

Разделение эксплуатантов на категории с различным ранжированием групп риска

В целях объективной оценки финансово-экономического состояния эксплуатантов и справедливой оценки с учетом степени влияния на социально-экономические процессы в обществе, предлагаем в Методике и ФАП предусмотреть градацию эксплуатантов:

1. По объему выручки на три категории:

1.1. Малые и средние предприятия – эксплуатанты ВС, не имеющие холдинговой структуры, а также, по аналогии с Федеральным законом от 24.07.2017г. № 209-ФЗ (ред. от 26.07.2017г.) «О развитии малого и среднего предпринимательства в Российской Федерации», а также методикой финансовых учреждений по классификации клиентов (Райффазенбанк, ЮниКредит Банк, Банк ВТБ и др.), имеющие выручку до 3 млрд. руб. за последние 12 месяцев (отчетная дата квартал).

1.2. Крупные предприятия – эксплуатанты ВС, не имеющие холдинговой структуры, с выручкой свыше 3 млрд. руб. за последние 12 месяцев (отчетная дата квартал).

1.3. Крупные предприятия – эксплуатанты ВС с холдинговой структурой (ЦФО, ЦФУ, МВЗ), с выручкой свыше 3 млрд. руб. за последние 12 месяцев (отчетная дата квартал). Предусмотреть расчет показателей в Методике на основе отчетности МСФО в целом по холдингу.

2. По вместимости воздушных судов в части максимально-возможного к перевозке количества пассажиров на одном воздушном судне согласно технических характеристик по воздушным судам, внесенным в сертификат эксплуатанта:

2.1. С максимальным количеством пассажиров на одном воздушном судне до 30 человек.

2.2. С количеством пассажиров на одном воздушном судне свыше 30 человек.

3. По типам перевозок, внесенных в сертификат эксплуатанта:

3.1. Эксплуатанты, осуществляющие только нерегулярные чартерные перевозки и авиаработы. Для данной категории характерны: отсутствие 100% предоплаты, наличие отсрочек у заказчиков по платежам в 2-3 месяца и как следствие рост кредиторской задолженности;

3.2. Эксплуатанты, осуществляющие регулярные и нерегулярные перевозки.

При этом предусмотреть для авиационных предприятий/эксплуатантов воздушных судов, отвечающих требованиям пунктов: 1.1, 2.1, 3.1, при любом их сочетании либо по отдельности, более объективные расчетные коэффициенты для классификации в группу риска согласно Методике (Приложение № 2) и для оценки финансового состояния согласно ФАП Приложении № 3).

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-экономическое 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.

2. Согласно Методике, отнесение эксплуатанта к одной из четырех групп риска потери текущей платежеспособности проводится на основе двух коэффициентов: скорректированного в соответствии с п.36.1 показателя уровня наличия (+) или дефицита (-) финансовых ресурсов (K0 взвешен.) и периода погашения (оборота) кредиторской задолженности (K3).

В расчете значения (K0 взвешен.) принимают участие 5 показателей:

K0 (Уровень наличия (+) или дефицита (-) финансовых ресурсов обеспечения текущей деятельности),

K1 (чистый оборотный капитал),

K4 (стоимость чистых активов),

K8 (чистый располагаемый доход),

K14 (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 K3 и K0 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.

3. 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.

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.

4. Расчет показателя КО (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 КО шестимесячного дохода (глубины дефицита финансовых ресурсов).

5. В расчет показателя **К8 (чистый располагаемый доход)** введены корректирующие коэффициенты - дельта К1, дельта К2, дельта К3. 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 процента основной выручки.

6. 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, согласно Приложению № 2 к Методике, при любом значении данного показателя все эксплуатанты имеют в разной степени риск потери сертификата эксплуатанта.

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.

7. 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 $K_3 \leq 3$ (оборот кредиторской задолженности менее 3-х месяцев) и $\leq -0.3K_0$ взвешен. <0.3 , что создает довольно узкий диапазон параметров финансово-хозяйственной деятельности.

Шкала по определению группы риска согласно действующей Методике:

| | $K_3 \leq 3$ | $3 < K_3 \leq 5$ | $5 < K_3$ |
|---------------------------------------|--------------|------------------|-----------|
| $0.3 \leq K_0_{\text{взвеш}} < 0.3$ | I | III | III «*» |
| $-0.3 \leq K_0_{\text{взвеш}} < -0.3$ | II | III | IV «*» |
| $-1.5 \leq K_0_{\text{взвеш}} < -0.3$ | III «*» | III «*» | IV «*» |
| $K_0_{\text{взвеш}} < -1.5$ | 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 | $K_3 \leq 3$ | $3 < K_3 \leq 6$ | $6 < K_3 \leq 9$ | $9 < K_3$ |
|---------------------------------------|--------------|------------------|------------------|-----------|
| $0.3 \leq K_0_{\text{взвеш}} < 0.3$ | I | II | III | IV «*» |
| $-0.3 \leq K_0_{\text{взвеш}} < -0.3$ | II | III | III «*» | IV «*» |
| $-1.5 \leq K_0_{\text{взвеш}} < -0.3$ | III «*» | III «*» | IV «*» | IV «*» |
| $K_0_{\text{взвеш}} < -1.5$ | IV «*» | IV «*» | IV «*» | IV «*» |

**Предложения по доработке ФАП в части отдельных положений приложений
к приказу Минтранса России от 27 октября 2017г. № 465**

В целях исключения разночтений отдельных пунктов Приложения к приказу Минтранса России от 27.10.2017г. № 465 (Далее – Приказ), на основании которого внесены изменения в Федеральные авиационные правила, утвержденные приказом Министерства транспорта РФ от 13.08.2015г. № 246, а также в целях объективной оценки финансово-экономического состояния эксплуатанта, предлагаем внести нижеследующие корректировки и уточнения, а именно:

1. Предлагаем пересмотреть значения показателей, используемых для оценки финансово-экономического состояния эксплуатанта для отдельных категорий эксплуатантов: с выручкой до 3 млрд. руб. и/или вместимостью воздушных судов до 30 пассажиров и /или осуществляющих нерегулярные чартерные перевозки и авиаработы и ввести шкалу Приложения 3 к ФАП:

Шкала по определению группы риска в ФАП

| К3 -кредиторская задолженность | $K_3 \leq 3$ | $3 < K_3 \leq 6$ | $6 < K_3 \leq 9$ | $9 < K_3$ |
|---------------------------------------|--------------|------------------|------------------|-----------|
| $0.3 \leq K_0_{\text{взвеш}}$ | + | + | + | - |
| $-0,3 \leq K_0_{\text{взвеш}} < 0.3$ | + | + | - | - |
| $-1,5 \leq K_0_{\text{взвеш}} < -0,3$ | - | - | - | - |
| $K_0_{\text{взвеш}} < -1,5$ | - | - | - | - |

2. Согласно Приложению № 3 к ФАП введены показатели, используемые для оценки финансово-экономического состояния эксплуатанта, указан метод их расчета, но не приведены источники информации.

В целях корректности расчетов финансовых показателей предлагаем дополнить каждый пункт Приложения 3 ссылками на источник информации (строки бухгалтерского баланса, отчета о прибылях и убытках и других форм отчетности) и формулами для их расчета по аналогии с Методическими рекомендациями, утвержденными Распоряжением Минтранса РФ от 05.05.2012г. № ИЛ-62-р.

3. В пункте 2 Приложения 3 к ФАП приведен расчет показателя К3 (период погашения кредиторской задолженности): период оборота (погашения) кредиторской задолженности

(К3) рассчитывается как отношение средней величины текущей кредиторской задолженности эксплуатанта, включая краткосрочные заемные средства и краткосрочные прочие обязательства, за отчетный период, умноженной на количество месяцев отчетного периода, к сумме себестоимости продаж, коммерческих и управленческих расходов, и изменения стоимости запасов за отчетный период.

Предлагаем в данном пункте:

- конкретизировать понятие «**текущая кредиторская задолженность**» и заменить на «**краткосрочная кредиторская задолженность эксплуатанта**»;

- привести расчет показателя КЗ со ссылкой на строки бухгалтерского баланса и отчеты о прибылях и убытках.

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.

4. Согласно изменений, вносимых в третий абзац п.16 ФАП изменениями в ФАП предусмотрено, что «Эксплуатант представляет уполномоченному органу (его территориальному органу) информацию о своих финансово-экономических показателях (приложение N 4 к ФАП).

Указанная информация предоставляется до истечения 35 дней, следующих за отчетным месяцем».

В данном требовании нет четкого определения периода, за который должна представляться информация о финансово-экономических показателях по форме приложения № 4 к ФАП.

Предлагаем конкретизировать данное требование и дать четкое определение периода, за который предоставляется информация по форме приложения № 4 к ФАП в следующей редакции: «Указанная информация предоставляется до истечения 35 дней, следующих за последним месяцем отчетного I, II, III квартала, до истечения 120 дней следующих за последним месяцем отчетного IV квартала».

5. Пунктом 105 ФАП вводятся изменения в ограничения в сертификат эксплуатанта, в том числе в случае неудовлетворительного финансово-экономического состояния эксплуатанта **по итогам одного квартала**, что подтверждается заключением уполномоченного органа на основании данных форм федерального государственного статистического наблюдения за деятельностью воздушного транспорта и бухгалтерской (финансовой) отчетности.

Предлагаем данное ограничение изложить в следующей формулировке: «Ограничения в сертификат эксплуатанта вводятся в случае неудовлетворительного финансово-экономического состояния эксплуатанта **по итогам двух кварталов подряд в течение календарного года**, что подтверждается заключением уполномоченного органа на основании данных форм федерального государственного статистического наблюдения за деятельностью воздушного транспорта и бухгалтерской (финансовой) отчетности».

6. Пунктом 107 ФАП вводится новое условие на приостановление действия сертификата эксплуатанта, а именно: по решению уполномоченного органа действие сертификата эксплуатанта приостанавливается в случае нахождения эксплуатанта в неудовлетворительном финансово-экономическом состоянии **по итогам двух кварталов подряд**, что подтверждается заключением уполномоченного органа на основании данных форм федерального государственного статистического наблюдения за деятельностью воздушного транспорта и бухгалтерской (финансовой) отчетности.

Предлагаем данное ограничение изложить в следующей формулировке: «По решению уполномоченного органа действие сертификата эксплуатанта приостанавливается в случае нахождения эксплуатанта в неудовлетворительном финансово-экономическом состоянии **по итогам двух кварталов подряд после введения ограничения в сертификат эксплуатанта**, что подтверждается заключением уполномоченного органа на основании данных форм федерального государственного статистического наблюдения за деятельностью воздушного транспорта и бухгалтерской (финансовой) отчетности».