусловленными ограниченностью платежеспособного спроса в условиях либерализации цен с начала 1998 года.

В структуре использования финансовых ресурсов предприятий более 35% составляют платежи в бюджет: минималь­ными они были в сельском хозяйстве (около 18%) и максималь­ными в сфере товарного обращения — в снабжении и сбыте (по­чти 58%), торговле и общественном питании (около 46%), быто­вом обслуживании (более 53%), в транспорте – около 42%.

На увеличение производительного капитала — развитие произ­водства (обновление и расширение основных фондов) и попол­нение оборотных средств — направлено почти 30%, причем наи­более высоким этот показатель был в сельском хозяйстве (более 51%) и незначительным оказался на предприятиях строительства, снабжения и сбыта, бытового обслуживания населения, а также транспорта (20—21%).

Расходы на социальное развитие, денежные выплаты и льготы работникам в среднем составили около 13%, однако в отдельных отраслях этот показатель был значительнее — в бытовом обслужи­вании населения — 19%, в строительстве — около 16%, торговле и общественном питании — 15%, на предприятии транспорта, свыше 22%.

1.3 Оценка финансового состояния предприятия

Оценить порядок формирования и использования финансовых ресурсов, их структуру можно с помощью анализа финансового состояния. Финансовое состояние предприятия характеризует его платежеспособность, кредитоспособность на определенную дату, как правило, на 1-е число каждого квартала. От финансового состоя­ния предприятия зависит характер его взаимоотношений с дело­выми партнерами—поставщиками, покупателями, коммерчески­ми банками, потенциальными инвесторами, акционерами. Так, прежде чем решать вопрос о предоставлении кредита, банк ана­лизирует финансовое состояние предприятия, его надежность, то есть устанавливает степень риска кредита. Анализу подлежит фи­нансовая устойчивость, платежеспособность предприятия.

Для оценки финансового состояния предприятия наиболее подходящими являются следующие относительные показатели, вы­ражаемые посредством коэффициентов финансовой самостоятель­ности (Кфс), финансовой устойчивости (Кфу) и обеспеченности собственными средствами (Кос). Первый коэффициент (так назы­ваемыйкоэффициент собственности) характеризует степень фи­нансовой независимости и рассчитывается отношением источни­ков собственных средств предприятия (итог раздела IV баланса) ко всему авансированному — собственному и заемному — капита­лу (итогу баланса):

 (1.1)

При значении Кфс ≥ 0,6 можно сделать вывод о том, что имею­щиеся источники собственного капитала позволяют предприятию покрыть все свои обязательства (расчеты и пассивы).

Если значение коэффициента увеличивается от одного отчет­ного периода к следующему, это свидетельствует об укреплении финансового состояния и уменьшении финансового риска.

Коэффициент финансовой устойчивости характеризуется соотношением источников собственного капитала (итог раздела IV ба­ланса) к заемному капиталу (итоги разделов V и VI):

 (1.2)

Значение этого коэффициента должно быть более 1,5, что подтверждает сбалансированность структуры авансированного капи­тала, относительную независимость предприятия от внешних фи­нансовых источников. При расчете обоих коэффициентов исполь­зуются одни и те же показатели баланса предприятия, что под­тверждает взаимосвязь полученных результатов.

Коэффициент обеспеченности собственными средствами характеризует наличие собственных оборотных средств у предприятия, необходимых для его финансовой устойчивости. Коэффициент рассчитывается отношением разности между итогами раздела IV «Капитал и резервы» (источники собственных средств) и раздела I «Внеоборотные активы» к итогу раздела 11 «Оборотные активы».

 (1.3)

Для оценки платежеспособности предприятия принято исполь­зоватькоэффициенты абсолютной и текущей ликвидности. Лик­видность означает способность предприятия платить по своим крат­косрочным обязательствам, для чего его оборотные активы долж­ны обладать ликвидностью, т.е. возможностью трансформироваться в наличность. С этой целью анализируется структура собственных оборотных активов и краткосрочных пассивов.

Коэффициент абсолютной ликвидности характеризует возмож­ности предприятия при необходимости в ближайшее время пога­сить часть краткосрочных обязательств (позитивное значение ко­эффициента в пределах 0,2 — 0,3). Коэффициент текущей ликвид­ности характеризует платежные возможности предприятия в це­лом при условии получения дебиторской задолженности и благо­приятной конъюнктуры, показывает меру покрытия оборотных средств предприятия своих текущих обязательств. Позитивное зна­чение этого коэффициента находится на уровне 2 и выше.

Платежеспособность (кредитоспособность) предприятия озна­чает таким образом его способность своевременно вносить в бюд­жет налоги и платежи, удовлетворять платежные требования, по­гашать кредиторскую задолженность и проценты по ним, осуще­ствлять расчеты со своим персоналом по заработной плате и про­чим операциям. Платежеспособность предприятия, как показал опыт рыночных преобразований, в значительной степени зависит от получения (возврата) средств, находящихся в дебиторской за­долженности. Неплатежеспособность предприятия нередко фор­мируется под влиянием неплатежей покупателей (потребителей) и роста дебиторской задолженности.

Неплатежеспособность предприятия — это такое финансовое состояние, при котором оно для погашения кредиторской задол­женности вынуждено прибегнуть к продаже части своих произ­водственных фондов (основных и оборотных). Для неплатежеспо­собных предприятий характерен очень высокий уровень кредиторской задолженности (в 10 и более раз превышающий собственный ка­питал) и отвлечение значительной части оборотных средств в ру­ках дебиторов (отвлекается в 2 с лишним раза больше, чем вложе­но в производство), которые этими средствами пользуются в собственных интересах.

Рост дебиторской задолженности у одних предприятий влечет за собой увеличение кредиторской задолженности у других и этим самым раскручивается спираль неплатежей. Сдерживание этого негативного процесса, сокращение масштабов его проявления за­висит от финансовой стабилизации в стране и от того, сможет ли сформироваться общественное мнение, осуждающее преднамеренные неплатежи как показатель деловой несостоятельности и финансо­вой безответственности руководителей «неплатежеспособных» (но финансово состоятельных) предприятий.

Оценка финансового состояния предприятия регламентируется Методическими положениями, утвержденными Федеральным уп­равлением по делам о несостоятельности (банкротстве) при Гос­комимуществе России (ФУДН).

Основанием для признания баланса предприятия неудовлетво­рительным, а самого предприятия — неплатежеспособным явля­ется наличие одного из следующих условий:

* коэффициент общей текущей ликвидности на конец отчетного периода имеет значение менее 2 (Ктл < 2,0);
* коэффициент обеспеченности собственными средствами на ко­нец отчетного периода имеет значение менее 0,1 (Кос < 0,1).

Таким образом, оценка финансового состояния предприятия позволяет оценить оптимальность структуры финансовых ресурсов предприятия и источников их формирования, целесообразность и допустимость направления внешних источников финансирования на данном этапе жизненного цикла хозяйственного субъекта.

1.4 Особенности налогообложения предприятий транспорта

Налоги – важная экономическая категория, исторически связанная с существованием и функционированием государства. Способ, характер и масштабы мобилизации денежных ресурсов и их расходование зависят от стадии экономического развития общества, породившего соответствующее государство.

Экономическая сущность налога на прибыль в том, что он является прямым налогом, то есть его величина находится в прямой зависимости от получаемой прибыли (дохода). Находясь в такой прямой зависимости, налог на прибыль влияет на инвестиционные процессы и процесс наращивания капитала.

Плательщиками налога на прибыль являются:

* российские предприятия и организации (в том числе бюджетные), которые по законодательству Российской Федерации относятся к юридическим лицам;
* налоги и другие аналогичные подразделения предприятий и организаций, имеющие отдельный баланс и расчетный (текущий) счет;
* другие плательщики в соответствии с Инструкцией ГНС Российской Федерации от 10.08.95 г. №37 «О порядке исчисления и уплаты в бюджет налога на прибыль предприятий и организаций» (с изменениями и дополнениями).

Объект обложения налогом на прибыль – конечный стоимостной результат деятельности хозяйствующего субъекта. Таким результатом является валовая прибыль. Чтобы получить валовую прибыль, необходимо на основе данных бухгалтерского учета показатель балансовой прибыли скорректировать на соответствующие величины.

В состав валовой прибыли включают: прибыль от реализации продукции (работ, услуг); прибыль от реализации основных фондов, нематериальных активов и иного имущества предприятия; доходы (расходы) от внереализационных операций.

Чтобы определить прибыль от реализации продукции (работ, услуг), необходимо из выручки от реализации продукции (работ, услуг) вычесть налог на добавленную стоимость. При этом следует иметь в виду, что для целей налогообложения, включаемые в себестоимость продукции (работ, услуг), применяются в пределах установленных нормативов, в то время как в бухгалтерском учете эти затраты устанавливаются в фактических размерах. В частности, нормируются такие статьи затрат, как представительские расходы, расходы на рекламу, затраты на содержание служебного автотранспорта, проценты за пользование банковским кредитом, командировочные расходы, некоторые другие виды компенсационных выплат.

Следует иметь в виду, что законодательством предусмотрено, что стоимость некоторых безвозмездно полученных средств не увеличивает налогооблагаемую прибыль. К ним относятся:

* основные средства, нематериальные активы, другое имущество и денежные средства на развитие производственной и непроизводственной базы, безвозмездно переданные предприятиям органами государственной власти, союзами, ассоциациями, концернами, а также объединениями, в состав которых входят все эти предприятия;
* основные производственные фонды, а также средства, предусмотренные на капитальные вложения по развитию их производственной и непроизводственной базы, и другое имущество, безвозмездно полученное для осуществления производственной деятельности одними железными дорогами, предприятиями и организациями от других железных дорог, предприятий и организаций (переданных по решению Министерства путей сообщения Российской Федерации, управлений и отделений железной дорог).

В целях налогообложения валовая прибыль уменьшается на сумму доходов по отдельным видам предпринимательской деятельности предприятий. Это связано с тем, что по этим видам установлены ставки, отличные от основной ставки налога на прибыль предприятия. Поэтому плательщики обязаны вести раздельный учет по этим видам деятельности и уплачивать налоги по ним по установленным ставкам.

Бюджетные учреждения и другие некоммерческие организации, осуществляющие предпринимательскую деятельность и имеющие доходы от нее уплачивают налог с суммы превышения доходов над расходами.

Законодательством предусмотрены следующие виды льгот по налогу на прибыль, предоставляемые на территории России всем предприятиям:

1. Средства, направляемые предприятиями сферы материального производства на капитальные вложения производственного характера и жилищное строительство для всех отраслей народного хозяйства, а также на погашение кредитов банков, полученные и используемые на эти цели;
2. Затраты предприятий на содержание находящихся на их балансе объектов и учреждения здравоохранение, народного образования, культуры и спорта, детских дошкольных учреждений, детских лагерей отдыха, домов престарелых и инвалидов жилищного фонда, но в пределах нормативов, утвержденных местными органами государственной власти;
3. Взносы на благотворительные цели (не более 3% от налогооблагаемой прибыли).

Ставка налога на прибыль предприятий и организаций, зачисляемая в федеральный бюджет устанавливается в размере 11% с прибыли и в бюджет субъектов Российской Федерации – 19%.

Плательщиками НДС являются все организации (государственные и муниципальные предприятия, хозяйственные товарищества и общества, учреждения), независимо от форм собственности и ведомственной принадлежности, имеющие статус юридического лица, согласно законодательству Российской Федерации, и осуществляющие производственную и иную коммерческую деятельность: филиалы, отделения, другие обособленные подразделения организаций (предприятий), находящиеся на территории Российской Федерации в случае самостоятельной реализации товаров (работ, услуг).

Плательщиками налога по транспортным перевозкам являются:

А. Управления железных дорог, производственные объединения железнодорожного транспорта.

При этом подсобно-вспомогательные предприятия, не относящиеся к эксплуатационной (перевозочной) деятельности железных дорог, являются самостоятельными плательщиками НДС по осуществляемым видам деятельности;

Б. Авиакомпании, аэропорты, объединенные авиаотряды, авиационно-технические базы и другие организации (предприятия) гражданской авиации;

В. Пароходства, порты, отряды аварийно-спасательных работ, бассейновые управления морских путей и другие предприятия морского и речного транспорта;

Г. Производственные предприятия и объединения автомобильного транспорта.

Обложению налогом подлежит выручка, полученная за перевозку грузов, пассажиров, багажа, грузобагажа и почты.

В облагаемый оборот по авиапредприятиям включаются средства от продажи авиабилетов только в части услуг по перевозкам грузов, пассажиров, багажа и грузобагажа, оказываемых собственными силами данных авиапредприятий.

Средства, вырученные от продажи авиабилетов других авиапредприятий (компаний) по заключенным договорам, являются объектом налогообложения у авиапредприятий (компаний), непосредственно осуществляющих эти перевозки.

НДС облагаются также все виды платных услуг, оказываемые пассажирам на вокзалах, в поездах, портах, аэропортах (за предоставление постельных принадлежностей в поездах, проживания в комнатах отдыха, матери и ребенка, хранение багажа и грузобагажа, предоставление услуг по аренде грузовых и пассажирских вагонов, самолетов, вертолетов, помещений и т. д.).

От НДС освобождаются услуги городского пассажирского транспорта общего пользования (кроме такси, в том числе маршрутных), а также услуги по перевозкам в пригородном сообщении морским, речным, железнодорожным и автомобильным транспортом.

Транспортные предприятия также уплачивают налог на имущество. Однако особенности обложения налогом существуют в области применения льгот.

Льготы по налогу на имущество можно разделить на две группы. К первой группе относятся льготы, связанные с полным освобождением каких-либо организаций от данного налога. В частности, от налога освобождается имущество бюджетных учреждений и организаций.

Вторая группа льгот связана с освобождением от налога отдельных видов имущества, принадлежащего предприятию. Для целей налогообложения стоимость имущества предприятия уменьшается на балансовую стоимость (за вычетом суммы износа по соответствующим объектам); объектов жилищно-коммунальной и социально-культурной сферы, полностью или частично находящихся на балансе налогоплательщиков.

Транспортные предприятия уплачивают плату за землю. Земельный налог исчисляется исходя из площади земельного участка и утвержденных ставок. Объект обложения – земельные участки независимо от направлений их использования: промышленность, транспорт, лесной фонд, личное подсобное хозяйство, садоводство, огородничество, животноводство и т. п.

В облагаемую налогом площадь включаются земли, занятые строениями, сооружениями, санитарно-защитные, технические зоны объектов.

От уплаты земельного налога полностью освобождаются государственные предприятия водных путей и гидросооружений Министерства транспорта Российской Федерации, предприятия, государственные учреждения и организации морского и речного транспорта, в том числе за земли, покрытые водой и искусственно созданные территории при строительстве гидротехнических сооружений, за земли, занятые федеральными автомобильными дорогами общего пользования, аэродромами, аэропортами и ремонтными заводами гражданской аэронавигации, отнесенные к федеральной собственности.

На основании вышесказанного можно отметить, что предприятия транспорта имеют определенные особенности как в формировании и использовании финансовых средств и организации финансовых отношений, так и во взаимоотношениях с бюджетом, выраженные главным образом в предоставлении им определенных налоговых льгот.

# 

2. Анализ организации финансов предприятий транспорта

2.1 Характеристика предприятия

Итак, Государственное унитарное предприятие национальная авиационная компания «Сахаавиа». Обратимся к официальному юридическому источнику, которое дает определение унитарному предприятию.

1 Унитарным предприятием признается коммерческая организация, не наделенная правом собственности на закрепленное за ней собственником имущество. Имущество унитарного предприятия является неделимым и не может быть распределено по вкладам (долям, паям), в том числе между работниками предприятия.

В форме унитарных предприятий могут быть созданы только государственные и муниципальные предприятия.

2. Имущество государственного или муниципального унитарного предприятия находится соответственно в государственной или муниципальной собственности и принадлежит такому предприятию на праве хозяйственного ведения или оперативного управления

3. Фирменное наименование унитарного предприятия должно содержать указание на собственника его имущества.

4 Органом унитарного предприятия является руководитель, который назначается собственником либо уполномоченный собственником органом и им подотчетен.

5. Унитарное предприятие отвечает по своим обязательствам всем принадлежащим ему имуществом.

Унитарное предприятие не несет ответственности по обязательствам собственника его имущества.

6. Нужное положение государственных и муниципальных унитарных предприятий определяется настоящим законом о государственных и муниципальных предприятиях.

НАК «Сахаавиа» является государственным предприятием. Имущество, которым располагает предприятие, является государственной собственностью. НАК имеет свой товарный знак с содержанием национальных особенностей республики. Руководителем предприятия является Генеральный директор.

НАК имеет свои службы, подразделения, цеха. Все они представлены в виде организационной структуры (Прил. 1).

В потенциале НАК «Сахаавиа» обладает значительными возможностями в своей деятельности. А именно: имеются достаточно внушительных размеров производственные площади для выполнения больших объемов работ по выполнению тяжелых технических форм на авиационной технике. Имеется высококвалифицированный инженерно-технический персонал и высококлассные экипажи для выполнения авиаперевозок. Но имеется также и сама авиационная техника, требующая либо капитального заводского ремонта, либо продления эксплуатационного ресурса. При наличии денежных средств имелась бы серьезная возможность увеличить авиационный парк самолетов и двигателей, что также дало бы возможность увеличить количество выполняемых рейсов, а значит и возможность заработать предприятию.

К основным характеристикам авиакомпании относятся:

* ресурсы,
* зависимость от внешней среды,
* горизонтальное разделение труда,
* вертикальное разделение труда.

Внешняя среда. Деятельность авиакомпании, количество рейсов зависят от многих факторов:

а) экономического характера;

б) потребительского характера;

в) документированного характера.

Фактор экономического характера - это количество средств на поставку необходимого объёма керосина и горючесмазочных материалов, дороговизна запасных частей, сложное планирование их поставок.

Фактор потребительского характера - это достаточно высокая конкуренция на некоторые маршруты авиаперевозок (например, Якутск - Москва), недостаточная загрузка грузом и пассажирами на отдельных рейсах, которая также зависит от времени года (сезона).

В процессе жизнедеятельности авиакомпании существует необходимость создания различных проектов, направленных на расширение авиакомпании, модернизацию авиационной техники. Существуют следующие характерные проекты:

1. Замена морально и физически устаревающих самолётов на более современные отечественного и зарубежного производства. Качественно новые самолёты имеют больший эксплуатационный ресурс, повышенный комфорт пассажирских салонов, пониженный удельный расход топлива на каждый тонно-километр, что обеспечивает наибольшую экономию топлива в целом. Кабины экипажа выполнены в соответствии с последними эргономическими исследованиями, что связано также с безопасностью выполнения полёта. На новых самолётах имеются более современные, а значит надёжные системы (навигационные, радиосвязи, гидравлические и т.д.).

В условиях жесткой эксплуатации и высокоинтенсивной загруженности основных средств началось интенсивное списание средств самолетно-моторного парка по причине ограниченности эксплуатационного ресурса. В результате на сегодняшний день авиакомпания имеет: Ан-12 – 2 шт., Ан-24 – 3 шт., Ил-76 – 4 шт., Ту-154 – 2 шт. (летающие), Ан-26 – 1 шт.

Здания и сооружения требуют значительных капиталовложений (не говоря уже о различных радиоэлектронных средствах слежения, посадки и т. д.).

1. Детальное изучение рынка авиаперевозок в различных регионах страны, поиск слабых сторон уже существующих авиакомпаний с целью частичного завоевания рынка авиаперевозок. Существуют регионы страны, в которых действующая авиакомпания не в состоянии в полном объёме обеспечить грузовое или пассажирское обслуживание ввиду физического самолётомоторного парка, отсутствие запасных частей, нерегулярности выполнения рейсов, а также повышенная стоимость услуг по доставке грузов авиационным транспортом (высокие цены на авиабилеты),
2. Возможное создание филиалов авиакомпании в различных регионах страны. Осуществление данного проекта способствует уменьшению материальных затрат на выполнение авиаперевозок. В северные регионы (в данном случае Якутии) затруднена доставка топлива и горюче-смазочных материалов, что увеличивает их стоимость, а значит и стоимость услуг на авиаперевозку. В созданных филиалах в западных регионах страны существует возможность привлечения местных, уже готовых специалистов или же их обучение на конкретном типе авиационной техники. Затраты на оплату их труда будут ниже, чем командированных из республики специалистов.
3. Привлечение авиатехники зарубежных авиакомпаний в своём регионе на обоюдовыгодных условиях. В этом случае основная доля затрат на выполнение авиаперевозок будет приходиться на зарубежные авиакомпании (но и соответствующая доля прибыли будет также уходить к ним).

## 

2.2 Оценка имущества и источников формирования финансовых ресурсов ГУП НАК «Сахаавиа»

Финансовый анализ необходим каждой организации и в каждом подразделении, при любом состоянии финансов. Однако, чем сложнее экономическое положение, тем детальнее он должен быть. Без финансового анализа данные бухгалтерской отчетности не могут дать истинной картины финансового состояния организации.

Общий анализ финансового состояния предприятия проводят на основании бухгалтерской отчетности, а для глубокого, детализированного анализа используют более подробные учетные данные. Результаты анализа финансового состояния во многом зависят от качества информационной базы.

К информации, используемой в анализе финансового состояния предъявляются следующие требования:

* Достоверность данных бухгалтерского баланса и других отчетных форм;
* Надежность – определяется качеством учетной работы в организации и системой внутрихозяйственного контроля;
* Полнота отражения в учете за отчетный год всех хозяйственных операций;
* Правильность отнесения доходов и расходов к отчетному периоду в соответствии с Планом счетов бухгалтерского учета и Положением о бухгалтерском учете и отчетности в Российской Федерации;
* Реальность баланса – условия, обеспечивающие согласованность с главной книгой или (и) оборотной ведомостью, соответствие результатам инвентаризации, соответствие принципам учета и действующему законодательству;
* Объективность – точное отражение сложившегося финансового положения, отсутствие ошибок и искаженной информации.

Финансовое состояние предприятия во многом определяется размещением и использованием средств (актив баланса) и источниками средств (пассив баланса).

Рассмотрим динамику ГУП НАК «Сахаавиа» на основе аналитической группировки статей актива и пассива баланса за 1998 – 1999 гг. При этом используем методику вертикального (по удельному весу) и горизонтальному (в динамике) анализа. Это позволяет видеть удельный вес каждой статьи баланса в общем итоге, оценить по каждой статье абсолютное отклонение, темпы роста или снижения.

Актив сравнительного аналитического баланса государственного унитарного предприятия НАК «Сахаавиа» представлен в таблице 2.1, пассив сравнительного аналитического баланса ГУП НАК «Сахаавиа» - в таблице 2.2.

Анализ динамики валюты баланса, структуры активов и пассивов позволяет сделать ряд важных выводов о финансовом положении ГУП НАК «Сахаавиа».

За отчетный период имущество ГУП НАК «Сахаавиа» уменьшилось на -528770 руб., составив в конце периода 2548797 руб. Данное изменение было обусловлено исключительно снижением размера оборотных (мобильных) средств. За весь период абсолютный размер основных средств и прочих внеоборотных активов существенно изменялся, удельный вес снизился на 12,9% и составил 49,4%. Удельный вес оборотных средств снизился на 7,9%, составив 10,8%. На 21% возрос к концу отчетного периода удельный вес дебиторской задолженности и прочих оборотных активов, равнявшийся к концу периода 39,6% от общей суммы оборотных средств. Основная доля дебиторской задолженности приходится на расчеты с бюджетом. Если посмотреть данные отчета о финансовых результатах, то можно обнаружить, что величина убытков составила 431863 руб.

##### Таблица 2.1

Актив сравнительного аналитического баланса государственного унитарного предприятия НАК «Сахаавиа»

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Абсолютные величины | | Удельные веса | | Изменения | | | |
| Актив | на на­чало пери­ода | на конец пери­ода | на на­чало пери­ода | на ко­нец пе­риода | в аб­со­лютных вели­чи­нах | в удель-ных весах | в % к вели­чинам на на­чало пери­ода | в % к изме­нению итога ба­ланса |
| I. Основные средства и прочие внеоборотные активы | 1919953 | 1262070 | 62,3 | 49,4 | -657883 | -12,9 | -34,2 | 124,4 |
| II. Оборотные активы | 578841 | 276092 | 18,7 | 10,8 | -302749 | -7,9 | -52,2 | 57,1 |
| III. Убытки | 578771 | 1010634 | 18,9 | 39,6 | 431863 | +21 | 82,6 | -90,5 |
| БАЛАНС | 3077566 | 2548793 | +99,9 | +99,8 | -528770 | 00,1 | 3,8 | +91 |

Удельный вес кредитных и других заемных (долгосрочных и краткосрочных) источников увеличился. Увеличилась и доля кредиторской задолженности и прочих краткосрочных пассивов предприятия.

##### Финансово устойчивым является такой хозяйствующий субъект, который за счет собственных средств покрывает средства, вложенные в активы (основные фонды, нематериальные активы, оборотные средства), не допускает неоправданной дебиторской и кредиторской задолженности и расплачивается в срок по своим обязательствам. Основой финансовой устойчивости являются рациональная организация и использование оборотных средств. Поэтому в процессе анализа финансового состояния вопросам рационального использования оборотных средств уделяют основное внимание

##### Таблица 2.2

Пассив сравнительного аналитического баланса ГУП НАК «Сахаавиа» (в руб.)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Абсолютные величины | | Удельные веса | | | Изменения | | |
| Пассив | на на­чало пе­риода | на ко­нец пе­риода | на на­чало пе­риода | на ко­нец периода | в аб­солютных вели­чинах | в удель-ных весах | в % к вели­чинам на на­чало года | в % к изме­нению итога балан­са |
| I. Источники соб­ственных средств | 2047655 | 1312049 | 66,5 | 51,4 | -735606 | -15,1 | -83,5 | +139,2 |
| II. Долгосрочные пассивы | 197430 | 471006 | 6,4 | 18,4 | 273576 | +12 | 138,5 | -60,7 |
| III. Расчеты и про­чие пассивы | 832481 | 765741 | 27 | 30 | -66740 | +3 | -51,2 | +12,5 |
| в том числе |  |  |  |  |  |  |  |  |
| краткосрочные кредиты и займы | 13043 | 7313 | 0,4 | 0,3 | -5730 | -0,1 | -43,8 | -1,1 |
| кредиторская за­долженность и прочие кратко­срочные пассивы | 819438 | 758428 | 26,6 | 29,7 | -51010 | +3,1 | -7,4 | -11,6 |
| БАЛАНС | 3077566 | 2548797 | 99,9 | 99,8 | -528770 | -0,1 | 3,8 | +91 |

При анализе финансовой устойчивости изучаются:

* состав и размещение активов хозяйствующего субъекта;
* динамика и структура источников финансовых ресурсов;
* наличие собственных оборотных средств;
* кредиторская задолженность;
* наличие и структура оборотных средств;
* дебиторская задолженность;
* платежеспособность.

Из баланса можно сделать следующие выводы, наибольший удельный вес приходится на медленно реализуемые активы, а наименьший на наиболее ликвидные. Причем по пассиву наибольший удельный вес приходится в начало года на краткосрочные пассивы, а в конце года на наиболее срочные обязательства, т.е. можно сказать, что в критической ситуации предприятие не сможет рассчитаться по своим обязательствам.

Финансовые показатели являются комплексным понятием, которые зависят от многих факторов и характеризуются системой показателей, отражающих наличие и размещение средств, реальные и потенциальные финансовые возможности .

Основными показателями, характеризующими финансовое состояние предприятия, являются: обеспеченность собственными оборотными средствами и их сохранность; состояние нормируемых запасов материальных ценностей; эффективность использования банковского кредита и его материальное обеспечение; оценка устойчивости платежеспособности предприятия. Анализ факторов*,* определяющих финансовое состояние, способствует выявлению резервов и росту эффективности производства.

Финансовое состояние зависит от всех сторон деятельности объединений (предприятий): от выполнения производственных планов, снижения себестоимости продукции и увеличения прибыли, роста эффективности производства, а также от факторов, действующих в сфере обращения и связанных с организацией оборота товарных и денежных фондов - улучшения взаимосвязей с поставщиками сырья и материалов, покупателями продукции, совершенствования процессов реализации и расчетов.

1. Коэффициент автономии (2.1):

Ка = СК / ВБ (2.1)

где СК - собственный капитал;

ВБ - валюта баланса.

Ка = (361874+ 1214152989)/2548797301=0,477 (норма от 0,5 и выше).

2\*. Коэффициент финансовой устойчивости (2.2):

Кфу = (СК + ДЗК) / ВБ (2.2)

где ДЗК - долгосрочный заемный капитал).

Кфу = (1739462259+197430563) / 3077566810 = 0,629 (норма - близко к 1)

2. Кфу = (1214514863 + 471006368)/2548797301= 0,661 (норма - близко к 1).

3\*. Чистые мобильные средства (2.3):

Чмс = МС – КЗ (2.3)

где МС - мобильные средства;

КЗ - краткосрочная задолженность.

Чмс = 578841391 - 832481152 = -253639761 руб.

3. Чмс = 276092153-765741238 = -489649085 руб.

4\*. Собственные оборотные средства (2.4):

СОС = ДС + ТМЦ – Рк (2.4)

где ДС - денежные средства;

ТМЦ - запасы ТМЦ;

Рк - расчеты с кредиторами.

СОС = 10744402 + 49788981 - 772251491 = -721388108 руб.

4. СОС = 4739376 + 27691395 - 753403997 = -720973226 руб.

5\*. Коэффициент маневренности (2.5):

Км = СОС / СК (2.5)

Км = -721388108 / 1739462259 = -0,415.

5. КМ = -720973226 / 1214514863 = -0,594 (норма = 0,5)

6\*. Коэффициент соотношения всего основного капитала и собственного (2.6):

Кс = (ОК + НМА) / СК (2.6)

где ОК - основной капитал;

НМА - нематериальные активы.

Кс = (1798586805 + 974097) / 1739462259 = 1,035.

6. Кс = (1169243893+1064344) / 1214514863 = 0,964

7\*. Доля реального основного капитала в стоимости имущества (2.7):

Др = Рок / ВБ (2.7)

где Рок - реальный основной капитал.

Др = 1798586805 / 3077566810 = 0,584

7. Др = 1169243893/2548797301=0,459

8\*. Коэффициент соотношения заемного и собственного капитала (2.8):

Ксз = ЗС / СК (2.8)

где ЗК - заемный капитал.

Ксз = (197430563+832481152) / 1739462259 = 0,592.

8. Ксз = (471006368+765741238) / (1214514863)=1,02.

9\*. Коэффициент абсолютной ликвидности (2.9):

Кал = (ДС + ЦБ) / КЗ (2.9)

где ДС - денежные средства;

ЦБ - ценные бумаги.

Кал = (10744402+75419) / 832481152 = 0,013 (!) (норма 0,2 - 0,7).

9. Кал = (4739376 + 1792468) / 765741238 = 0,0085 (!!!) (норма от 0,2 до 0,7)

10\*, Общий коэффициент ликвидности (покрытия) (2.10):

Кп = МС / КЗ (2.10)

Кп = (10744402+ 75419+ 143504549+ 365832962+ +49788981) / 832481152 = 0,685 (норма от2 и более).

10. Кп = (4739376 + 1792468 + 20094859 + 303585614 + 27691395) / 765741238 = 0,467 (норма - от 2 и более)

Обобщенные данные проведенного анализа финансовой устойчивости приведем в таблице 2.3.

Таблица 2.3

Коэффициенты финансовой устойчивости в 1998 – 1999 гг.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Показатели | 1998 | 1999 | Изменения |
| К-т автономии | 0,565 | 0,477 | 0,088 |
| К-т финансовой устойчивости | 0,629 | 0,661 | -0,032 |
| Чистые мобильные средства | -25,3 млн. руб. | -489 млн. руб. | 463,7 |
| Собственные оборотные средства | 721 млн. руб. | 720 млн. руб. | 1 млн. руб. |
| К-т маневренности | -0,415 | -0,594 | 0,179 |
| К-т соотношения капиталов | 1,035 | 0,964 | 0,071 |
| Доля реального основного капитала и стоимости имущества | 0,584 | 0,459 | 0,125 |
| К-т соотношения заемного и собственного капиталов | 0,592 | 1,02 | -0,428 |
| К-т абсолютной ликвидности | 0,013 | 0,0085 | 0,045 |
| К-т покрытия | 0,685 | 0,467 | 0,218 |

Данные таблицы 2.3 наглядно показывают, что финансовая устойчивость анализа предприятия оставляет желать лучшего, предприятие практически не наделено собственными оборотными средствами, так как в силу специфичности деятельности обладает значительными основными средствами на покрытие которых идет практически весь собственный капитал.

В нашем случае коэффициент абсолютной ликвидности на начало и конец 1999 года соответственно равен: 0,013 и 0,0085. Это свидетельствует о том, что в анализируемом периоде ГУП НАК «Сахаавиа» испытывает недостаток свободных денежных средств для финансирования текущей хозяйственной деятельности. Особое внимание руководству предприятия необходимо обратить на падение данного показателя на 1,53 раза.

Для подтверждения выводов о неплатежеспособности исследуемого предприятия необходимо рассчитать коэффициент восстановления (утраты) платежеспособности, который характеризует наличие реальной возможности у предприятия восстановить (либо утратить) свою платежеспособность в течение определенного периода.

Данный коэффициент определяется как отношение расчетного коэффициента текущей ликвидности к его установленному значению. Расчетный коэффициент текущей ликвидности определяется как сумма фактического значения текущей ликвидности на конец отчетного периода и изменения значения этого коэффициента между концом и началом отчетного периода в пересчете на установленный период восстановления (утраты) платежеспособности (2.11):

 (2.11)

где Кт.л.ф – фактическое значение (в конце отчетного периода) коэффициента покрытия (текущей ликвидности);

Пв(у) – установленный период восстановления (утраты) платежеспособности предприятия в месяцах;

Т – отчетный период в месяцах;

Кт.л.н – значение коэффициента текущей ликвидности в начале отчетного периода;

Кт.л.норм – нормативное значение коэффициента текущей ликвидности (Кт.л.норм = 2).

Определим коэффициент восстановления (утраты) платежеспособности ГУП НАК «Сахаавиа» за 6 месяцев:



Так как значение коэффициента восстановления (утраты) платежеспособности меньше 1, то у предприятия возникает реальная возможность в следующие 6 месяцев утратить свою платежеспособность.

Таким образом, на основе проведенного анализа можно сделать вывод о неудовлетворительной структуре баланса предприятия и низкой ликвидности предприятия.

2.3 Анализ финансового состояния

Основным исходным моментом для современной методики анализа финансового состояния является форма бухгалтерского баланса. В таблице 2.4 приведена форма баланса в агрегированном виде, а также условные обозначения итоговых величин по разделам баланса и некоторым наиболее важным группам статей внутри разделов.

Таблица 2.4

Баланс объединения (в агрегированном виде)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| АКТИВ | Условные обозна­чения | ПАССИВ | Условные обозна­чения |
| I. Основные средства и прочие внеоборотные активы | F | I. Источники собственных средств (Капитал, фонды и резервы) | Ис |
| II. Оборотные активы | Z | II. долгосрочные пассивы | KT |
| Убытки | Ra  ra  d | 1. Расчеты и прочие краткосрочные пассивы   В том числе:  Краткосрочные кредиты и займы  Кредиторская задолженность и другие краткосрочные пассивы | Rt  Kt  Rp |
| БАЛАНС | B | БАЛАНС | B |

Наиболее полную и глубокую информацию о финансовом состоянии и его динамике можно получить при помощи построения на основе баланса предприятия специального сравнительного аналитического баланса.

Анализ состава и размещения активов хозяйствующего субъекта проводится по следующей схеме:

По предполагаемым данным с 1999 г активы НАК «Сахаавиа» должны возрасти за год на 15 % (довольно смелые предположения, но они имеют основания ввиду попытки проводить политику в сторону стабилизации финансового положения авиакомпании со стороны руководства и Правительства РС(Я)). Средства в активах были и будут размещены следующим образом: нематериальные активы - 974097 / 1120212 руб., основные средства - 1798586805 / 2068374825 руб., оборотные средства - 578841391 / 665667600 руб.

Важным показателем оценки финансовой устойчивости является темп прироста реальных активов. Реальные активы - это реально существующее собственное имущество и финансовые вложения по их действительной стоимости. Реальными активами не являются нематериальные активы, износ основных фондов и материалов, использование прибыли, заемные средства. Темп прироста реальных активов характеризует интенсивность наращивания имущества и определяется по формуле (2.12):

А =  (2.12)

где А - темп прироста реальных активов, %;

С - основные средства и вложения без учета износа, торговой наценки по нереализованным товарам, нематериальных активов, использованной прибыли;

3 - запасы и затраты;

Д - денежные средства, расчеты и прочив активы без учета использованных заемных средств;

0 - предыдущий (базисный) год;

1 - отчетный год.

Имеем:

А= 

Расчет по данной формуле показал, что интенсивность прироста реальных активов за год составит 16,38 %, что будет свидетельствовать об улучшении финансовой устойчивости НАК «Сахаавиа». И это после принятия мер по финансовой стабилизации авиакомпании.

Следующим моментом анализа является изучение динамики и структуры источников финансовых ресурсов.

По данным приложения «Отчет о движении капитала» сумма всех источников финансовых ресурсов хозяйствующего субъекта за год снизилась на 422801 руб. - с 4808557 до 4385756 руб., или на 9 %.

За отчетный год изменился состав источников средств: доля собственных средств снизилась на 126% - с 10744402 до 4739376 руб., заемных средств увеличилась на 138% - с 197430563 до 471006368, привлеченных средств уменьшилась на 3,1%. Падение доли собственных средств положительно характеризует работу хозяйствующего субъекта.

После введения мер по финансовой стабилизации, описанных ниже в других разделах данные характеристики должны значительно измениться в лучшую сторону.

Для оценки финансовой устойчивости хозяйствующего субъекта используются коэффициент автономии и коэффициент финансовой устойчивости.

Коэффициент автономии (2.13) характеризует независимость финансового состояния хозяйствующего субъекта от заемных источников средств. Он показывает долю собственных средств в общей сумме источников.

 (2.13)

где Ка - коэффициент автономии;

М - собственные средства, руб.;

ΣИ- общая сумма источников, руб.

Минимальное значение коэффициента автономии принимается на уровне 0,6.Ka > 0,6 означает, что все обязательства хозяйствующего субъекта могут быть покрыты его собственными средствами. Рост коэффициента автономии свидетельствует об увеличении финансовой независимости и снижении риска финансовых затруднений.

Имеем:

На начало 1999 года К = 2047655095 / 2052463652 = 0,9963

На начало 2001 года ожидается К= 1312049695 / 1316435451 = 0,9967

Рост данного коэффициента и его высокая величина свидетельствуют о полной финансовой независимости хозяйствующего субъекта.

Коэффициент финансовой устойчивости представляет собой соотношение собственных и заемных средств (2.14):

 (2.14)

где Ку - коэффициент финансовой устойчивости;

М - собственные средства, руб.;

К - заемные средства, руб.;

3 - кредиторская задолженность и другие пассивы, руб.

Превышение собственных средств над заемными означает, что хозяйствующий субъект обладает достаточным запасом финансовой устойчивости и относительно независим от внешних финансовых источников.

Имеем:

На начало 1998 года Ку=2047655095 / (197430563+832481152) = 1,99.

На конец 1998 года Ку = 1312049695 / (468503368+765741238) = 1,06.

Таким образом, хозяйствующий субъект является финансово не устойчивым, и за отчетный год коэффициент финансовой устойчивости упал на 53,3 %. Но после принятия необходимых финансовых мер, описанных выше в других разделах, Ку в среднем по ожидаемым результатам должен подняться до отметки равной 1,219, что будет свидетельствовать о росте КФУ уже на начальном этапе стабилизации.

Затем изучаются в отдельности динамика и структура собственных оборотных средств и кредиторская задолженность. Источниками образования собственных средств являются уставный капитал, добавочный капитал (суммы от переоценки товарно-материальных ценностей и основных фондов, комиссионного дохода), целевые финансирование и поступления, резервный капитал, фонды накопления, фонд социальной сферы, нераспределенная прибыль.

Целевые финансирование и поступления представляют собой источник средств предприятия, предназначенных для осуществления мероприятий целевого назначения (на содержание детских учреждений и др.). Средства для осуществления мероприятий целевого назначения поступают от родителей на содержание детей в детских садах и яслях, от других хозяйствующих субъектов.

Анализ наличия и движения собственных оборотных средств хозяйствующего субъекта предполагает определение фактического размера средств и факторов, влияющих на их динамику.

По данным ф. № 3 за 1998 год собственные оборотные средства снизили свой размер с 2052463652 руб. до 1316435451 руб., т.е. на 736028201 руб. Это падение было обусловлено действием следующих факторов.

1. Увеличением оборотной части уставного капитала.
2. Падением суммы средств (прибыли), направленных на пополнение резервного фонда, что уменьшило собственные оборотные средства.

3. Уменьшением суммы средств, направляемых в фонды специального назначения (фонд накопления, фонд потребления), что понизило собственные оборотные средства.

Уменьшение суммы собственных оборотных средств свидетельствует о том, что хозяйствующий субъект не копил дополнительных средств и даже не сохранил имеющиеся средства.

После применения финансовых мер, данные показатели по предполагаемым расчетам должны значительно измениться в лучшую сторону.

После этого анализа переходим к анализу кредиторской задолженности.

По данным ф. № 1 кредиторская задолженность рассматриваемого хозяйствующего субъекта составляла на начало 1998 года 772251491 руб., на конец года она уже составила 753403997 руб.

Общая сумма кредиторской задолженности за год понизилась на 18847494 руб. Это снижение задолженности произошло по расчетам с поставщиками и подрядчиками, по векселям, по авансам полученным. Хотя кредиторская задолженность по оплате труда несколько возросла. Возросла задолженность по социальному страхованию и обеспечению, перед бюджетом, прочими кредиторами.

К неоправданной кредиторской задолженности относится задолженность поставщикам по не оплаченным в срок расчетным документам. При анализе выявляем, что в хозяйствующем субъекте присутствует в определенной мере кредиторская задолженность поставщикам по неотфактурованным поставкам и акцептованным расчетным документам, срок оплаты которых не наступил. Эта задолженность является нормальной кредиторской задолженностью. Но, хозяйствующий субъект в основной своей массе все-таки имеет неоправданную кредиторскую задолженности и поэтому финансовое состояние его нельзя назвать устойчивым. Анализ также показывает, что рассматриваемый хозяйствующий субъект имеет долгосрочную задолженность. Таким образом, имеется и краткосрочная и долгосрочная кредиторская задолженность. Явно прослеживается задолженность по перечислению в бюджет в связи с истечением срока исковой давности.

При анализе финансового состояния целесообразно изучить правильность применения собственных оборотных средств и выявить их иммобилизацию. Иммобилизация собственных оборотных средств означает использование их не по назначению, то есть в основные средства, нематериальные активы и финансовые долгосрочные вложения. В условиях рыночной экономики хозяйствующий субъект самостоятельно распоряжается своими собственными и привлеченными средствами. Поэтому анализ иммобилизации собственных оборотных средств проводится только при резком уменьшении собственных средств за отчетный период.

Задача анализа ликвидности баланса возникает в условиях рынка в связи с усилением жесткости финансовых ограничений и необходимостью давать оценку кредитоспособности предприятия, то есть его способности своевременно и полностью рассчитываться по всем своим обязательствам. Ликвидность баланса определяется как степень покрытия обязательств предприятия его активами, срок превращения которых в деньги соответствует сроку погашения обязательств. От ликвидности баланса следует отличать ликвидность активов, которая определяется как величина, обратная времени, необходимому для превращения их в денежные средства. Чем меньше время, которое потребуется, чтобы данный вид активов превратился в деньги, тем выше его ликвидность.

Анализ платежеспособности с помощью относительных показателей ликвидности.

Коэффициент абсолютной ликвидности1998 = (10744402+75419) / 832481152 = 0,013 (!) (норма 0,2 - 0,7).

Коэффициент абсолютной ликвидности1999 = (4739376 + 1792468) / 765741238 = 0,0085 (!!!) (норма от 0,2 до 0,7).

Общий коэффициент ликвидности (покрытия)1998 = (10744402+ 75419+ 143504549+ 365832962+ +49788981) / 832481152 = 0,685 (норма от2 и более).

Общий коэффициент ликвидности (покрытия)1999 = (4739376 + 1792468 + 20094859 + 303585614 + 27691395) / 765741238 = 0,467 (норма - от 2 и более)

Из полученных расчетов, можно сделать следующие выводы, коэффициент абсолютной ликвидности не отвечает нормативному значению не в 1998, не в 1999 году, а в 1999 году коэффициент абсолютной ликвидности упал в 1,52 раза!

Коэффициент покрытия не соответствует нормативному значению, и к началу 1999 года наблюдается его падение почти в 1,5 раза.

Вывод: делаем заключение: предприятие неплатежеспособно. Все значения коэффициентов ниже нормативных.

2.4 Анализ деловой активности

Для анализа деловой активности воспользуемся балансом предприятия (ф. № 1) и отчетом о финансовых результатах (ф. № 2), а также известными формулами. Коэффициенты представленные с индексом «1998» означают результат на начало 1998 г., а результаты на начало 1999 г. обозначены индексом «1999».

1) Коэффициент общей оборачиваемости капитала (2.15):

k1а= N / Вср  (2.15)

где N - выручка от реализации продукции (работ, услуг);

Вср - средний за период итог баланса.

K1998 = 605051497 / 2813182055 = 0,215 где Вср 1998 = 2813182055 руб.

k1999 = 631060514/2813182055 = 0,224

2) Коэффициент оборачиваемости мобильных средств (2.16):

k2а = N / (Zср + Rаср) (2.16)

где Zср - средняя за период величина запасов и затрат по балансу;

Rаср - средняя за период величина денежных средств, расчетов и прочих активов.

K1998 = 605051497 / (38740188 + 7741889) = 13,02

k1999 = 631060514 / 46482077 = 13,4

З) Коэффициент оборачиваемости материальных оборотных средств (2.17):

k3а = N / Zср (2.17)

k1998 = 605051497 / 38740188 = 15,62

k1999 = 631060514 / 38740188 = 16,28

4) Коэффициент оборачиваемости готовой продукции (2.18):

k4а = N / Zrср (2.18)

где Zrch - средняя за период величина готовой продукции.

K1998 = 605051497 / 923498199 = 0,655

k1999 = 631060514/ 923498199 =0,683

5) Коэффициент оборачиваемости дебиторской задолженности (2.19):

k5а = N / rаср (2.19)

где гаср - средняя за период дебиторская задолженность.

K1998 = 605051497 / 416508947 = 1,452

k1999 = 631060514 / 416508947 = 1,515

6) Средний срок оборота дебиторской задолженности (2.20):

k6а = 365 / k5а  (2.20)

k1998 = 365 / 1,452 = 251,4

k1999 = 365 / 1,386 = 263,3

7) Коэффициент оборачиваемости кредиторской задолженности (2.21):

k7а = N / r рср (2.21)

где rрср - средняя за период кредиторская задолженность.

K1998 = 605051497 / 762827744 = 0,793

k1999 = 631060514 / 762827744 = 0,827

8) Средний срок оборота кредиторской задолженности (2.22):

k8а = 365 / k7а (2.22)

k1998 = 365 / 0,793 = 460,3

k1999 = 365 / 0,832 = 438,8

9) Фондоотдача основных средств и прочих внеоборотных активов (2.23):

k9а = N / Fср (2.23)

где Fcp - средняя за период величина основных средств и прочих внеоборотных активов по балансу.

K1998 = 605051497 / 1591012293 = 0,38

k1999 = 631060514 / 1591012293 = 0,397

10) Коэффициент оборачиваемости собственного капитала (2.24):

k10а = N / Исср (2.24)

где Исср - средняя за период величина источников собственных средств предприятия по балансу.

K1997 = 605051497 / 1679852395 = 0,36

K1999 = 631060514 / 1679852395 = 0,376

Комментарий по коэффициентам деловой активности (АК).

k1а и отражает скорость оборота (в количестве оборотов за период) всего капитала предприятия. Рост k1а означает ускорение кругооборота средств предприятия или инфляционный рост цен.

K2а показывает скорость оборота всех мобильных (как материальных, так и нематериальных) средств предприятия. Рост k2а характеризуется положительно, если сочетается с ростом k3а, и - отрицательно, если k3а уменьшается.

K3а отражает число оборотов запасов и затрат предприятия за анализируемый период. Снижение k3а свидетельствует об относительном увеличении производственных запасов и незавершенного производства или о снижении спроса на готовую продукцию (в случае уменьшения k4а).

k4а показывает скорость оборота готовой продукции. Рост k4а означает увеличение спроса на продукцию предприятия, снижение k4а - затоваривание готовой продукцией в связи со снижением спроса.

K5а показывает расширение или снижение коммерческого кредита, предоставляемого предприятием. Если коэффициент рассчитывается по выручке от реализации, формируемой по мере оплаты счетов, рост k5а означает сокращение продаж в кредит. Снижение k5а в этом случае свидетельствует об увеличении объема предоставляемого кредита.

K6а характеризует средний срок погашения дебиторской задолженности. Положительно оценивается снижение k6а и наоборот.

K7а показывает расширение или снижение коммерческого кредита, предоставляемого предприятию. Рост k7а означает увеличение скорости оплаты задолженности предприятия, снижение k7а - рост покупок в кредит.

K8а отражает средний срок возврата долгов предприятия (за исключением обязательств перед банков и по прочим займам).

K9а характеризует эффективность использования основных средств и прочих внеоборотных активов, измеряемую величиной продаж, приходящейся на единицу стоимости средств.

K10а показывает скорость оборота собственного капитала, что для акционерных обществ означает активность средств, которыми рискуют акционеры. Резкий рост k10а отражает повышение уровня продаж, которое должно в значительной степени обеспечиваться кредитами и, следовательно, снижать долю собственников в общем капитале предприятия. Существенное снижение k10а отражает тенденцию к бездействию части собственных средств.

Доходность хозяйствующего субъекта характеризуется абсолютными и относительными показателями. Абсолютный показатель доходности - это сумма прибыли (доходов). Относительный показатель - уровень рентабельности. Ее величина измеряется уровнем рентабельности. Уровень рентабельности хозяйствующих субъектов, связанных с производством продукции (товаров, работ, услуг), определяется процентным отношением прибыли от реализации продукции к себестоимости продукции (2.25):

Р =  \* 100 (2.25)

где Р - уровень рентабельности, %;

П - прибыль от реализации продукции, руб.;

И - себестоимость продукции, руб.

В процессе анализа изучаются динамика изменения объема чистой прибыли, уровень рентабельности и факторы, их определяющие. Основными факторами, влияющими на чистую прибыль, являются объем выручки от реализации продукции, уровень себестоимости, уровень рентабельности, доходы от внереализационных операций, расходы по внереализационным oпeрациям, величина налога на прибыль и других налогов, выплачиваемых из прибыли.

Анализ доходности хозяйствующего субъекта проводится в сравнении с планом и предшествующим периодом. В условиях сильных инфляционных процессов важно обеспечить сопоставимость показателей и исключить влияние на них повышения цен. Анализ проводится по данным работы за год. Показатели прошлого года приведены в сопоставимость с показателями отчетного года с помощью индексации цен. Плановые показатели разрабатываются хозяйствующим субъектом самостоятельно для внутреннего пользования.

Анализ выполнения плановых показателей позволяет ответить на вопрос: получил ли хозяйствующий субъект то, что планировал получить? Если нет, то кто виноват - плохая работа или плохое планирование?

Анализ доходности НАК «Сахаавиа» приведен в ф. № 2. Данные показывают, что за отчетный год убыток от реализации продукции, услуг снизился на 14763525 руб. - с 324473902 до 309710377 руб., или на 4,5 %; убыток увеличился на 90327905 руб. - с 280500472 до 370828377 руб., или на 32 %;

Это явилось результатом действия следующих факторов:

1. Падение выручки от реализации продукции на 26009017 руб. - с 631060514 до 605051497 руб. - увеличил убыток на 90327905 руб.:

2. Падение уровня себестоимости на 6,1 %, понизило сумму убытков на 36908141 руб.:

605051497\*6,1 / 100 = 36908141 руб.

1. Прочие операционные доходы увеличились на 97,7 %, т.е. с 3399112 до 6723204 руб.
2. Рост операционных расходов составил 26,7 %, то есть с 32454872 до 41114397 руб.

Уровень рентабельности составляет:

Р1998 = -280500472 / 952504098 = -0,294

Р1999 = - 370828377 / 894492300 = -0,415

В данном случае данные говорят не о прибыльности, а об убыточности предприятия. А потому и рентабельность получается отрицательной, т.е. отчетный год получается более убыточным, чем предыдущий.

Анализ данных показал, что чистый убыток повысился на 90327905 руб. Это отрицательно характеризует работу хозяйствующего субъекта и работников его финансовой службы.

На величину себестоимости влияют различные факторы, которые можно свести в две группы.

Первая группа - внешние факторы, отражающие общий уровень развития экономики страны и не зависящие от деятельности хозяйствующего субъекта. Влияние этой группы факторов проявляется в уровне цен на сырье, товары, материалы, оборудование, энергоносители, тарифах на транспорт, воду и другие материальные услуги, ставках арендной платы, нормах амортизационных отчислений, отчислений на государственное социальное страхование, на медицинское страхованию и др.

Вторая группа - внутренние факторы, непосредственно связанные с результатами деятельности хозяйствующего субъекта, с предпринимательской активностью. К этим факторам относятся объем выручки от реализации, формы и системы оплаты труда, повышение производительности труда, улучшение использования основных фондов и оборотных средств и т.п.

Точка безубыточности показывает ту предельную сумму выручки от реализации продукции в стоимостной оценке и в натуральных единицах, ниже которой деятельность хозяйствующего субъекта будет убыточной, так как линия себестоимости выше линии выручки от реализации продукции. Существуют графики рентабельности, они представляют простой и эффективный метод, позволяющий подойти к решению таких сложных проблем, как: что случится с прибылью, если выпуск продукции или выручка от реализации уменьшится? Что случится с прибылью, если цена будет увеличена, себестоимость снижена, а реализация упадет? Главная задача построения графика рентабельности заключается в определении точки безубыточности - точки, для которой сумма полученной выручки равна сумме себестоимости. Для того чтобы это сделать, надо знать условно-постоянные затраты, переменные затраты, объем и продажи, отношение переменных затрат к объему продажи и к объему выпуска.

Расчет точки безубыточности можно производить аналитическим методом. Он заключается в определении минимального объема выручки от реализации продукции, при котором уровень рентабельности хозяйствующего субъекта будет больше 0% (2.26).

 (2.26)

где Tmin - минимальный объем выручки, при которой уровень рентабельности больше 0%, руб.;

Ипост - сумма условно-постоянных затрат, руб.;

Ипер - сумма переменных затрат, руб.;

Т - выручка от реализации продукции, руб.

Анализ влияния изменения суммы выручки на уровень себестоимости отражен в ф. № 2 (Прил. 3).

По данным ф. № 2 можно определить, что минимальный объем выручки прошлого года, превышение которого ведет к росту рентабельности (в данном случае снижение отрицательной рентабельности), составляет:

Тmin= (178898460\*605051497) / (605051497 - 715593840) = 1,08\*1017 / -110542343 = 979164910 руб.

В целом чистый убыток повысился на 90327905 руб. Это отрицательно характеризует работу хозяйствующего субъекта и работников его финансовой службы.

2.5 Анализ налогового бремени анализируемого предприятия

Основными нормативными документами, регулирующими взимание налога на прибыль с рассматриваемого нами предприятия, являются:

1. Федеральный Закон «О налоге на прибыль (доход) предприятий и организаций» от 27.12.91 № 2116-1 (с последующими изменениями и дополнениями);
2. Инструкция ГНС Российской Федерации «О порядке исчисления и уплаты в бюджет налога на прибыль предприятий» от 10.08.95 № 37;
3. Инструкция ГНС Российской Федерации «О порядке исчисления и уплаты в бюджет налога на прибыль бюджетными организациями (учреждениями) и представления отчетности в налоговые органы» от 20.08.98 № 48.

Налогнаприбыльпредприятия вместе с НДС является основным налогом с предприятия и одним из основных составных элементов налоговой системы России. Налог на прибыль занимает второе место по поступлению в доходную часть бюджета, его удельный вес в общей сумме доходов в 1998 г. составил 19,7%. Это прямой налог, то есть его сумма целиком зависит от конечного финансового результата хозяйственной деятельности предприятий.

Объектомобложения является валовая прибыль. На предприятии различают балансовую, валовую и чистую прибыль. Балансоваяприбыль **-** это сумма прибылей (убытков) предприятия от реализации продукции и доходов (убытков), не связанных с ее производством и реализацией (см. ф. №2). Балансовая прибыль слагается из финансового результата реализации товаров (работ, услуг), основных средств и иного имущества предприятия и доходов от внереализационных операций, уменьшенных на сумму расходов по этим операциям. Прибыль от реализации продукции характеризует чистый доход, созданный на предприятии. Остальные элементы отражают в основном перераспределение ранее созданных доходов. Прибыль от реализации продукции (работ, услуг) - это финансовый результат, полученный от основной деятельности предприятия, которая может осуществляться в любых видах, зафиксированных в его уставе и не запрещенных законом и равна разнице между выручкой от реализации продукции (работ, услуг) в действующих ценах без НДС и акцизов и затратами на ее производство и реализацию. Прибыль от реализации основных средств, иного имущества предприятий - это финансовый результат, не связанный с основной деятельностью предприятия.

Ставкиналога**:** ставка налога, зачисляемого в Федеральный бюджет, установлена в размере 11%. В региональные бюджеты зачисляется налог на прибыль по ставкам: от 0 до 19% для предприятия.

Порядок определения суммы налога и уплаты его в бюджет: сумма налога определяется плательщиками на основании бухгалтерского учета и отчетности самостоятельно. Предприятия уплачивают в бюджет в течение квартала авансовые взносы, определяемые исходя из предполагаемой суммы прибыли за налогооблагаемый период и ставки налога. Начиная с 01.01.97 все предприятия, за исключением бюджетных организаций, малых предприятий и некоторых иных плательщиков, имеют право перейти на ежемесячную уплату налога исходя из фактически полученной прибыли за предшествующий месяц.

Предприятия, перешедшие на вновь предусмотренный порядок расчетов с бюджетом (с 01.01.97), должны составлять расчеты налога по фактически полученной прибыли ежемесячно нарастающим итогом с начала года и представлять их в налоговые органы по месту своего нахождения не позднее 20-го числа месяца, следующего за отчетным.

Одновременно с указанными налоговыми расчетами должны представляться обоснованные расчеты по налоговым льготам и дополнительные материалы по корректированию для целей налогообложения прибыли, определенной согласно бухгалтерскому учету, в частности, на суммы: превышения фактических затрат предприятий, которые должны учитываться при налогообложении исходя из действующих норм и нормативов; средств, полученных безвозмездно от других предприятий; убытков, полученных от реализации и безвозмездной передачи основных фондов и иного имущества; отклонений от рыночных цен при реализации продукции (работ, услуг) по ценам не выше фактической себестоимости и т.д.

Уплата налога должна производиться по месячным расчетам не позднее 25-го числа месяца, следующего за отчетным.

Все предприятия, как рассчитывающиеся с бюджетом ежемесячно исходя из фактически полученной прибыли, так и уплачивающие авансовые платежи, представляют в налоговые органы квартальную и годовую бухгалтерскую отчетность, дополнительные материалы по определению налогооблагаемой прибыли, обоснованные расчеты по налоговым льготам.

Уплата налога по квартальным расчетам производится в пятидневный срок со дня, установленного для представления бухгалтерского отчета за квартал, а по годовым расчетам - в десятидневный срок со дня, установленного для представления бухгалтерского отчета за истекший год. Сумма налога на прибыль, подлежащая взносу в бюджет, определяется с учетом ранее начисленных платежей.

По предприятиям, являющимся плательщиками авансовых взносов налога, сохраняется положение об уточнении разницы между суммой. подлежащей внесению в бюджет по фактически полученной прибыли, и авансовыми взносами налога за истекший квартал, на сумму, рассчитанную исходя из ставки рефинансирования Банка России, действовавшей в истекшем квартале.

«Предоставить налоговые льготы в виде освобождения от упла­ты налогов, сборов н иных обязательных платежей, зачисляемых в республиканский и местные бюджеты, внебюджетные фонды, кро­ме отчислений в государственные страховые внебюджетные фонды (пенсионный, социального страхования, занятости, обязательного медицинского страхования), земельного налога, подоходного нало­га с физических лиц, налога на добавленную стоимость, налога с продаж и местных налогов и сборов в городах Якутск, Нерюнгри. Мирный;

...з) предприятиям гражданской авиации, зарегистрированным на территории Республики Саха (Якутия) независимо от их организационно-правовых форм».

Предприятие состоит на учете в налоговой инспекции по г. Якутску, а также во всех обязательных региональных внебюджетных фондах.

Вывод: НАК «Сахаавиа» предоставлены налоговые льготы в виде освобождения от упла­ты налогов, сборов н иных обязательных платежей, зачисляемых в республиканский и местные бюджеты, внебюджетные фонды, кро­ме отчислений в государственные страховые внебюджетные фонды (пенсионный, социального страхования, занятости, обязательного медицинского страхования), земельного налога, подоходного нало­га с физических лиц, налога на добавленную стоимость, налога с продаж и местных налогов и сборов в городах Якутск, Нерюнгри. Мирный.

В процессе жизнедеятельности предприятия руководством НАК «Сахаавиа» велась нечеткая и непродуманная политика в области использования денежных средств. Незначительные вложения осуществлялись в обновлении парка авиационных двигателей, в ремонт и восстановление производственных помещений и т. п. С середины 1994 г. начались невыплаты заработной платы и в настоящий момент разрыв в невыплате достиг 21-го месяца. Начались забастовки со стороны ЛПС, АТБ, КДП. Последняя была затяжной (около 3-х месяцев), которая привела к потере лицензий на выполнение некоторых пассажирских авиаперевозок на Владивосток, Новосибирск, Санкт-Петербург. В настоящий момент кредиторы приступили к процессу по банкротству НАК «Сахаавиа».

Необходимо отметить и такую деталь, что любая крупная авиакомпания в мире обязательно имеет различные дотации со стороны государства в виду своей эксплуатационной дороговизны. В начале 90-х годов республика Саха выделяла средства на приобретение авиационной техники, авиадвигателей, ГСМ и т. д. В последние годы для республики это стало не по силам. Кстати, отмечу, что это был ошибочный шаг, когда республика взяла авиацию республики «под свое крыло».

# 

3. Пути финансовой стабилизации предприятия

3.1 Цели и основные направления разработки финансовой стратегии

Управлять - значит предвидеть, то есть прогнозировать, планировать. Поэтому важнейшим элементом хозяйственной деятельности и управления предприятием является стратегическое планирование, в том числе финансовое.

В рыночных экономических условиях стратегия на предприятии - внутренняя стратегия - не носит элементов директивности. Цель внутрипроизводственного планирования - обеспечение оптимальных возможностей для успешной хозяйственной деятельности, получение необходимых для этого средств, достижение конкурентоспособности и прибыльности предприятия перед другими авиационными компаниями, а также планирование доходов и расходов предприятия, движения его денежных средств.

Исходя из этих целей внутрипроизводственная финансовая стратегия - это многоплановая работа, состоящая из ряда взаимосвязанных этапов (блоков):

- анализ финансовой ситуации и проблем;

- прогнозирование будущих финансовых условий;

- постановка финансовых задач;

- выбор оптимального варианта;

- составление финансового плана;

- корректировка, увязка и конкретизация финансового плана;

- выполнение финансового плана;

- анализ и контроль выполнения плана.

Анализ ситуации и проблем заключается в изучении фактических данных за предыдущий период. Это дает возможность оценить финансовые результаты за прошедшее время и определить проблемы. Основное внимание надо уделять таким показателям, как объем выполненных перевозок, затраты, размер полученной прибыли и др.

Прогнозирование будущих условий необходимо для определения внешней и внутренней среды, в которых будет протекать детальность предприятия. На основе перспективных расчетов производственной деятельности предприятия, а также маркетинговых прогнозов изучения рынка авиаперевозок, спроса на существующие и других факторов прогнозируются будущие возможные финансовые результаты.

Постановка финансовых задач заключается в определении на планируемый период параметров получения доходов, прибыли, предельных размеров расходов и основных направлений использования средств.

Выбор оптимального варианта. На основе анализа тенденций и текущего финансового состояния рассматриваются несколько вариантов положений, в которых может оказаться предприятие, и оптимальные варианты развития финансов предприятия.

Составление финансового плана. Составляется финансовый план предприятия в виде баланса его доходов и расходов.

Корректировка, увязка и конкретизация финансового плана состоят в состыковке показателей финансового плана с производственными, коммерческими, инвестиционными, строительными и другими планами и программами в установлении конкретных сроков их достижения. Согласованные показатели финансового плана доводятся до соответствующих подразделений предприятия и конкретных исполнителей.

Выполнение финансового плана. Это процесс текущей производственной, коммерческой и финансовой деятельности предприятия, влияющий на его конечные финансовые результаты.

Анализ и контроль заключаются в определении фактических конечных финансовых результатов деятельности предприятия, сопоставлении с плановыми показателями, выявлении причин и следствий отклонений от плановых показателей, в подготовке мер по устранению негативных явлений.

В ходе составления финансового стратегического плана предприятия должны решаться следующие задачи:

* определение основных финансовых показателей предприятия на плановый период;
* увязка финансовых показателей с производственными и коммерческими;
* выявление резервов увеличения доходов и прибыли предприятия;
* определение путей повышения эффективности использования финансовых ресурсов.

Финансовые планы предприятия могут быть перспективными и текущими. Перспективный финансовый план составляется на срок до пяти лет. При его выработке применяются укрупненные расчеты доходов и расходов. Текущий план составляется на год с поквартальной разбивкой.

Вывод*:* Анализ ситуации и проблем заключается в изучении фактических данных за предыдущий период. Это дает возможность оценить финансовые результаты за прошедшее время и определить проблемы. Основное внимание надо уделять таким показателям, как объем выполненных перевозок, затраты, размер полученной прибыли и др.

3.2 Содержание финансовой стратегии

3.2.1 Инвестиционная политика

Финансовые ресурсы, предназначенные для развития производственного процесса, превращаются в капитал в денежной форме. Будучи пущены в оборот, они приносят доход. Оборот денег осуществляется путем вложения их в предпринимательство, передачи в ссуду и т. д.

Долгосрочные вложения финансовых ресурсов представляют собой инвестиции. Цель инвестиций - прибыльное размещение капитала. Иначе говоря, накопления - это результат выгодного размещения инвестиций.

Инвестиции - совокупность долговременных затрат финансовых, трудовых и материальных ресурсов с целью увеличения накоплений и получения прибыли.

Инвестиции, обеспечивая динамичное развитие предприятия, позволяют решать следующие задачи:

- расширения соблюденной коммерческой деятельности за счет накопления финансовых и материальных ресурсов;

- приобретения новых предприятий;

-диверсификации за счет освоения новых областей бизнеса.

Расширение собственной предпринимательской деятельности свидетельствует о прочных позициях предприятия на рынке, наличии спроса на выпускаемую продукцию, производимые работы или оказываемые услуги. Это позволяет снижать издержки производства и обращения за счет роста объемов производства.

Одним из основных направлений повышения активов НАК «Сахаавиа» могут служить капитальные вложения.

Капитальные вложения - затраты, направленные на строительство новых, реконструкцию и техническое перевооружение действующих основных фондов. Например, этими вложениями могут быть вложения в изношенные производственные здания и сооружения, оборудование для повышения производительности и качества труда, а главное - приобретение новой авиационной техники (покупка или взятие в аренду).

Исследование финансовых аспектов планов капитальных затрат требует гораздо большего, чем простое сравнение затрат с полученными прибылями.

Правильная оценка предполагаемых капитальных вложений требует:

- ведения счетов, которое правильно отражает характер затрат на капитальные вложения, или капитальных затрат;

- рациональной и систематической программы замены оборудования и техники;

- детального бюджета капитальных затрат;

- сравнения различных вариантов капитальных вложений;

- подсчета годовой экономии в затратах;

- определения фактических результатов от проведенных капитальных вложений.

Для правильной оценки планов капитальных вложений финансовое руководство предприятия должно иметь действительные факты и цифры, на базе которых можно сравнивать имеющиеся в наличии на данный момент основные средства и предполагаемые капиталовложения. По этой причине весьма важным является учет вложений в имеющиеся основные средства.

С финансовой точки зрения, целью анализа капитальных вложений является избежание ненужных капитальных затрат путем планирования, составления прогнозов, бюджета и проведения соответствующих мероприятий по учету. При этом ненужные капитальные затраты могут годами довлеть над предприятием, так как производство несет крупные расходы на содержание основных средств, уплату налогов, страхование и др. Поскольку предприятие может продать свои «ошибки», которые приведут к большим убыткам, необходимо помнить, что в капитальных затратах они обычно значительно серьезнее, чем ошибки при создании товарных запасов.

Программа капитальных затрат требует:

- строгого контроля имеющихся в настоящее время средств производства.

- тщательное изучение соответствующих стоимостных данных может показать необходимость немедленной замены оборудования, даже если оборудование еще способно работать несколько лет;

- наличии соответствующих средств.

Рациональная финансовая стратегия важна для обеспечения достаточного капитала, когда необходимо финансировать капитальные затраты без ущерба долгосрочным финансовым планам предприятия.

Решение о времени покупки (взятия в лизинг, аренду) нового оборудования или техники зависит от таких сложных факторов, как долгосрочные планы предприятия, его текущие прибыли, состояние оборудования и других основных средств в эксплуатации. Замена оборудования есть нечто большее, чем простая замена износившихся машин другими. Она влечет за собой такие трудные проблемы, как принятие решения о том, заменять или модернизировать нормально работающее оборудование, но работающее не так хорошо, как более новые машины или оборудование. Контроль расходов на капиталовложения предприятия требует составления бюджета капитальных затрат. Этот бюджет включает предполагаемые расходы на капитальные вложения. Он показывает разбивку полной стоимости по каждой статье основных средств и часто по каждой единице оборудования, включенного в планы капиталовложений.

Например, законченный бюджет капитальных затрат может включать такие пункты, как:

- первоначальная стоимость всех основных средств на начало финансового года;

- сумма амортизации основных средств на начало планового периода;

- амортизация основных средств, подлежащая начислению в течение планового периода;

- ориентировочная стоимость приобретаемых основных средств за этот период;

- ориентировочная остаточная стоимость оборудования, подлежащего замене и продаже в течение планового периода и ориентировочные прибыли и убытки в результате его продажи;

- ориентировочная сумма амортизации основных средств, приобретаемых в течение планового периода;

- первоначальная стоимость и сумма амортизации основных средств, которые будут в наличии у предприятия в конце планового периода.

Основной целью финансового управления при оценке планов капитальных вложений является определение наиболее экономичного проекта. Сравнивая возможные варианты капиталовложений, финансовый руководитель должен включать все относящиеся к ним затраты, в том числе следующие их элементы:

- первоначальная стоимость оборудования и других основных средств (включая доставку и установку а также переучивание обслуживающего персонала);

- стоимость, по которой можно реализовать оборудование в конце срока его службы;

- уплата процентов;

- стоимость содержания и ремонта оборудования;

- энергия, рабочая площадь, налоги, страхование;

-основная и вспомогательная рабочая сила.

Наряду со стоимостными показателями финансовый руководитель должен принимать во внимание такие факторы, как:

- сравнение вариантов с точки зрения качества обслуживания авиационной техники, авиапассажиров и т.д.;

- наличие достаточных средств для реализации лучшего проекта;

- возможность появления на рынке еще более усовершенствованного оборудования и основных средств, прежде чем окупятся капиталовложения;

- сравнительные достоинства вариантов с точки зрения надежности и техники безопасности, а главное с позиции безопасности полетов - основного критерия эксплуатации авиационной техники.

При финансовом управлении должны тщательно взвеситься все методы приобретения основных средств или того, что они будут давать, прежде чем вкладывать в них средства. Вместо того, чтобы покупать какое-либо оборудование или основные средства, в ряде случаев финансовый руководитель может за меньшую сумму арендовать его.

Степень отдачи от вложений капитала в новое оборудование зависит главным образом от годовой экономии затрат, полученных в результате использования нового оборудования (основных средств). Разница между годовыми производственными затратами на имеющемся и намечаемом к приобретению оборудовании является основным фактором в экономии годовой суммы затрат, Но на экономию годовой суммы всех затрат влияют также проценты и амортизация. Один из методов подсчета годовой экономии в затратах рассмотрим на следующем примере.

Финансовый руководитель определяет годовую экономию производственных затрат путем их сравнения на существующем парке СМП (самолетно-моторный парк) и СМП, которое планируется приобрести. Сравнение показывает разницу в годовых производственных затратах. Если разница говорит в пользу предполагаемого вложения средств, она представляет собой потенциальную экономию.

Чтобы должным образом сравнить потенциальную экономию, финансовый руководитель должен учитывать уплачиваемые по заемным средствам проценты в качестве части затрат на капитальные вложения. Даже если предприятие вкладывает собственные средства, оно должно учитывать прибыль, которую эти средства могли бы принести при другом способе их использования. Современный учет основывается на том, что деньги, использованные на покупку оборудования или других основных средств, могли бы быть инвестированы иным способом и, возможно, с большей отдачей.

Другим элементом затрат, который финансовый руководитель должен сравнивать при альтернативных проектах капитальных вложений, - амортизация. Снижение или увеличение величины начисляемой амортизации влияет на совокупный экономический эффект от намечаемых капитальных вложений.

При применении анализа разниц очень важно правильно выбрать и зафиксировать исходную позицию для сравнения. Такой отправной точкой является состояние НАК до осуществления какого-либо капиталовложения. Поскольку отправные точки отражают личные предпочтения, при составлении смет капиталовложений чрезвычайно важна согласованность позиций.

После того как рассчитан срок полезной службы новых активов, анализ разниц проводится для каждого года службы новых фондов. Срок полезной службы - это экономически обоснованная оценка срока службы активов, который равен числу лет, в течение которых активы считаются производительными. После проведения анализа разниц его результаты собираются и упорядочиваются в пределах временного горизонта, выбранного для анализа капиталовложений.

Временной горизонт может выбираться произвольно, однако обычно он соответствует периоду времени, в течение которого финансовый руководитель может быть уверен в прогнозных цифрах. Обычно временной горизонт анализа выбирается в соответствии со сроком амортизации новых активов.

При рассмотрении вариантов капиталовложений должны использоваться равные временные горизонты.

После того как финансовый руководитель даст количественную оценку движения денежных средств в различных вариантах, он должен их проранжировать, чтобы руководство предприятия могло принять правильное решение.

3.2.2 Политика управления оборотным капиталом

С точки зрения обеспеченности и умения эффективно управлять оборотными средствами НАК «Сахаавиа» переживает не самые лучшие времена, о чем свидетельствует и бухгалтерский баланс предприятия. Одна из основных проблем авиакомпании - погашение более, чем 20-месячной задолженности по заработной плате ее сотрудников.

Другой также важной проблемой является отсутствие свободных денежных средств на приобретение, восстановление, продление ресурса и т.д. авиационной техники.

6.01.99 г. состоялось собрание кредиторов авиакомпании «Сахаавиа» по вопросу невозврата денежных средств со стороны авиакомпании и постановке вопроса об объявлении ее банкротом. Среди основных кредиторов выступили:

- авиакомпания «Сибирь» (г. Новосибирск), которой «Сахаавиа» задолжала за заправку авиакеросином своих самолетов;

- авиационный производственный комплекс «Рыбинские моторы» (г. Рыбинск), которой НАК «Сахаавиа» задолжала за произведенный капитальный ремонт своих авиадвигателей;

Существует также проблема закупки и завоза авиакеросина. Эта проблема усугубляется еще тем, что доставить его можно только во время навигации речного флота, а этот период ограничен 6-ю месяцами в году. Данную программу завоза керосина частично помогает реализовать Правительство республики.

Задача выполнения обязательств перед республиканским и государственным бюджетом тоже является одной из первоочередных.

Ввиду сложнейших финансовых затруднений следует сделать следующее:

1. Зарплату сотрудникам частично гасить за счет выдачи им требований на проезд на посторонних лиц. В данном случае получится, что постороннее лицо будет платить наличными деньгами самому сотруднику авиакомпании, минуя различные банковские операции.
2. Договориться с кредиторами и дать дополнительную отсрочку платежей сроком на 1 - 1,5 года.
3. Сделать убедительное и обоснованное заявление Правительству республики об отсрочке платежей в госбюджет и выделении средств на стабилизацию финансово-хозяйственной деятельности авиакомпании.
4. Претворить «лозунг в жизнь»: «жить по средствам», а это означает провести сокращение личного состава авиакомпании, либо на период стабилизации оптимально возможно сократить фонд заработной платы, что более желательно, т.к. первое может значительно увеличить количество безработных в республике.
5. Появляющиеся денежные средства на расчетных счетах предприятия использовать строго по целевому назначению, т.е. на первоочередные нужды и потребностями. Такими потребностями являются средства труда, средства зарабатывания денег. А именно: авиационная техника с достаточно большим эксплуатационным ресурсом взятая только и только в лизинг (это дешевле, чем покупать), закупать самые необходимые основные оборотные фонды (расходные материалы, запасные части, узлы, детали, авиа ГСМ и т.д.), ремонт и переоборудование (переоснащение) производственных зданий.
6. Установить жесткий контроль за использованием оборотных средств авиакомпании со стороны Правительства республики и кредиторов

Следует отметить и о необходимости четкого выполнения существующего регламента управления денежными средствами со стороны командно-руководящего состава авиакомпании, описанными ниже.

Проводя итоги исследованиям, можно сказать, что для стабилизации деятельности авиакомпании необходимы радикальные меры.

# 

Заключение

Итак, в данной работе рассмотрены особенности организации финансов авиакомпании, а так же финансовый анализ предприятия НАК «Сахаавиа» на основе приложенных документов и предложенных мероприятий по финансовой стабилизации, описанных в главе 3.

Из приложенных форм бухгалтерской отчетности и их анализа вполне четко прослеживается нерентабельность предприятия, убыточность от его хозяйственной деятельности. Сложность стабилизации заключается не только в больших предполагаемых и существующих затратах на производство, но и с самой экономикой в стране, а главное - в республике Якутия. Дело в том, что авиакомпания мира (а НАК «Сахаавиа» именно такой и является по своим объемам выполняемых работ, наличия авиационной техники, других производственных средств и т.д.) нуждается в дотациях государства, а в ежегодном бюджете республики данная статья расходов с каждым годом уменьшается. Более того, те статьи бюджета республики, касающиеся авиации, которые существовали до этого, нуждались в значительном изменении в направлении увеличения финансирования.

Хочется отметить еще один факт. С 1996-1998 гг. на базе НАК «Сахаавиа» было создано еще несколько авиакомпаний. К моменту их созданий некоторые типы самолетов и производственных помещений было передано на баланс этих компаний. В результате были образованы следующие авиакомпании: «Сир - Аэро» (учредитель банк «Сир»), «Сахаавиалинии», «Полярные авиалинии» (ПАЛ), «СЦ ПАП» (учредитель - Учебно-тренировочный центр «Саха центр по подготовке авиационного персонала»), и ряд других.

Одной из самых крупных стала авиакомпания «Савиал» («Сахаавиалинии» и по настоящий - 2000-й год существующая формально). Значительная часть основных оборотных средств, основных производственных фондов была передана этой авиакомпании от авиакомпании «Сахаавиа». В 1996 г. Правительством республики была принята программа по приобретению в лизинг самолетов А-310 производства международного концерна «AIRBUS INDUSTRY», расположенного в Тулузе. На реализацию программы ушло 25 млн. USD. Но после августовского 1998 г. кризиса, девальвации рубля кризис перекинулся и на эту авиакомпанию. Предварительные расчеты показывали, что приобретение в лизинг самолета Ил - 96М отечественного производства (аналога А-310) обошлось бы еще в 1996-1997 г.г. примерно в 2,5 раза дешевле. С другой стороны, эти деньги могли бы пойти и на экономическую стабилизацию НАК «Сахаавиа», в которых она в данный момент нуждается.

Еще одна позиция: экономической стабилизацией может послужить и объединение всех компаний в одну (по существу - это возврат всех средств и фондов в НАК «Сахаавиа»). Одной объединенной авиакомпании, объединенным предприятиям, фирмам проще преодолевать все катаклизмы происходящие в стране в сфере экономики, налоговой политики, геополитике и т.д.

Библиографический список

1. Гражданский кодекс Российской Федерации. 1994 № 32 ст. 3301
2. Воздушный кодекс РФ (Собрание законодательства РФ от 1997 №12 ст. 1383)
3. О налоге на прибыль (доход) предприятий и организаций: Закон РФ от 27.12.91 № 2116
4. О налоговой политике на 1999 г.: Закон РС (Я) от 28.01.99 № 11-5.
5. О порядке исчисления и уплаты в бюджет налога на прибыль предприятий: Инструкция ГНС РФ от 10.08.1995 № 37;
6. О порядке исчисления и уплаты в бюджет налога на прибыль бюджетными организациями (учреждениями) и представления отчетности в налоговые органы: Инструкция ГНС РФ от 20.08.1998 № 48.
7. О порядке исчисления и уплаты в бюджет налога на прибыль организаций и учреждений: Инструкция ГНС РФ № 37 от 10.08.95 № 37
8. Абрамов А. Е. Основы анализа финансовой, хозяйственной и инвестиционной деятельности предприятия в 2-х ч. - М.: Экономика и финансы, АКДИ, 1994-96 .
9. Адамов В. Е., Ильенкова С. Д. и др. Экономика и статистика фирм. - М.: «Финансы и статистика», 1997.
10. Аругова А. А. Управленческий учет. - М.: Финансы и статистика, 1991.
11. Балабанов И. Т. Анализ и планирование финансов хозяйствующего субъекта. - М.: Финансы и статистика, 1998.
12. Баканов М. И. Шеремет А. Д. Теория экономического анализа. - М.: Финансы и статистика, 1998.
13. Барышников Н. П. Организация и методика проведение общего аудита. - М.: Филин, 1998.
14. Беляев Ю. А. Дефицит, рынок и управление запасами. - М.: Университет, 1991.
15. Блатов Н. А. Баланс и структура баланса предприятия. - М., 1993.
16. Русак Н. А., Русак В. А. Финансовый анализ субъекта хозяйствования. – Минск: Высшая школа, 1997.
17. Крейнина М. Н. Анализ финансового состояния и инвестиционной привлекательности акционерного общества. - М., 1994.
18. Ефремова А. В. Как анализировать финансовое положение предприятия. - М.: Интел-Синтез, 1994.
19. Зудилин А. П. Анализ хозяйственной деятельности предприятия. - Екатеринбург, 1992.
20. Ирвин Д. Финансовый контроль / Под ред. Елисеевой И. И. - М.: Финансы и статистика, 1998.
21. Ковалев В. В. Финансовый анализ. - М.: Финансы и статистика, 1997.
22. Комментарий к гражданскому кодексу Российской Федерации. - М., 1997.
23. Кондраков Н. П. Бухучет. - М., 1997.
24. Локтев В. П. Учись экономическому счету. - М.: Политиздат, 1982.
25. Миддлтон П. Бухучет и принятие финансовых решений. - М.: Юнити, 1997.
26. Налоговая система Российской Федерации: в трех томах. – М.: ИНФРА-М, 1998.
27. Остапюк М. Я. Учет и анализ. - М.: Финансы и статистика, 1992.
28. Палий В. Управленческий учет. - М.: Инфра-М, 1991.
29. Поляк Г. Б. Финансовый менеджмент. М.: Юнити, 1997.
30. Рыбин В. И. Самоокупаемость и самофинансирование. - М.: Финансы и статистика, 1992.
31. Стоянова Е. С. Финансовый менеджмент. - М., Перспектива, 1997.
32. Тейлор А. К. Финансовое планирование и контроль. - М.: Инфра-М, 1998.
33. Черник Д.Г. Налоги. – М.: Финансы и статистика, 1998.
34. Хейнс П. Экономический образ мышления. - М.: Дело, 1991.
35. Хорин А. Н. Анализ интенсификации производства. - М.: Финансы и статистика, 1990.

