

2. Жданкина Ю.А., Агафонова М.С. Современные проблемы развития бизнеса в России // Международный студенческий научный вестник. – 2014. – № 1.
3. Делягин М.Г. Общая теория глобализации. 3-е изд. – М., 2003. – С. 51.
4. Горбачев М.С. Трудные вопросы современного развития. – М., 2003. – 592 с.

НЕОЖИДАННОЕ БАНКРОТСТВО? О ЧЕМ ГОВОРIT АНАЛИЗ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ

А.Т. Кучкартаева

Томский политехнический университет, г. Томск

E-mail: lambo_mur@mail.ru

Научный руководитель: Каз М.С., д-р экон. наук, профессор

В статье рассматривается одна из крупнейших российских авиакомпаний, оказавшаяся на грани банкротства, приводятся точки зрения экспертов по данной проблеме, анализируется статистика по рынку авиаперевозок. Далее производится анализ финансовой отчетности авиакомпании, формулируется собственный вывод о причине ее предбанкротного состояния.

В настоящее время находится под вопросом дальнейшее существование одной из крупнейших российских авиакомпаний (в дальнейшем «Н»). Первого сентября стало известно, что авиаперевозчик «Аэрофлот» намерен приобрести 75% акций этой компании, но в поставленные сроки слияния компаний не произошло. Двадцать восьмого сентября банки-кредиторы направили письмо правительству с просьбой о реструктуризации долгов финансово несостоятельного авиаперевозчика, однако первого октября было принято решение начать процедуру банкротства авиакомпании.

Для того чтобы понять, почему одна из крупнейших авиакомпаний России оказалась на грани банкротства, является ли это абсолютно неожиданным событием или вполне закономерно, автор проанализировал мнения экспертов.

Так, эксперт крупнейшего российского банка считает, что долг авиаперевозчика чрезмерно превысил разумные пределы [1].

Схожее мнение выражает и председатель Ассоциации авиаперевозчиков в Казахстане, указывая на существенный перекоп в структуре долга Н., обусловленный непродуманной структурой авиапарка [2].

Вышеприведенные мнения могут быть подтверждены данными о структуре долга авиакомпании Н., приведенными на рисунке 1 [3].

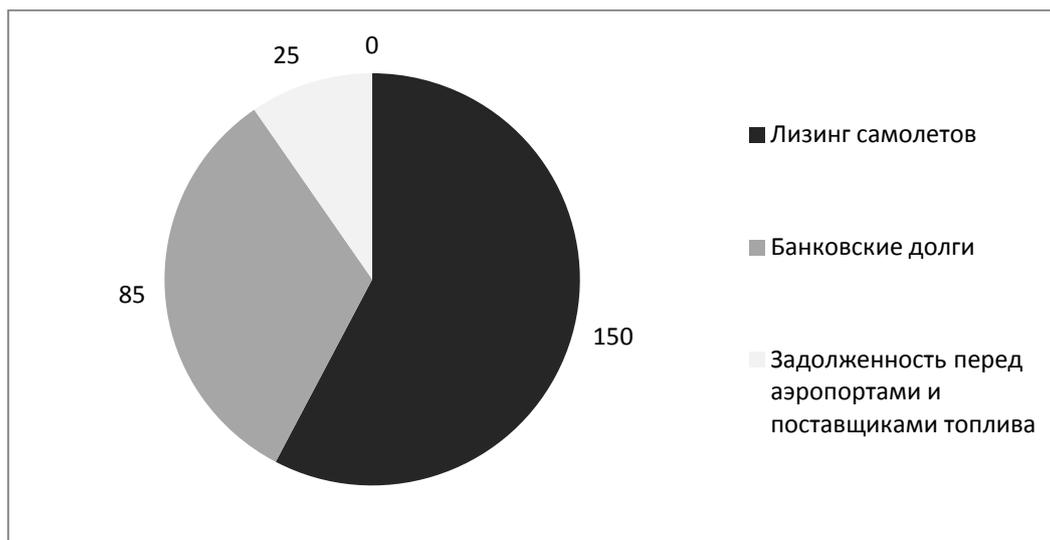


Рис.1. Структура долга авиакомпании Н., млрд. долл.

Как видно из анализа диаграммы, 58% долга приходится на лизинг самолетов, далее этот факт будет рассмотрен в статье более подробно. Также 33% долга – банковские долги и 9% – задолженность перед поставщиками авиатоплива и аэропортами. При этом общий долг компании оценивается в 250-260 млрд. долл.

Заместитель гендиректора ИК «Регион» комментирует: «Главная проблема авиакомпании – прореха в балансе, которую можно оценить в 60–100 миллиардов рублей». Так, аудитор Н. не признавал в отчетности клиента переоценку бренда на 60 миллиардов рублей, которая, возможно, и была способом закрытия «прорехи» [4].

Таким образом, приведенные мнения свидетельствуют о том, что банкротство Н. – закономерное явление.

С другой стороны, в период с 2009 по 2015 год компанию на рынке авиаперевозок выделял динамичный рост – в то время как пассажиропоток в целом по рынку рос примерно на 15% в год, Н. показывала ежегодно 20% роста [4]. Является ли это доказательством эффективной деятельности авиакомпании Н.?

Стоит отметить и стратегию авиакомпании, которая заключалась в агрессивном увеличении доли рынка за счет пополнения авиапарка и снижения цен [4].

В последние годы Н. регулярно получала кредиты на покупку новых больших (вместимостью до 600 мест) дальнемагистральных самолетов. Если проанализировать рисунок 2, можно отметить, что рост компании был полностью основан на получении кредитов, которые к 2013 году практически сравнялись с объемом выручки [4].



Рис. 2. Соотношение выручки и совокупного долга авиакомпании Н., 2005–2013 гг.

Также для увеличения валовой выручки Н. периодически опускала цену на билеты ниже себестоимости, поэтому и другие игроки рынка вынуждены были включиться в ценовую войну. В итоге тарифы перевозок стали экономически необоснованными (рисунок 3), что привело к увеличению операционных убытков, дополнительно выросших из-за девальвации рубля, поскольку 35–40% себестоимости перевозок номинированы в валюте (лизинг воздушных судов, запчасти, обслуживание в зарубежных аэропортах, страхование) [4].

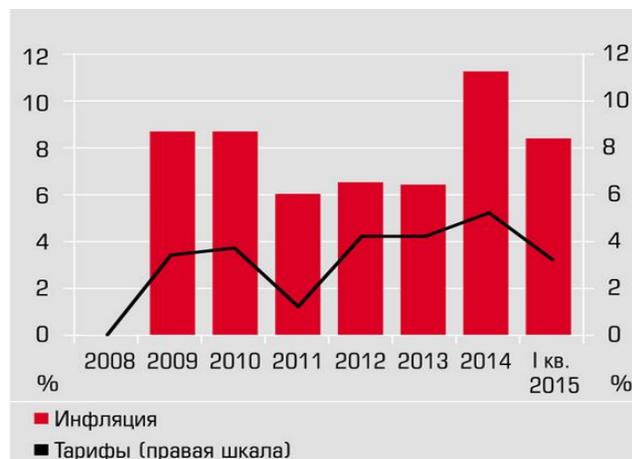


Рис. 3. Тарифы на авиаперевозки и темпы инфляции, 2009–2015 гг.

В итоге, по подсчетам Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта, в 2014 году перевозка одного пассажира на внутренних воздушных линиях принесла отрасли 637 рублей убытка. Спрос ежегодно рос, но он не покрывал динамики роста долговой нагрузки компаний ввиду «гонки вооружений», развязанной авиатранспортом. «Отсутствие зависимости финансовых результатов от динамики пассажиропотока свидетельствует о диспропорциях в отрасли, ее нерыночном характере развития», – такой вывод сделали в августовском отчете о положении дел в отрасли

гражданских авиаперевозок экономисты Минэкономразвития. В итоге общая задолженность пяти крупных компаний по МСФО только перед банками к середине года и превысила 150 млрд. рублей, что вдвое выше допустимой. Падение спроса, в том числе на самых прибыльных международных авиалиниях (часть из которых принадлежала авиакомпании Н.), неизбежно привело к избытку провозных мощностей, которые увеличились в июне до 800 тыс. кресел (но при этом перевезли за шесть месяцев текущего года 41,2 млн. пассажиров, что на 0,7% меньше, чем в первом полугодии прошлого). То есть самолеты стоят, а лизинговые платежи на них начисляются [4].

Такова общая ситуация, сложившаяся в отрасли авиаперевозок к началу 2015 года. Но почему она привела на грань банкротства авиакомпанию Н.?

С этой целью нами была проанализирована отчетность данной авиакомпании за ряд лет.

Сначала были исследованы данные по парку воздушных судов (отчетность по МСФО) [5]. В 2011 году у данной авиакомпании было 90 воздушных судов, в 2012 году – 101, в 2013 году – 100, в 2014 – 104. Особого внимания заслуживает период 2011-2012 годов, поскольку за эти годы наблюдался самый большой прирост судов (11 шт.), из них в собственность было приобретено 2 судна, 5 – в финансовую аренду, 6 – в операционную аренду. Поскольку выше упоминалась проблема неэффективного использования судов, рассчитаем рентабельность капитала для 2011 и 2012 годов.

Коэффициент рентабельности капитала был рассчитан как отношение прибыли от продаж к среднегодовой сумме собственного капитала (итогу раздела 3 в балансе). Он показывает, сколько компания имеет чистой прибыли с рубля, авансированного в собственный капитал.

$$\text{Рентабельность капитала} = \frac{\text{Прибыль от продаж}}{\text{Среднегодовая сумма собственного капитала}}$$

$$\text{Рентабельность капитала (2011)} = \frac{2418558}{1028074} = 2,35$$

$$\text{Рентабельность капитала (2012)} = \frac{9663122}{-13273670} = -0,73$$

Рентабельность капитала стала отрицательной, если раньше на рубль собственного капитала компания получала 2,35 рубля прибыли, то сейчас несет убытки 73 копейки. Следовательно, эффективность использования капитала снижена. Автор сделал предположение, что причина заключена в том, что в 2012 году имеющиеся суда были менее загружены, чем в 2011. Рост пассажиропотока не успевал за ростом имеющихся пассажиромест. Подтвердим это данными из таблицы 1.

Из анализа таблицы видно, что прибыль от продаж увеличилась более чем в 2,8 раза. Возможно, это связано с увеличением пассажиропотока. Однако величина процентов к уплате выросла почти в полтора раза, то есть лизинговые платежи стали приводить к снижению прибыли до налогообложения, в 2012 она сократилась на 24%. Следовательно, прирост пассажиропотока был недостаточно высок относительно прироста затрат на лизинг новых воздушных судов.

Таблица 1 – Прибыль от продаж, проценты к уплате, прибыль до налогообложения, 2011–2012 гг.

Показатель	2011 год	2012 год
Прибыль от продаж, тыс. руб.	2418558	6993122
Проценты к уплате, тыс. руб.	2310189	3254790
Прибыль до налогообложения, тыс. руб.	2014643	1538900

Также необходимо было оценить рискованность бизнеса, посчитав операционный левверидж для 2011 года. Но для этого требуются данные о величине совокупных переменных затрат, которые в финансовой отчетности не отражаются. Выявление совокупных переменных издержек потребовало от автора следующих действий:

1) отразить выручку как величину в строке 2110 Отчета о финансовых результатах для 2011 и 2012 годов;

2) рассчитать затраты как сумму строк 2120 (Себестоимость продаж), 2210 (Коммерческие расходы) и 2220 (Управленческие расходы) Отчета о финансовых результатах для 2011 и 2012 годов;

3) построить график зависимости выручки от затрат в период 2011-2012 гг., найти уравнение, описывающее данную зависимость;

4) по коэффициентам уравнения найти величину постоянных издержек (в линейной зависимости вида $y=ax+b$ коэффициент b показывает величину постоянных издержек) и выявить уровень совокупных переменных издержек как разницу между затратами (2 пункт) и коэффициентом b .

В таблице 2 приведены данные для расчета переменных затрат.

Таблица 2 – Данные для расчета совокупных переменных затрат

2011					
Доходы			Расходы		
№	Наименование строки	Величина, тыс. руб.	№	Наименование строки	Величина, тыс. руб.
2110	Выручка	86494353	2120	Себестоимость продаж	78414062
			2210	Коммерческие расходы	2040595
			2220	Управленческие расходы	3621138
	Итого	86494353		Итого	84075795
2012					
Доходы			Расходы		
№	Наименование строки	Величина, тыс.руб.	№	Наименование строки	Величина, тыс.руб.
2110	Выручка	97610060	2120	Себестоимость продаж	82898400
			2210	Коммерческие расходы	2569439
			2220	Управленческие расходы	5149100
	Итого	97610060		Итого	90616939

На основании данных (таблица 2) построен график зависимости затрат от выручки (рисунок 4). Нижняя точка отражает их соотношение в 2011 году, верхняя – в 2012 году.

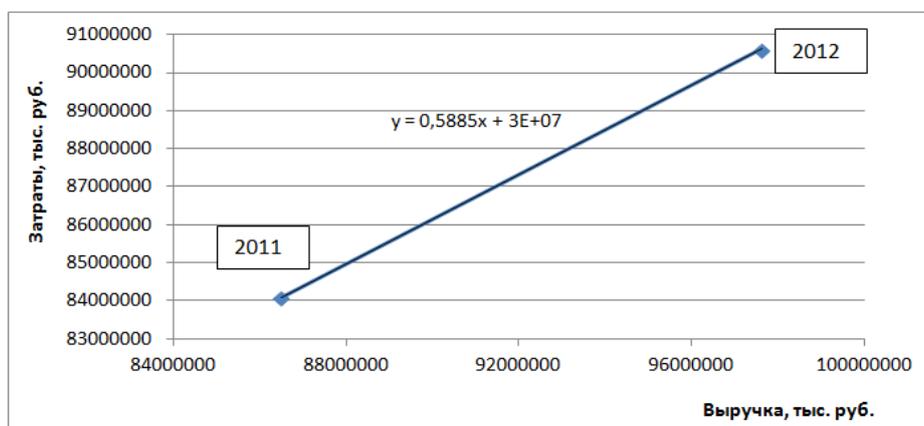


Рис.4. График зависимости затрат от выручки, 2011–2012 гг.

Величина постоянных затрат, как видно из уравнения на рисунке 4, равна 30000000 тыс. руб. Следовательно, величина совокупных переменных затрат, найденная как разница между расходами (таблица 2) и постоянными затратами, для 2011 года составит 60616939 тыс. руб., а в 2012 году – 54075795 тыс. руб.

Полученные в результате проведенного анализа данные позволяют рассчитать операционный леверидж в 2011 году:

$$\text{Опер. лев.} = \frac{\text{Выручка} - \text{Совокупные переменные затраты}}{\text{Прибыль от продаж}}$$

$$\text{Опер. лев. (2011)} = \frac{86494353 - 60616939}{2418558} = 13,4$$

Как видно из расчетов, операционный леверидж, который показывает на сколько процентов изменится прибыль от продаж при изменении выручки на 1 %, был равен 13,4 в 2011 году. Автор предполагает, что в 2011 году высокомаржинальная операционная деятельность авиаперевозчика Н. ввела в заблуждение его менеджмент. Управленцы авиакомпании приняли решение о наращивании объемов авиапарка в следующем году, оставив без внимания сопутствующие значительные операционные риски. Увеличив количество судов, авиаперевозчик стал нести значительные расходы, уплачивая проценты по кредитам. Чтобы оценить влияние последних на формирование прибыли компании, автор определил финансовый леверидж для 2011 г. Ниже приведены формулы и расчеты.

$$\text{Фин. лев. (2011)} = \frac{\frac{\text{NOPAT}_{2011} - \text{NOPAT}_{2010}}{\text{NOPAT}_{2010}}}{\frac{\text{EBIT}_{2011} - \text{EBIT}_{2010}}{\text{EBIT}_{2010}}}$$

$$\text{NOPAT} = (\text{Приб. от продаж} - \% \text{ к упл.}) - (\text{Приб. от продаж} - \% \text{ к упл.}) * 20\%$$

$$NOPAT_{2011} = (2418558 - 2310189) - (2418558 - 2310189) * 20\% = 86695.2$$

$$NOPAT_{2010} = (2653372 - 1766548) - (2653372 - 1766548) * 20\% = 709459.2$$

$$EBIT_{2011} = \frac{\text{Приб. от продаж 2011} - \text{Приб. от продаж 2010}}{\text{Приб. от продаж 2010}}$$

$$EBIT_{2011} = \frac{2418558 - 2653372}{2653372} = -0.0885$$

$$EBIT_{2010} = \frac{\text{Приб. от продаж 2010} - \text{Приб. от продаж 2009}}{\text{Приб. от продаж 2009}}$$

$$EBIT_{2010} = \frac{2653372 - 3532957}{3532957} = -0.24897$$

$$\text{Фин. лев. (2011)} = \frac{\frac{86695.2 - 709459.2}{709459.2}}{\frac{-0.0885 - (-0.24897)}{-0.24897}} = \frac{-0.878}{-0.645} = 1.362$$

Финансовый левэридж для 2011 года равен 1,362, что означает следующее: каждый процент прироста прибыли приводит к приросту чистой прибыли на 1,36%.

Рассчитаем также операционно-финансовый левэридж для 2011 года, чтобы выявить общий эффект:

$$\text{Опер. - фин. лев.}_{2011} = \text{Опер. лев.}_{2011} * \text{Фин. лев.}_{2011} = 1,362 * 13,4 = 18,25$$

Величина операционно-финансового левэриджа также свидетельствует, с одной стороны, о высокой маржинальности бизнеса, с другой стороны, о высоких рисках.

Таким образом, банкротство Н. является закономерным процессом, сигналы о скрытых проблемах можно было наблюдать в финансовой отчетности авиакомпания еще в 2011 году. Компания имела высокую доходность, но также с ней был связан и значительный риск. Ценой одностороннего понимания этих сигналов менеджментом компании, также усиленного внешними причинами и стало положение Н. на данный момент.

Список использованной литературы.

7. Герман Греф назвал основную причину краха Н. [Электронный ресурс] // Информационно-аналитический портал ФБА «Экономика сегодня»: rueconomics.ru. 2015. URL: <http://rueconomics.ru/94425-german-gref-nazval-osnovnuyu-prichinu-kraha-transaero/> (дата обращения: 03.10.2015).

8. Банкротство Н. Частный случай или часть экономического кризиса [Электронный ресурс] // Информационный банковский портал «Первый Банковский!» [banker.kz](http://www.banker.kz). 2015. URL: <http://www.banker.kz/news/bankruptcy-airlines-special-case-or-part-of-the-ec/> (дата обращения: 09.10.2015).

9. Темкин А. Правительство приняло решение о банкротстве Н. [Электронный ресурс] // Информационное агентство «РосБизнесКонсалтинг». daily.rbc.ru. 2015.

URL: <http://daily.rbc.ru/ins/business/01/10/2015/560d1d769a794746e2c94d2a> (дата обращения: 09.10.2015).

10. Лабыкин А. Показательно-карательное банкротство [Электронный ресурс] // Деловой аналитический ресурс «Эксперт Онлайн». expert.ru. 2015. URL: <http://expert.ru/expert/2015/42/pokazatelno-karatelnoe-bankrotstvo/?kfh> (дата обращения: 13.10.2015).

11. Сводная (консолидированная отчетность). [Электронный ресурс] Интерфакс – сервер раскрытия корпоративной информации. e-disclosure.ru. 2015. URL: <http://www.e-disclosure.ru/portal/files.aspx?id=12696&type=3> (дата обращения: 02.10.2015).

ОСОБЕННОСТИ БУХГАЛТЕРСКОГО УЧЕТА В ИНТЕРНЕТ-МАГАЗИНАХ

О.В. Марьенкина

Томский политехнический университет, г. Томск

E-mail: MaryonkinaOV@yandex.ru

Научный руководитель: Арцер Т.В., канд. экон. наук, доцент

В наше время очень актуальны покупки через интернет – магазины. Можно даже сказать, что большинство людей пользуются этими услугами, так как это быстро и удобно. Цены там ниже, чем в обычных магазинах и товары бывают интересней и качественней. Именно по этому, покупатели по достоинству оценили такой способ совершения покупок. Теперь все чаще у представителей малого и среднего бизнеса есть онлайн-версии магазинов.

Целью данной работы является выявить особенности бухгалтерского учета в интернет-магазинах.

Задачи:

- уточнить определение интернет-магазина;
- выявить виды и специфику расчетов;
- определить особенности бухгалтерского учета при открытии и ведении интернет – магазина.

Интернет-магазины – это специализированные сайты, осуществляющие торговлю товарами и услугами [1].

В настоящее время продажи товаров через Интернет пользуются большой популярностью. Во-первых, это помогает сократить расходы продавцам. А во-вторых, позволяет установить доступные цены на реализуемые товары. В-третьих, интернет-магазины оказывают услуги по доставке товаров.

Перед тем как начать торговлю продавец интернет-магазина должен создать web-сайт, а также обязательно зарегистрировать доменное имя.

Покупателю нужно подать заявку, в которой указываются: фамилия, имя, контактный телефон, адрес доставки и способ оплаты. Но перед этим ему не обходимо узнать хороший, надежный этот магазин или нет.

Признаки надежного интернет-магазина:

1. На сайте должны быть контактные и регистрационные данные продавца (телефон, e-mail, название юридического лица и его реквизиты. Реквизиты легко проверить на сайте налоговой службы);