

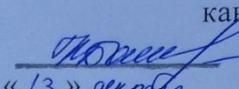
МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
«ТЮМЕНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ
Кафедра финансов, денежного обращения и кредита

РЕКОМЕНДОВАНО К ЗАЩИТЕ В
ГЭК И ПРОВЕРЕНО НА ОБЪЕМ
ЗАИМСТВОВАНИЯ

Заведующий кафедрой

канд. экон. наук

 Баннова К.А.

«13» декабря 2018г.

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

(магистерская диссертация)

ОЦЕНКА ФИНАНСОВЫХ РЕЗУЛЬТАТОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
АВИАЦИОННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ: ОСОБЕННОСТИ И ПРОБЛЕМЫ

38.04.01 Экономика

Магистерская программа «Финансовая экономика (финансомика)»

Выполнил работу
Студент 3 курса заочной формы
обучения



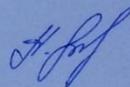
Лобанова
Элла
Владимировна

Научный руководитель
канд. экон. наук, доцент



Корчемкина
Елена
Сергеевна

Рецензент
Ведущий экономист отдела
ценообразования финансового
директората «ЮТэйр –
Вертолетные услуги»
ПАО Авиакомпания «ЮТэйр»



Гущина
Анна
Сергеевна

г. Тюмень, 2018

Работа выполнена на кафедре финансов, денежного обращения и кредита
Финансово-экономического института ТюмГУ
по направлению «Экономика»,
магистерская программа «Финансовая экономика (финансомика)»

Защита в ГЭК
протокол от _____ № _____
оценка _____

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	4
ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ФОРМИРОВАНИЯ ФИНАНСОВЫХ РЕЗУЛЬТАТОВ ПРЕДПРИЯТИЯ	7
1.1. Сущность и значение финансовых результатов предприятия ...	7
1.2. Распределение и использование прибыли организации	14
1.3. Методика анализа финансовых результатов организации.....	23
ГЛАВА 2. ОЦЕНКА ФИНАНСОВЫХ РЕЗУЛЬТАТОВ КОММЕРЧЕСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ АВИАТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ (НА ПРИМЕРЕ ПАО «АВИАКОМПАНИИ «ЮТЭЙР»).....	28
2.1. Анализ результативных показателей деятельности ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр», ее позиционирование в отрасли.....	28
2.2. Оценка рентабельности ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр», выявление факторов влияния	43
2.3. Проблемы оценки финансовых результатов деятельности авиационного предприятия.....	46
ГЛАВА 3. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕТОДИКИ АНАЛИЗА ФИНАНСОВЫХ РЕЗУЛЬТАТОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АВИАКОМПАНИИ: ОТРАСЛЕВОЙ АСПЕКТ	56
3.1. Разработка методики оценки финансовых результатов деятельности авиакомпаний	56
3.2. Пути повышения финансовых результатов авиакомпании с учетом сезонного характера деятельности.....	65
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	74
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ.....	80
ПРИЛОЖЕНИЯ.....	87

ВВЕДЕНИЕ

Важную роль для авиационных предприятий в настоящее время приобретает проблема усовершенствования методики анализа финансовых результатов. Нужно отметить, что современное состояние авиатранспорта в стране отражает не только степень удовлетворенности граждан в качестве транспортных услуг, но и уровень интеграции отечественной авиации в мировую экономическую, социальную, политическую системы.

Улучшение эффективности деятельности авиационных компаний в России- это показатель, от которого напрямую зависит статус страны и отечественных компаний на международном уровне. Учитывая тот факт, что в последние годы рынок авиаперевозок пребывает в кризисном состоянии, то данный вопрос принимает важное значение для вовлеченности национального авиарынка в глобальную систему.

Теоретических и практические элементы анализа и оценки финансовых результатов изучались в трудах многих ученых. Среди них выделяются отечественные экономисты, такие как Абрютин М.С., Баканов М.И., Балабанов И.Т., Барнгольц СБ., Бердникова Т.Б., Бланк И.А., Войтоловский Н.В.и др.

Также этот вопрос поднимали в своих работах зарубежных ученые Гапенски Л., Ришара Ж., Хедцервика К. и др.

Методика оценки финансовых результатов компаний авиационной сферы в нашей стране практически не изучена на глубинном уровне.

Цель диссертационного исследования заключается в разработке методического обеспечения анализа финансовых результатов деятельности ПАО авиакомпании «ЮТэйр» с учетом отраслевых особенностей и рекомендаций по повышению результатов на его основе. Для достижения поставленной цели сформулированы следующие задачи, определяющие логическое построение и структуру диссертации:

-обобщены существующие подходы к определению понятия финансовых результатов;

-проведен анализ действующего отечественного и зарубежного опыта формирования финансовых результатов;

-проведено комплексное исследование существующих методик расчета и оценки основных показателей доходности деятельности коммерческой организации;

-осуществлен анализ результативных показателей деятельности авиакомпании ПАО Авиакомпания «ЮТэйр» и определено ее позиционирование в отрасли;

-проанализирована рентабельность ПАО Авиакомпания «ЮТэйр» как субъекта хозяйствования;

-разработана методика анализа финансовых результатов деятельности авиакомпании и, в частности, методика факторного анализа чистой прибыли;

-определены основные факторы и пути повышения эффективности и результативности деятельности авиакомпании с учетом отраслевой принадлежности.

Объектом исследования является деятельность авиапредприятия на примере ПАО «ЮТэйр».

Предметом исследования является совокупность экономических отношений по поводу формирования и анализа финансовых результатов деятельности авиационного предприятия.

Научная новизна исследования состоит в теоретическом и практическом развитии основ анализа и прогнозирования финансовых результатов деятельности коммерческих организаций, а также в определении основных факторов и путей повышения эффективности и результативности деятельности ПАО авиакомпании «ЮТэйр».

В ходе исследования получены следующие результаты, обладающие элементами научной новизны.

1. На основе системного подхода к анализу финансовых результатов авиакомпаний выявлены и оценены причины изменения показателей финансовых результатов их деятельности, а также предложена и практически апробирована методика анализа рентабельности деятельности авиакомпании ПАО «ЮТэйр», как субъекта хозяйствования, учитывая ее позиционирование в отрасли. Итоги исследования свидетельствуют о том, что на финансовые результаты большое влияние оказывают не только внутренние, но и внешние факторы, например, нормативно-правовая база в авиа сегменте экономики, конкуренция за потребителя и другие.

2. Факторы и способы улучшения финансовых показателей в разрезе различных уровней проанализированы и классифицированы в соответствии с уровнями управления (микро-, мезо-, макро-, а также глобальный уровни).

Теоретическая значимость исследования определена тем, что при проведении диссертационного исследования были выдвинуты конкретные предложения по развитию методики оценки финансовых результатов деятельности коммерческих организаций. Полученные результаты исследования могут быть полностью или частично использованы в организациях авиатранспортной отрасли, а также других коммерческих организациях.

Практическая значимость диссертационного исследования определена тем, что представленные в диссертационной работе выводы и предложения позволяют повысить практический уровень проведения анализа и прогнозирования финансовых результатов деятельности коммерческой организации.

Результаты и положения выпускной квалификационной работы выносились на обсуждение на научно-практических конференциях, организуемых Тюменским государственным университетом.

Магистерская диссертация включает в себя введение, 3 главы, заключение, список литературы.

ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ФОРМИРОВАНИЯ ФИНАНСОВЫХ РЕЗУЛЬТАТОВ ПРЕДПРИЯТИЯ

1.1 Сущность и значение финансовых результатов предприятия.

Характеристика доходов и расходов, их классификация и оценка, правила их формирования рассматриваются в экономике организации. Финансовый результат деятельности организации характеризует ее положение на рынке, успешность управления, капитализацию и другие аспекты. В основе концепции финансового результата деятельности организации лежит положение о том, что не всякие поступления являются доходами, так же как и не всякие затраты относятся к расходам [41, с. 387].

Понятия «финансовые результаты», «прибыль» используются в бухгалтерском, налоговом учете, финансовом менеджменте, финансово-экономическом анализе [1, с. 26].

Прибыль (убыток) характеризуется разницей в доходах и расходах, которые несет организация.

На основе системного анализа различных концепций мы можем заключить, что прибыль предприятия представляет собой, с одной стороны, форму суммарного чистого дохода хозяйствующего субъекта, в создании которого участвуют все факторы производства, включая предпринимательские ресурсы и сферу обращения. С другой стороны, прибыль- сложная многофакторная категория, результат функционирования системы экономических отношений, возникающих на всех стадиях воспроизводственного процесса: создания, распределения, обмена произведенного продукта.

При анализе финансовых результатов подавляющее большинство ученых-экономистов обращают внимание на проблему определения конечного финансового результата.

При разработке методики анализа финансовых результатов и рентабельности организации профессора Шерemet А.Д. и Сайфулин Р.С. предлагают понимать финансовый результат как изменение величины его собственного капитала в отчетном периоде. В этой связи следует отметить, что это определение аналогично определению выручки, содержащемуся в международных стандартах финансовой отчетности (далее МСФО). При рассмотрении вопроса, касающегося анализа прибыли, А.Д. Шерemet предлагает определять доходы как приращение экономических выгод в течение отчетного периода, происходящее в форме притока или увеличения активов, либо уменьшения обязательств. По нашему мнению, такое определение максимально точно отражает понятие доходы. Автором справедливо выделяется в качестве основополагающего элемента чистая прибыль отчетного года. [1, с. 26].

В работе Савицкой Г.В. справедливо утверждается, что финансовые результаты деятельности предприятия отражают полученную прибыль и уровень рентабельности. Под прибылью указанный автор понимает часть чистого дохода, который непосредственно получают субъекты хозяйствования после реализации продукции. Ею были выделены следующие показатели прибыли: балансовая (совокупная) прибыль, трактуемая автором как прибыль, которая включает в себя финансовые результаты от реализации продукции, работ, услуг, от прочей реализации, доходы и расходы от внереализационных операций. [1, с. 26].

Другой автор Л.А. Богдановская выделяет понятие конечный финансовый результат, который формулируется в работе «Анализ хозяйственной деятельности в промышленности» как прибыль, представляющая собой реализованную часть чистого дохода, созданного прибавочным трудом. [1, с. 26].

Назначение, роль и возможности использования прибыли определяются функциями, которые она выполняет:

1) планово-регулирующая функция- как основной плановый показатель, определяющий всю остальную деятельность организации;

2) мера эффективности деятельности- по величине прибыли определяется рентабельность организации, уровень ее конкурентоспособности и прочее;

3) стимулирующая функция определяется как стимул выбора направления и характера производства, как побудительный мотив деятельности собственника и коллектива организации;

4) контролирующая функция- по динамике показателя прибыли ведется систематический контроль, и вносятся необходимые коррективы в плановые показатели, резервы и динамику прибыли [43, с. 147-149].

Чтобы достичь понимания сущности прибыли, необходимо обратиться к алгоритму формирования чистой прибыли (убытка) организации.



Рисунок 1.1- Алгоритм формирования чистой прибыли (убытка) организации

Источник: [40]

Выручка от продажи товаров, продукции, работ, услуг (за минусом налога на добавленную стоимость, акцизов и обязательных аналогичных платежей) представляет собой доходы от основных видов деятельности организации.

Налог на добавленную стоимость (НДС) является косвенным налогом, т.е. надбавкой к цене, которую оплачивает конечный потребитель. Ставки НДС: 18 %, 10 % (для отдельных категорий продовольственных товаров и товаров для детей), 0 % (на сырье и товары, предназначенные для экспорта, за исключением нефти и газа, поставляемых в страны СНГ).

Акцизы- косвенные налоги на дорогостоящую или высокорентабельную продукцию, устанавливаемые государством в процентах от отпускной цены.

Прибыль до налогообложения представляет собой прибыль от продаж, учитывая операционные расходы и внереализационные доходы.

Под операционными расходами понимают расходы, связанные с предоставлением за плату во временное пользование активов организации; расходы, связанные с предоставлением за плату прав, возникающих из патентов на изобретения, промышленные образцы и других видов интеллектуальной собственности; расходы, связанные с участием в уставных капиталах других организаций; проценты, уплачиваемые организацией за предоставление ей в пользование денежных средств (кредитов, займов) и другие.

Внереализационными доходами являются штрафы, пени, неустойки за нарушение условий договоров; активы, полученные безвозмездно, в том числе по договору дарения; поступления в возмещение причиненных организации убытков; прибыль прошлых лет, выявленная в отчетном году и другое.

Прибыль до налогообложения, за вычетом начисленного налога на прибыль, образует чистую прибыль.

Организации определяют сумму налога на прибыль самостоятельно нарастающим итогом с начала года. Ставка налога на прибыль организаций составляет 20 %. Из них 2 % зачисляются в федеральный бюджет, 18 %- в бюджет субъекта РФ. Региональные власти могут уменьшать ставку налога на прибыль организаций в части, которая поступает в региональный бюджет. Однако она не может быть меньше 13,5 %.

Чистая прибыль остается в распоряжении организации; из нее выплачиваются дивиденды по акциям, формируются специальные фонды развития организации. [27, с. 179-180].

Опираясь на данные современной экономической учебной литературы, мы можем заключить, что влияющие на прибыль факторы можно представить в виде двух блоков: внутренних - зависящих от деятельности организации и внешних- не зависящих (конъюнктура рынка, уровень цен на потребляемые ресурсы, нормы амортизации, система налогообложения и т.д.).

Внутренние факторы (их можно назвать внепроизводственными), подразумевают под собой организацию снабжения, пути реализации продукции, финансовую деятельность, условиями труда работников и т.д.

Оказывающие влияние на прибыль факторы- производственные- подразумевают наличие трудовых ресурсов, средств труда и предметов труда и их использование. Производственные факторы воздействуют на прибыль через систему обобщающих показателей, которые отражают объем и эффективность использования авансированных средств. [201, с. 48].

Выбирая способ увеличения прибыли, организация ориентируется преимущественно на внутренние факторы, влияющие на величину прибыли. Увеличение прибыли предприятия может произойти за счет увеличения выпуска продукции; улучшения ее качества; продажи излишнего оборудования или другого имущества, сдачи его в аренду; снижения себестоимости продукции за счет более рационального использования материальных ресурсов, производственных мощностей и площадей, рабочей

силы и трудового времени; диверсификации производства; расширения сегмента рынка, имеющего потенциал к расширению и т.д.

На прибыль оказывают влияние многие экономические факторы: количество произведенного товара, цена и себестоимость реализованной продукции и др.

Прибыль от реализации напрямую зависит от количества не проданного товара (услуги). Чем больше осталось при реализации, тем меньший объем прибыли получит организация. Формирование данные нереализованных остатков зависит от многих причин, в том числе и качественных, например падение спроса при смене трендов на рынке, или фактор сезонности. Летом пассажиры в поисках пляжного отдыха охотно летают в такие страны, как Турция, Болгария и т.п., а зимой выбирают страны с еще более жарким климатом. И если в данном случае авиакомпания не перестроила свою маршрутную сеть таким образом, чтобы она соответствовала ожиданиям и потребностям потенциальных клиентов, но уже утвердила и подтвердила будущие рейсы, то это вызовет крайне низкую загрузку перевозки, а значит убытки. Приведенные выше примеры доказывают необходимость компании обращать внимание, предотвращать большие значения остатков нереализованной продукции [2, с. 285].

Еще один немаловажный фактор влияния на прибыль от реализации - это себестоимость продукции. Наблюдается обратная зависимость между показателями: чем ниже себестоимость, т.е. при мерах руководства организации по снижению себестоимости продукции, тем выше будет уровень полученной прибыли. Руководство предприятия должно быть сильно заинтересовано в управлении себестоимостью. Для этого необходимо определить факторы, определяющие уровень данного показателя, разработать пути ее уменьшения, спрогнозировать результаты подобных мер, и значит, увеличения прибыли организации.

Влияние на прибыль от продаж произведенной и реализованной продукции напрямую оказывает объем нереализованной продукции. Чем

больше осталось не реализовано, тем меньшим объемом прибыли будет располагать предприятие после продажи товара. На величину нереализованной продукции оказывают влияние различные причины, связанные с коммерческой деятельностью и условиями реализации продукции. Возможна ситуация, когда объем реализованной продукции намного меньше того объема продукции, который данная организация произвела.

Причиной изменений прибыли также являются колебания цен (тарифов) на оказываемые работы (услуги).

Предприятие самостоятельно устанавливает цены, руководствуясь собственными издержками при производстве и реализации продукции, спросом на рынке на данный товар, среднерыночной ценой на аналогичный товар, степенью качества, известности бренда. Т.е. можно говорить о свободном ценообразовании, за исключением ситуации, когда цена на рынке на определенный товар устанавливается предприятием-монополистом в данном секторе [2, с. 288].

Следует упомянуть такой фактор влияния на прибыль организации, как соотношение производимой и проданной продукции. Данное соотношение свидетельствует об удельном весе более прибыльной продукции в общем объеме произведенного. Значит, чем меньше мало привлекательных для потенциального потребителя товаров или услуг остается в организации в стадии производства и реализации, тем более рентабельной будет его деятельность [11, с. 173].

Необходимо сделать вывод, что все описанные выше причины изменения чистой прибыли должны подвергаться внимательному и детальному анализу. Только таким образом, станет возможным определить методы противодействия данным факторам, нивелирования негативных тенденций.

Нельзя не учитывать одну из важных составляющих прибыли - прочие доходы, которые предприятие получает не от продажи своего товара

(услуги), а от иных видов деятельности. Так, ими могут быть курсовые разницы, операции с финансовыми инструментами на международных рынках с иностранной валютой, полученные оплаты задолженностей, пеней и т.п. Данные внереализационные доходы нестабильны (штрафы) [17, с. 214].

Таким образом, складывается показатель прибыль до налогообложения. В действительности, данный показатель является прибылью или убытком от обычной деятельности, так как налоговые и иные аналогичные платежи представляют собой инструмент изъятия государством части прибыли, получаемой предприятием, вследствие чего формируется показатель чистой прибыли.

Если предприятие ищет способ улучшить собственный финансовый результат, то в первую очередь, она будет ориентироваться на внутренние факторы. Так, увеличение объема и качества продукции, продажа неэффективного оборудования, снижение себестоимости продукции, выход на новый, имеющий потенциал сегмент рынка и другое окажут значительное влияние на финансовый результат.

1.2 Распределение и использование прибыли организации

На первом этапе распределения прибыли предприятия прибыль до налогообложения распределяется на налог на прибыль и иные платежи (пени и штрафы за нарушения требований фискальной системы) в бюджеты различных уровней (в федеральный, региональный и местный). После этого рассчитывается налог на прибыль.

В Российской налоговой системе налог на прибыль предприятий занимает важное место: участвует в перераспределении выручки на федеральном уровне и является одним из главных доходных источников на всех уровнях бюджета. Данный налог является федеральным и прямым, то есть его окончательная сумма прямо пропорциональна финансовому результату хозяйственной деятельности предприятий.



Рисунок 1.2- Вида налогоплательщиков и прибыль

Источник: [42]

В соответствии с Налоговым Кодексом РФ «доходом признается экономическая выгода в денежной или натуральной форме, учитываемая в случае возможности ее в той мере, в которой такую выгоду можно оценить и определяемая в соответствии с главами 23 и 25 настоящего кодекса».

Обратимся к рисунку 1.3.: доходы, не учитываемые при налогообложении, перечислены в ст.251 НК РФ [22]:

1) в виде имущества, имущественных прав, работ или услуг, которые получены от других лиц в порядке предварительной оплаты товаров (работ, услуг) налогоплательщиками, определяющими доходы и расходы по методу начисления;

2) в виде имущества, имущественных прав, которые получены в форме залога или задатка в качестве обеспечения обязательств;

3) в виде имущества, имущественных прав или неимущественных прав, имеющих денежную оценку, которые получены в виде взносов (вкладов) в уставный (складочный) капитал (фонд) организации (включая доход в виде превышения цены размещения акций (долей) над их номинальной стоимостью (первоначальным размером));

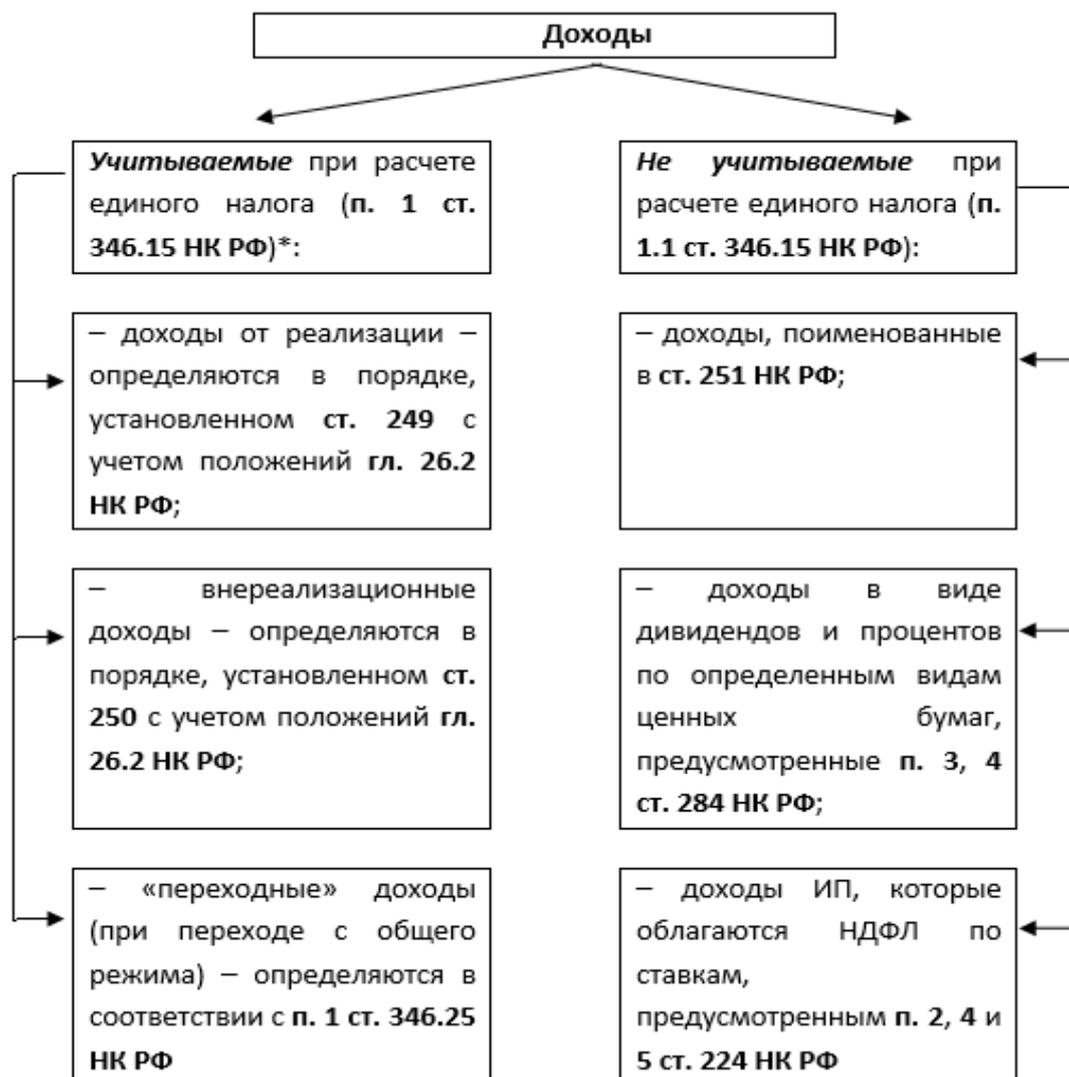


Рисунок 1.3- Доходы, не учитываемые при налогообложении

Источник: [43]

4) в виде имущества, имущественных прав, которые получены в пределах вклада (взноса) участником хозяйственного общества или товарищества (его правопреемником или наследником), при уменьшении уставного капитала в соответствии с законодательством Российской Федерации, при выходе (выбытии) из хозяйственного общества или товарищества либо при распределении имущества ликвидируемого хозяйственного общества или товарищества между его участниками;

5) в виде имущества, имущественных прав и (или) неимущественных прав, имеющих денежную оценку, которые получены в пределах вклада

участником договора простого товарищества (договора о совместной деятельности) или его правопреемником в случае выделения его доли из имущества, находящегося в общей собственности участников договора, или раздела такого имущества;

б) в виде средств и иного имущества, которые получены в виде безвозмездной помощи (содействия) в порядке, установленном Федеральным законом "О безвозмездной помощи (содействии) Российской Федерации и внесении изменений и дополнений в отдельные законодательные акты Российской Федерации о налогах и об установлении льгот по платежам в государственные внебюджетные фонды в связи с осуществлением безвозмездной помощи (содействия) Российской Федерации";

7) в виде основных средств и нематериальных активов, безвозмездно полученных в соответствии с международными договорами Российской Федерации, а также в соответствии с законодательством Российской Федерации атомными станциями для повышения их безопасности, используемых для производственных целей;

8) в виде имущества, полученного государственными и муниципальными учреждениями по решению органов исполнительной власти всех уровней;

9) в виде имущества (включая денежные средства), поступившего комиссионеру, агенту и (или) иному поверенному в связи с исполнением обязательств по договору комиссии, агентскому договору или другому аналогичному договору, а также в счет возмещения затрат, произведенных комиссионером, агентом и (или) иным поверенным за комитента, принципала и (или) иного доверителя, если такие затраты не подлежат включению в состав расходов комиссионера, агента и (или) иного поверенного в соответствии с условиями заключенных договоров. К указанным доходам не относится комиссионное, агентское или иное аналогичное вознаграждение;

10) в виде средств или иного имущества, которые получены по договорам кредита или займа (иных аналогичных средств или иного

имущества независимо от формы оформления заимствований, включая ценные бумаги по долговым обязательствам), а также средств или иного имущества, которые получены в счет погашения таких заимствований;

11) в виде имущества, полученного российской организацией безвозмездно;

12) в виде сумм процентов, полученных в соответствии с требованиями статей 78, 79, 176, 176.1 и 203 Налогового Кодекса из бюджета (внебюджетного фонда);

13) в виде сумм гарантийных взносов в специальные фонды, создаваемые в соответствии с законодательством Российской Федерации, предназначенные для снижения рисков неисполнения обязательств по сделкам, получаемых при осуществлении клиринговой деятельности или деятельности по организации торговли на рынке ценных бумаг;

14) в виде имущества, полученного налогоплательщиком в рамках целевого финансирования;

15) в виде стоимости дополнительно полученных организацией - акционером акций, распределенных между акционерами по решению общего собрания пропорционально количеству принадлежащих им акций, либо разницы между номинальной стоимостью новых акций, полученных взамен первоначальных, и номинальной стоимостью первоначальных акций акционера при распределении между акционерами акций при увеличении уставного капитала акционерного общества (без изменения доли участия акционера в этом акционерном обществе);

16) в виде положительной разницы, образовавшейся в результате переоценки драгоценных камней при изменении в установленном порядке преysкурантов расчетных цен на драгоценные камни;

Доходом от реализации признаются выручка от реализации товаров (работ, услуг) как собственного производства, так и ранее приобретенных, выручка от реализации имущественных прав.

Выручка от реализации определяется исходя из всех поступлений, связанных с расчетами за реализованные товары (работы, услуги) или имущественные права, выраженные в денежной и (или) натуральной формах.

Согласно ст. 316 НК РФ рассмотрим параметры налогового учета доходов от реализации.

Доходы от реализации для целей налогообложения определяются по видам деятельности, если:

- данному виду деятельности соответствует специальный порядок налогообложения;
- применяется иная ставка;
- предусмотрен отличный от общего порядок учета прибыли и убытка, полученных от данного вида деятельности;

Внерезидентными доходами налогоплательщика признаются, в частности, доходы (статья 249 НК РФ):

- 1) от долевого участия в других организациях;
- 2) в виде вызванной разницей курса продажи иностранной валюты ЦБ РФ курсовой разницы;
- 3) в виде различных утвержденных судом санкций (штрафов, пеней и т.д.) к оплате должником;
- 4) арендодателя имущества;
- 5) от продажи прав на интеллектуальную собственность (бренды, патенты на изобретения, другие);
- 6) в виде финансового вознаграждения от банковского вклада, займа, операций с ценными бумагами;
- 7) в виде безвозмездно полученного имущества или прав, цены на которые определяются исходя из уровня рыночной стоимости на основании проведения независимой оценки(ст. 40 НК РФ «Принципы определения цены товаров, работ или услуг для целей налогообложения»). Цена не может быть ниже общей суммы производственных затрат.

Расходами признаются затраты, произведенные налогоплательщиком с целью получения прибыли. Перечень расходов, не учитываемых для целей налогообложения, приведен в ст. 270 НК РФ. Все прочие произведенные организацией расходы уменьшают полученные доходы.

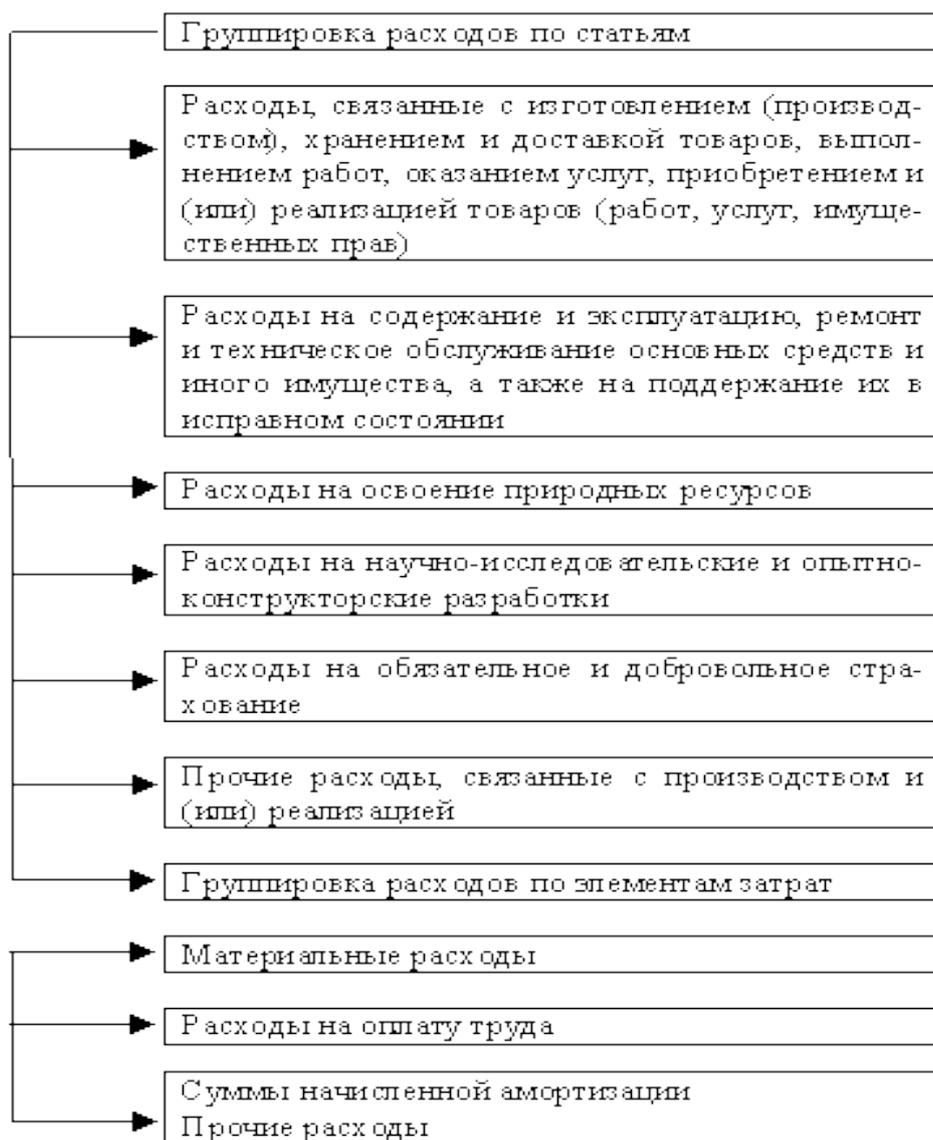


Рисунок 1.4- Группировка расходов по статьям

Источник: [43]

Расходы, связанные с производством и реализацией, в свою очередь, в соответствии с рисунком 1.4, подразделяются на:

- 1) Материальные расходы;
- 2) Расходы на оплату труда;

3) Суммы начисленной амортизации;

4) Прочие расходы [22];

Экономически обоснованное распределение – это не только целесообразное использование прибыли, но и намерение улучшить финансовые результаты и темпы роста экономических показателей.

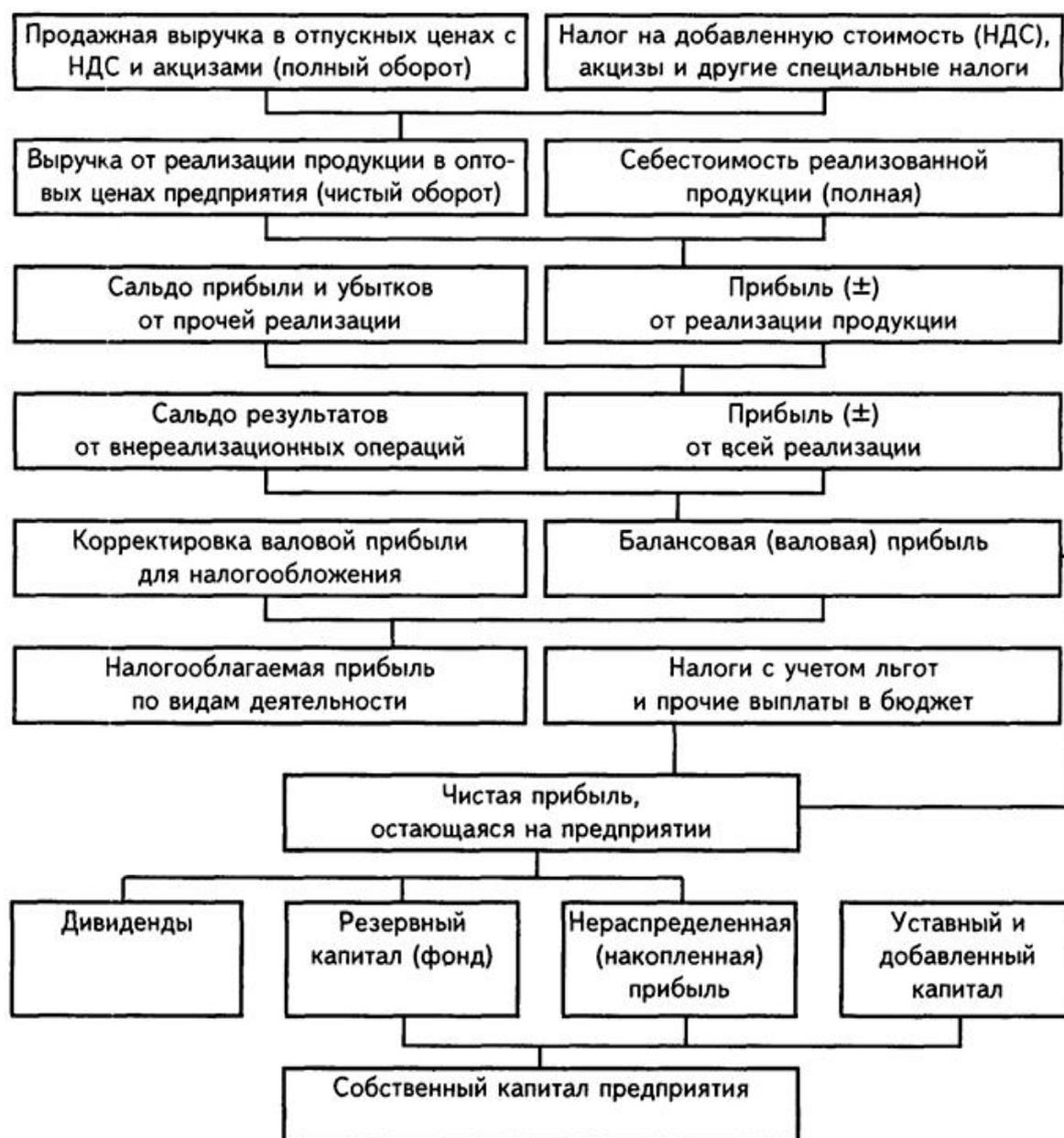


Рисунок 1.5- Группировка расходов по статьям

Источник: [43]

Методы распределения прибыли призваны положительно влиять на:

-доходы бюджетов всех уровней;

- социально-экономическое развитие организации;
- улучшению показателей эффективности производства [25, с. 94];

На втором этапе собственники (учредители) фирмы решают, на какие цели использовать имеющуюся нераспределенную прибыль. Величина чистой прибыли, остающейся в распоряжении предприятия, находится под воздействием суммы прибыли до налогообложения, величины корректировок прибыли до налогообложения для расчета налогооблагаемой базы для исчисления налога на прибыль, ставки налога на прибыль, иных аналогичных платежей из прибыли в бюджет. Количество фондов и их названия определяются фирмами самостоятельно, но, как правило, это дивидендный фонд, фонд развития производства, фонд социального развития, фонд материального поощрения, резервный фонд, фонд потребления, фонд накопления. Нормативы отчислений из прибыли в данные фонды устанавливаются организациями самостоятельно [29, с. 179].

Для акционерных обществ является обязательным отчисление из чистой прибыли в резервный фонд, который формируется путем обязательных ежегодных отчислений не менее 5 % от чистой прибыли до достижения им размера, установленного обществом, но не менее 15 % его уставного капитала. Цель отчислений-покрытие убытков.

Резервный фонд общества предназначен для защиты интересов не только собственников предприятия, но и кредиторов. Если предприятие имеет форму общества, средства фонда могут быть использованы для выкупа акций, погашения облигаций-при отсутствии других средств. Средства фонда не могут быть привлечены на другие цели.

Организация стремится удовлетворять все потребности-от производственных и материальных, до социальных и культурных. С учетом особенностей внешней среды, условий рынка, нужд сотрудников, организации нужно стремиться к оптимальному распределению дохода между фондами.

1.3 Методика анализа финансовых результатов организации

В процессе анализа динамики и структуры чистой прибыли организации определяется состав, динамика, причины изменений данного показателя. Анализ чистой прибыли можно условно разделить на три этапа.

Таблица 1.1

Этапы анализа чистой прибыли

Этапы анализа	Вид анализа	Сущность
Первый	Горизонтальный	Выявление абсолютного прироста чистой прибыли в отчетном году
Второй	Вертикальный	Анализ структуры чистой прибыли, с учетом доли каждой ее составляющей в общей сумме
Третий		Определение и оценка изменений в структуре прибыли на более глубоком уровне.

Источник: [18, с. 128]

При наличии сопоставимых данных за ряд лет (3-5) проводят анализ динамики чистой прибыли за ряд лет (трендовый анализ). Важно, чтобы данные были «качественные», т.е. фактические, сопоставимые и стабильно получаемые, т.к. верная оценка финансового состояния предприятия напрямую зависит от степени качества данных для анализа.

Базовыми формулами для оценки динамики прибыли являются:

1) соотношение расходов с выручкой от продаж;

$$\text{CC} / \text{В}, \quad \text{КомР} / \text{В}, \quad \text{УпрР} / \text{В} \quad (1.1)$$

Где СС – себестоимость проданных товаров, продукции, работ, услуг;

В – выручка от продаж;

КомР – коммерческие расходы;

УпрР – управленческие расходы;

Динамика данных показателей характеризует степень эффективности управления расходами. Рост значений говорит о неспособности руководства организации контролировать себестоимость, управленческие и коммерческие расходы [24, с. 93];

2) соотношение прибыли с выручкой от продаж:

$$\frac{\text{П}}{\text{В}}, \quad \frac{\text{ПДН}}{\text{В}}, \quad \frac{\text{ЧП}}{\text{В}} \quad (1.2)$$

Где П – прибыль (убыток) от продаж;

В – выручка от продаж;

ПДН – прибыль (убыток) до налогообложения;

ЧП – чистая прибыль (убыток);

Доля прибыли до налогообложения в составе выручки отражает влияние прочих доходов и расходов на финансовый результат. Сравнивая отношения чистой прибыли к выручке со вторым показателем, можно проследить зависимость финансового результата от объема налогового бремени [24, с. 94], [18, с. 133];

В исследуемой методике анализа финансовых результатов деятельности организации центральное место занимает оценка динамики прибыли от реализации продукции.

Основными факторами, от которых зависит размер прибыли от продаж, являются:

1) изменение объема производимой продукции;

Для того, что рассчитать данное влияние, необходимо знать, как изменился объем в абсолютном выражении. Нужно учесть, что прирост

объема реализации относится только к переменным (и условно-переменным) затратам.

Влияние динамики объема рассчитывается по формуле:

$$\Delta\Pi_{об} = \Pi_{В0} \times (I_B - 1) \quad (1.3)$$

Где $\Delta\Pi_{об}$ – изменение прибыли от продаж под влиянием изменения объема продаж;

$\Pi_{В0}$ – валовая прибыль за базисный период;

I_B – индекс изменения выручки от продаж в сопоставимых ценах.

2) изменение в составе производимой продукции;

Основываясь на структуре проданных товаров (услуг) в виде удельных весов в составе выручки, можно проследить взаимосвязь от структуры продукции. Изменение в ассортименте продукции влияет на показатель рентабельности (как общей, так и отдельных видов продукции).

Зависимость можно рассчитать по следующей формуле:

$$\Delta\Pi_{стр} = \Pi_{В1}^0 - \Pi_{В0} \times I_B \quad (1.4)$$

Где $\Delta\Pi_{стр}$ – изменение прибыли от продаж под влиянием изменения структуры продукции;

$\Pi_{В1}^0$ –валовая прибыль за базисный период, рассчитанная на объем и структуру продукции отчетного периода.

3) изменение цены продукции;

Влияние изменения цены на продукцию рассчитывается разницей между выручкой отчетного и базисного периодов.

$$\Delta\Pi_{ц.п.} = B_1 - B_1^0 \quad (1.5)$$

Где $\Delta\Pi_{ц.п}$ – изменение прибыли от продаж под влиянием изменения цен.

4) изменение себестоимости продукции [42, с. 427].

Данное влияние выражает разность между себестоимостью в базисном и отчетном периодах и ценами на материальные активы:

$$\Delta\Pi_c = (C_1 - C_1^0) - \Delta Ц_p \quad (1.6)$$

Где $\Delta\Pi_c$ – изменение прибыли под влиянием изменения себестоимости продукции;

C_1 – себестоимость продукции в отчетном периоде;

$\Delta Ц_p$ – изменение цен на материальные активы в абсолютном выражении.

Различные факторы, такие как технические, технологические, организационные, социальные и другие, определяют изменение себестоимости продукции (уровня затрат). Снизить себестоимость продукции возможно благодаря использованию новой техники, ресурсосберегающих технологий, новых более современных материалов, также благодаря улучшению условий труда и прочее. Значительное увеличение себестоимости продукции происходит ввиду неэффективного хозяйственного управления, кражи, несоблюдения условий хранения материальных запасов[24, с. 104].

Подводя итоги первой главы, следует отметить то, что под финансовыми результатами организации в рамках диссертационного исследования мы будем понимать форму суммарного чистого дохода хозяйствующего субъекта, в создании которого участвуют все факторы производства, включая предпринимательские ресурсы и сферу обращения. Мы также выделили этапы распределения прибыли на предприятии, в частности, расчета налога на прибыль, подробно рассмотрели состав доходов и расходов, учитываемых для целей налогообложения данного налога.

В современных условиях финансовые результаты организации представляется возможным оценить, учитывая такие факторы как зависимость от объема, от изменения структуры ассортимента, от изменения цены, от изменения себестоимости реализованной продукции, которые будут в дальнейшем апробированы в главе 2 магистерской диссертации.

ГЛАВА 2. ОЦЕНКА ФИНАНСОВЫХ РЕЗУЛЬТАТОВ КОММЕРЧЕСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ АВИАТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ (НА ПРИМЕРЕ ПАО «АВИАКОМПАНИИ «ЮТЭЙР»)

2.1 Анализ результативных показателей деятельности

ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр», ее позиционирование в отрасли

По состоянию на начало 2018 г. результаты деятельности российской авиации, в целом, улучшились по сравнению с предыдущим годом. Так, число перевезенных пассажиров за год увеличилось на 3,8 %; пассажирооборот- на 3,3 %; грузооборот- на 0,9 %. Данные анализа представлены в Приложении 1 [27, с. 12].

При этом необходимо отметить, что наблюдается прирост за каждый год рассматриваемого периода 2013- 2017 гг. по основным показателям, кроме 2014 г. Данная тенденция объясняется кризисным состоянием экономики, существенными колебаниями валютных курсов, сложной политической ситуацией в стране. Однако, даже при столь негативных факторах, количество перевезенных пассажиров увеличилось на 2,2 % по отношению к 2013 г. Это свидетельствует о доверии потребителя к российским авиатранспортным компаниям.

Обратим внимание, что темпы роста показателей, характеризующих международные перевозки, выше, чем у внутренних. Компании активно развивают международные направления.

В условиях конкурентной среды на рынке РФ в авиатранспортной отрасли четыре крупнейшие компании осуществляют более половины всего пассажирооборота: ОАО «Аэрофлот», ОАО «Сибирь», ПАО Авиакомпания «ЮТэйр» и ОАО «Авиакомпания «Уральские авиалинии».

Из данных таблицы 2.1 видно, что прирост количества пассажиров у большинства авиакомпаний в 2017 г. не был высок. У таких компаний, как «Уральские авиалинии», «Azur Air», «Северный ветер» и «ДАЛЬАВИА»

наблюдался отток пассажиров по сравнению с 2016 годом. Один из лучших показателей показала «ЮТэйр» (128,7 %).

Таблица 2.1

Динамика количества перевезенных пассажиров авиакомпаниями РФ в 2016-2017 гг.

№ п/п	Наименование авиакомпании	Перевезено пассажиров, чел.		Темп роста, %
		2016 г.	2017 г.	
1	Аэрофлот- Российские авиалинии	6 590 079	6 666 572	101,2
2	Сибирь	3 747 792	4 204 390	112,2
3	Россия	2 699 974	2 835 060	105,0
4	ЮТэйр	1 465 814	1 887 023	128,7
5	Уральские авиалинии	1 934 709	1 821 872	94,2
6	Победа	246 978	1 589 629	в 6,4 р.
7	Глобус	1 341 455	1 572 818	117,2
8	Azur Air	991 929	909 023	91,6
9	ВИМ-Авиа	435 440	805 904	185,1
10	Северный ветер	695 482	644 420	92,7
11	АЭРОФЛОТ-ДОН	588 104	599 567	102,0
12	Владивосток Авиа	576 534	590 718	102,5
13	ДАЛЬАВИА	621 405	576 096	92,7
14	Русское небо	480 659	574 962	119,6
15	Авиационные линии Кубани	481 706	517 605	107,5

Источник: [64, с. 58]

Если говорить о причинах «застоя», то нужно упомянуть повышение тарифов у большинства авиакомпаний вследствие колебаний иностранной валюты. Аэропортовые расходы в иностранных аэропортах выставляются в валюте, и не пересчитываются в зависимости от курса для отдельных стран. Именно по этой причине, авиакомпании увеличили тарифы в отчетном году.

С со стоимостью национальной валюты связаны и цены на топливо, которое также учитывается в тарифе перевозки.

В данной работе были проанализированы финансовые результаты деятельности ПАО «ЮТэйр». Данная компания лидирует в ТОП-десять самых крупных авиаперевозчиков РФ. В парке воздушных судов находятся 156 самолетов и вертолетов, выполняющих перевозки по 117 направлениям [35]. Авиакомпания занимается перевозкой пассажиров и грузов, техническим обслуживанием воздушных судов.

Контролирующим акционером Авиакомпании является негосударственный пенсионный фонд «Сургутнефтегаз», около 5% акций торгуются на московской бирже ММВБ и РСТ.

Крупнейшим узловым аэропортом авиакомпании является московский аэропорт Внуково. Также хабами и важными техническими базами авиакомпании являются аэропорты нескольких северных и западных районов Сибири: Тюмень, Сургут, Ханты-Мансийск и Ноябрьск. Штаб-квартира авиакомпании расположена в Сургуте.

География полётов компании в России охватывает европейскую часть страны, Сибирь, а с 2012 года и Дальний Восток. Ежедневно воздушные суда авиакомпании выполняют более 300 рейсов по 100 направлениям. Выполняются рейсы, в частности, по городам Москва, Санкт-Петербург, Тюмень, Ростов-на-Дону, Красноярск, Иркутск, Сургут, Омск, Пермь, Новосибирск, Уфа, а также Киев, Минск, Баку, Ташкент, Ереван и Вильнюс [43].

В состав группы компаний «ЮТэйр» входят предприятия и структурные подразделения, выполняющими пассажирские перевозки, грузовые перевозки на самолетах, вертолетные работы, подготовку персонала, продажу перевозок и услуг, ремонт и техническое обслуживание авиационной техники. К таким предприятиям и структурным подразделениям группы компании относятся АО «ЮТэйр» - Вертолетные услуги», ООО «ТС Техник», ЗАО «ЮТэйр», ООО «Западно-Сибирское

агентство воздушных сообщений», Некоммерческое партнерство «Центр подготовки персонала», ООО «Авиакомпания «Турахан», «ЮТэйр» - Пассажирские авиалинии».

География вертолетных работ Авиакомпания включает в себя территории Красноярского края, Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого автономных округов, Дальневосточного федерального округа, а также Иркутской, Тюменской, Мурманской, Московской областей [43].

Отдельным структурным подразделением авиакомпании является «ЮТэйр» - Пассажирские авиалинии», выполняющее перевозку пассажиров внутри страны и за рубежом. Миссия бизнес-направления пассажирских перевозок заключается в предоставлении пассажирам транспортных услуг на самолетах различного типа, по разумным ценам и на удобных маршрутах, с обеспечением высокого уровня безопасности, комфорта и сервиса.

К стратегическим целям пассажирских авиаперевозок относятся:

- закрепление на рынке внутренних пассажирских авиаперевозок на уровне не ниже третьего места среди национальных авиакомпаний с долей рынка не ниже 10%;
- достижение 10%-го уровня рентабельности;
- выход на новые рынки на внутренних и международных линиях путем создания и предложения новых продуктов;
- обновление парка воздушных судов путем приобретения новых ближнемагистральных и среднемагистральных самолетов [35].

Авиакомпания составляет и публикует на открытых источниках бухгалтерскую отчетность по российским стандартам бухгалтерского учета и международных стандартов финансовой отчетности.

Оперативную управленческую отчетность об эффективности выполнения авиаперевозок регулирует положение «Управление отчетом об эффективности выполнения пассажирских рейсов». Данный документ разработан с целью информирования руководителей авиакомпании об эффективности выполнения авиаперевозок [54]. Данный документ

определяет порядок подготовки и предоставления оперативных данных управленческого учета. Авиа холдинг включает в себя дочерние компании: ЮТэйр- Пассажирские авиалинии, ЮТэйр- Вертолётные услуги, ЮТэйр- Карго и другие, которые характеризуются различием в типе перевозки (виде судна, груза, направления, особенностях ТО).

Данные приложения 2 отражают динамику удельного веса ПАО Авиакомпания «ЮТэйр» в гражданской авиации РФ за 2013-2017 г. [27, с. 36].

На основании проведенного анализа, можно заключить, что тенденция изменения количества перевезенных пассажиров ПАО Авиакомпания «ЮТэйр» совпадают с динамикой показателя перевозок гражданской авиации РФ. На этапах улучшения экономической обстановки в стране, мы наблюдаем рост пассажиропотока. Однако, в 2014 кризисном году, когда общее число пассажиров всех авиаперевозок снизилось, компания «ЮТэйр» благодаря эффективной тарифной политике, расширению маршрутной сети, внедрению программы лояльности Статус и оптимальному управлению расходами сумела привлечь большое число пассажиров на свои рейсы.

Для дальнейшего развития и роста показателей эффективности авиакомпании необходимо расширять логичную сеть направлений, выходить на новые международные аэропорты; в срок и качественно обновлять самолетный парк, улучшать репутацию бренда и удовлетворенность сотрудников условиями труда, т.к. именно от качества их работы во многом зависит конечный результат, т.е. прибыль.

Рассмотрим факторы, влияющие на прибыльность деятельности, применительно к ПАО Авиакомпания «ЮТэйр».

Внешними факторами являются колебание цен на аэропортовое обслуживание, услуги по аэронавигации, сезонность (в зимний период расходы на содержание судна возрастают в разы), конкуренты-авиаперевозчики, цены на иностранную валюту и на нефть, политическая обстановка в странах-узлах сети.

Внутренними факторами могут быть низкая кредитоспособность, потеря доверия потребителя вследствие аварий и крушений, что напрямую зависит от состояния самолетно-воздушного парка; устаревание бренда.

Нужно заметить, что в этой связи в 2017 г. в «ЮТэйр» провели ребрендинг, результатом которого стало «сближение» с потребителем и с его потребностями. Новый лозунг: «Туда, где вас ждут».

Для того, чтобы оценить эффективность нового направления (рейса), в первую очередь на этапе планирования начала авиаперевозки по конкретному маршруту или маршрутной сети необходимо рассчитать стоимость летного часа воздушного судна, на котором планируется выполнение авиаперевозки. В работе был проведен расчет летного часа воздушного судна АTR-72, в связи с тем, что данный тип воздушного судна используется на 73% рейсов Авиакомпания.

При расчете летного часа использована методика, утвержденная внутренним нормативным актом Авиакомпания «Управление расчета летного часа воздушных судов при осуществлении регулярных авиаперевозок» (далее – Руководство).

В соответствии с данным руководством в состав себестоимость летного часа воздушного судна рассчитывается методом ретроспективного анализа на основе данных предшествующих двух лет. Составляющие себестоимости:

1) Амортизационные отчисления. Амортизация начисляется по эксплуатируемым самолетам и авиационным двигателям, запасным авиадвигателям, а также по новым (замененным) объектам, установленным на воздушное судно [4, с. 124].

2) Затраты на капитальный и текущий ремонт. Периодичность проведения капитальных ремонтов ВС и авиадвигателей зависит от ресурсов до первого ремонта, межремонтных и назначенных ресурсов [8, с. 32]. Расходы на текущий ремонт рассчитываются в процентном соотношении от суммы затрат на капитальный ремонт путем отнесения суммы затрат на текущий ремонт к сумме затрат на капитальный ремонт на основании

фактических отчетных данных за три предшествующих текущему периоду полных финансовых года.

3) Расходы на оплату труда летного состава и бортпроводников. Расходы по заработной плате летного состава и бортпроводников состоят из повременной и сдельной частей. При расчете повременной части заработной платы летного состава учитываются должностные оклады членов экипажей, надбавки за класс и ежемесячные стимулирующие выплаты (доплаты и надбавки стимулирующего характера; премии, вознаграждения за выслугу лет в гражданской авиации и (или) Авиакомпании и иные поощрительные выплаты), установленные в соответствии с трудовым законодательством [28, с. 17].

Повременная часть заработной платы летного состава в расчете на час полета рассчитывается путем деления на максимальную продолжительность полетного времени при выполнении полетов в соответствии с приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 ноября 2017 года N 139 "Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации Российской Федерации". Сдельная часть заработной платы летного состава рассчитывается в соответствии с расчетными ставками.

При расчете расходов на оплату труда летного состава и бортпроводников применяется коэффициент, учитывающий потери рабочего времени в связи с неявками по следующим причинам: ежегодные отпуска, дополнительные отпуска, время прохождения врачебной летной экспертной комиссии, время нахождения на курсах повышения квалификации, тренажеров, неявки по временной нетрудоспособности, выполнение государственных обязанностей, а также коэффициент, учитывающий расходы на оплату труда командно-летного состава.

Коэффициент, учитывающий потери рабочего времени, рассчитывается путем отнесения количества дней неявок к норме рабочего времени в днях на расчетный период. Коэффициент, учитывающий расходы на оплату труда

командно-летнего состава, рассчитывается путем отнесения фонда заработной платы командно-летнего состава к фонду заработной платы летного состава по фактическим отчетным данным за предшествующий полный финансовый год [45, с. 41].

4) Страховые взносы в Пенсионный фонд Российской Федерации на обязательное пенсионное страхование, Фонд социального страхования Российской Федерации на обязательное социальное страхование на случай временной нетрудоспособности и в связи с материнством, Федеральный фонд обязательного медицинского страхования на обязательное медицинское страхование рассчитываются в соответствии с законодательством Российской Федерации.

5) Расходы на периодическое техническое обслуживание воздушного судна. Расчет затрат на периодическое техническое обслуживание производится по формам технического обслуживания [9, с. 118].

6) Расходы на аренду воздушного судна на летный час рассчитываются как частное арендных платежей и годового налета на соответствующем типе ВС.

7) Расходы на выплату лизинговых платежей рассчитываются путем деления сумм лизинговых платежей по заключенным договорам по данному типу ВС на годовой производственный налет по типу ВС в часах. Лизинговые платежи, выраженные в валютной составляющей, рассчитываются исходя из средневзвешенного курса валюты за предшествующие 6 месяцев, либо по утвержденным бизнес-планом размером.

8) В статью затрат "Расходы на обязательное страхование воздушных судов и членов экипажа" включаются расходы на страхование ответственности владельца воздушного судна перед третьими лицами за вред, причиненный жизни или здоровью либо имуществу третьих лиц при эксплуатации воздушного судна, страхование жизни и здоровья членов экипажа воздушного судна при исполнении ими служебных обязанностей [8,

с. 163]. Страховые суммы по данным видам страхования установлены Воздушным кодексом Российской Федерации.

9) Накладные (общехозяйственные, общепроизводственные) расходы – это расходы, не связанные с производством, не зависящие от типа ВС, связаны с общекорпоративными и административными задачами. Расчет накладных расходов производится в процентном соотношении к прямым производственным затратам на основании фактических данных за предыдущий отчетный период в соответствии с порядком отнесения данных расходов по видам деятельности, установленным учетной политикой Авиакомпании [34, с. 58].

Исходя из представленной методики, произведен расчет летного часа воздушного судна АTR-72, представленный в таблице 2.2.

Таблица 2.2

Калькуляция стоимости летного часа воздушного судна АTR-72, руб.

№ п/п	Статьи затрат	2015 год	2016 год	2017 год
1	Амортизационные отчисления	0	0	27
2	Затраты на техническое обслуживание и ремонт	50 319	18 209	25 989
3	Фонд оплаты труда	10 984	6 494	6 607
4	Отчисления на социальные нужды	1 525	2 389	2 509
5	Аренда (лизинг) ВС	52 115	58 071	47 435
6	Расходы на обязательное страхование ВС и членов экипажа	2 393	1 670	841
7	Накладные (общехозяйственные, общепроизводственные) расходы, 20 %	23 467	17 367	16 682
8	Себестоимость 1 летного часа	140 803	104 200	100 090

Источник: [составлено автором]

Таким образом, стоимость летного часа составляет 100 090 руб. (без НДС). Исходя из того, что доля расходов в долларах США составляет 57,34%, важно учитывать риски, связанные с возможным ростом

иностранной валюты. При расчете летного часа расходы, выраженные в иностранной валюте, пересчитаны по курсу доллара США, утвержденного Министерством экономического развития Российской Федерации на 2017 год.

Расчет летного часа воздушного судна при проведении оценки эффективности выполнения авиаперевозок является неотъемлемой частью как на этапе планирования, так и при анализе фактически полученных финансовых результатов. Так, на этапе планирования точность расчетного летного часа может существенно оказать влияние на расчетную себестоимость авиаперевозки. Исходя из того, что ключевая доля расходов выражена в валютной составляющей, важно учитывать изменяющуюся конъюнктуру рынка. Значительное колебание курса иностранной валюты способно привести к изменению фактической величины летного часа воздушного судна, а, следовательно, и к фактически полученному финансовому результату от выполненной авиаперевозки [19, с. 1- 3].

Риск аварии высок в авиатранспортной деятельности. Поэтому для перевозчика важно в срок и качественно приобретать новые и безопасные воздушные судна. Риски по повреждениям парка ВС застрахованы, также как ответственность перед третьими лицами.

Эксплуатационные расходы воздушного судна представляют собой издержки предприятия для поддержания летной годности воздушного судна [67, с. 87]. С изменением позиций авиакомпаний на рынке, росте конкуренции авиакомпании оптимизируют структуру эксплуатационных расходов с целью получения наиболее достоверных учетных данных. Наблюдается изменение в структуре издержек, а также методов их оценки, обосновании величины переменных и условно-постоянных затрат на содержание воздушных судов. Все это способствует обеспечению гибкого планирования текущих издержек, принятия оперативных управленческих решений относительно экономической целесообразности выполняемой авиаперевозки и тарифной политики авиакомпании.

С целью принятия рациональных управленческих решений руководству авиакомпании необходимо обеспечить обоснованное планирование затрат на поддержание летной годности воздушного судна на годовой период, а также обеспечить соответствующие корректировки внутри годового плана в случае необходимости. Гибкое планирование текущих издержек позволяет производить корректировку затрат внутри планового, оценку влияния основных факторов на расходы и себестоимость перевозок [49, с. 78].

В зависимости от целевого назначения эксплуатационные расходы классифицируются по следующим признакам (Таблица 2.3.):

Таблица 2.3.

Признаки и виды классификации эксплуатационных расходов

Признаки классификации	Виды классификации
Объединение экономически однородных расходов	по экономическим элементам
отображение назначения расходов и места их возникновения	по статьям калькуляции согласно особенностям производства, по службам, цехам, участкам и др.
вид перевозок	расходы на пассажирские, грузовые, почтовые, регулярные, нерегулярные, на внутренних линиях, международных перевозках
вид деятельности	расходы на перевозку, продажа перевозок и работ, услуг, материально-техническое обеспечение, техническое, коммерческое обслуживание и другие виды деятельности

Продолжение таблицы 2.3

способ отнесения расходов на тот или другой вид деятельности перевозок, работ, услуг (объект калькуляции)	прямые косвенные
связь с процессом перевозок, работ, услуг	основные накладные
зависимость от объемов перевозок, работ, услуг	переменные постоянные (условно-постоянные)
зависимость от расстояния перевозок	зависимые (переменные) независимые (неизменные)
периодичность возникновения	текущие одноразовые
участие в производственном процессе	производственные внепроизводственные (коммерческие)
целесообразность расходования	продуктивные непродуктивные
возможность охватывания планом	планируемые непланируемые

Источник: [7, с. 21].

К расходам на простой воздушного судна относятся постоянные эксплуатационные расходы воздушного судна. К таким статьи затрат, рассчитанные за отчетный период для конкретного типа воздушного судна. При этом, от роста количества рейсов, выполненных на данном типе воздушного судна совокупная величина расходов остается неизменной, иными словами она не зависит от объема выполненных авиаперевозок. Методической особенностью формирования статей данной группы является то, что при отнесении на себестоимость рейса их значение будет зависеть от

налета часов на конкретном типе ВС. К группе постоянных расходов на поддержание летной годности воздушных судов относятся следующие виды расходов:

- расходы на амортизацию воздушного судна и авиадвигателей;
- расходы на лизинг/аренду воздушного судна и авиадвигателей;
- расходы на базовое техническое обслуживание воздушного судна и авиадвигателей;
- расходы на капитальный ремонт воздушного судна и авиадвигателей;
- расходы на постоянную составляющую заработную плату командно-летного состава;
- расходы на социальные отчисления на постоянную составляющую часть заработной платы командно-летного состава;
- расходы на страхование воздушного судна и командно-летного состава [20, с. 207].

Расходы на амортизацию воздушного судна и авиадвигателей, в соответствии с Руководством Авиакомпании, зависят от их балансовой стоимости, нормы амортизации, метода её начисления в соответствии с учетной политикой авиакомпании, а также годового производственного налета воздушного судна. Так, в соответствии с учетной политикой Авиакомпании, по основным средствам, введенным в эксплуатацию, начисление амортизации осуществляется линейным способом [33, с. 26].

Расходы на базовое техническое обслуживание воздушных судов осуществляется в расчете на летный час и зависит от величины удельной трудоемкости выполненных работ, а также стоимости нормо-часа обслуживающей организации, установленной в соответствии с условиями договора на проведение технического обслуживания воздушного судна. Помимо этого, в расчет расходов на техническое обслуживание входят консультационные и информационные расходы, расходы на инспекцию состояния авиадвигателей, сертификацию воздушного судна,

радиолицензирование, получения доступа к накопителю хранения запасных частей и агрегатов.

Расходы на капитальный ремонт воздушного судна и авиадвигателей представляют собой стоимость предстоящего капитального ремонта, выполняемого через определенные фазы эксплуатации воздушного судна в соответствии с условиями договора.

Постоянная часть оплаты труда командно-летного состава включает в себя следующие виды оплат:

- оклад;
- надбавка за классность;
- надбавка за вредность;
- прочие выплаты [15, с. 20].

Величина оклада командно-летного состава устанавливается исходя из штатного расписания Авиакомпании с учетом индекса потребительских цен на планируемый период. Надбавка за классности рассчитывается исходя из процентного соотношения, установленного Коллективным договором Авиакомпании. Так, надбавка командиру воздушного судна составляет 25%, второму пилоту – 3%, старшему бортпроводнику – 3%. Надбавка за вредность в размере 12% устанавливается летному составу в соответствии с Коллективным договором Авиакомпании. Прочие выплаты включают в себя надбавка ввиду премии (15%), доплаты за совмещение профессий, многотипность, работу в выходные и праздничные дни, стимулирующие доплаты по мотивации за продажу продукции на борту во время выполнении авиаперевозки и уборку в транзитных аэропортах [71, с. 302]. Данные расходы рассчитываются исходя из справки о фонде заработной платы по командно-летному составу в размере должностей за предшествующий отчетный период, проиндексированные на индекс потребительских цен на расчетный период.

Расходы по страхованию воздушного судна зависят от страховых рисков, предусмотренных договором страхования воздушного судна: гибель

(полная или конструктивная), пропажа без вести, повреждение воздушного судна; страховой стоимости ВС, а также ставки страхования. В части прямых постоянных расходов по рейсу предусматривается учитывать страхование воздушного судна, ответственности перед третьими лицами, жизни и здоровья экипажей.

Исходя из вышеперечисленной методики, рассчитаны расходы на 1 час простоя воздушного судна ATR-72 в следующей таблице.

Таблица 2.4.

Расходы на простой ATR-72

№ п/п	Статьи затрат	Расчетный период 2017 год
1	Амортизационные отчисления	27
2	Затраты на техническое обслуживание и ремонт	789,49
3	Фонд оплаты труда	931,68
4	Отчисления на социальные нужды	353,80
5	Аренда (лизинг) ВС	47 435
6	Расходы на обязательное страхование ВС и членов экипажа	841
8	Себестоимость простоя на 1 летный час	50 377,97

Источник: [52, с. 34].

Исходя из полученных данных, можно сделать вывод о том, в общей величине расходов на летный час воздушного судна ATR-72 величина постоянных расходов на поддержание летной годности занимает существенную долю. Так, расходы на амортизацию, аренду (лизинг) и обязательное страхование воздушного судна и членов экипажа не включают в себя переменную часть расходов. Величина расходов, которые несет Авиакомпания, при простое воздушного судна данного типа составляет 50 377,97 рублей.

Важно отметить, что гражданская авиация имеет отличительную особенность. На организацию всей деятельности компании оказывает влияние сезонность, которую можно определить, как внешний фактор. В этом смысле гражданская авиация близка с туристическим бизнесом-зависимость прибыли от времени года та же. В этой связи руководству компании следует налаживать эффективную финансово-хозяйственную систему в компании, выработать оптимальные методы управления финансовыми потоками, отчетность, позволяющую максимально верно прогнозировать деятельность, маршрутную сеть, выход на новые направления.

2.2 Оценка рентабельности ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр», выявление факторов влияния

В 2017 г. наблюдается тенденция замедления темпов роста показателей деятельности авиакомпаний, характеризующих перевозки между Россией и странами СНГ по сравнению с предыдущими периодами.

Так, прирост показателя пассажирооборот в 2017 г. составил 3,1 % против 4,1 % к 2016 г.; тонно-километры- 0,8 % и соответственно, 0,9 %; количество перевезенных пассажиров- 0,3 % и 2,1 % (Приложение 1).

В целом, данные темпов роста свидетельствуют об эффективной деятельности авиакомпаний, сохраняется положительная динамика показателей на всех воздушных направлениях.

Таблица 2.5

Результаты финансово - хозяйственной деятельности ПАО Авиакомпания «ЮТэйр»

Наименование	2013г.	2014г.	2015г.	2016г.	2017г.
Выручка, тыс. руб.	1 039 482	1 316 921	1 648 184	2 128 493	2 496 764
Валовая прибыль, тыс. руб.	59 364	171 763	142 487	102 300	168 835

Продолжение таблицы 2.5

Чистая прибыль тыс. руб.	3 047	26 394	6 871	529	128
Рентабельность собственного капитала, %	0,85	7,17	1,88	0,17	0,03
Рентабельность активов, %	0,48	3,84	1,18	0,1	0,01
Оборачиваемость капитала	3,04	3,63	4,78	6,04	7,12
Рентабельность продукции, %	0,24	1,89	0,38	0,01	0,38
Сумма не покрытого убытка на отчетную дату, тыс. руб.	0	0	0	0	0
Соотношение непокрытого убытка на отчетную дату и валюты баланса	0	0	0	0	0

Источник: [Составлено автором]

На выручку авиакомпании влияют размер курса стран-узлов маршрутной сети, тарифная политика авиакомпании, частота рейсов.

Можно считать, что результативность деятельности авиакомпании выражается в степени доходности ее маршрутной сети. От доходности напрямую зависит показатель рентабельности всей сети и отдельно взятого маршрута. Под рентабельностью рейса следует понимать прибыль, полученную авиакомпанией в результате его выполнения за определенный период, разделенную на затраты, понесенные в процессе подготовки и совершения данного рейса. [43, с. 35]

Следует упомянуть, что для анализа эффективности деятельности авиакомпании недостаточно сравнить финансовые результаты за ряд лет.

Необходимо учесть множество факторов, таких как загрузка, количество рейсов, тип ВС, рейсовые стыковки, логистика сети.

Оценив влияние этих показателей на отдельно взятый рейс (что и происходит при ведении управленческой отчетности), можно судить о его эффективности, дальнейших перспективах для компании. Объектом анализа может быть и вся маршрутная сеть, а также региональные маршруты, международные перевозки, отдельно взятые грузовые и почтовые перевозки в расчете на кг груза, пассажирские рейсы.

Государство не устанавливает обязательный список показателей для оценки эффективности авиакомпаний. Каждая организация на уровне внутренних нормативов определяет систему управленческой отчетности, удовлетворяющую ее собственным интересам. В ПАО «ЮТэйр» еженедельно составляется и анализируется управленческий отчет о финансовых результатах деятельности. Ежемесячно данные обновляются и уточняются, а также рассчитывается прогноз на неделю вперед для целей деятельности.

Исследования различных авторов, в том числе и зарубежных, дают представление о возможном структурировании показателей деятельности авиакомпаний. Так, например, в своей работе «Обзор отрасли авиаперевозок» профессор Стамбульского технического университета П. Билобаба описывает ключевые показатели, используемые при оценке эффективности авиаперевозок, для авиакомпаний, занимающихся как перевозкой пассажиров, так и грузов: загрузка рейса, доход на пассажиро-километр, на кресло-километр, расход на кресло-километр, средний пассажиро- и кресло-километр [79, с. 19].

Турецкий ученый проанализировал данные об эффективности рейсов нескольких международных авиакомпаний таких, как Etihad, Emirates, Qatar, Turkish за период с 1984 по 2012 год в разрезе воздушных судов, используемых авиакомпаниями.

В работе другого турецкого автора Ч. Орхан «Транспортный капитал» сравниваются успешные авиакомпании, основываясь на анализе их эффективности. При этом основой рейтинга выступают не только показатели финансового анализа, но и операционной деятельности: среднее количество перевезенных пассажиров, средняя загрузка, компоновка кресел в зависимости от типа ВС, средний тариф [75, с. 29].

Далее, в работе будут определены проблемы оценки финансовых результатов деятельности ПАО Авиакомпания «ЮТэйр».

2.3 Проблемы оценки финансовых результатов деятельности авиационного предприятия

Существующий управленческий отчет ПАО «ЮТэйр», утвержденный руководством организации обладает, на наш взгляд, недостатком- показатели эффективности в нем не структурированы, и не дается оценка их значению для дальнейшего прогнозирования и текущей работы организации.

Исходя из этого, на основе утвержденного руководства по формированию оперативной управленческой отчетности авторами разработана система показателей эффективности выполнения авиаперевозок на рассматриваемом предприятии, представленная в Таблице 2.6.

Таблица 2.6

Система показателей эффективности выполнения авиаперевозок

Классификационный признак	Показатель	Расчет	Расшифровка
Финансовые показатели			
Показатели, характеризующие доходы	RASK	$\frac{Д}{ККМ}$	Д – доходы всего, руб. ККМ – кресло-километр

Продолжение таблицы 2.6

Показатели, характеризующие доходы	PRASK	$\frac{Дб}{ККМ}$	Дб – доход билетный, руб. ККМ – кресло-километр
	Yield	$\frac{Д}{ПКМ}$	Д – доходы всего, руб. ПКМ – пассажиро-километр
	Yield (passenger revenue)	$\frac{Дб}{ПКМ}$	Дб – доход билетный, руб. ПКМ – пассажиро-километр
Показатели, характеризующие расходы	CASK (full cost)	$\frac{Р}{ККМ}$	Р – расходы всего, руб. ККМ – кресло-километр
	CASK (variable costs)	$\frac{ПЕР}{ККМ}$	ПЕР – переменные расходы, руб. ККМ – кресло-километр
Показатели, характеризующие финансовый результат	Маржинальный доход 1	Д-ПЕР	Д – доходы всего, руб ПЕР – переменные расходы, руб.
	Маржинальный доход 2	Д- (ПЕР+УПЕР)	Д – доходы всего, руб ПЕР – переменные расходы, руб. УПЕР – условно-переменные расходы,
	Маржинальный доход 3	Д-Р	Д – доходы всего, руб Р – расходы всего, руб.
Операционные показатели			
Операционные показатели	Load Factor	$\frac{ПКМ}{ККМ}$	ПКМ – пассажиро-километр ККМ – кресло-километр
	Средний тариф	$\frac{Дб}{Пасс}$	Дб – доход билетный, руб Пасс – количество перевезенных пассажиров, чел.

Источник: [20, с. 4]

Основываясь на данных таблицы, доходные показатели подразумевают определенную степень доходности от конкретной операционной величины- кресло-километр или пассажиро- километр. RASK, PRASK (passenger revenue) характеризуют эффективность рейса, учитывая, главным образом, компоновку воздушного судна, т.е. количество кресел на данном типе ВС. При этом показатель RASK определяет совокупный доход (на одно кресло), а PRASK- билетный доход от вместимости самолета. Таким образом, доходные показатели представлены RASK, PRASK, Yield, Yield (passenger revenue). Для оценки эффективности использования воздушного судна на конкретном направлении используют показатели RASK и PRASK. Они характеризуют сумму полученного дохода (совокупного и билетного соответственно) на анализируемом маршруте от максимально возможного количества кресел на воздушном судне на рассматриваемом периоде. Для оценки суммы дохода (совокупного и билетного), полученного от 1 перевезенного пассажира, рассчитываются показатели Yield и Yield (passenger revenue) соответственно. В отличие от RASK, Yield характеризует объем полученного дохода от выполненного пассажирооборота. Доходные показатели эффективности, рассчитываемые по билетному доходу, служат для оценки эффективности тарифной политики авиакомпании. Так, показатель Yield по билетному доходу характеризует сумму билетной выручки, принесенной от одного пассажир.

Повышение доходных показателей эффективности в разные периоды может говорить об эффективном использовании воздушных судов и применяемой тарифной политики.

К показателям, характеризующим расходы авиакомпании, относятся CASK по совокупным и переменным расходам. По аналогии с показателями RASK, CASK характеризует сумму расходов (совокупных или переменных), приходящихся на 1 выполненный рейс по анализируемому маршруту или направлению [69, с. 31]. Рациональным считается оценивать расход, понесенный на воздушное судно, а не на 1 пассажира, так как себестоимость

рейса напрямую зависит от характеристик воздушного судна, таких как максимальная взлетная масса, расход топлива, время полета, расходы на летный час. Однако для оперативного анализа данный показатель не рассматривается по ряду причин. В первую очередь, это вызвано тем, что фактические расходы вносятся в отчет только после полного их акцептования, следовательно, для этого требуется определенный промежуток времени, значительно превышающий отчетный период. В оперативный отчет при этом вносятся плановые суммы расходов. Во-вторых, расходы на авиаперевозку носят сезонный характер, а значит, они значительно изменяются в течение одного года или даже одного квартала. Их сопоставление с аналогичным периодом предыдущего года, квартала или месяца не могут быть объективно оценены в связи с качественными характеристиками, повлиявшими на сумму расходов.

К операционным показателям эффективности относятся показатель коммерческой загрузки (load factor) и величина среднего тарифа [64, с. 31]. Коэффициент коммерческой загрузки показывает долю общего числа кресел, занятых пассажирами и позволяет определить долю перевезенной коммерческой загрузки от максимально возможной. Анализ динамики данного показателя позволяет варьировать воздушными судами в зависимости от пассажиропотока на различных маршрутах и тем самым оптимизировать себестоимость перевозки. Величина среднего тарифа рассчитывается как сумма билетного дохода, приходящаяся на 1 пассажира. Иными словами, средний тариф характеризует среднюю цену билета на авиаперевозку на рассматриваемом маршруте. Операционные показатели эффективности рассматриваются в совокупности с показателями RASK и Yield, при этом они имеют тесную взаимосвязь друг с другом.

Показатели, характеризующие доход от продажи билетов, позволяют руководству авиакомпании принимать решения о ценных на билеты, изменять их, вводить скидки, специальные предложения, оценить эффективность текущей тарифной программы. Также, они позволяют

выявить проблемы в логистике воздушными судами, т.е. на не столь популярные маршруты выбирать суда с меньшей компоновкой, во избежание убытков, тем самым улучшая такой операционный показатель как загрузка рейса.

Следующая группа показателей характеризует расходы, а именно расход на 1 кресло-километр. При этом CASK (full costs) характеризует общие расходы, а CASK (variable costs) - переменные, что важно для анализа в структуре расходов предприятия. Рассчитывать расход на 1 пассажиро-километр представляется нецелесообразным, т.к. себестоимость от 1 рейса зависит не от количества перевезенных пассажиров, а во многом от размеров, компоновки, веса воздушного судна, времени в пути, расхода топлива. Но необходимо учесть, что в управленческий отчет по перевозкам изначально включаются прогнозные суммы расходов. Это объясняется тем, что многие составляющие расхода рейса - переменные, и их невозможно знать заранее. Они утверждаются только после полного акцептования, что занимает определенное время (больше 1 недели, времени обновления оперативной отчетности).

На сумму расходов большое влияние оказывает фактор сезонности, и даже сравнивая их сумму с аналогичным периодом прошлых лет, нельзя сказать, что данные сопоставимы, и их можно использовать для оперативной отчетности.

Показатели load factor и средний тариф являются операционными характеристиками. Первый (коэффициент коммерческой загрузки) определяет долю занятых кресел на борту рейса. Его применяют для того, чтобы добиться эффективности каждого рейса, т.е. учитывать спрос пассажиров на конкретный рейс, подбирая ВС с оптимальной компоновкой.

Второй показатель в данной группе рассчитывается как отношение билетного дохода к количеству перевезенных пассажиров. Таким образом, определяется средний тариф перевозки по маршруту. Рационально

устанавливая цены на рейсы, можно привлечь потенциальных пассажиров, но не нужно забывать и о прибыли компании.

Рассмотренные выше показатели анализируются вместе, позволяя руководству формировать полное представление об эффективности сети.

Для того чтобы выявить, на каком этапе деятельности компании, она терпит убытки, рассчитывается маржинальный доход, учитывая три группы расходов: переменные, условно- переменные и общие [23, с. 38].

Маржинальный доход 1 характеризует сумму покрытия переменных издержек. Если они превышают доходы, то компания может закрыть рейс, во избежание убытков. Влияние отмены рейса должно в короткие сроки положительно сказаться на финансовых результатах деятельности авиакомпании.

Если говорить о показателе маржинальный доход 2, то нужно понимать, что в случае если доходы компании не покрывают переменные и условно-переменные издержки и последующем решении об отмене рейса, характер отражения данного влияния будет иметь определенный временной лаг.

Влияние фактора сезонности на финансовый результат более оптимально выявить при расчете маржинального дохода 1, т.к. такие операционные характеристики полета, как объем топлива, противообледенительной жидкости, и даже вес судна при полете, напрямую зависят от времени года и являются переменными.

Чтобы рационально оценить финансовую эффективность деятельности авиакомпании, лучше анализировать относительные показатели (в %).

Поэтому воспользуемся показателями из таблицы выше и самостоятельно составим оптимальные относительные показатели по общему расходу (формула 2.1) и по переменным затратам (формула 2.2):

$$\frac{RASK}{CASK} \quad (2.1)$$

$$\frac{RASK}{CASK V} \quad (2.2)$$

где RASK – доход на кресло-километр, руб./ккм;

CASK – расход на кресло-километр, руб./ккм.

CASK V – переменные расходы на кресло-километр, руб./ккм.

Для удобства и более корректной оценки маршрутной сети, направления, отдельных рейсов, стоит использовать рассчитанные выше коэффициенты в еженедельном отчете о выполненных перевозках ПАО «ЮТэйр».

Также для проведения более глубокого анализа перевозок, учитывая все использованные в отчете показатели, можно применять составленную в данной работе факторную модель:

$$RASK (R) = \text{Load factors (L)} * \text{Yield (Y)} \quad (2.3)$$

Разработанные нами коэффициенты позволят руководству оперативно осуществлять управление, разрабатывать оптимальную тарифную политику, уменьшать себестоимость рейса, увеличивая его эффективность.

Рациональные цены, политика варьирования воздушными судами с различной компоновкой кресел должны благоприятно сказаться на финансовом результате деятельности, т.к. повлияют на увеличение билетного дохода и показателя загрузки рейса. Но не стоит забывать, что на доходность маршрута большое влияние оказывают непроизводственные внешние факторы такие, как отношение потенциальных пассажиров к бренду компании, репутация безопасного и комфортного перевозчика, социальная направленность рейса и другие.

Можно заключить, что на рассматриваемую авиакомпанию влияют как позитивные, так и негативные факторы, которые и определяют политику авиакомпании, являющейся одной из наиболее успешных в гражданской

авиации. Финансовая эффективность деятельности изменчива и подвержена воздействию различных факторов, внешних и внутренних, что соответствует состоянию гражданской авиации в целом в нашей стране и в мире на сегодняшний день.

Нельзя не подчеркнуть, что увеличение цен на топливо негативно сказалось на динамике показателей рентабельности в текущем периоде, т.к. способствовало увеличению себестоимости перевозок, а значит и снижению прибыли. Как уже было обозначено, на состояние авиакомпаний оказывают влияние многочисленные внешние факторы. Среди них в настоящее время большую роль играет влияние состояния воздушных судов (самолетов, вертолетов), их технических характеристик.

В российской авиации эксплуатируется достаточное количество устаревших самолетов, купленных после их многолетнего использования в других странах (более 65 % всех перевозок). Также, многие воздушные суда не соответствуют стандартам по соблюдению оптимального уровня громкости использования. Данная тенденция приобретения вторичного парка за рубежом наблюдается по ряду причин: во-первых, это цена, которая значительно ниже уровня цен на новую технику; во-вторых, данные самолеты соответствуют всем международным требованиям качества по различным характеристикам; в-третьих, доверие и репутация иностранных производителей техники [44, с. 71].

Стоит отметить другую тенденцию развития сферы гражданской авиации России в настоящее время - рост объемов. Министерством Транспорта было установлено, что количество рейсов, грузовых и почтовых перевозок возрастает ежегодно 8-9 %, что сопоставимо с периодом роста национальной экономики в среднем на 5 % в год. Также, заметим, что темпы роста международных перевозок увеличиваются более быстрыми темпами, чем объем внутренних перевозок (прирост в 2017 г. к 2012 г. составил лишь 1,87 %).

Спрос населения на перевозки внутри страны находится в состоянии стагнации, а в 2014 г. даже произошел спад показателя. Соответственно, это приводит к снижению прибыли авиакомпаний, а значит к невозможности в срок и качественно обновлять парк воздушных судов. В этой связи, руководство авиакомпаний стремится развивать международные направления, где потенциальные потребители услуг обладают более высоким уровнем дохода, а значит данные перевозки позволят компании обеспечить резервы роста прибыли и капитала. Для того, чтобы привлечь иностранных пассажиров, компания и ее самолеты должны соответствовать всем международным стандартам качества, обладать узнаваемым брендом и репутацией безопасного перевозчика.

Еще одна тенденция состояния авиакомпаний в стране- интеграция с другими перевозчиками, создание холдингов. Данная мера призвана обеспечить компании необходимыми ресурсами для развития, приращения капитала, а значит, сделать их более привлекательными для потребителя, в том числе и на иностранных рынках. Также, данная мера способствует и закупке современных высококачественных воздушных судов.

Стоит упомянуть и тот факт, что с недавнего времени роль агентов по реализации билетов в международных авиаперевозках значительно снизилась, т.к. купить билеты проще и выгоднее онлайн, без комиссии. Данный шаг призван снизить себестоимость билета, сделать тарифы выгоднее для потребителей.

Не стоит забывать и о том, что на российском и международном рынках авиаперевозок существует множество компаний, в разных ценовых сегментах, сильная конкуренция присутствует. Поэтому авиакомпании должны обладать конкурентными преимуществами в борьбе за прибыль, сохранять и улучшать свой бренд.

Таким образом, в данной главе были проанализированы конкурентные позиции и результативные показатели деятельности ПАО Авиакомпания «ЮТэйр», входящей в 5 наиболее успешных авиаперевозчиков Российской

Федерации. По результатам проведенных исследований были выявлены положительные и отрицательные факторы, воздействующие на результаты деятельности указанного авиаперевозчика, а также возможности и ограничения, существующие для устранения негативного влияния факторов.

Также, была составлена формула расчета рентабельности перевозок из показателей, используемых в управленческом отчете ПАО «ЮТэйр», которая позволит организации вести рациональную тарифную политику, логистику маршрутов, типов ВС, управлять расходами, достичь высокого уровня результативности деятельности.

ГЛАВА 3. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕТОДИКИ АНАЛИЗА ФИНАНСОВЫХ РЕЗУЛЬТАТОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АВИАКОМПАНИИ: ОТРАСЛЕВОЙ АСПЕКТ

3.1 Разработка методики оценки финансовых результатов деятельности авиакомпаний

Целью деятельности любого предприятия является прибыль. Т.к. именно чистая прибыль является необходимым условием приращения богатства. В этой связи очень важно руководству компании проводить эффективный анализ финансовых результатов деятельности, стремиться объяснить колебания показателей, предсказать дальнейшие изменения для принятия верных управленческих решений.

Корректность и точность анализа во многом определяет выстроенная на основе принципов и факторов конкретной сферы (в данном случае, область гражданской авиации) методика проведения оценки финансовых результатов.

В первой главе данной работы были описаны и проанализированы несколько ведущих методик современных ученых-экономистов, среди которых нельзя не выделить научные принципы работы Ефимовой О.В., согласно которым необходим двусторонний анализ деятельности (внешний и внутренний) [23, с. 528].

Основой для проведения анализа финансовых результатов в данной работе послужили данные отчета о прибылях и убытков ПАО Авиакомпания «ЮТэйр» за 2013- 2017 года, а также информация учета по счетам 90 «Продажи», 91 «Прочие доходы и расходы», 99 «Прибыли и убытки».

Обратимся к Приложению 3, которое определяет динамику и структуру доходов и расходов авиакомпании, а значит и составляющие прибыли.

Общий итог проведенного анализа свидетельствует, что на протяжении всего анализируемого периода доходы организации возрастали, но это

сопровождалось замедлением темпов роста показателя (прирост 2013 г. к 2012 г составил 172 % против 116 % в 2017 г.к предыдущему периоду).

В отчетном году рост общего дохода определил главным образом рост выручки от продаж (на 18 % к 2016 г.). Размер данного показателя (доходы от обычных видов деятельности) также увеличивался за весь рассматриваемый период (в среднем, на 59,6 % за 5 лет).

Удельный вес выручки в сумме совокупного доходы поступательно увеличивался в среднем на 3,1 % в год.

Снижение доходов отмечено в части операционных доходов ПАО Авиакомпания «ЮТэйр». В 2017 г. прирост показателя составил (-5 %), а в предыдущем периоде- (-74 %). Значительный рост был отмечен только в 2015 г. (706 %), что связано с началом выхода из кризиса для компании, что сопровождалось получением государственного займа и значительных субсидий на отдельные региональные маршруты.

Внереализационные доходы увеличивались на протяжении первых 4 лет рассматриваемого периода, и только в 2017 г. наблюдается спад на 42 %, по отношению к 2016 г.

Рост доходов авиакомпании сопровождался увеличением расходов за 2012-2017 гг., причем динамика прироста сопоставима с колебаниями общей суммы доходов. Так, прирост уровня расходов в 2017 г. по отношению к 2016 г. составил те же 16 %, что и у совокупного дохода.

Также, наблюдалось поступательное снижение удельного веса операционных расходов в общей их сумме (с 2,13 % в 2012 г. до 1,48 % в 2017 г.).

Вместе со снижением операционных расходов, было отмечено уменьшение абсолютной суммы и доли внереализационных расходов, кроме 2017 г., где прирост показателя составил 88 % , и удельный вес в расходах всего возрос на 0,58.

Необходимо отметить положительную тенденцию, что за 5 лет анализа в каждом периоде общая сумма доходов больше расходов, что свидетельствует о получении предприятием прибыли.

Далее, изучив анализ факторов формирования финансовых результатов (Приложение 4), можно заключить, что вслед за колебаниями выручки от продажи авиабилетов менялась и валовая прибыль от реализации, а именно за 2012- 2014 гг. прибыль возрастала в среднем на 34 %, в 2015- 2016 гг. ее объем снижался в среднем на 19,6 %, а в 2017 г. по отношению к предыдущему году он возрос на 62,2 %, что свидетельствует о повышении тарифов на авиаперевозки и увеличении спроса на перевозки авиакомпании в текущем периоде.

Нужно упомянуть увеличение расходов на всем рассматриваемом периоде, что отразилось также на величине прибыли от продаж.

Такой показатель, как общая бухгалтерская прибыль (прибыль до налогообложения) планомерно снижался в течение всего периода анализа. Ее размер в 2017 г. сократился на 33,6 % к 2016 г., что обусловлено снижением прибыли от продаж в том же периоде, а также увеличением объема внереализационных расходов.

Величина чистой прибыли уменьшалась в течение анализируемого периода. Наименьшего значения она достигла в 2017 г., когда темп прироста показателя составил 75,6 %. На ее колебаниях отразилось изменение суммы налога на прибыль в периоде, прибыли до налогообложения.

Авиакомпаниям необходимо искать пути увеличения чистой прибыли не только за счет снижения себестоимости, но и за счет потенциального роста внереализационных доходов, снижения управленческих расходов.

Обратимся к данным Приложения 5, где отражена динамика структуры прибыли до налогообложения ПАО Авиакомпания «ЮТэйр». На приросте доли бухгалтерской прибыли позитивно отразилось изменение удельного веса прибыли от реализации (218,48 % в 2017 г., что на 1,21 % больше значения 2016 г., в 2016 г. прирост составил 4,8 %, в 2015 г.- 5,2 %, в 2014 г.-

(- 15,8 %), что вызвано общеэкономическим кризисом и спадом продаж билетов, в 2013 г.- 60,9 % [43].

В 2016 г. финансовый результат деятельности авиакомпании представлял из себя убыток от продаж. Влияние на него оказали увеличение операционных расходов на 38 % и снижение операционных доходов на 47 % к 2015 году.

Следующим этапом анализа будет построение факторной модели. С этой целью нами были рассчитаны аналитические показатели такие как: себестоимость продукции, рентабельность продаж и коэффициенты, характеризующие прибыль от продаж (Приложение 6).

Расчетный показатель затратоемкость производства, представляющий собой разницу выручки и чистой прибыли (9 номер в Приложении), характеризует степень эффективности производственной деятельности. Если он растет, то это может свидетельствовать о неэффективном управлении себестоимостью на предприятии.

Данный показатель деятельности ПАО «ЮТэйр» снижался во всех анализируемых периодах до 2016 г. в среднем на 5 %, а в 2015 и 2016 г. произошел его рост на 2,3 и 1,4 % соответственно. В 2017 г. наблюдается положительная динамика снижения затратоемкости на 1,8 % к 2016 г.

Следующий рассчитанный показатель затратоемкость производства (под номером 10 в Приложении) отличается от предыдущего тем, что характеризует не только затраты на производство услуги, но и коммерческие, административные и общехозяйственные расходы. В случае ПАО «ЮТэйр» его колебания имеют ту же тенденцию, что и у затратоемкости производства. Это объясняется тем, что хозяйственные и коммерческие расходы имеют не такой значительный удельный вес в общей структуре расходов, как себестоимость продукции [43].

Строка 11 Приложения 6 характеризует рентабельность продаж и ее колебания. Тенденция снижения данного показателя наблюдается на всех

периодах, кроме 2017 г., что говорит об улучшении эффективности продаж (прирост составил 68 % к 2016 г.).

Следующий показатель рассчитывается как отношение доходов к расходам от прочих видов деятельности (коэффициент K1). Если он больше единицы, то это говорит об эффективности расходования средств (от прочих видов деятельности) [57, с. 146].

Соответственно, если ситуация обратная, то средства расходуются не оптимально, и организация терпит убытки. Данный показатель обуславливает величину чистой прибыли, что важно при анализе деятельности.

Коэффициент K2 отражает долю налога в себестоимости продукции. Чем ниже доля налога в структуре себестоимости, тем лучше для компании, т.к. большая часть денежных средств остается в распоряжении организации в виде прибыли. За анализируемый период данный коэффициент имеет позитивную тенденцию уменьшения значения в среднем на 6,7% к предыдущему периоду.

Строка 14 Приложения 6 характеризует коэффициент, рассчитываемый как отношение выручки к прибыли организации, т.е. это он противоположен расчету рентабельности. При сильных колебаниях данного коэффициента в сторону увеличения предприятие будет терять прибыль.

При анализе деятельности «ЮТэйр» было выявлено, что данный показатель имел ежегодный прирост почти за все 5 лет анализа (минимальное значение достигнуто в 2014 г. к 2013 г. на 83,3 %).

На основании выше описанных показателей можно составить следующую факторную модель чистой прибыли:

$$\Pi_4 = \Pi_1 \cdot \frac{V_1}{V_2} \cdot \frac{V_3}{V_4} \cdot \frac{V_5}{V_6} \cdot \frac{V_7}{V_8} \cdot \frac{V_9}{V_{10}} \quad (3.1)$$

= $\Pi_{1,2} \cdot V_1 \cdot (1 - V_2 \cdot V_3)$, где

П_ч- чистая прибыль, тыс. руб.

П_п- прибыль (убыток) от продаж, тыс. руб.

П_и - прибыль до налогообложения, тыс. руб.

П_г- валовая прибыль, тыс. руб.

В - выручка от реализации, тыс. руб.

К1 - коэффициент прибыли (убытка) от прочих видов деятельности (12 номер Приложения б);

К2 - соотношение величины налога на прибыль и себестоимости реализации товаров, продукции, работ, услуг (13 номер Приложения б);

К3 - коэффициент обратный показателю рентабельности (14 номер Приложения б).

Воздействие на величину чистой прибыли указанных показателей выявим с помощью метода цепных подстановок. Данные представлены в таблицах 3.1- 3.5.

В 2013 г. по отношению к 2012 г. все показатели способствовали увеличению величины чистой прибыли.

Таблица 3.1

Анализ влияния факторов на величину чистой прибыли (2012-2013гг.) ПАО
Авиакомпания «ЮТэйр», тыс. руб.

№ п/п	Алгоритм расчета	п,,	V1	V2	V3	Обобщающий показатель (П _ч), тыс,	Абс. Откл., тыс.руб.	Влияние факторов, %
1.	Расчет по данным предыдущего года	23033	0,79	0,0097	32,44	12415,02	*	*
2.	Расчет влияния изменения П _п	12063	0,79	0,0097	32,44	6502,08	-5912,94	63,25

Продолжение таблицы 3.1

3.	Расчет влияния изменения V 1	12063	0,49	0,0097	32,44	4039,92	2462,15	26,34
4.	Расчет влияния изменения V 2	12063	0,49	0,0029	32,44	5351,08	-1311,15	14,03
5.	Расчет влияния изменения V 3	12063	0,49	0,0029	167,91	3067,09	-2283,99	24,43
6.	Совокупное влияние факторов						-9347,93	-

Источник: [Составлено автором].

При этом главное воздействие оказали положительные колебания прибыли от продаж (П_п) (+ 61,19 %).

Таблица 3.2

Анализ влияния факторов на величину чистой прибыли (2013-2014гг.) ПАО
Авиакомпания «ЮТэйр», тыс. руб.

№ п/п	Алгоритм расчета	п,,	V1	V2	V3	Обобщающий показатель (П _ч), тыс,	Абс. Откл., тыс.руб.	Влияние факторов, %
1.	Расчет по данным предыдущего года	12063	0,49	0,0029	167,91	3067,09	*	*
2.	Расчет влияния изменения П _л	71821	0,49	0,0029	167,91	18260,91	15193,82	-12,99
3.	Расчет влияния изменения V 1	71821	0,58	0,0029	167,91	21669,83	3408,92	-2,91
4.	Расчет влияния изменения V 2	71821	0,58	0,13	167,91	-893547,75	-915217,57	782,27
5.	Расчет влияния изменения V 3	71821	0,58	0,13	27,94	-113928,75	779619	-666,36
6.	Совокупное влияние факторов						-116995,84	-

Источник: [Составлено автором].

В следующем периоде по отношению к 2013 г. положительное влияние было обусловлено увеличением коэффициента, противоположному по расчету к рентабельности (К 3) на 763,52 %.

Таблица 3.3

Анализ влияния факторов на величину чистой прибыли (2014-2015гг.) ПАО
Авиакомпания «ЮТэйр», тыс. руб.

№ п/п	Алгоритм расчета	п,,	V1	V2	V3	Обобщающий показатель (П _ч), тыс,	Абс. Откл., тыс.руб.	Влияние факторов, %
1.	Расчет по данным предыдущего года	71821	0,58	0,013	27,94	26111,02	*	*
2.	Расчет влияния изменения П _п	26391	0,58	0,013	27,94	9594,63	-16516,39	86,34
3.	Расчет влияния изменения V 1	26391	0,55	0,013	27,94	9157,12	-437,51	2,287
4.	Расчет влияния изменения V 2	26391	0,55	0,005	27,94	12617,54	3460,42	-18,09
5.	Расчет влияния изменения V 3	26391	0,55	0,005	106,79	6982,14	-5635,4	29,46
6.	Совокупное влияние факторов						-19128,88	-

Источник: [Составлено автором].

В следующем периоде большинство факторов вызвали рост значения чистой прибыли в 2015 г., кроме показателя К3, который своим снижением негативно сказался на прибыли организации (на 117,94 %). В 2016 г. увеличение значения прибыли от продаж обусловило позитивную динамику показателя, но колебания К1 негативно отразились на чистой прибыли (влияние 114,98 %).

Таблица 3.4

Анализ влияния факторов на величину чистой прибыли (2015-2016гг.) ПАО

Авиакомпания «ЮТэйр», тыс. руб.

№ п/п	Алгоритм расчета	п,,	VI	V2	V3	Обобщающий показатель (П _ч), тыс,	Абс. Откл., тыс.руб.	Влияние факторов, %
1.	Расчет по данным предыдущего года	26391	0,55	0,0049	106,79	6981,14	*	*
2.	Расчет влияния изменения П _п	-16515	0,55	0,0049	106,79	-4369,29	-11351,44	176,1
3.	Расчет влияния изменения V 1	-16515	-0,39	0,0049	106,79	3097,87	7467,16	-115,84
4.	Расчет влияния изменения V 2	-16515	-0,39	0,0029	106,79	4476,08	1378,22	-21,38
5.	Расчет влияния изменения V 3	-16515	-0,39	0,0029	316,34	536,08	3940	8,316
6.	Совокупное влияние факторов						-6446,06	-

Источник: [Составлено автором].

В следующем периоде отчетного года отмечено благоприятное воздействие показателя, противоположного к рентабельности КЗ на 428,63 %. А ухудшило значение чистой прибыли воздействие налогового бремени (391,55 %).

Т.е. нельзя сказать, что все показатели благоприятно отразились на чистой прибыли за период 2012-2017 гг., однако рассчитанное в работе воздействие позволяет судить о степени данного влияния и зависимости показателей.

Общий итог проведенного факторного анализа свидетельствует, что на протяжении всего анализируемого периода доходы организации возрастали, но это сопровождалось замедлением темпов роста показателя.

Таблица 3.5

Анализ влияния факторов на величину чистой прибыли (2016-2017гг.) ПАО
Авиакомпания «ЮТэйр», тыс. руб.

№ п/п	Алгоритм расчета	п,,	V1	V2	V3	Обобщаю- щий показатель (П _ч), тыс,	Абс. Откл., тыс.руб.	Влияние факторов, %
1.	Расчет по данным предыдущего года	-16515	-0,39	0,0029	316,34	536,84	*	*
2.	Расчет влияния изменения П _п	9412	-0,39	0,0029	316,34	-305,52	-841,60	207,79
3.	Расчет влияния изменения V ₁	9412	0,46	0,0029	316,34	356,18	661,69	-163,38
4.	Расчет влияния изменения V ₂	9412	0,46	0,0018	316,34	1912,35	1556,17	-384,23
5.	Расчет влияния изменения V ₃	9412	0,46	0,0018	551,553	131,07	-1781,28	439,81
6.	Совокупное влияние факторов						-405,01	-

Источник: [Составлено автором].

3.2 Пути повышения финансовых результатов авиакомпании с учетом сезонного характера деятельности

Ранее в работе были упомянуты внешние и внутренние факторы в разрезе влияния на составляющие прибыли авиакомпании. Стоит отметить, что данное воздействие осуществляется на разных уровнях по степени охвата: отдельной авиакомпании, гражданской авиации, всего транспортного сообщения страны и на глобальном уровне (международном). Рационально будет рассмотреть возможные способы улучшения эффективности деятельности на каждом таком уровне.

Необходимо подчеркнуть, что выбранная авиакомпанией стратегия развития не должна идти в разрез общенациональными принципами стратегии развития экономики России, а должна представлять собой уточненные меры, применимые к отдельной организации в рамках общей национальной направленности на экономическое развитие, решение трудностей транспортного сегмента экономики.

В данной работе были предложены пути развития авиакомпаний на микро, мезо, макро- уровнях с условием потенциальных изменений в транспортной системе РФ. Также, принималось во внимание, что за анализируемый период 2012-2017 гг. нарастает политическая напряженность на международном уровне, увеличилось количество террористических атак в авиации. Для изменения подобного положения нужны совместные меры авиакомпаний и правительств стран [25, с. 68].

Обратимся к составленному нами Приложению 7 и дадим комментарий по каждому из уровней рассмотрения путей повышения эффективности.

Таблица 3.6

Способы увеличения финансовых результатов авиакомпаний на микроуровне

Подсистемы	Микроуровень (авиакомпания)
Организационно-экономическая	<ul style="list-style-type: none"> - отмена убыточных рейсов (направлений); - улучшение логистики существующих маршрутов, открытие новых направлений; - улучшение качества сервиса; - объединение авиакомпаний (холдинги, альянсы)
Нормативно-правовая, с подсистемой государственной поддержки и	<ul style="list-style-type: none"> - выгодное кредитование, государственные займы с низкими процентами;

Информационная	- усовершенствование информирования потребителей об услуге, инновационная реклама
Научно-техническая	- модернизация запчастей и самолетного оборудования в сторону экономии топлива и времени;

Источник: [Составлено автором]

Для максимизации прибыли авиакомпания должна стремиться к удобству и удовлетворенности пассажиров полета, привлекать потенциальных клиентов выгодными ценами, условиями, спецпредложениями, модернизировать собственный самолетный парк, искать дополнительные источники финансирования деятельности на выгодных условиях. И, соответственно, компания должна постоянно анализировать и регулировать свою маршрутную сеть, избавляясь от убыточных рейсов, от неэффективных узлов-пересадок в аэропортах.

Таблица 3.7

Способы увеличения финансовых результатов авиакомпаний на мезоуровне

Подсистемы	Мезоуровень (авиатранспортная отрасль)
Организационно-экономическая	- запуск рациональных направлений, необходимых отдельным категориям потребителей; - привлечение субсидий из бюджета регионов; - интеграция авиакомпаний в единую региональную маршрутную сеть;
Нормативно-правовая, с подсистемой государственной поддержки и регулирования	- оптимизация различных нормативных ограничений деятельности авиакомпаний на законодательном уровне; - освобождение от налогов и пошлин новых и/или развивающихся авиакомпаний на новую технику и оборудование;

	оптимизация тарифов на аэронавигацию в аэропортах;
Информационная	-модернизация путей информирования потребителей на уровне всей гражданской авиации;
Научно-техническая	- объединение усилий участников отрасли рынка для технического прогресса;

Источник: [Составлено автором]

Проблему получения дополнительных средств финансирования деятельности авиакомпания может решить путем привлечения субсидий из регионального бюджета. Такое решение имеет сразу же несколько позитивных последствий. Во-первых, данный рейс компании, скорее всего, принесет прибыль за счет субсидируемых средств. А во-вторых, региональные власти преследуют цели социальной значимости: создание транспортных путей в труднодоступную местность региона, развитие туризма, транспортное сообщение в места работы большого количества населения региона (бизнес-рейсы). Так, ПАО Авиакомпания «ЮТэйр» занимает лидирующее положение среди перевозчиков в Северной Сибири. На этих направлениях летают в основном работники вахтовым методом из более южных районов страны. В рамках специальной программы Тюменской области «Сотрудничество» авиакомпании предоставляются субсидии на этих маршрутах.

Субсидирование авиаперевозок позволяет обеспечить доступные тарифы для населения, тем самым обеспечив рост пассажиропотока, развитие региональной маршрутной сети и поддержание работы местных аэропортов. Однако также стоит отметить, что субсидированные перевозки для авиакомпаний, как правило, являются убыточными, особенно в начале программы пока пассажиропоток на направлении является минимальным. В этой связи важно проводить оценку эффективности субсидируемых

авиаперевозок не только по факту выполнения программы, но и на этапе планирования [59, с. 86-87]. Так, при поступлении заявки на выполнение субсидируемой авиаперевозки необходимо учесть ряд факторов, которые могут оказать влияние на экономическую эффективность не только конкретного рейса, но и части маршрутной сети. Достоверность предварительной оценки важна для принятия управленческих решений относительно экономической целесообразности выполнения субсидируемой программы.

При поступлении заявки на субсидирование авиаперевозки от региона или при начале федеральной программы субсидирования руководству авиакомпании следует произвести предварительную оценку эффективности субсидируемого авиарейса. На основе представленной оценки и рекомендаций относительно экономической целесообразности перевозки должны приниматься управленческие решения. При проведении предварительной оценки важно учесть не только возможность расширения маршрутной сети, но и ряд экономических факторов. К экономическим факторам следует отнести себестоимость авиаперевозки, плановую выручку от продажи пассажирских билетов, планируемый уровень бюджетных ассигнований, который может отличаться в зависимости от механизма субсидирования, а также возможные экономические потери при выполнении авиаперевозки.

Возможны два механизма субсидирования авиаперевозок:

1. субсидия предоставляется на 1 выполненный парный рейс. Например, в рамках постановления Правительства Российской Федерации от 25.12.2013 г. № 1242 (далее – Постановление Правительства №1242) субсидия предоставляется авиаперевозчику на возмещение недополученных доходов от осуществления региональных воздушных перевозок. Размер субсидии определяется в соответствии с Постановлением Правительства №1242 и зависит от следующих факторов: протяженность маршрута и

вместимость воздушного судна, на котором планируется осуществление авиаперевозки.

2. субсидия предоставляется на 1 перевезенного пассажира. Например, в соответствии с постановлением Правительства Тюменской области №23-5 от 02.02.2016 г. получателями субсидии являются авиакомпании, готовые выполнять авиаперевозки, в которых аэропортом отправления или назначения является Тюмень (Рошино) [37] Таким образом, бюджет Тюменской области возмещает авиакомпаниям часть затрат на авиаперевозку, понесенных при перевозке 1 пассажира.

При получении заявки на предоставление предварительной оценки эффективности финансовый блок предприятия рассчитывает плановую себестоимость авиаперевозки исходя из представленных коммерческих и технических данных относительно типа воздушного судна, на котором планируется выполнение субсидируемого маршрута, и протяженности маршрута, времени выполнения перевозки и объема потребляемого авиа ГСМ на маршруте. Исходя из полученной плановой себестоимости авиаперевозки, рассчитывается экономический обоснованный пассажирский тариф с плановым уровнем рентабельности равным 5%. Затем рассчитывается плановая выручка к получению без учета НДС исходя из предельной величины субсидируемого тарифа, утвержденным нормативно-правовым актом, и плановой величины пассажиропотока.

В отличие от предприятий, для которых величину конечного продукта можно определить, исходя из наличия сырья и материалов, а также норм расхода этих материалов при производстве конкретных изделий, в любой авиакомпании этот процесс несколько затруднен из-за присутствия субъективного фактора – желания пассажира воспользоваться услугами именно авиакомпании (а не каким-либо другим видом транспорта). Кроме того, на рынке авиаперевозок имеется огромное число авиакомпаний, и за пассажиром остается право выбора [7, с. 18].

В целях обеспечения социально-экономического развития государства, поддержания авиаперевозчиков и региональных аэропортов, а также доступных авиабилетов на перевозки государство выделяет средства бюджетов различных уровней. Основной целью предоставления субсидий на авиаперевозки является развитие маршрутной сети на межрегиональном уровне. [9, с. 34] Результаты эффективности предоставления субсидии оцениваются системой показателей, характеризующей рост пассажиропотока авиаперевозок на проблемных направлениях. При этом субсидирование может предоставляться в течение определенного ограниченного периода или до решения конкретных проблем. Так, ключевое решение проблем заключается в развитии маршрута, а именно в росте пассажиропотока авиаперевозок на конкретном маршруте.

Однако помимо социального эффекта авиакомпаниям, получающим бюджетные средства, необходимо учитывать финансовый эффект от такого вида перевозок: компенсация убытка от авиаперевозки за счет бюджетных средств, получение прибыли от авиаперевозки за счет реализации коммерческих тарифов в случае субсидирования квоты мест на рейсе, обеспечение прироста трансферных пассажиров за счет прироста пассажиропотока на субсидируемом маршруте, обеспечение развития маршрутной сети авиакомпании [21, с. 24].

Таблица 3.8

Способы увеличения финансовых результатов авиакомпаний на макроуровне

Подсистемы	Макроуровень (национальная транспортная система)
Организационно-экономическая	<ul style="list-style-type: none"> -сдерживание роста тарифов на авиабилеты авиакомпаний-монополистов; -интеграция авиатранспортной отрасли в регионах в общую федеральную систему;

Нормативно-правовая, с подсистемой государственной поддержки и регулирования	-целесообразное предоставление финансовой помощи конкретным авиакомпаниям; -рациональное перераспределение доходов данной сферы через налоговую нагрузку и дотации;
Информационная	-поддержание и развитие эффективной системы информирования транспортных организаций;
Научно-техническая	- внедрение новых прогрессивных технологий в сфере авиаперевозок;

Источник: [Составлено автором]

Вся национальная авиатранспортная система, призванная удовлетворять потребность населения в перевозках, таким образом, доходность неоспорима. Однако спрос на авиаперевозки имеет ярко выраженный сезонный характер. В теплое время года всегда больше рейсов, а также периоды перед и после национальных праздников.

В настоящее время приобретает популярность сборная система авиаперевозки, когда общая услуга перевозчика- это «конструктор». Т.е. пассажир в зависимости от своих интересов, нужд, уровня дохода, самостоятельно определяет стоимость и опции билета. Такая система уже давно успешно использовалась за рубежом. ПАО «ЮТэйр» также внесло данную систему покупки билета. Пассажир может за дополнительные средства приобрести страховку, выбрать место в салоне на борту и другие услуги сервиса.

Таким образом, анализ с использованием факторной модели показал, что эффективность деятельности авиакомпании «ЮТэйр» имела как периоды роста, так и спада, хотя и на протяжении всего периода доходы возрастали, менялись колебания темпов роста. Наименее благоприятными периодами анализа с точки зрения финансовых результатов оказались кризисный 2014 г. и 2016 г. В 2017 г. наблюдается положительная динамика большинства показателей к предыдущему году (рентабельность продаж возросла на 68 %).

Нами были предложены меры по увеличению прибыли деятельности ПАО Авиакомпания «ЮТэйр», в разрезе уровней охвата и различных подсистем. Наиболее перспективными из них являются курс на субсидирование из региональных бюджетов, рациональная логистика рейсов, пересадок, используемых типов воздушных судов, курс на обновление парка ВС современной и качественной техникой. Тем самым, авиакомпания будет в полной мере удовлетворять потребности потенциальных пассажиров, а значит, повышать спрос, увеличивать доходы и прибыльность деятельности.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Итак, по итогам проведенного диссертационного исследования под финансовыми результатами деятельности организации мы понимаем форму суммарного чистого дохода хозяйствующего субъекта, в создании которого участвуют все факторы производства, включая предпринимательские ресурсы и сферу обращения. Были рассмотрены недостатки расчета бухгалтерской прибыли, среди которых необходимо выделить различие в методике расчета составляющих показателей (доходов и расходов) в разных странах. Соответственно, отсутствие единого определения бухгалтерской прибыли влечет за собой сложности, например, при сравнении значений показателя авиакомпаний разных стран.

Также, были выделены этапы распределения прибыли на предприятии, в частности, расчета налога на прибыль, подробно рассмотрели состав доходов и расходов, учитываемых для целей налогообложения данного налога.

Рассмотренные в работе методики анализа прибыли объединяет структура анализа. Она включает 3 этапа: выявление абсолютного прироста чистой прибыли в отчетном году (горизонтальный анализ) и методы вертикального анализа- оценка структуры чистой прибыли, с учетом доли каждой ее составляющей в общей сумме; определение и оценка изменений в структуре прибыли на более глубоком уровне.

Важно отметить, что гражданская авиация имеет отличительную особенность. На организацию всей деятельности компании оказывает влияние сезонность, которую можно определить, как внешний фактор. В этом смысле гражданская авиация близка с туристическим бизнесом- зависимость прибыли от времени года та же. В этой связи руководству компании следует налаживать эффективную финансово-хозяйственную систему в компании, выработать оптимальные методы управления финансовыми потоками, отчетность, позволяющую максимально верно

прогнозировать деятельность, маршрутную сеть, выход на новые направления.

В результате проведенного анализа результативных показателей деятельности ведущих авиакомпаний РФ было установлено, что наблюдается прирост за каждый год рассматриваемого периода 2013- 2017 гг. по показателям количество перевезенных пассажиров, пассажирооборот, тонно-километры, кроме 2014 г. Данная негативная тенденция 2014 года объясняется кризисным состоянием экономики, существенными колебаниями валютных курсов, сложной политической ситуацией в стране. Однако, даже при столь негативных факторах, количество перевезенных пассажиров увеличилось на 2,2 % по отношению к 2013 г. Это свидетельствует о доверии потребителя к российским авиатранспортным компаниям. На этапах улучшения экономической обстановки в стране, мы наблюдаем рост пассажиропотока. Однако, в 2014 кризисном году, когда общее число пассажиров всех авиаперевозок снизилось, российская авиационная отрасль благодаря эффективной тарифной политике, расширению маршрутной сети, внедрению программ лояльности и оптимальному управлению расходами сумела привлечь большое число пассажиров на свои рейсы.

Обратим внимание, что темпы роста показателей, характеризующих международные перевозки, выше, чем у внутренних. Компании активно развивают международные направления.

Для того, чтобы оценить эффективность нового направления (рейса), в первую очередь на этапе планирования начала авиаперевозки по конкретному маршруту или маршрутной сети необходимо рассчитать стоимость летного часа воздушного судна, на котором планируется выполнение авиаперевозки. В работе был проведен расчет летного часа воздушного судна АTR-72 и составил 100 090 руб. (без НДС).

На этапе планирования точность расчетного летного часа может существенно оказать влияние на расчетную себестоимость авиаперевозки.

Исходя из того, что ключевая доля расходов выражена в валютной составляющей, важно учитывать изменяющуюся конъюнктуру рынка. Значительное колебание курса иностранной валюты способно привести к изменению фактической величины летного часа воздушного судна, а, следовательно, и к фактически полученному финансовому результату от выполненной авиаперевозки.

Риск аварии высок в авиатранспортной деятельности. Поэтому для перевозчика важно в срок и качественно приобретать новые и безопасные воздушные судна.

В работе был проведен анализ рентабельности деятельности авиакомпании ПАО «ЮТэйр» и сделаны следующие выводы. В 2017 г. наблюдается тенденция замедления темпов роста показателей, характеризующих перевозки между Россией и странами СНГ по сравнению с предыдущими периодами. В целом, данные темпов роста свидетельствуют об эффективной деятельности авиакомпаний, сохраняется положительная динамика показателей на всех воздушных направлениях. Можно считать, что результативность деятельности авиакомпании выражается в степени доходности ее маршрутной сети. От доходности напрямую зависит показатель рентабельности всей сети и отдельно взятого маршрута. Под рентабельностью рейса следует понимать прибыль, полученную авиакомпанией в результате его выполнения за определенный период, разделенную на затраты, понесенные в процессе подготовки и совершения данного рейса.

В рамках данного анализа рентабельности была составлена факторная модель, позволившая более подробно оценить влияние показателей на прибыль.

Необходимо отметить положительную тенденцию, что за 5 лет анализа в каждом периоде общая сумма доходов больше расходов, что свидетельствует о получении предприятием прибыли.

Вслед за колебаниями выручки от продажи авиабилетов менялась и валовая прибыль от реализации, а именно за 2012- 2014 гг. прибыль возрастала в среднем на 34 %, в 2015- 2016 гг. ее объем снижался в среднем на 19,6 %, а в 2017 г. по отношению к предыдущему году он возрос на 62,2 %, что свидетельствует о повышении тарифов на авиаперевозки и одновременно, об увеличении спроса на перевозки авиакомпании в текущем периоде.

Нужно упомянуть увеличение расходов всего на всем рассматриваемом периоде, что отразилось также на величине прибыли от продаж.

Такой показатель, как общая бухгалтерская прибыль (прибыль до налогообложения) планомерно снижался в течение всего периода анализа. Ее размер в 2017 г. сократился на 33,6 % к 2016 г., что обусловлено снижением прибыли от продаж в том же периоде, а также увеличением объема внереализационных расходов.

Величина чистой прибыли уменьшалась в течение анализируемого периода. Наименьшего значения она достигла в 2017 г., когда темп прироста показателя составил 75,6 %. На ее колебаниях отразилось изменение суммы налога на прибыль в периоде, прибыли до налогообложения.

Существующий управленческий отчет ПАО «ЮТэйр», утвержденный руководством организации обладает, на наш взгляд, недостатком- показатели эффективности в нем не структурированы, и не дается оценка их значению для дальнейшего прогнозирования и текущей работы организации.

Исходя из этого, на основе утвержденного руководства по формированию оперативной управленческой отчетности авторами разработана система показателей эффективности выполнения авиаперевозок на рассматриваемом предприятии и структурирована в соответствие с целями анализа рентабельности деятельности.

В работе были предложены пути развития авиакомпаний на микро-, мезо-, макро- уровнях с условием потенциальных изменений в транспортной системе РФ. Также, принималось во внимание, что за анализируемый период

2012-2017 гг. нарастает политическая напряженность на международном уровне, увеличилось количество террористических атак в авиации. Для изменения подобного положения нужны совместные меры авиакомпаний и правительств стран.

Авиакомпаниям необходимо искать пути увеличения чистой прибыли не только за счет снижения себестоимости, но и за счет потенциального роста внереализационных доходов, снижения управленческих расходов. Ей необходимо расширять логичную сеть направлений, выходить на новые международные аэропорты; в срок и качественно обновлять самолетный парк, улучшать репутацию бренда и удовлетворенность сотрудников условиями труда, т.к. именно от качества их работы во многом зависит конечный результат, т.е. прибыль.

Проблему получения дополнительных средств финансирования деятельности авиакомпания может решить путем привлечения субсидий из регионального бюджета. Такое решение имеет сразу же несколько позитивных последствий. Во-первых, данный рейс компании, скорее всего, принесет прибыль за счет субсидируемых средств. А во-вторых, региональные власти преследуют цели социальной значимости: создание транспортных путей в труднодоступную местность региона, развитие туризма, транспортное сообщение в места работы большого количества населения региона (бизнес-рейсы). Так, ПАО Авиакомпания «ЮТэйр» занимает лидирующее положение среди перевозчиков в Северной Сибири. На этих направлениях летают в основном работники вахтовым методом из более южных районов страны. В рамках специальной программы Тюменской области «Сотрудничество» авиакомпаниям предоставляются субсидии на этих маршрутах.

В настоящее время приобретает популярность сборная система авиаперевозки, когда общая услуга перевозчика - это «конструктор». Т.е. пассажир в зависимости от своих интересов, нужд, уровня дохода, самостоятельно определяет стоимость и опции билета. Такая система уже

давно успешно использовалась за рубежом. ПАО «ЮТэйр» также внесло данную систему покупки билета. Пассажир может за дополнительные средства приобрести страховку, выбрать место в салоне, купить обед.

Таким образом, данные анализа показали, что эффективность деятельности авиакомпании «ЮТэйр» имела как периоды роста, так и спада, хотя и на протяжении всего периода доходы возрастали, менялись изменялась динамика темпов роста.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Абрютина М.С., Грачев А.В. Анализ финансово-экономической деятельности предприятия. - М.: Дело и Сервис, 2015. - 256 с.
2. Албитов, А. CRM (Customer Relationship Management) эффект [Электронный ресурс] / А.Албитов, Е.Соломатин. – Режим доступа: <http://www.cfin.ru/itm/crm-review.shtml> (дата обращения: 12.11.2018).
3. Бажов, Л.Б. Воздушные перевозки и авиационные работы: учеб. пособие / сост. Л. Б. Бажов. – Ульяновск : УВАУГА (И), 2015. – 53 с.
4. Бажов, Л.Б. Оперативное управление авиаперевозками: учеб. пособие / Л.Б. Бажов. – Ульяновск: УВАУ ГА, 2016. –67 с.
5. Баканов М. Н., Шеремет А.Д. Теория анализа хозяйственной деятельности. 2-е изд. М.: Финансы и статистика, 2017.- 43 с.
6. Балабанов И. Т. Финансовый анализ и планирование хозяйствующего субъекта. 2-е изд. М.: Финансы и статистика, 2016.- 112 с.
7. Барнгольц С. Б., Мельник М. В. Методология экономического анализа деятельности хозяйствующего субъекта. М.: Финансы и статистика, 2016.- 113-118 с.
8. Белавинцев, И.А. Государственная поддержка пассажирских перевозок на внутрироссийских воздушных линиях / И.А. Беловинцев // Научный вестник Московского государственного технического университета гражданской авиации. - 2016.- № 181. - 30-34 с.
9. Бердникова Т.Б. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятия. М.: ИНФРА-М, 2016.- 68-69 с.
10. Бернстайн Л.А. Анализ финансовой отчетности: Теория, практика и интерпретация: Пер. с англ. М.: Финансы и статистика, 2017.- 38 с.
11. Бланк И.А. Управление прибылью.- К.: «Ника-Центр»,2015.-40 с.
12. Большедворская, Л.Г. Экономическая оценка параметров качества авиатранспортных услуг / Л.Г. Большедворская // Научный вестник

Московского государственного технического университета гражданской авиации, 2016, - № 143, - 31-37 с.

13. Борисов Н.К. Оценка привлекательности компании. М.: Финансы, 2015.- 29 с.

14. Борисов, Ф.А. Обзор современных тенденций на российской рынке пассажирских авиаперевозок / Ф.А. Борисов, А.В. Крамаренко, Н.А. Крупинский // Научный вестник Московского государственного технического университета гражданской авиации, 2015, - №216, - 11-21 с.

15. Бочаров В.В. Финансовый анализ. - СПб.: Питер, 2016. - 240 с.

16. Быкадоров В.Л., Алексеев П.Д. Финансово-экономическое состояние предприятия: Практич. пособие. М.: ПРИОР, 2017.- 54 с.

17. Вакуленко Т.Г., Фомина Л.Ф. Анализ бухгалтерской (финансовой) отчетности для принятия управленческих решений. 2-е изд. М.; СПб.: Издательский дом «Герда», 2017.- 72- 74 с.

18. Губенко, А. В. Экономика воздушного транспорта / Губенко А. В., Смуров М. Ю., Черкашин Д. С. // — СПб.: Питер, 2015. — 288 с.

19. Гущина А.С., Лобанова Э.В., Скипин Д.Л., Оценка эффективности выполнения авиаперевозок // Экономический анализ: теория и практика. 2018 Т. 17, № 3. – С. 575 – 587 с.

20. Евдокимов, А.И. Внешнеэкономическая деятельность. // А.И. Евдокимова – М.: Юрайт, 2015.- 316 с.

21. Ендовицкий Д.А., Исаенко А.Н. Финансовые резервы организации: анализ и контроль. - М.: КНОРУС, 2016. - 264с.

22. Ефимова О.В. Финансовый анализ. 4-е изд., перераб. и доп. М.: Бухгалтерский учет, 2015. - 528 с.

23. Иванова, Ж. А., О содержании комплексного экономического анализа/ Ж. А. Иванова. - (Бухгалтерский учет, статистика) //Экономические науки. - 2015. - № 8 (129). - 104-107 с.

24. Ильенкова Н.Д. Анализ взаимосвязи спроса на продукцию и финансовых результатов деятельности предприятия. - М.: Финансовая академия при Правительстве РФ, 2017. - 47 с.

25. Ильиных И.А., Оптимальная структура капитала и эффективность функционирования авиакомпании/ Ильиных И.А. // Экономика и управление, №5 (79), 2017. - 93-96 с.

26. Исмаилова, Э.С. Перспективы повышения эффективности управления деятельностью авиапредприятия (аэропорта) в условиях кризисного развития / Научные ведомости белгородского государственного университета. Серия: экономика, информатика, №14-1-1, 2016. - 66-71 с.

27. Калинина А.П., Мазурова И.И., Муравьев А.И., Сысоева Г.Ф. Вопросы теории исследования экономической эффективности хозяйственной деятельности объединений (предприятий). Л.: ЛФЭИ, 2016. - 13-15 с.

28. Калинина А.П., Курносова В.П., Игнатьева С.Н. Основы экономического анализа. 2-е изд. СПб.: Изд-во СПбГУ ЭФ, 2016.- 73-75 с.

29. Калинина А.П., Курносова В.П. Методика экспресс-анализа прибыли и рентабельности по данным бухгалтерской отчетности // Бухгалтерские вести. 2016. № 7. 68-89 с.

30. Ковалев В.В., Волкова О.Н. Анализ хозяйственной деятельности. М.: Проспект, 2015. -27 с.

31. Ковалев В.В. Финансовый анализ: Методы и процедуры. М.: Финансы и статистика, 2017. - 68 с.

32. Ковалев В.В., Финансовый анализ: Управление капиталом. Выбор инвестиций. Анализ отчетности. М.: Финансы и статистика, 2017. -33 с.

33. Ковалев В. В. Финансовый учет и анализ: концептуальные основы. М.: Финансы и статистика, 2015. - 69-80 с.

34. Кохно, П. А. Методика оценки финансово-экономической деятельности отраслевой корпорации/ П. А. Кохно, А. П. Кохно. -

(Финансово-экономическая деятельность) // Финансовый бизнес. - 2016. - № 6. - 19-29 с.

35. Крейнина М.Н. Анализ финансовых результатов деятельности предприятия/ /Я - бухгалтер, 2016. - № 12.- 3-5 с.

36. Кренева, Г.В. Использование операционного экспресс-анализа для совершенствования методов управления эффективностью технической эксплуатации воздушных судов в авиапредприятии / Кренева Г.В., Герасимова Е.Д., Жицкий Д.В. // Научный вестник Московского государственного технического университета гражданской авиации, 2016, № 156, 121-127 с.

37. Крылов З.И., Власова В.М., Егорова М.Г. и др. Анализ финансового состояния, и инвестиционной привлекательности предприятия. - М.: Финансы и статистика, 2016. - 192 с.

38. Лобанова Э.В., Корчемкина Е.С., Особенности формирования расходов на летный час воздушного судна // Chronos: Экономические науки. 2018 Т. № 26- с. 17-23

39. Любушин Н.П., Лещева В.Б., Дьякова В.Г. Анализ финансово-экономической деятельности предприятия: Учеб, пособие / Под ред. Н.П. Любушина. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2015. – 69 с.

40. Майданчик Б.И, Карпунин М.Б., Любенецкий Л.Г. и др. Анализ и обоснование управленческих решений. М.: Финансы и статистика, 2015. – 53-55 с.

41. Макаренко, М.В. Системы показателей, модели и подходы к оценке деятельности предприятия [Электронный ресурс] / М.В. Макаренко, И.И. Малова. – Режим доступа: http://www.edit.muh.ru/content/mag/trudy/11_2018/14.pdf (дата обращения: 14.11.2018)

42. Окулов, В. М. Эффективность пассажирских авиаперевозок / В. М. Окулов, М. И. Полубояринов, Е. П. Курочкин и др. – М. : Авиабизнес, 2016 – 208 с.

43. Официальный сайт ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» - режим доступа: <https://www.utair.ru/> (дата обращения: 04.11.2018);
44. Панков Д.А. Бухгалтерский учет и анализ в зарубежных странах .- 2016г.-237с.
45. Пронина Е.В., Определение себестоимости рейсов авиакомпании // Пронина Е.В. МГТУ ГА – Москва, 2016. - 42 с.
46. Региональные различия в эксплуатационных экономических показателях международных авиакомпаний. Справочник Международной организации гражданской авиации. – М.: 2015. - 54 с.
47. Родионова М.В., Федотова М.А. Финансовая устойчивость предприятия в условиях инфляции. М.: Перспектива, 2015. – 43-47 с.
48. Романова Л.Е. Анализ хозяйственной деятельности: Учеб, пособие. Тула, 2017. – 23 с.
49. Романчева, Н.И. Технологии оценки показателей пассажирских перевозок / Романчева Н.И., Павлова Л.В. // Научный вестник Московского государственного технического университета гражданской авиации, 2015, № 94, 112-114 с.
50. Савельев, Д.А. Анализ российского рынка пассажирских авиаперевозок / Транспортное дело России, 2017, №3.- 27-30 с.
51. Савицкая Г.В. Анализ хозяйственной деятельности предприятия. - Минск: ООО «Новое знание», 2016. - 688 с.
52. Самойлов А.А. Система показателей оценки экономической эффективности деятельности предприятия. // Экономический анализ: теория и практика №6,2015. – 33 с.
53. Самочкин В.Н Гибкое развитие предприятия. Анализ и планирование. М.: Дело, 2018. – 74 с.
54. Селезнева Н.Н., Ионова А.Ф. Финансовый анализ. - М.: ЮНИТИ- ДАНА, 2017.-479 с.

55. Степанова, Н.И. Система ключевых показателей эффективности и её роль в мотивации работников авиапредприятий / Степанова Н.И., Палаткина А.В. // Инновации в гражданской авиации, №2, 2016, - 56-61 с.
56. Степанова, Н.И. Экономика гражданской авиации: Учебное пособие – М.: МГТУ ГА, 2016. – 130 с.
57. Стоянова Е.С., Штерн М.Г. Финансовый менеджмент для практиков. М.: Перспектива, 2018.
58. Тарбеева Е.М., О.В. Рыжов оцениваем рентабельность финансово-хозяйственной деятельности компании.// Главбух №2, 2016. – 47 с.
59. Тиндова, М.Г. Эконометрика: учебное пособие для студентов, обучающихся по направлениям подготовки укрупненной группы специальностей «Экономика и управление» / М.Г. Тиндова, О.С. Кузнецова – Саратов: ССЭИ РЭУ им. Г.В. Плеханова, 2015. – 108 с.
60. Тищенко, А.Н. Экономическая результативность деятельности предприятий: монография / А.Н. Тищенко, Н.А. Кизим, Я.В. Догодайло – Х.: Инжек, 2015. – 144 с.
61. Управленческая отчетность выполнения пассажирских авиаперевозок ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр»
62. Фридлянд, А.А. Экономика авиаперевозок и текущее состояние российского авиатранспорта рынка / Фридлянд А.А., Низаметдинов Р.Р. // Научный вестник Государственного научно-исследовательского института Гражданской авиации, 2015, № 2 (313), 160-165 с.
63. Фридлянд, А.А. Совершенствование механизмов субсидирования региональных перевозок в России / Фридлянд А.А., Кулешова Ю.Л. // Научный вестник Московского государственного технического университета гражданской авиации. 2016. № 202. 85-89 с.
64. Чинюгин, Ю.М. Построение факторной модели для анализа эффективности технической эксплуатации воздушных судов по критерию безубыточности производственной деятельности авиапредприятия / Чинюгин

Ю.М., Герасимова Е.Д., Кренева Г.В., Жицкий Д.В. // Научный вестник московского государственного технического университет гражданской авиации, №156, 2016, 113-120 с.

65. Хеддервик К. Финансово-экономический анализ деятельности предприятия. - М.: Финансы и статистика, 2016. - 192 с.

66. Хелферт Эрик Техника финансового анализа. - 2016г. – 663 с.

67. Чечевицына Л.Н., Чуев И.Н. Анализ финансово-хозяйственной деятельности. М.: Маркетинг, 2015. – 14 с.

68. Шевченко И.В. Производственный сектор экономики в контексте экономического роста. И Экономический анализ: теория и практика №12, 2003. – 6-7 с.

69. Шеремет А.Д. Комплексный экономический анализ деятельности предприятия (вопросы методологии). М.: Экономика, 2017. – 56-58 с.

70. Шеремет А.Д., Сайфулин Р.С., Негашев Е.В. Методика финансового анализа. 3-е изд. М.: ИНФРА-М, 2016. – 32 с.

71. Шеремет А.Д., Сайфулин Р.С., Негашев Е.В. Методика финансового анализа. М.: ИНФРА-М, 2015. – 35 с.

72. Шишмарев Е.М. Прогнозирование прибыли при функционировании предприятия в условиях нестабильного спроса. И Экономический анализ: теория и практика №4, 2015. – 3-5 с.

73. Шухгальтер М.Л., Экономика предприятия: учебник для вузов. 2-е изд., переработанное и дополненное. Под ред. А.Е. Карлика, М.Л. Шухгальтер – СПб.: Питер, 2017. – 464 с.

74. Яковлева С.С. Анализ прибыльности и рентабельности предприятий малой авиации в республике Саха (Якутия) (на примере ОАО АК «Полярные авиалинии») // Современные тенденции в экономике и управлении: новый взгляд, 2015, - № 35, - 164-168 с.

75. Dr. Peter Belobaba, Intridaction: Airline Industry Overview // Istanbul Technical University Air Transportation Managment, March, 2016 –19 p.