Приложение № 2

**Предложения по доработке отдельных положений Методики**

В целях совершенствования контроля за финансовой устойчивостью эксплуатантов коммерческой гражданской авиации, предлагаем внести нижеследующие изменения в действующую Методику, а именно:

1. Оценку финансово-экономического состояния эксплуатантов предлагаем проводить по данным бухгалтерской и статистической отчетности за полные 12 месяцев от отчетной даты, а не с начала года (показателей бухгалтерского баланса и отчета о прибылях и убытках, ф. 67-ГА за финансовый год). Такой метод мониторинга финансового состояния предприятий (в том числе авиакомпаний) широко применяется финансовыми учреждениями и дает более объективную оценку с учетом производственного цикла предприятий в авиаотрасли (в среднем 1 производственный цикл составляет год).

Например, при   мониторинге   отчетности   на   30 июня 2017 года предлагаем учитывать показатели отчетности с июля 2016 года по июнь 2017 года, то есть данные за 12 месяцев, предшествующих отчетной дате. Применяя данный подход, нет необходимости в применении сезонных корректировок, а результаты будут отражать действительное финансово-экономического состояние эксплуатантов нарастающим итогом с учетом сезонности, конъюнктуры рынка.

С учетом вышеописанного, необходимо исключение сезонных корректировок (п.п.30, 36.1 Раздела 3 Методики) и изменение методов расчета показателей, где учитывались сезонные корректировки.

1. Согласно Методике, отнесение эксплуатанта к одной из четыре групп риска потери текущей платежеспособности проводится на основе двух коэффициентов: скорректированного в соответствии с п.36.1 показателя уровня наличия (+) или дефицита (\_0 финансовых ресурсов (К0 взвешен.) и периода погашения (оборота) кредиторской задолженности (К3).

В расчете значения (К0 взвешен.) принимают участие 5 показателей:

К0 (Уровень наличия (+) или дефицита (-) финансовых ресурсов обеспечения текущей деятельности),

К1 (чистый оборотный капитал),

К4 (стоимость чистых активов),

К8 (чистый располагаемый доход),

К14 (среднемесячная выручка).

Всего по Методике рассчитывается 14 показателей.

При проведении анализа финансово-экономической деятельности в Методике не определена степень участия в принятии решения отнесения эксплуатанта к той или иной группе вышеописанных показателей за исключением К3 и К0 взвешен.

С целью принятия сбалансированного решения при определении группы риска эксплуатанта предлагаем определить в Методике степень влияния каждого показателя на распределение авиакомпаний по группам риска, либо вместо К3 применять второй сбалансированный показатель, не вошедший в расчет КО взвешен.

1. Показатель оборачиваемости кредиторской задолженности (К3).

Согласно Методике, период оборота кредиторской задолженности определяется как отношение величины текущей кредиторской задолженности, включая краткосрочные заемные средства и краткосрочные обязательства за отчетный период, умноженной на количество месяцев отчетного периода к сумме себестоимости продаж, коммерческих и управленческих расходов, с учетом изменения стоимости запасов за отчетный период.

Считаем, что показатель, рассчитанный по данной формуле, не дает объективной оценки расчетов, так как погашение кредитов и займов происходит по срокам, закрепленным в Кредитном соглашении (возможно гашение в течение 12 месяцев согласно ПБУ), и, поэтому, сумма ссудной задолженности может не меняться в течение до 12 месяцев.

Предлагаем, для расчета данного показателя исключить стоимость Кредитов и займов со сроком гашения более 6 месяцев. В расчете использовать только стр. 1520 бухгалтерского баланса, в случае графика погашения краткосрочных кредитов свыше 6 месяцев от отчетной даты.

При определении суммы кредиторской задолженности предлагаем "очищать" задолженность от суммы дебиторской задолженности при взаимных оборотах контрагентов, а также на остаток денежных средств по строке 1250 ф.1.

**Или:**

как альтернативу данному показателю Методики, предлагаем показатель оборачиваемости краткосрочных обязательств - коэффициент напряженности текущих обязательств

**Коэффициент напряженности среднее значение (код 1510+1520+1550)**

**текущих обязательств (К3\*.): =** \***кол-во дней в периоде (365 или 366) /код 2110,**

**где,**

**код 2110 -**выручка за последние 12 мес., предшествующих отчетной дате,

**код 1510** - краткосрочные заемные средства из раздела 5 "Краткосрочные обязательства",

**код 1520** - краткосрочная кредиторская задолженность,

**код 1550** - прочие краткосрочные обязательства из раздела 5 "Краткосрочные обязательства".

Среднее значение рассчитывается по методу средней арифметической на начало и конец расчетного периода (12 месяцев).

1. Расчет показателя К0 (Уровень наличия (+) или дефицита (-) финансовых ресурсов обеспечения текущей деятельности) производится на основе значений показателей Кр (наименьшее из значений К1 и К4) и шестимесячного чистого располагаемого дохода (К8).

В Методике необходимо обосновать/дать комментарий необходимости участия в расчете К0 шестимесячного дохода (глубины дефицита финансовых ресурсов).

1. В расчет показателя **К8 (чистый располагаемый доход)** введены корректирующие коэффициенты - дельта К1, дельта К2, дельта КЗ. Смысл данных корректировок состоит в том, чтобы исключить из расчетного показателя чистой прибыли нерегулярные доходы, прибыли, дивиденды, начисленные в отчетном периоде.

Корректировка дельта К2 направлена на исключение из показателя чистой прибыли финансовой помощи, при этом применяется данная корректировка в том случае, если финансовая помощь (например, государственные субсидии воздушных перевозок по социально-значимым маршрутам) превышает 5 процентов от суммы выручки, отраженной по строке 2110 Отчета о прибылях и убытках. Если данное условие выполняется, то корректировка производится. Необходимы комментарии в Методике, в связи с чем берется 80 процентов от суммы сальдо прочих доходов и расходов и 0,5 процентов основной выручки.

1. Индекс перспективной платежеспособности эксплуатанта. (К12).

Выводы по результатам оценки финансово-экономического состояния эксплуатантов включают отнесение компании к одной из четырех Групп по уровню риска.

Показатель (**К12) -**индекс перспективной платежеспособности, значения которого влияют на риск аннулирования сертификатов, разбит всего на три Группы и по характеристике, указанной в Приложении 2 данный показатель не имеет положительной оценки, т.е.   все эксплуатанты имеют риск потери сертификата эксплуатанта, не зависимо от полученного значения.

Предлагаем пересмотреть диапазон значений показателя и формулировку его качественной характеристики, а именно ввести еще одну группу, предусмотреть промежуточный диапазон.

Уточнить, каким образом данный показатель влияет на решение отнесения авиакомпаний к той или иной группе риска.

1. Предлагаем пересмотреть критерии отнесения эксплуатанта ко 2-й, 3-й и 4-й Группе. Согласно действующим критериям ко 2-й Группе эксплуатант может быть отнесен только в одном случае, когда К3<3 (оборот кредиторской задолженности менее 3-х месяцев) и < -0.3К0 взвешен. <0.3, что создает довольно узкий диапазон параметров финансово-хозяйственной деятельности.

Шкала по определению группы риска согласно действующей Методике:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |
|  | I | III | III«\*» |
|  | II | III | IV«\*» |
|  | III «\*» | III«\*» | IV«\*» |
|  | IV«\*» | IV«\*» | IV«\*» |

Предложения по применению шкалы в Методике при разделении по категориям для эксплуатантов: с выручкой до 3 млрд. руб. и/или вместимостью воздушных судов до 30 пассажиров и /или осуществляющих нерегулярные чартерные перевозки и авиаработы:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| К3 -кредиторская задолженность | K3<3 | 3<K3<6 | 6<K3 |
|  | **I** | **II** | **III** |
|  | II | III | III«\*» |
|  | III«\*» | III«\*» | IV«\*» |
|  | IV«\*» | IV«\*» | IV«\*» |