

Федеральное государственное автономное  
образовательное учреждение  
высшего образования  
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Институт экономики, государственного управления и финансов  
кафедра финансов и управления рисками

УТВЕРЖДАЮ  
Заведующий кафедрой

\_\_\_\_\_ И.С. Ферова  
подпись  
« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2021 г.

**ДИПЛОМНАЯ РАБОТА**

специальность 38.05.01 «Экономическая безопасность»

**АНАЛИЗ И ОЦЕНКА ФИНАНСОВОЙ СОСТАВЛЯЮЩЕЙ  
ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ АВИАКОМПАНИЙ В РОССИЙСКОЙ  
ФЕДЕРАЦИИ**

Научный  
руководитель

\_\_\_\_\_ К.Э.Н., доцент  
подпись, дата должность, ученая степень

Ю.А. Назарова

Выпускник

\_\_\_\_\_   
подпись, дата

Д.Н. Станковская

Рецензент

\_\_\_\_\_ К.Э.Н., доцент  
подпись, дата должность, ученая степень

А.И. Леонидова  
(Ф.И.О.)

Нормоконтролер

\_\_\_\_\_   
подпись, дата

Е.В. Шкарпетина

Красноярск 2021

## СОДЕРЖАНИЕ

Введение .....	3
1 Теоретические аспекты исследования экономической безопасности предприятия.....	6
1.1 Понятие, цель и составные элементы экономической безопасности предприятия.....	6
1.2 Факторы и условия обеспечения экономической безопасности авиакомпании. ....	14
1.3 Механизм обеспечения экономической безопасности авиакомпании. ....	19
2 Методические аспекты оценки финансовой составляющей экономической безопасности авиакомпании .....	30
2.1 Обзор методик оценки финансового-экономического состояния авиакомпании .....	30
2.2 Совершенствование методики оценки финансовой безопасности авиакомпании .....	44
3 Анализ и оценка уровня финансовой безопасности российских авиакомпаний .....	48
3.1 Краткая характеристика отрасли авиаперевозок в России.....	48
3.2 Оценка финансовой безопасности крупнейших авиакомпаний в России. .	51
3.3 Рекомендации по повышению финансовой безопасности авиакомпаний в России и оценка эффективности предложенных мер.....	61
Заключение .....	67
Список использованных источников .....	69
Приложения А-Г.....	76-83

## ВВЕДЕНИЕ

Проблемы обеспечения экономической безопасности в последнее время имеют чрезвычайную актуальность, что связано с кризисом, ростом нестабильности, а также и глобализацией экономического пространства, приводящего к увеличению числа угроз в виде нестабильности финансовых рынков, пандемий, аномальных вариаций цен на энергоносители, прежде всего, на нефть и т.д. В этих условиях и государство, и регионы, и фирмы столкнулись с необходимостью новых подходов к обеспечению безопасности и устойчивости своего развития.

Особую значимость в современной экономике приобретают проблемы обеспечения экономической безопасности предприятий, в частности финансовой составляющей экономической безопасности авиакомпаний, так как они обеспечивают связь между регионами и между странами: поставка грузов, перевозка пассажиров и тд.

Определение параметров платежеспособности предприятия, регулирование вопросов, напрямую связанных с его финансово-экономической состоятельностью, объективная оценка стабильного или наоборот, неустойчивого состояния банкротства организации, а также необходимость в осуществлении грамотной финансовой политики демонстрируют тот факт, что финансовая составляющая экономической безопасности предприятия сможет с уверенностью обеспечить его финансово-экономический баланс при условии наступления кризисной ситуации.

Целью работы является анализ и оценка финансовой составляющей экономической безопасности авиакомпаний России на примере крупнейших игроков рынка, а также разработка рекомендаций по повышению финансовой безопасности авиакомпаний в России.

Объектом исследования являются крупнейшие авиакомпании России, в частности акционерное общество авиакомпания «Уральские авиалинии»,

публичное акционерное общество «Аэрофлот — российские авиалинии», акционерное общество «Авиакомпания «Сибирь».

Предметом исследования является экономический процесс, связанный с оценкой финансовой составляющей экономической безопасности предприятия в отрасли воздушных пассажирских и грузовых авиаперевозок.

Для достижения поставленной цели определены следующие задачи:

1. Рассмотреть теоретические аспекты экономической безопасности предприятия;
2. Определить факторы и условия обеспечения экономической безопасности авиакомпании;
3. Рассмотреть угрозы, связанные с финансовой безопасностью предприятия;
4. Изучить существующие методические подходы разных исследователей к оценке финансовой безопасности предприятия;
5. Разработать авторскую методику оценки финансовой безопасности авиакомпании;
6. Формирование характеристики отрасли авиаперевозок;
7. Провести оценку финансового состояния АО АК «Уральские авиалинии», ПАО «Аэрофлот — российские авиалинии», АО АК «Сибирь»;
8. Разработать на основе результатов анализа рекомендаций по повышению уровня финансовой составляющей экономической безопасности компаний авиаотрасли России и оценить их эффективность.

При написании дипломной работы были использованы следующие методы: метод анализа, метод расчета финансовых коэффициентов, методы анализа финансовой отчетности (коэффициентный и сравнительный анализ), метод табличного представления информации и ее графической интерпретации, метод группировки. Расчеты финансовых и экономических показателей основаны на данных официальной отчетности АО АК «Уральские авиалинии», ПАО «Аэрофлот — российские авиалинии», АО АК «Сибирь», в частности

Бухгалтерский баланс и Отчет о финансовых результатах, опубликованных на официальном сайте компаний.

Методологической основой для исследования послужили научные труды известных отечественных ученых: А.А. Керусова, Е. А. Олейников, Т.Б. Бердникова, Г. В. Савицкая и др. А в качестве теоретической базы – статьи в научных экономических журналах: «Актуальные проблемы экономики и права», «Бухгалтер и закон», «Актуальные проблемы бухгалтерского учета, анализа и аудита».

Дипломная работа состоит из введения, трех глав, заключения, списка используемых источников и приложений.

В первой главе раскрывается понятие экономической безопасности страны и общества в целом по мнению различных исследователей, дается определение экономической безопасности предприятия, ее функциональных составляющих, где ключевой из них выступает финансовая составляющей экономической безопасности предприятия, а также рассматриваются угрозы, реализация которых может нанести существенный вред финансовой безопасности организации.

Вторая глава посвящена методическим подходам разных исследователей к оценке финансовой безопасности предприятия, а также в ней выдвинуты предложения по совершенствованию авторской методики, с помощью которой можно оценить состояние финансовой безопасности анализируемого предприятия.

В третьей главе представлена характеристика отрасли авиаперевозок в России в период пандемии. Также дается содержательная оценка текущего состояния финансовой составляющей экономической безопасности авиакомпаний с помощью авторской методики. Разработанные рекомендации по повышению уровня финансовой составляющей экономической безопасности авиакомпаний в целом также представлены в третьей главе.

# 1 Теоретические аспекты исследования экономической безопасности предприятия

## 1.1 Понятие, цель и составные элементы экономической безопасности предприятия

В любой экономике мира предприятие является первичным и основным элементом. «Предприятие – это экономически обособленный субъект хозяйствования, выступающий звеном общественного производства в виде комплекса производительных сил, представляющего основанную на внутреннем разделении труда кооперацию» [1].

Всем предприятиям необходимо обеспечивать стабильность функционирования и достижения стоящих перед ними целей. Именно поэтому им необходимо соблюдать экономическую безопасность на предприятии.

В современной литературе дано множество определений экономической безопасности предприятия (ЭБП), но к общему мнению исследователи проблемы так и не пришли. Каждый автор пытается выдвинуть свою, наиболее точную версию данного понятия.

Проведем анализ некоторых из существующих научных определений экономической безопасности предприятия.

Таблица 1 – Определения понятия «Экономическая безопасность предприятия»

Автор	Определение
Е.А. Олейников	ЭПБ - такое состояние предприятия, при котором наиболее эффективно используются его ресурсы с целью предотвращения различных угроз для обеспечения стабильной работы предприятия в настоящем и в будущем [2]
Н.В. Матвеев	ЭБП - это состояние предприятия, при котором обеспечивается его финансовое равновесие, стабильность функционирования и регулярное извлечение прибыли, возможность выполнения поставленных задач и целей, способность к дальнейшему совершенствованию и развитию [3]

## Окончание Таблицы 1

Автор	Определение
В.П. Мак-Мак	ЭБП является состоянием наиболее эффективного использования всех имеющихся видов ресурсов для предотвращения (ликвидации, нейтрализации) угроз, а также обеспечения стабильного функционирования фирмы в условиях рыночной экономики [4]
О.В. Климочкина	ЭБП является состоянием защищенности его жизненно важных интересов в производственно-хозяйственной, финансово-экономической, технологической сферах от разного рода угроз, причем в первую очередь угроз социально-экономического плана [5]
А.В. Ломовцева, Т.В. Трофимова	ЭБП – состояние наиболее эффективного использования его ресурсов в целях обеспечения его защиты от отрицательного влияния внешних и внутренних угроз, различных дестабилизирующих факторов, при котором происходит устойчивое достижение целей уставной деятельности и реализация основных коммерческих интересов [6]

Все авторы сходятся на том, что ЭБП это некое состояние защищенности предприятия от внешних угроз, которое возникает в результате рационального использования всех видов ресурсов.

Исходя из представленных вариантов определений понятия «экономическая безопасность предприятия», сформулируем собственное определение. ЭБП – это такое состояние предприятия, при котором происходит достижение всех поставленных целей за счет рационального использования имеющихся ресурсов предприятия (финансовых, технологических, интеллектуальных и др.), а также путем минимизации влияния как внешних, так и внутренних угроз

Главная цель ЭБП заключается в том, чтобы в настоящем времени обеспечить устойчивое и эффективное функционирование предприятия и высокий потенциал развития в будущем.

К основным функциональным целям управления экономической безопасностью предприятия относят:

- формирование необходимых корпоративных ресурсов (капитал, персонал, права, информация, технологии);
- стратегическое и тактическое планирование финансово-хозяйственной деятельности предприятия;
- тактическое планирование экономической безопасности по ее функциональным составляющим;
- осуществление функционального анализа уровня экономической безопасности. [7]

Все вышеперечисленные цели экономической безопасности предприятия существенно влияют на достижение ее главной цели. Также каждая из функциональных целей имеет собственную структуру подцелей, которая обусловлена функциональной целесообразностью и характером работы предприятия.

Основными задачами ЭБП можно считать:

- обеспечение защищенности прав и интересов предприятия и его сотрудников;
- осуществление сбора, анализа, оценки данных и прогнозирование развития предприятия;
- недопущение проникновения на предприятие структур экономической разведки конкурентов, организованной преступности и отдельных лиц с противоправными намерениями;
- обеспечение сохранности материальных ценностей и сведений, составляющих коммерческую тайну предприятия;
- сбор необходимой информации для выработки наиболее оптимальных управленческих решений по вопросам стратегии и тактики экономической деятельности компании;
- повышение лояльности населения и деловых партнеров к предприятию;
- контроль за эффективностью функционирования системы безопасности, совершенствование ее элементов.

Данные задачи непосредственно связаны со структурой системы экономической безопасности предприятия. Система экономической безопасности каждого предприятия индивидуальна, однако имеет типовую структуру (рисунок 1).



Рисунок 1. 1 – Функциональные составляющие системы экономической безопасности предприятия (составлено автором на основе [8])

Перейдем к более детальному рассмотрению составляющих элементов экономической безопасности предприятия. Финансовая безопасность предприятия – это состояние финансовой системы организации, обеспечивающее наиболее эффективное использование корпоративных ресурсов, противодействуя угрозам или ослабляя их воздействие, и при этом способствуя достижению целей бизнеса. [9, с. 110].

Руководству предприятия необходимо оценивать уровень финансовой безопасности с тем, чтобы своевременно принимать правильные управленческие решения по оптимизации функционирования предприятия и недопущению угроз, способных негативно повлиять на деятельность хозяйствующего субъекта и, даже, привести к банкротству. Повышение уровня финансовой безопасности обусловлено способностью руководителей предприятия обеспечить экономическое развитие фирмы при сохранении ликвидности и независимости, нейтрализовать негативное воздействие кризисных явлений экономики, эффективно использовать имеющиеся ресурсы; разработать и внедрить систему постоянного оперативного мониторинга финансового состояния компании; обеспечить максимально точное ведение отчетности.

Отсюда можно сформулировать вывод о том, что обеспечить финансовую безопасность предприятия – это первоочередная задача. Поэтому следует проводить своевременный и системный мониторинг финансового состояния предприятия с целью выявления возможных угроз и определению мероприятий по их нейтрализации [10, с 24].

Кадровая безопасность, при рациональном использовании всех ресурсов, обеспечивает уменьшение расходов, предотвращение угроз, а последующем убытков, помогает экономике выполнять ее предмет: максимальное удовлетворение потребностей при ограниченных ресурсах [11].

Кадровую безопасность в организации обеспечивает, прежде всего, отдел кадров. Деятельность этого отдела охватывает процессы поиска специалистов и заканчивается процессом их увольнением, безусловно, в связи с этим

возникают проблемы различного характера, решением которых занимаются специалисты по управлению персоналом. От качества проделанной работы зависит состояние экономической безопасности предприятия.

Основа кадровой безопасности – процесс предотвращения и предупреждения угроз, так как они негативно сказываются на состоянии всей работы предприятия. Для эффективной работы по предупреждению, предотвращению экономических убытков необходимо выделять внутренние и внешние угрозы.

Управление информационной безопасностью как часть системы управления современным предприятием в настоящее время активно исследуется с точки зрения внедрения новых технологий [12], использования и классификации мер по предотвращению угроз, которые могут привести к нарушению конфиденциальности, разрушению целостности или ограничению доступности имеющейся или накопленной информации [13], применение различных моделей описания предприятия, как, например, выявление уровня зрелости [14] с целью выявления имеющихся внутренних угроз и обеспечения наиболее эффективного противостояния этим угрозам, совершенствование нормативно-правового регулирования с целью обеспечения информационной безопасности [15], обеспечение планирования производственных процессов. Разработка вопросов управления, которые решаются на современном уровне при помощи систем менеджмента качества, позволяет дать рекомендации для создания систем управления информационной безопасностью [16] как части интегрированной системы менеджмента современного предприятия радиоэлектронной отрасли. Под силовой составляющей экономической безопасности организации понимается совокупность следующих состояний.

1. Физическая безопасность сотрудников и руководителей организации. К физической безопасности сотрудников организации относятся как непосредственно сохранность их жизни и здоровья от физических воздействий с целью причинения вреда здоровью и жизни сотрудников организации, так и злоумышленные действия третьих лиц или организации, имеющие целью

нанесение морального ущерба сотрудникам организации (угрозы жизни и здоровью работников организации, членов их семей, родственников, угрозы нанесения ущерба репутации и их материальному благополучию, а также другие подобные угрозы морального ущерба для персонала организации).

2. Сохранность имущества организации от негативных воздействий, угрожающих потерей этого имущества или снижением его стоимости. К этой части относится защита имущества организации от злоумышленных действий заинтересованных лиц и организации с целью нанесения вреда этому имуществу организации, а также обеспечение сохранности принадлежащих предприятию ценностей от форс-мажорных обстоятельств, таких как стихийные бедствия, вооруженные конфликты, законодательные акты, наносящие вред сохранности или стоимости имущества организации.

Политико-правовая безопасность предприятия (ЧПСП) - это защита от чрезмерного налогового давления, нестабильного законодательства, неэффективной работы юридического отдела предприятия. Она определяет среду, в котором функционируют предприятия, а также «правила игры для них».

Правовая составляющая заключается во всестороннем правовом обеспечении деятельности предприятия, соблюдении действующего законодательства. Правовая опасность представляют:

- недостаточная правовая защищенность интересов предприятия в договорной и другой деловой документации;
- низкая квалификация работников юридической службы соответствующего субъекта хозяйствования и ошибки в подборе персонала этой службы;
- нарушения юридических прав предприятия и его работников;
- умышленно или неумышленное разглашение коммерчески важных сведений;
- нарушение норм патентного права

Технико-технологическая безопасность предприятия - это создание и использование такого оборудования, технической базы и основных средств производства, таких бизнес-процессов и технологий, которые усиливают уровень конкурентоспособности предприятия. Следовательно, сущность технико-технологической составляющей экономической безопасности предприятия заключается в том, насколько уровень используемых на данном предприятии технологий соответствует лучшим мировым аналогам [17].

Исследование факторов, влияющих на технико-технологическую составляющую экономической безопасности, является основополагающим этапом в процессе обеспечения ее высокого уровня на промышленном предприятии, так как от грамотного управления факторами внешней и внутренней среды напрямую зависит эффективность реализации планов технологического развития предприятия.

Экологическая безопасность (в общем смысле) – это состояние защищенности природной среды и жизненно важных интересов человека от возможного негативного воздействия хозяйственной и иной деятельности, чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, их последствий.

Если говорить об экологической безопасности промышленного предприятия, то это понятие надо рассматривать скорее как комплекс мер, направленных на снижение негативного воздействия деятельности предприятия на компоненты природной среды, посредством соблюдения требований природоохранного законодательства, ликвидацию негативных последствий воздействия антропогенных факторов на окружающую среду.

В целях государственного регулирования воздействия хозяйственной деятельности на окружающую среду, гарантирующего сохранение благоприятной окружающей среды и обеспечение экологической безопасности, законодательством об охране окружающей среды предусмотрено нормирование.

Среди нормативов допустимого воздействия на окружающую среду основными для большинства производственных предприятий являются

нормативы допустимых выбросов и сбросов веществ и микроорганизмов и нормативы образования отходов производства и потребления, и лимиты на их размещение

## **1.2 Факторы и условия обеспечения экономической безопасности авиакомпании.**

Безопасность предприятия несомненно зависит от разных причин. Недобросовестные действия конкурентов, невыполнение обязательств партнерами, заказчиками, клиентами и др. а также кризисные явления в экономике. Факторы экономической безопасности предприятия будут непосредственно зависеть от вида его хозяйственной деятельности, от целей и задач конкретного предприятия.

Среди основных факторов экономической безопасности чаще всего выделяют экзогенные и эндогенные. Первые включают экономическую и политическую обстановку, фискальную политику государства, насыщенность рынка финансов, трудовых ресурсов, средств производства, рынков сбыта. Примерами эндогенных факторов являются кадровая политика предприятия и персонал, экономическая политика предприятия, обеспечение финансовой независимости и устойчивости, управление конкурентоспособностью предприятия, маркетинг, инновационная деятельность, непредвиденные обстоятельства и др. [18].

Согласно другой классификации, можно выделить следующие факторы экономической безопасности предприятия:

- организационная структура предприятия;
- персонал;
- технологии;
- инновации;
- информационная среда;
- менеджмент;

- имущество предприятия;
- финансы предприятия и др.

Перечисленные факторы являются не только элементами обеспечения экономической безопасности предприятия, но и источниками потенциальных угроз (Рисунок 2). Поэтому возникает необходимость работы в организации топ-менеджеров, которые уделяли бы внимание обоим аспектам данной проблемы. При этом важно определить удельный вес каждого из факторов в общем уровне рисков предприятия и их участие в процессе обеспечения экономической безопасности, чтобы расставить приоритеты по решению тех или иных проблем, связанных с данными факторами.

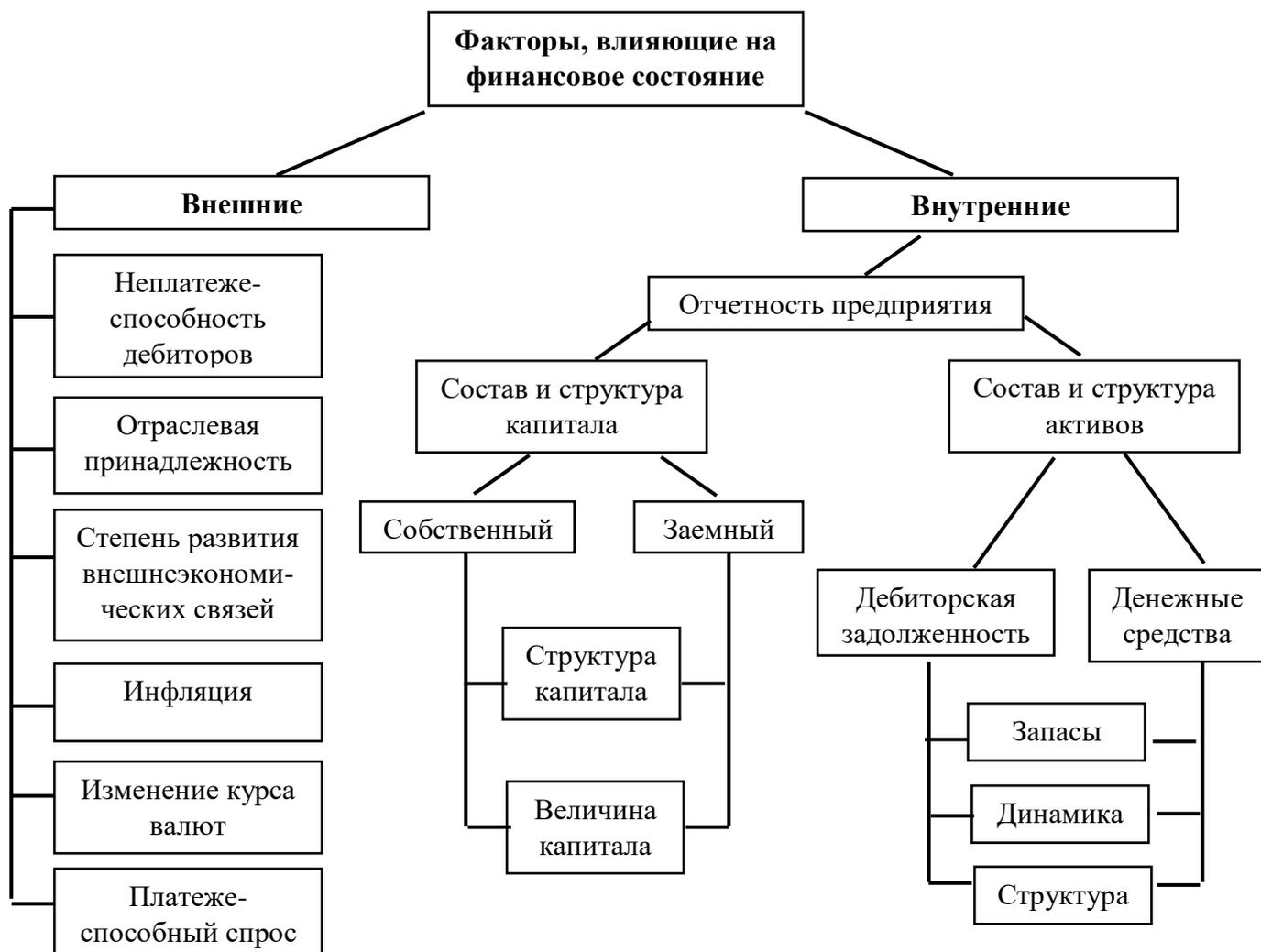


Рисунок 1. 2 – Факторы в системе экономической безопасности [19]

Достижение эффективного управления предприятием и обеспечение экономической безопасности можно только с помощью создания целостной системы управления.

Угрозы экономической безопасности предприятия в зависимости от источника их возникновения делят на объективные и субъективные. Объективные угрозы появляются против воли предприятия или его персонала, независимо от принятых решений и действий руководителей. Например, состояние современные рыночные отношения, экономические санкции против конкретной страны или предприятия, научно-технические открытия и т.д. Их необходимо распознавать и обязательно учитывать в управленческих решениях. Субъективные угрозы зависят чаще всего от внутренних компонентов организации (персонал, руководство, службы безопасности предприятия).

По характеру угрозы ЭБ подразделяются на внутренние и внешние. Для наглядности представлены данные угрозы в таблице 2.

Таблица 2 – Внешние и внутренние угрозы экономической безопасности. (сделано автором на основе [20])

Внешние угрозы	Внутренние угрозы
<ul style="list-style-type: none"> <li>– неблагоприятное изменение политической ситуации;</li> <li>– изменение законодательства;</li> <li>– макроэкономические потрясения (экономические кризисы, нарушение производственных связей, инфляция, потеря рынков сырья, материалов, товаров);</li> <li>– противоправные действия криминальных структур;</li> <li>– использование недобросовестной конкуренции;</li> <li>– промышленный шпионаж;</li> <li>– запугивание, шантаж и физическое воздействие на руководителей;</li> <li>– хищения материальных средств;</li> <li>– недобросовестная конкуренция</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– низкий профессиональный уровень руководящего звена;</li> <li>– нарушения трудовой дисциплины персоналом;</li> <li>– использование служебного положения;</li> <li>– выбор ненадежных, неплатежеспособных партнеров и инвесторов;</li> <li>– отток квалифицированных кадров;</li> <li>– низкую компетентность кадров;</li> <li>– нарушения режима сохранения коммерческой тайны;</li> <li>– чрезвычайные ситуации техногенного характера;</li> <li>– перебои снабжении в части коммунальных услуг;</li> </ul>

## Окончание Таблицы 2

Внешние угрозы	Внутренние угрозы
<ul style="list-style-type: none"> <li>– заражение компьютерных систем предприятия различного рода вирусами;</li> <li>– противозаконные финансовые операции;</li> <li>– чрезвычайные ситуации природного и технического характера;</li> <li>– незаконный доступ к коммерческой тайне;</li> <li>– кражи финансовых средств и ценностей;</li> <li>– мошенничество;</li> <li>– повреждение зданий, помещений.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– выход из строя компьютерной техники;</li> <li>– зависимость ряда руководителей от уголовного мира;</li> <li>– существенные упущения в стратегическом планировании.</li> </ul>

Стоит отметить, что обеспечение безопасности авиаперевозок в целом напрямую зависит от соблюдения требований по безопасности полетов, а также иных требований по авиационной безопасности. На безопасность полетов влияет качество функционирования его основных элементов: состояние эксплуатируемой авиационной и наземной техники, квалификация летного и технического состава, квалификация персонала служб управления воздушным движением и обеспечение полетов и тд.

Для обеспечения авиационной безопасности проводится комплекс мер, который включает в себя обеспечение охраны воздушных судов, аэропортов, а также других объектов инфраструктуры, досмотр членов экипажей, обслуживающего персонала, пассажиров, ручной клади, багажа, бортовых запасов и прочего груза, а также предотвращение и пресечение попыток захвата воздушных судов.

На экономическую безопасность авиакомпаний и авиаперевозок влияют следующие внутренние аспекты:

- Состояние технических, технологических, а также управленческих ресурсов, влияющих на устойчивое развитие транспортного комплекса, а также на качественное предоставление транспортных услуг авиационными компаниями;
- Наличие антикризисного управления;
- Возрастание дефицита человеческого капитала;

- угроза сокращения рыночной стоимости предприятия;
- угроза потери ликвидности предприятия;
- угроза неплатежеспособности предприятия;
- угроза утраты финансовой самостоятельности предприятия;
- угроза снижения эффективности деятельности предприятия, утраты его доходности и способности к самоокупаемости и развитию и др. [21]

А к внешним угрозам экономической безопасности авиакомпании следует относиться не менее настороженно, чем к внутренним, так как от них зависит многие показатели деятельности компаний. К внешним угрозам принято относит:

- глобальные вызовы террористической деятельности на воздушном транспорте;
- наличие системных кризисов;
- наличие глобальных вызовов и угроз как национальной, так и экономической безопасности страны, авиаотрасли или конкретной авиакомпании;
- усиление глобальной конкуренции и глубокие структурные преобразования мирового хозяйства и экономики рыночных отношений.

Таким образом, экономическое и политическое состояние страны, а также ее роль в мировом сообществе оказывает существенное одинаково важное влияние, как на внешнюю, так и внутреннюю составляющие безопасности авиакомпаний России и воздушного транспорта страны в целом.

Состояние данной отрасли и ее безопасность является одним из звеньев экономической безопасности страны. Ведь именно транспорт связывает регионы в единое целое. Дает возможность перевозить товары разного вида по стране. Помогает в продовольственном обеспечении, необходимом для того или иного субъекта.

### **1.3 Механизм обеспечения экономической безопасности авиакомпании.**

Под механизмом обеспечения экономической безопасности функционирования предприятия будем понимать целостную систему, состоящую из отдельных, относительно самостоятельных, но одновременно и взаимосвязанных и взаимодействующих структурных элементов. К основным элементам механизма относятся: форма организации производства, экономические или хозяйственные связи (отношения), система стимулов, управление, планирование, финансирование, налогообложение, ценообразование. Важнейшими элементами хозяйственного механизма являются хозяйствующие субъекты и отношения, в которые они вступают по поводу организации производства и хозяйственных связей.

Формы хозяйственных связей многообразны, они могут быть непосредственными и опосредованными, прямыми и косвенными, производственными и непроизводственными, юридически оформленными и не оформленными, стихийно возникающими и сознательно устанавливаемыми. Хозяйственные связи существуют как внутри формы организации производства, так и вне ее. Они различаются также по месту их возникновения: в производстве, при обмене, распределении или потреблении. Внутри конкретной формы организации производства хозяйственные связи между его участниками реализуются, как правило, в порядке обмена деятельностью, а между хозяйствующими субъектами - как обмен товарами и услугами [22].

Механизм обеспечения экономической безопасности функционирования предприятия призван обеспечивать создание условий, мотивирующих эффективную деятельность всех элементов предприятия, высокую степень согласованности общественных корпоративных и личных потребностей и интересов. Механизм должен способствовать обеспечению экономической безопасности на входе и выходе из системы, создать надежные условия функционирования управляющей и управляемой систем.

Механизм экономической безопасности функционирования предприятия представляет собой совокупность:

- философии экономической безопасности предприятия;
- функций, реализующих процесс управления экономической безопасностью;
- ресурсное обеспечение механизма;
- целевая направленность, содержащая основные организационные формы и экономические инструменты, необходимые для обеспечения экономической безопасности функционирования предприятия.

Вышеперечисленные составляющие образуют структуру механизма обеспечения экономической безопасности функционирования предприятия.

Теоретико-философская составляющая представляет собой фундамент формирования механизма. Философия экономической безопасности – система убеждений в системе предприятия, содержащая образ мышления и обязательства каждого работника выполнять свои должностные функции в соответствии с требованиями безопасности. Философия должна быть изложена, согласована, утверждена и доведена до каждого работника.

Целевая составляющая раскрывает содержание механизма по отдельным элементам предприятия – это совокупность взаимоувязанных организационных форм и экономических методов и инструментов, позволяющих предприятию непрерывно функционировать в условиях динамичности среды, достигая и сохраняя планируемые параметры и результаты путем реализации процедур обеспечения безопасности, регулируемых внешними и внутренними нормами и правилами. Действия экономического механизма направлены на обеспечение безопасности функционирования предприятия на входе, обеспечение безопасности управляющей подсистемы, обеспечение безопасности управляемой подсистемы, обеспечение безопасности предприятия на выходе.

Обеспечивающая составляющая искомого механизма включает в себя научно-методическое, информационное, организационно-правовое, материально-техническое, кадровое и финансовое обеспечение. Наиболее

существенным элементом механизма являются административно-экономические инструменты, которые собственно и приводят механизм обеспечения экономической безопасности предприятия в действие.

Можно выделить три уровня административно-экономических инструментов управления экономической безопасностью предприятия: федеральный, региональный и уровень хозяйствующего субъекта.

К административным инструментам федерального и регионального уровня можно отнести законодательное регулирование, лицензирование, квотирование, нормирование, лимитирование, инспектирование.

К экономическим инструментам федерального и регионального уровня прямого воздействия следует отнести: госзаказ, дотации, целевое финансирование, а к инструментам косвенного воздействия налоговые ставки, льготы, отсрочки платежей; кредитно-денежные (учетная ставка ЦБ России, нормы обязательного резервирования, лизинг, кредитные льготы, операции государственных учреждений на рынке ценных бумаг); валютные (обменный курс); таможенные (сборы, государственные пошлины, льготы); инвестиционные (амортизация, прибыль, государственные гарантии инвестора)

На уровне хозяйствующего субъекта следует выделить следующие административно-экономические инструменты: диагностика, контроллинг, планирование, нормирование, инструктирование, взыскание, материальное стимулирование и другие. Одной из форм такого управления является организация системы контроллинга, который включает в себя установление целей предприятия, текущий сбор и обработку информации для принятия управленческих решений, осуществление функций контроля отклонений фактических показателей от плановых, а также подготовку рекомендаций для принятия управленческих решений. Контроллинг является своеобразным инструментом саморегулирования предприятия, обеспечивающим обратную связь в контуре управления. Координируя, интегрируя и направляя деятельность всей системы управления предприятия на достижение поставленных целей, контроллинг выполняет функцию инструмента

«управления управлением» и является синтезом планирования, управленческого учета, контроля, диагностики, организации информационных потоков и многого другого [23].

К административным инструментам относятся различные постановления, нормы и разрешения, однако в условиях рыночной экономики их следует применять с большой осторожностью. Критериями определения границ государственного вмешательства в производственные системы могут служить: эффективность функционирования, обеспечение воздействия на протекание экономических процессов, эффективность бюджетной политики. Государственное регулирование должно стремиться к объективной оценке собственной совместимости с рынком и конкуренцией и находить пути достижения эффективного взаимодействия. Поэтому, по нашему мнению, наибольшее распространение должны получить такие финансовые инструменты, как субсидии, льготное налогообложение, государственные расходы на инфраструктуру. Следует иметь в виду, что применяемая в больших размерах финансовая помощь может оказывать чрезвычайно сильное воздействие на производственную систему.

Функциональные нарушения в работе предприятия устраняются некоторой системой, состоящей из четырех типов механизмов: резервирования, регулирования, компенсации и защиты.

Если девиация нормального уровня экономической безопасности превышена – это означает, что в действие вступают механизмы резервирования, для управляющей системы это означает необходимость корректировки установленных норм и возможность осуществления инвестиционных проектов, так как для этого в деятельности предприятия образовались неиспользуемые избыточные резервы. Если при появлении внешнего или внутреннего воздействия вступает в действие механизм защиты, который «отбрасывает» те возмущения, которые не превышают пороговых значений и считаются для системы несущественными, то это означает, что фактическое состояние предприятия находится на уровне нормальной экономической безопасности.

Механизм защиты обычно не требует значительного ресурсного обеспечения, но призван экономить ресурсы системы.

Если пороговое значение возмущения превышено, то вступает в действие регуляторный механизм – механизм управленческого регулирования, требующий вовлечение в процесс регулирования дополнительных производственных ресурсов. Регуляторный механизм остается действенным, пока не превышен предел наращивания или снижения интенсивности функциональных связей. В данном случае фактическое состояние предприятия относится к низкому уровню экономической безопасности, что для управляющей подсистемы означает необходимость проведения направлений совершенствования предприятия путем реформирования и привлечения дополнительных источников средств для возвращения предприятия в нормальное состояние [24].

Компенсаторный механизм используется в том случае, если существующая структура и гомеостаз не справляются с внешними или внутренними возмущениями и появляется необходимость изменять структуру и гомеостаз за счет внутренних или внешних (привлеченных) ресурсов и нестандартных решений. Эти решения являются проявлением предприимчивости, которая может быть использована в данном случае как ресурс для преобразования менее безопасной деятельности предприятия в более надежную. Как правило, такие предприятия нуждаются в реорганизации. Ситуационное управление возможно в рамках механизма регуляции, когда каждому известному состоянию соответствует некоторое действие, которое возвращает финансово-хозяйственную деятельность предприятия в нормальное состояние. В рамках компенсаторного механизма возможно использование предприимчивости как ресурса во благо производства с целью создания новых эффективных сочетаний ресурсов, направленных на удовлетворение ранее неудовлетворенных потребностей, которые породили проблему.

Необходимо шире и активнее применять меры информационного и консультационного характера. В частности, через средства массовой

информации в отдельных случаях необходимо активизировать общественное мнение, а также стремиться к взаимоувязке целей и средств их достижения в виде хозяйственно-политических механизмов. Качественно новым видом финансового посредничества, снижающим степень риска и неопределенности, является информационное обеспечение клиентов, в первую очередь, инвесторов, которое основывается на системе консультативных и маркетинговых услуг, предоставляемых инвесторам, а также на участии в процессе управления активами или в создании системы коллективного инвестирования [25].

Экономическая безопасность предприятия невозможна без расширенного воспроизводства всех сторон основного капитала. Этот процесс должен найти свое отражение в неуклонном повышении технической, энергетической и информационной вооруженности производства, оснащенности всех отраслей хозяйственного комплекса передовой техникой и, в конечном итоге, служить устойчивой основой интенсивного типа расширенного воспроизводства.

Механизм повышения экономической безопасности предприятия предполагает достижение эффективных параметров функционирования, сохранение производственного и кадрового потенциала, создание предприятия рыночного типа, сочетающих предпринимательскую деятельность с государственным регулированием, формирование предпосылок и условий для надежного их функционирования.

Представление механизма повышения экономической безопасности предприятия, формируемого на основе научных подходов и принципов с использованием базовых и прикладных теорий, в широком и узком смысле констатирует множественность его элементов, что доказывает сложность процесса обеспечения безопасности. В этой связи необходим выбор конкретных инструментов механизма в зависимости от условий функционирования предприятия, стадии развития его финансово-хозяйственной деятельности, и, как следствие, от настоящего уровня экономической безопасности предприятия.

Для авиакомпании одним из элементов механизма по обеспечению экономической безопасности является соответствие деятельности нормативно-правовой базе. Рассмотрим ее более подробно.

Деятельность, которая связана с использованием воздушного пространства Российской Федерации регулируется следующим перечнем документов, которые состоят как из нормативно-правовых норм Российской Федерации, так и из Международных норм:

- «Конвенция о международной гражданской авиации» (заключена в г. Чикаго 07.12.1944);
- «Воздушный кодекс Российской Федерации» от 19.03.1997N 60-ФЗ;
- Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;
- Постановление Правительства Российской Федерации от 11.03.2010 № 138 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации»
- Приказ Минтранса России от 31.07.2009 № 128 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации» и др.

В соответствии со статьей 20 «Виды авиации» Воздушного кодекса РФ (ВК РФ) авиация подразделяется на гражданскую, государственную и экспериментальную авиацию [26].

Определение «гражданская авиация» дано в статье 21 ВК РФ. Гражданская авиация – авиация, используемая в целях обеспечения потребностей граждан и экономики. Цели, для которых используется гражданская авиация [26], представлены на рисунке 3

К коммерческой гражданской авиации относится та, что задействована для предоставления услуг по перевозке пассажиров, багажа, грузов и почты за плату.



Рисунок 1. 3 – Цели гражданской авиации

Деятельность по перевозкам воздушным транспортом пассажиров и грузов (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для собственных нужд ИП или юридического лица) согласно пункту 22 и 23 статьи 12 ФЗ №99 от 4 мая 2011 г. «О лицензировании отдельных видов деятельности» подлежит сертификации [27].

А в соответствии с Федеральными авиационными правилами (ФАП-246) [28] для осуществления коммерческих воздушных перевозок необходим сертификат эксплуатанта.

Эксплуатант в соответствии со статьей 61 ВК РФ – это гражданин или юридическое лицо, имеющие воздушное судно на праве собственности, на условиях аренды или на ином законном основании, использующие указанное воздушное судно для полетов и имеющие сертификат (свидетельство)

эксплуатанта. Сертификат эксплуатанта действует бессрочно, либо до приостановления или аннулирования уполномоченным органом в области гражданской авиации

Для получения сертификата эксплуатанта гражданской авиации юридическое или физическое лицо (заявитель) должно осуществлять в соответствии с требованиями федеральных авиационных правил [28]:

- 1) подготовку и выполнение полетов;
- 2) прием на работу специалистов, организацию подготовки и контроль квалификации специалистов;
- 3) обеспечение функционирования системы безопасности полетов;
- 4) поддержание летной годности воздушных судов;
- 5) наземное обслуживание;
- 6) медицинское освидетельствование авиационного персонала;
- 7) предоставление экипажам воздушных судов аэронавигационной и метеорологической информации;
- 8) авиационную безопасность;
- 9) разработку и реализацию системы управления качеством;
- 10) представление в уполномоченный орган электронных заявок для постоянного мониторинга соответствия требованиям ФАП;
- 11) назначение руководителя, организующего и контролирующего деятельность эксплуатанта в соответствии с воздушным законодательством РФ, сертификатом и руководством эксплуатанта;
- 12) обязательное страхование в соответствии с законодательством РФ;
- 13) предоставление уполномоченному органу финансово-экономических, статистических данных по установленным формам бухгалтерской и государственной статистической отчетности для оценки достаточности финансовых ресурсов;

Также для получения сертификата у эксплуатанта должно быть наличие средств связи для организации полетов со всеми подразделениями во всех местах деятельности; наличие помещений, рабочих мест, оборудования,

вспомогательных служб и персонала, обеспечивающих деятельность эксплуатанта;

Не менее важным аспектом в получении сертификата для заявителя является наличие на праве владения не менее 3 воздушных судов (с количеством мест до 55) или не менее 8 воздушных судов (с количеством мест 55 и более) с учетом необходимого резерва и графиком оборота для выполнения регулярных коммерческих воздушных перевозок пассажиров по планируемой программе полетов (расписанию). А для выполнения нерегулярных (чартерных) воздушных перевозок пассажиров – наличие на праве владения не менее 3 воздушных судов (с количеством мест более 20).

Заявитель разрабатывает бизнес-план, который содержит обоснование возможности выполнения программы полетов в течение 24 месяцев и покрытия расходов ее выполнения без доходов в течение 3 месяцев от начала работы.

В соответствии с п.4. ФАП–246 сертификат эксплуатанта выдает уполномоченный орган, осуществляющий функции по оказанию государственных услуг в сфере воздушного транспорта (гражданской авиации), на который возложено предоставление государственных услуг по выдаче документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, требованиям федеральных авиационных правил – Министерство транспорта Российской Федерации, Федеральное агентство воздушного транспорта [28].

Мониторинг деятельности эксплуатанта проводит Федеральное агентство воздушного транспорта, а также его территориальные подразделения.

Основным методическим инструментом оценки соответствия эксплуатантов при проведении проверок являются контрольные карты. Проверяемые позиции в контрольных картах сгруппированы по соответствующим предъявляемым к эксплуатантам требованиям:

- раздел 1 «Организация и управление»;
- раздел 2 «Организация подготовки и выполнения полетов»;

- раздел 3 «Управление полетами и полетное диспетчерское обслуживание»;
- раздел 4 «Поддержание летной годности воздушных судов»;
- раздел 5 «Организация работы кабинного экипажа»;
- раздел 6 «Организация наземного обслуживания»;
- раздел 7 «Организация пассажирских и грузовых перевозок»;
- раздел 8 «Обеспечение авиационной безопасности»;
- раздел 9 «Финансово – экономическое состояние»;
- карта проверки на маршруте;
- карта проверки на перроне.

Мониторинг финансово-экономического состояния авиакомпании проводится с помощью расчета определенных показателей, которые представлены в Распоряжении Минтранса РФ от 05.05.2012 № ИЛ-62-р «Об утверждении методических рекомендаций по оценке финансово-экономического состояния юридических лиц, подавших заявку в уполномоченный орган в области гражданской авиации на получение сертификата эксплуатанта для выполнения коммерческих воздушных перевозок, и юридических лиц, имеющих сертификат эксплуатанта и выполняющих коммерческие воздушные перевозки». Методика оценки финансово-экономического состояния эксплуатантов, указанная в данных методических рекомендациях, является основополагающей методикой для проведения дальнейшего анализа [29].

## **2 Методические аспекты оценки финансовой составляющей экономической безопасности авиакомпании**

### **2.1 Обзор методик оценки финансового-экономического состояния авиакомпании**

Доктор экономических наук Игорь Александрович Бланк говорил о том, что основным и самым важным элементом экономической безопасности предприятия является ее финансовая составляющая. Финансовое звено системы экономической безопасности должно рассматриваться как базовое значение, которое определяет уровень и структуру финансового потенциала компании в целом. [30]. Именно поэтому необходимо проводить анализ данной составляющей экономической безопасности предприятия.

В свою очередь В. В. Ковалев [31] считает, что анализ финансового состояния коммерческого предприятия имеет однотипный характер и проводится во всех странах мира по одному и тому же шаблону. Общая идея этого стандартизированного подхода к анализу заключается в том, что умение работать с бухгалтерской отчетностью предполагает знание и понимание места, занимаемого бухгалтерской отчетностью в системе информационного обеспечения управления деятельностью предприятия; нормативных документов, регулирующих ее составление и представление; состава и содержания отчетности и методики ее чтения и анализа. В своей работе, В. В. Ковалев выделяет два вида анализа с разной степенью детализации: экспресс-анализ и углубленный анализ. Углубленный анализ основывается на расчете системы финансовых коэффициентов, таких как ликвидность и платежеспособность, финансовая устойчивость, деловая активность, рентабельность и рыночная активность. В качестве недостатка данной методики можно назвать отсутствие анализа вероятности банкротства и методики учета влияния факторов на финансовое состояние.

При рассмотрении методики Савицкой Г. В. [32], можем наблюдать выделение двух важнейших характеристик финансового состояния организации — финансовая устойчивость и платежеспособность.

По мнению Савицкой Г. В., финансовая устойчивость характеризует внутреннюю сторону финансовой деятельности организации: сбалансированность денежных потоков, доходов и расходов, средств и источников их формирования, а платежеспособность считается внешним проявлением финансового состояния предприятия. Также из методики данного автора следует, что неотъемлемой частью оценки финансового состояния хозяйствующего субъекта является: анализ источников формирования капитала, анализ имущественного состояния предприятия, анализ эффективности использования капитала, отмеченные нами анализ финансовой устойчивости, платежеспособности и диагностика риска банкротства. В качестве недостатка данной методики можно выделить отсутствие методики составления прогноза финансово-хозяйственной деятельности.

По мнению Любушина Н. П. [33], основой финансового анализа организации является коэффициентный метод, базирующийся на расчете относительных показателей. С помощью данного метода рассчитывают платежеспособность, кредитоспособность, финансовую устойчивость, а также обеспеченность организации финансовыми ресурсами. Важными элементами анализа также является оценка сбалансированности доходов и расходов, денежных потоков, активов и пассивов хозяйствующего субъекта. Так же, как и в методике А. Д. Шеремета и Е. В. Негашева, Н. П. Любушин использует такие методы финансового анализа как: горизонтальный метод, вертикальный, трендовый, коэффициентный, факторный. Недостатком методики данного автора является отсутствие методики учета факторов, влияющих на финансовое состояние организации [34].

Методика финансового анализа Н. Н. Селезневой и А. Ф. Ионовой [35] основана на получении небольшого количества наиболее информативных параметров, которые дают объективную оценку финансового состояния

организации, ее прибылей и убытков, изменений в структуре активов и пассивов. В качестве методов авторы выделяют горизонтальный, вертикальный, трендовый, сравнительный, факторный анализ, а также анализ финансовых коэффициентов. В ходе анализа последовательно оцениваются: величина, динамика и качество прибыли, величина и структура авансированного капитала (внеоборотного и оборотного), оборачиваемость капитала, рентабельность хозяйственной деятельности. Большое значение придается финансовым коэффициентам, таким как: платежеспособность, финансовая зависимость, деловая активность, эффективность работы и нормы дивиденда.

В соответствии с методическими рекомендациями по оценке финансово-экономического состояния эксплуатантов, выполняющих коммерческие воздушные перевозки, набор показателей для каждой цели анализа различается [29].

Но все критерии, позволяющие диагностировать финансовую состоятельность предприятия, можно разделить на формализованные и неформализованные.

К неформализованным критериям можно отнести следующие:

- наличие в балансе убытков;
- не погашенные в срок кредиты и займы;
- замедление оборачиваемости средств предприятия;
- увеличение периода погашения кредиторской задолженности
- наличие просроченной кредиторской задолженности и увеличение ее удельного веса в составе обязательств предприятия;
- значительные суммы дебиторской задолженности, которые относятся на убытки;
- тенденции к вытеснению в составе обязательств предприятия дешевых заемных средств "дорогими" и их неэффективное размещение в активах;
- тенденция опережающего роста наиболее срочных обязательств по сравнению с изменением высоколиквидных активов;

– тенденция опережающего роста заемных источников финансирования по сравнению с динамикой собственного капитала;

– нерациональная структура привлечения и размещения средств, формирование долгосрочных активов за счет краткосрочных средств.

К основным формализованным показателям можно отнести:

1. Оценка ликвидности активов, платежеспособность и кредитоспособность.

2. Оценка его финансовой устойчивости.

3. Оценка деловой активности и рентабельности предприятия.

Характеристика по данным направлениям позволяет дать оценку финансового состояния предприятия (способность предприятия финансировать свою деятельность) и его финансовых ресурсов.

Определение финансовых показателей в виде коэффициентов основывается на соотношении между отдельными статьями отчетности. Оценка показателей финансового состояния предприятия предполагает сравнения фактических значений с нормативными (таблица 3)

Таблица 3 – Оценка показателей финансового состояния предприятия

Финансовые показатели	Средне отраслевые значения (авиакомпаний)
Рентабельность продаж, %	-1,02
Рентабельность собственного капитала, %	20,6
Рентабельность активов, %	1,57
Ликвидность абсолютная	0,07
Ликвидность быстрая	1,03
Ликвидность текущая	1,32
Оборачиваемость дебиторской задолженности, д	45,5
Коэффициент автономии	0,27

Однако существуют различные методические подходы, которые дают объективную количественную оценку состояния защищенности отдельных финансовых интересов экономического субъекта от возможных внешних и внутренних угроз, реализация которых может негативно повлиять на уровень финансовой безопасности предприятия. Такая оценка может проявляться в выборе определенных параметров (показателей) и в возможности

устанавливать нормативные пороговые значения, которые бы позволяли делать вывод о безопасном финансовом состоянии анализируемой организации.

Рассмотрим некоторые методики более детально. Например, для оценки состояния финансовой составляющей экономической безопасности предприятия применяется индикаторный метод Р.С. Папехина [36], суть которого заключается в сравнении с нормативными пороговыми значениями индикаторов, которые рассчитываются на основе соотношения разных абсолютных показателей деятельности предприятия.

Отметим, что нормативные пороговые значения – это такие предельные величины, несоблюдение которых приводит к финансовой неустойчивости субъекта хозяйственной деятельности, а также к формированию разрушительных тенденций, которые негативно сказываются на устойчивом развитии элементов воспроизводства. Положительное влияние на уровень финансовой безопасности оказывает ситуация, когда все индикаторы не выходят за пределы пороговых значений.

Для анализа и оценки финансовой составляющей экономической безопасности предприятия необходимо иметь достаточное представление о индикаторах, которые используются в методике.

Таким образом коэффициент текущей ликвидности, который является одной из важнейших характеристик финансового состояния организации, определяет возможность своевременно оплачивать счета и фактически является одним из показателей банкротства.

Коэффициент автономии характеризует отношение собственного капитала к общей сумме капитала (активов) организации. Коэффициент показывает, насколько организация независима от кредиторов.

Коэффициент финансового рычага указывает на процент заимствованных средств по отношению к собственным средствам предприятия. Индикатор «коэффициент обеспеченности процентов к уплате» характеризует способность организации обслуживать свои долговые обязательства. Данный показатель

сравнивает прибыль до налогообложения за определенный отчетный период (чаще год) и проценты по долговым обязательствам за этот же период [37].

Рентабельность собственного капитала (return on equity, ROE) – показатель чистой прибыли в сравнении с собственным капиталом организации. Рентабельность активов (ROA) – финансовый коэффициент, характеризующий отдачу от использования всех активов организации. Коэффициент показывает способность организации генерировать прибыль без учета структуры его капитала, качество управления активами.

Соотношение темпов роста прибыли, выручки, активов - заключается в выполнении следующего «правила»: темп роста прибыли предприятия должен превышать темп роста его выручки, который, в свою очередь, должен превышать темп роста активов.

Соотношение оборачиваемости дебиторской и кредиторской задолженностей дает возможность проанализировать, насколько быстро разные виды задолженностей обращаются в денежную форму. Для формирования выводов об оценке финансовой составляющей экономической безопасности необходимо, чтобы период оборачиваемости кредиторской задолженности был немного больше периода оборачиваемости дебиторской задолженности [38].

Так, в таблице 4 представлены показатели, применяемые в авторской методике Р. С. Папехина [36], описанной выше.

Таблица 4 – Показатели (индикаторы) для оценки финансовой безопасности предприятия

Наименование показателя	Формула расчета	Нормативное пороговое значение	Примечание
1	2	3	4
1. Коэффициент текущей ликвидности (покрытия)	$K_{\text{покр}} = \frac{\text{Об. активы}}{\text{Крат. обяз.}}$	1,0	Значение показателя должно быть больше порогового
2. Коэффициент автономии	$K_{\text{авт}} = \frac{\text{СК}}{\text{Активы}}$	0,3	Значение показателя должно быть больше порогового

Окончание Таблицы 4

1	2	3	4
3. Коэффициент финансового рычага	$K_{\text{фин.р.}} = \frac{\text{ДСО} + \text{КСО}}{\text{СК}}$	3,0	Значение показателя должно быть меньше порогового
4. Коэффициент обеспеченности процентов к уплате	$K_{\text{обесп.}} = \frac{\text{ЕВИТ (Пб до налог.)}}{\% \text{к уплате.}}$	3,0	Значение показателя должно быть больше порогового
5. Рентабельность активов(ROA)	$\text{ROA} = \frac{\text{ЧП}}{\text{Активы}}$	Уровень инфляции в стране	Значение показателя должно быть больше порогового
6. Рентабельность собственного капитала(ROE)	$\text{ROE} = \frac{\text{ЧП}}{\text{СК}}$	15%	Значение показателя должно быть больше порогового
7. Соотношение темпов роста прибыли, выручки, активов	$\text{Тр} = \frac{\text{ЧП(Выр)}(\text{Активы})_1}{\text{ЧП(Выр)}(\text{Активы})_0}$	Темп роста прибыли > темпа роста выручки > темпов роста активов	
8. Соотношение оборачиваемости дебиторской задолженности (ДЗ) и кредиторской задолженности (КЗ)	$\text{Приод. об. дз.} = \frac{\text{ДЗ ср.г.} * 360}{\text{Выручка}}$ $\text{Приод. об. кз.} = \frac{\text{КЗ ср.г.} * 360}{\text{Выручка}}$	Период оборота ДЗ < Пер оборота КЗ	

Следует отметить, что к преимуществам данного индикаторного метода авторы относят: возможность у руководства организации выбирать удобные ему показатели (индикаторы) для оценки ее финансовой безопасности, а также наличие уже существующих нормативных пороговых значений, с которыми будут сравнивать фактически полученные результаты значений показателей. Таким образом, не будет необходимости разрабатывать допустимые пределы значений показателей, нарушение которых будет свидетельствовать о небезопасном уровне финансовой безопасности организации [39].

Однако у рассмотренного индикаторного метода Р.С. Папехина существует небольшой недостаток, который заключается в значительной разрозненности пороговых значений всех показателей данного метода, которые иногда достаточно неоднозначно оценивают безопасное и небезопасное состояние финансовой безопасности предприятия.

Также стоит рассмотреть авторскую методику В. Г. Ниязяна [40], которая основана на интегральной оценке экономической устойчивости предприятия и включает в себя расчет отобранных показателей, которые в свою очередь условно разделены на четыре группы: финансовой, технико-технологической, кадровой и коммерческой устойчивости.

В. Г. Ниязян предлагает внедрить систему оценки экономической устойчивости авиакомпаний, которая будет отражать не только финансовую составляющую экономической безопасности, но также затрагивать и иные элементы этой большой системы. К плюсам данного метода можно отнести широкий охват финансово-хозяйственной деятельности компании, что позволяет конкретнее оценить ее экономическое состояние [40]. А также возможность исключения коррелирующих коэффициентов, которые могут исказить и задваивать информацию, что негативно скажется на объективность проводимой оценки экономической безопасности предприятия. Показатели, которые В. Г. Ниязян использует в своей методике, представлены в таблице 5 ниже.

Таблица 5 – Система показателей для расчета индикатора экономической устойчивости авиакомпаний

Показатель	Рекомендуемое значение
Финансовая устойчивость	
Коэффициент текущей ликвидности (покрытия)	[1,0–2,0]
Коэффициент быстрой ликвидности	[0,7–1,0]
Коэффициент абсолютной ликвидности	[0,2–0,5]
Коэффициент общей ликвидности	[2,0–3,0]
Коэффициент автономии (финансовой независимости)	[0,5–0,7]
Коэффициент финансовой устойчивости	[0,8–0,9]
Коэффициент маневренности собственных оборотных средств	[0,2–0,5]
Коэффициент инвестиционной активности	–
Коэффициент соотношения своего и заемного капитала	–
Технико-технологическая устойчивость	
Коэффициент годности основных средств	–
Фондоотдача	–

## Окончание Таблицы 5

Показатель	Рекомендуемое значение
Фондорентабельность	–
Фондовооруженность	–
Кадровая устойчивость	
Рентабельность персонала	–
Рентабельность фонда оплаты	–
Производительность труда	–
Коммерческая устойчивость	
Коэффициент соотношения выручки и себестоимости	–
Операционная рентабельность	–
Коэффициент деловой активности	
Рентабельность продаж	–
Коэффициент занятости пассажирских кресел	–
Коэффициент коммерческой загрузки	–
Коэффициент оборачиваемости дебиторской задолженности	–
Коэффициент оборачиваемости кредиторской задолженности	–

После исключения коэффициентов, коррелирующих между собой на основе корреляционных матриц, по методике В. Г. Ниязяна, необходимо стандартизовать показатели, так как они принимают разные несопоставимые значения. После этого по авторской шкале происходит оценка степени экономической устойчивости авиакомпаний.

Таблица 6 – Оценочная шкала степени экономической устойчивости авиакомпаний

Степень экономической устойчивости	Область значения
Зона комфорта	
Очень высокая	0,90–1,0
Высокая	0,80–0,90
Средняя	0,63–0,80
Зона бифуркации	
Слабая	0,37–0,63
Низкая	0,20–0,37
Очень низкая	0,00–0,20

Этап 5. Индикатор экономической устойчивости предприятия  $I_{ЭУ}$  включает в себя значения всех показателей, указанных в табл. 1. Так как экономическая устойчивость состоит из четырех элементов, индикатор представляет собой модель из четырех уровней

$$I_{ЭУ} = \sum_{i=1}^n \alpha_{1i} X_{1i} + \sum_{i=1}^n \alpha_{2i} X_{2i} + \sum_{i=1}^n \alpha_{3i} X_{3i} + \sum_{i=1}^n \alpha_{4i} X_{4i} \quad (2.1)$$

где  $X_{1i}, X_{2i}, X_{3i}, X_{4i}$  — частные стандартизированные коэффициенты финансовой, технико-техно-логической, кадровой и коммерческой устойчивости соответственно;

$\alpha_{1i}, \alpha_{2i}, \alpha_{3i}, \alpha_{4i}$  — значимость (весомость) частных коэффициентов финансовой, технико-технологической, кадровой и коммерческой устойчивости соответственно. Их максимальное значение определяется как

$$\sum_{i=1}^n \alpha_{ji} = 1 \quad (2.2)$$

К недостаткам данного метода можно отнести трудоемкость процесса, необходимость применения дополнительного программного обеспечения для построения корреляционных матриц.

Существует множество различных методик оценки финансового состояния организаций, однако при проведении анализа нельзя отдавать предпочтение только одной методике, так как универсальных методик, подходивших для предприятий различной организационно-правовой формы или различных отраслей, просто не существует. Надо всегда учитывать специфику того или иного предприятия. Используя при анализе разные методики, необходимо знать, что окончательные результаты оценки финансового состояния хозяйствующего субъекта могут различаться. Поэтому, применяя разные методики при анализе финансово-хозяйственной

деятельности, целесообразным является использовать профиль финансового состояния, позволяющий увидеть все полученные результаты на одном листе и доступно донести информацию о финансовом состоянии до руководства, которое, в свою очередь, сможет проанализировать и принять правильное решение для устранения выявленных проблем.

Основная цель методических рекомендаций по оценке финансово-экономического состояния эксплуатантов воздушного судна — совершенствование контроля финансовой устойчивости. В данных рекомендациях представлен набор показателей для оценки финансово-экономического состояния, порядок их расчета и интерпретации.

Содержание методических рекомендаций включает анализ [29]:

- рисков ухудшения финансово-экономического состояния эксплуатантов;
- потенциальных возможностей восстановления платежеспособности;
- дефицита финансовых ресурсов.

Теперь рассмотрим методику Министерства транспорта. Методика Министерства транспорта содержит описание анализ финансово-экономического состояния эксплуатантов, выполняющих международные коммерческие воздушные перевозки. Для анализа кроме общедоступной информации, содержащейся в бухгалтерском балансе; отчете о финансовых результатах, отчете об изменениях капитала и отчете о движении денежных средств, используется следующая информация:

- а) выручка эксплуатанта (с учетом детализации);
- б) данные о прибыли (убытках) от продаж (с учетом детализации);
- в) сумма прочих доходов (с учетом детализации);
- г) данные о дебиторской задолженности (с учетом детализации);
- д) данные о финансовых вложениях (с учетом детализации);
- е) данные о краткосрочных вложениях;
- ж) данные о сумме вложений в ценные бумаги, имеющие биржевое обращение;

з) данные о имеющихся векселях, выпущенных компаниями, имеющими выручку не менее 5 млрд рублей, и имеющими срок погашения в течение следующих пяти лет от даты выпуска векселя;

и) данные о структуре группы компаний (определенных банком-кредитором как группа взаимосвязанных компаний);

к) справка об открытых расчетных счетах (рублевые/валютные) из ИФНС;

л) перечень ссудных счетов с указанием банков-кредиторов;

м) расшифровка кредитного портфеля в разрезе договоров, с указанием о невыбранных лимитах (с учетом детализации по форме приложения N 2 к настоящему Методическим рекомендациям), заверенная банком-кредитором;

н) копии кредитных договоров/соглашений со всеми приложениями, заверенные банком-кредитором;

о) копии договоров залога и поручительства, заверенные банком-кредитором;

п) справка о забалансовых обязательствах (поручительства/соглашения об уступке прав/требований).

Оценка и анализ финансово-экономического состояния эксплуатанта в данной методике [29] включают в себя расчет показателей (характеристик) деятельности и финансово-экономического состояния эксплуатанта в целях отнесения эксплуатанта к одному из классов финансовой стабильности, а также анализ достигнутых и прогнозируемых показателей (характеристик) деятельности и финансово-экономического состояния эксплуатанта, включая характеристику выявленных тенденций и обусловивших их факторов и причин, выявление рисков ухудшения финансово-экономического состояния эксплуатанта. Заключение для целей оценки текущего финансово-экономического состояния по данным отчетности эксплуатанта должно содержать выводы о категории прибыльности и подкатегории финансовой устойчивости эксплуатанта.

Оценка включает получение результатов объективного анализа показателей их долговой нагрузки, отношения долговой нагрузки к сумме операционной прибыли и амортизации, уровня краткосрочной задолженности и его отношения к объему ликвидных активов.

Значения показателей используются для обоснования выводов об отнесении эксплуатантов к одной из категорий прибыльности и подкатегории финансовой устойчивости. Эксплуатанты разделяются на категории по прибыльности и подкатегории финансовой устойчивости, как представлено в таблице 7.

Таблица 7 – Категории показателей по авторской методике

Категории прибыльности	Подкатегорию финансовой устойчивости		
	приемлемый уровень долга	средний уровень долга	высокий уровень долга
1. эксплуатанты, имеющие прибыльную операционную модель	приемлемый уровень долга	средний уровень долга	высокий уровень долга
2. эксплуатанты, имеющие неубыточную операционную модель	приемлемый уровень долга	-	высокий уровень долга
3. эксплуатанты с убыточной операционной моделью	приемлемый уровень долга	-	высокий уровень долга

Финансовые риски эксплуатантов первой категории, имеющих прибыльную операционную модель, оцениваются с точки зрения коэффициента финансовой устойчивости, определяемого как отношение чистого долга (на конец отчетного периода) к операционной прибыли до амортизации.

А вот финансовые риски второй и третьей категории, имеющих неубыточную или убыточную операционную модель, анализируются через качество структуры активов и пассивов - соответствие доли ликвидных активов краткосрочным обязательствам и структуры ликвидных активов; и через отношение чистого долга (на конец отчетного периода) к среднему арифметическому положительных значений операционной прибыли до амортизации эксплуатанта за последние 3 года.

Основные показатели риска ухудшения финансово-экономического состояния эксплуатантов включают:

– чистый располагаемый доход среднемесячный

Показатель определяется в абсолютной величине (тыс. руб.) и в относительной форме (в % по отношению к среднемесячной выручке эксплуатанта, в сопоставимых (по сезонности) условиях). Исходная информация для оценки показателя - см. приложение N 1 к настоящим Методическим рекомендациям. Базовое значение показателя, формирующее зону высоких рисков ухудшения финансово-экономического состояния эксплуатанта - убыточность по чистому располагаемому доходу выше - 2% к среднемесячной выручке;

– снижение месячного налета часов на среднесписочное воздушное судно эксплуатанта, определяемое в сопоставимых (по сезонности) условиях"

Показатель определяется в абсолютной величине (в летных часах в месяц на среднесписочное воздушное судно) и в относительной форме (в % снижения показателя). Исходная информация для расчета показателя - форма 32-ГА «Сведения о парке воздушных судов», Постановление Росстата от 18 июля 2007 г. N 57 «Об утверждении статистического инструментария для организации Росавиацией статистического наблюдения за деятельностью воздушного транспорта» [41]. Базовое значение показателя, формирующее зону высоких рисков ухудшения финансово-экономического состояния эксплуатанта - снижение среднемесячного налета на среднесписочное воздушное судно более чем на 15%.

Чтобы постоянно следить за финансовой безопасностью предприятия, руководству необходимы индикаторы, позволяющие быстро определить изменения. В практической деятельности наиболее содержательны квартальные, ежемесячные или даже ежедневные промежуточные отчеты, оцениваемые по тем же методикам, что и ежегодные. При надлежащей плотности и взаимосвязанности именно краткосрочные анализы могут быстро обнаружить слабые и сильные стороны положения предприятия и дать необходимые отправные точки для корректирующих мероприятий

## **2.2. Совершенствование методики оценки финансовой безопасности авиакомпании**

По изложенному выше материалу понятно, что нет единого подхода к оценке финансовой составляющей экономической безопасности авиакомпаний. Поэтому было принято решение разработать авторскую методику для расчета данной оценки.

Экономическую устойчивость предприятия следует оценивать с помощью сводного показателя — индикатора экономической устойчивости, методика расчета которого включает в себя следующие этапы:

1. Формирование частных коэффициентов индикатора экономической устойчивости авиакомпаний.
2. Исключение дублирования показателей.
3. Выбор базы для сравнения коэффициентов индикатора экономической устойчивости.
4. Разработка индикатора экономической устойчивости авиакомпаний
5. Разработка шкалы оценки типа экономической устойчивости.
6. Апробация предложенной методики.

На первом этапе следует сделать подборку необходимых коэффициентов, которые наиболее полно и корректно отразят финансовую составляющую экономической безопасности авиакомпании. Данный процесс происходит на основе экспертного мнения группы экспертов, которые должны иметь необходимые и достаточные знания в области экономики, а также понимать, какие особенности и специфику имеет авиаотрасль. Для авторской методики за основу были взяты показатели, которые предлагает В. Г. Ниязян в своей работе «Экономическая устойчивость авиакомпаний: сущность и практические аспекты» [40]. Также на первом этапе производятся расчеты фактических значений всех показателей (ФЗ) по общепринятым формулам.

На втором этапе исследования необходимо оставить только те показатели, которые не являются дублерами и составными элементами друг

друга, так как это может негативно отразиться на результатах расчета экономической устойчивости авиатранспортных предприятий.

Одним из наиболее эффективных способов исключения дублирования показателей является корреляционный анализ, который исследует взаимосвязь различных факторов за определенный промежуток времени  $t$ . В зависимости от располагаемого программного обеспечения, исключаются взаимосвязанные и взаимозависимые показатели, чтобы исключить задвоение информации и негативного влияния данных факторов на объективность оценки

На третьем этапе фактические значения отобранных показателей распределяются по категориям, которые определены экспертным путем на основе среднеотраслевых значений. Это необходимо, чтобы объективно оценивать финансово-хозяйственную деятельность авиакомпаний, основываясь на их особенностях. Исходя из категорий фактическому значению присуждается балл (Б), в соответствии с номером категории, то есть 1 категория равняется одному баллу, 2 категория равняется 2 баллам, 3 категория – 3 балла. Далее каждому показателю присваивается удельный вес (В), который определен экспертами на основе влияния данного показателя на финансово-хозяйственную деятельность авиакомпании. При этом суммарный вес всех показателей должен быть равен единице. После чего происходит расчет конечных баллов за показатель (КБ) исходя из формулы:

$$КБ_n = Б_n * В_n, \quad (2.3)$$

где  $n$  – показатели по очереди в таблице 8.

$В_n$  – вес показателя

Когда данные действия сделаны, то следует переходить к следующему, четвертому, этапу – расчету индикатора финансовой составляющей экономической безопасности авиакомпании, который производится путем суммирования конечных баллов за каждый показатель. Показатели, по которым

происходит присвоение баллов, за исключением тех, что были отвергнуты на этапе оценки корреляции показателей, приставлены в таблице 8.

$$I_{эб} = \sum KB_n \quad (2.4)$$

Таблица 8 – Категории показателей по авторской методике.

Показатель	Вес	Справочно: категории показателя		
		1 категория = 1 балл	2 категория = 2 балла	3 категория = 3 балла
Коэффициент абсолютной ликвидности	0,05	0,1 и выше	0,05-0,1	Менее 0,05
Коэффициент промежуточной (быстрой) ликвидности	0,1	0,8 и выше	0,5-0,8	Менее 0,5
Коэффициент инвестиционной активности	0,06	0,01 и выше	0,009-0,005	Менее 0,005
Коэффициент наличия собственных средств	0,2	0,1 и выше	-0,2-0,1	Менее -0,2
Рентабельность продаж по чистой прибыли	0,15	Более 4%	1-3%	Менее 1%
Рентабельность активов	0,15	Более 12%	5-11%	Менее 4%
Коэффициент занятости пассажирских кресел	0,07	Более 86%	61-85%	Менее 60%
Длительность оборото дебиторской задолженности	0,1	1-40	41-70	более 71
Длительность оборото кредиторской задолженности	0,12	1-60	61-90	более 91
Итого	1			

Способ расчета данных показателей представлен в приложении Г.

В соответствии с разработанной методикой, на этапе 5 была разработана шкала, по которой авиакомпании делятся на 3 класса в зависимости от полученной суммы баллов индикатора.

– первоклассные – высокий уровень экономической безопасности (сумма баллов от 0 до 1,75 включительно). Он характеризуется эффективной политикой управления финансовыми ресурсами компании, грамотной инвестиционной политикой. Такая компания не имеет предрасположенности к банкротству. Кредитные учреждения будут лояльны с компаниями данного уровня.

– второго класса – средний уровень экономической безопасности (больше 1,75, но меньше 2,35 включительно). Данный класс означает, что компания имеет некоторые трудности с рациональным использованием своих финансовых и иных ресурсов. Однако для более глубокого анализа следует обратить внимание на конкретные показатели, которые занижали значение индикатора.

– третьего класса – низкий уровень экономической безопасности (больше 2,35). Этот класс характеризуется критическим положением в финансово-хозяйственной деятельности. Компании следует обратить внимание на эффективность расходования своих ресурсов, возможно поменять политику ведения дел. Предкризисное положение, отсутствие прибыли, большие долги, это говорит о состоянии близком к банкротству.

Такой подход удобен своей наглядностью, а также простотой в трактовке результата. Однако у данного метода есть недостаток, который заключается в том, что значения по одному показателю будут компенсировать другие показатели. Это стоит учитывать при трактовке итогового значения.

### **3 Анализ и оценка уровня финансовой безопасности российских авиакомпаний**

#### **3.1 Краткая характеристика отрасли авиаперевозок в России**

В отрасли авиаперевозок по итогам 2020 года наблюдается резкое сокращение пассажирооборота отечественных авиакомпаний на 52,5% (до 153,5 млрд пасс.-км), тем временем как, грузооборот, по данным, представленным Росавиацией, сократился лишь на 3,7% (до 7,3 млрд пасс.-км). Если говорить про процент коммерческой загрузки, то он составил на 8,3% меньше от предыдущего года. При том, следует отметить, что объем перевезенных грузов, а также почты вырос на 2,3% [42].

На данную ситуацию повлиял тот факт, что отсутствие международных и большинства локальных путей сообщения перекрывалось возросшим спросом на перевозку товара, в частности средств индивидуальной защиты, медикаментов, провианта в отдаленные места, куда иные средства передвижения были ограничены. Грузовые авиакомпании, которые наиболее быстро смогли переоборудовать пассажирские суда под перевозку грузом и согласовать полеты, смогли сохранить свое положение на рынке. Также грузовые суда использовались для поставки вакцины.

«Значительное увеличение пропускной способности специализированных грузовых судов и коэффициентов использования в этом году не смогло устранить нехватку воздушных перевозок, хотя в последние 8 месяцев 2020 года она постепенно улучшалась. В апреле и мае грузоподъемность была на 40% ниже, чем в 2019-м, и сократилась на четверть в сентябре», – сказала А. Ремизова [43].

Среди пятерки крупнейших компаний наибольшие потери по показателям показывает АО «Аэрофлот» – снижение на 21%. Однако стоит отметить, что по данным авиакомпании грузооборот вырос именно на внутренних линиях. В

течение 2020 года на основное снижение показателей финансово-хозяйственной деятельности компании повлияла полная остановка международных рейсов и значительное ограничение полетной программы на внутренних линиях в связи с режимом самоизоляции и ограничениями на передвижения по России. К тому же в четвертом квартале на авиакомпанию повлияло сезонное снижение спроса. Это наглядно видно на рисунке 3. 1. Проседание в занятости пассажирских мест было вплоть до 30%, такого не наблюдалось никогда, начиная с 2001 года. И только к концу 2020 года данный показатель поднялся на уровень, который наблюдался в начале века.

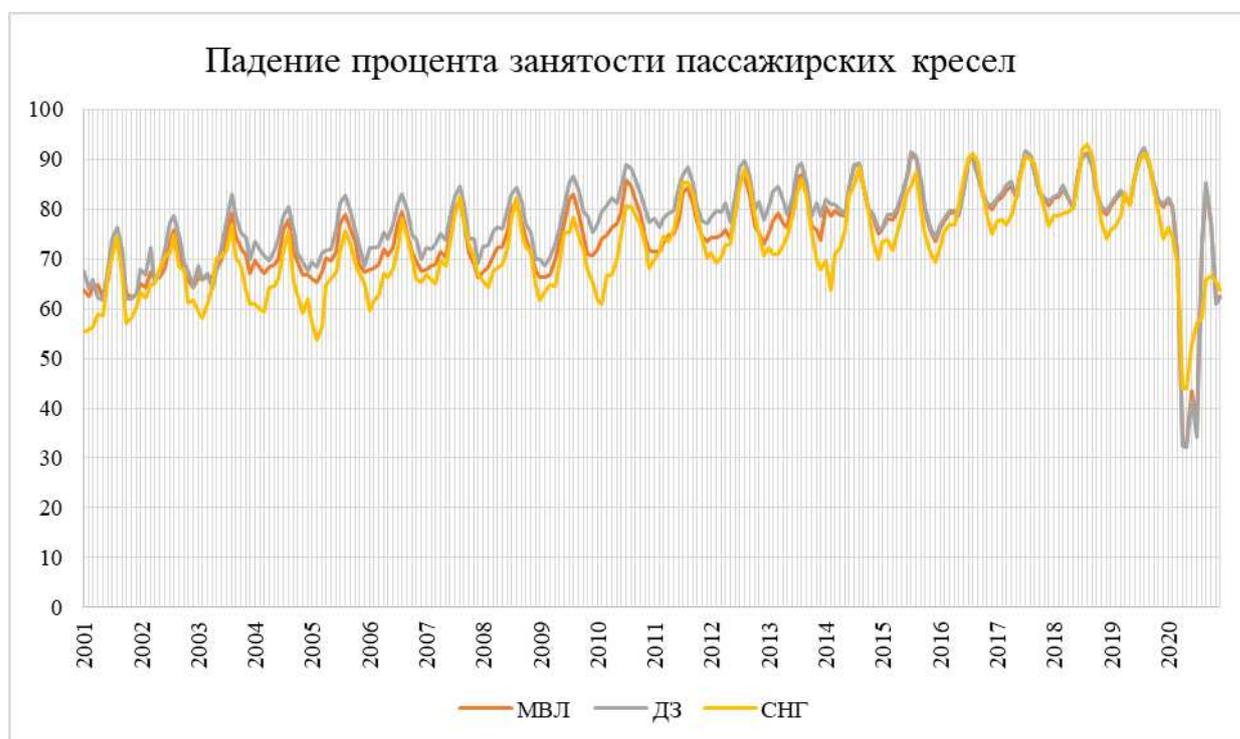


Рисунок 3. 1 – Падение процента занятости пассажирских кресел (составлено автором на основе [44 ])

МВЛ – местные воздушные линии

ДЗ – дальнее зарубежье

СНГ – страны Содружество Независимых Государств

В условиях пандемии большое развитие получила электронная коммерция в авиаотрасли, которая повлияла на улучшение инструментов для

онлайн-работы бронирования билетом, места на грузоперевозки, отслеживания статуса груза. Это также позволило авиакомпаниям получить свой доход.

По мнению председателя совета директоров корпорации «Аеон» Роман Троценко [45] рынок внутренних авиаперевозок в Российской Федерации может вернуться к показателям, которые были до пандемии, уже в конце 2021 года. Также стоит отметить, что, по данным службы Росавиации, пассажиропоток российских авиакомпаний за марта отчетного года составил 6,46 млн пассажиров, что соответствует уровню этого же месяца в прошлом, 2020 году. Также на международных маршрутах прирост тоннажа по перевозкам груза и почты составил 34,1%, а на внутренних маршрутах - 10,7%.

Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA) придерживается позиции, что нынешний, по-прежнему невысокий, уровень пассажиропотока объясняется исключительно карантинными ограничениями, непредсказуемо вводимыми правительствами стран, а не отсутствием спроса: в целом экономическая ситуация выглядит удовлетворительно — учитывая, что уровень производства и индекс предпринимательской уверенности превысили докризисные показатели [46]

«Существует отложенный спрос, и у населения есть сэкономленные средства, чтобы их потратить», — полагают в ассоциации. Поэтому второе полугодие 2021 г. будет лучше первого. Распространение вакцины должно открыть некоторые международные рынки, предполагает влиятельная организация. До сих пор международные потоки не превышают 10% от уровня 2019 г., но, по прогнозам IATA, могут достичь 34% по итогам года. Что касается внутренних рейсов, то за весь год пассажиропоток составит 96% от докризисного уровня. Хотя показатели будут сильно различаться по регионам. Авиакомпании в странах, где внутренний рынок достаточно обширный, например в США, КНР и РФ, имеют шанс восстановиться быстрее остальных.

Также стоит отметить, что падение пассажиропотока ударило не только по авиакомпаниям, рикошетом оно отозвалось и на аэропортах. Большинство смогли выжить лишь благодаря росту грузооборота. В частности, красноярский

аэропорт компенсировал потери пассажиропотока в прошлом году за счет прихода крупнейшего грузового авиаперевозчика – «Волга-Днепр». По оценкам экспертов, что благодаря созданной инфраструктуре, близости Транссиба, Енисея в ближайшие 2-3 года Красноярск может стать по грузам мощнейшим транспортным узлом. В Новосибирском аэропорту «Толмачево» за 2020 год грузопоток составил 34 158 тонн, что позволило ему стать вторым аэропортом после Московского авиационного узла по грузопотоку.

По консервативным оценкам Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ), совокупный пассажиропоток российских авиакомпаний в 2021 г. может составить порядка 80 млн чел. Это на 37,5% меньше, чем в докризисном 2019 г., но зато больше на 15%, чем в прошлом, "ковидном" году, когда первые три месяца все-таки были полноценными. При этом ожидается, что львиная доля (87,5%) от общего числа пассажиров (70 млн) будут обслужены на внутренних воздушных линиях [47].

Именно поэтому авиакомпания «Аэрофлот» объявила о запуске самой крупной в своей новейшей истории программе полетов на внутреннем рынке, не задействующей ее московский хаб в аэропорту Шереметьево. Это практически совпало с вступлением в силу временного запрета на выполнение пассажирских полетов из РФ на курортные направления Турции и Танзании, с продлением остановки полетов в Великобританию до 1 июня и происходит на фоне остающегося фактически закрытым на протяжении более года международного авиасообщения в целом.

### **3.2 Оценка финансовой безопасности крупнейших авиакомпаний в России**

Исходя из вышеописанной ситуации на отечественном рынке авиаперевозок, актуально будет провести оценку уровня экономической безопасности авиакомпаний. Так как мнений по поводу состояния их

финансово-хозяйственной деятельности различаются у разных авторов, руководителей этих компаний, руководителей аэропортов, правительства.

Для проведения оценки были выбраны следующие компании: АО АК «Уральские авиалинии», ПАО «Аэрофлот» и ОА «Авиакомпания «Сибирь». Это крупные игроки на рынке авиаперевозок, по их финансово-хозяйственной деятельности можно сделать вывод о большей части рынка. Но стоит отметить, что для полной характеристики отрасли, необходимо принимать во внимание и небольшие компании, которые занимаются только грузоперевозками, к примеру.

За 2020 год авиакомпания «Уральские авиалинии» сократила свой пассажирооборот на 47,1%, а если рассматривать объем перевезенных пассажиров – на 41,4%. В течение всего «пандемийного» года «Уральские авиалинии» открывали новые направления, причем как внутренние, так и международные. Несмотря на это в авиапарке компании представлены самолеты различного типа, в том числе А320, А321 и другие воздушные суда российского производства. Так, еще в 2006 году в авиакомпании реализовала программу переоснащения парка, в общей сложности появилось более 19 воздушных судов. Сейчас авиакомпания «Уральские авиалинии» на условиях операционного лизинга успешно эксплуатирует 10 современных лайнеров Airbus А320 и два А321 [48].

Для понимания финансово-хозяйственного положения компании посмотрим на ее баланс на конец 2020 года [49]. Общая стоимость имущества в 2020 году составляла 22 616 440 тыс.руб. Следует отметить, что структура активов компании за 2020 год схожа с предыдущим периодом. В активах организации доля текущих активов составляет 76,47%, а внеоборотных средств 23,53%. Примечательно, что данная структура сохраняется в течение нескольких лет. Это может говорить об использовании предприятием интенсивной политики управления активами.

Доля основных средств в общей структуре активов за 2020 год составила 22,81%, следовательно, что предприятие имеет легкую структуру активов, что свидетельствует о мобильности имущества.

Темп прироста нематериальных активов составляет 204%, данный показатель свидетельствует о том, что компания всё еще продолжает уделять внимание развитию инновационной составляющей своей деятельности. Но сократились доходные вложения в материальные ценности на 2,43%. Значит, произошло снижение стоимостной величины имущества, предоставляемого за плату во временное пользование с целью получения дохода.

Оборотные активы предприятия в свою очередь формируются в основном за счет дебиторской задолженности и прочих оборотных активов на общую сумму 17 294 386 тыс.руб,

Теперь перейдём к оценки финансовой безопасности авиакомпании по авторской методике. Для удобства проведения дальнейших действия согласно этапам методики, занесем полученные результаты в таблицу 9

Таблица 9 – Оценка экономического состояния компании АО АК «Уральские авиалинии» за 2020 год

Показатель	ФЗ	Балл	Вес	Справочно: категории показателя		
				1 категория	2 категория	3 категория
1	2	3	4	5	6	7
Коэффициент абсолютной ликвидности	0,214	1	0,05	0,1 и выше	0,05–0,1	Менее 0,05
Коэффициент промежуточной (быстрой) ликвидности	0,65	2	0,1	0,8 и выше	0,5–0,8	Менее 0,5
Коэффициент инвестиционной активности	0,007	2	0,06	0,01 и выше	0,009–0,005	Менее 0,005
Коэффициент наличия собственных средств	-0,26	3	0,2	0,1 и выше	-0,2–0,1	Менее -0,2

## Окончание Таблицы 9

1	2	3	4	5	6	7
Рентабельность продаж по чистой прибыли	-10,6%	3	0,15	Более 4%	1–3%	Менее 1%
Рентабельность активов	-26,6%	3	0,15	Более 12%	5–11%	Менее 4%
Коэффициент занятости пассажирских кресел	68,8%	2	0,07	Более 86%	61–85%	Менее 60%
Длительность оборото дебиторской задолженности	34	1	0,1	1-40	41–70	Более 71
Длительность оборото кредиторской задолженности	39	1	0,12	1-60	61–90	Более 91

Коэффициенты ликвидности представляют особый интерес как для руководства предприятия, так и для внешних субъектов анализа, они позволяют оценить в целом финансовое состояние компании. Коэффициент быстрой ликвидности характеризует способность организации погасить свои краткосрочные обязательства за счет продажи ликвидных активов. Данный показатель ниже среднеотраслевого значения, однако выше чем 0,3. Если бы данный показатель был ниже порогового значения (0,3), то это означало бы не возможность покрытия краткосрочных обязательств, при продаже ликвидных активов. Такой ситуации не наблюдается. В 2020 году компания финансирует свои запасы исключительно с за счет собственных оборотных средств.

Оборачиваемость кредиторской задолженности оценивают совместно с оборачиваемостью дебиторской задолженности. У данной компании период оборачиваемости дебиторской задолженности меньше, чем оборачиваемость кредиторской задолженности. Это означает, что «Уральские авиалинии» рассчитываются с кредиторами медленнее, чем происходит оплата задолженности перед компанией.

Также стоит обратить внимание на показатели рентабельности. Так и значения отрицательны из-за lockdown, который был установлен на территории России, а также почти во всем мире. Продаж у авиакомпании было мало, поэтому и прибыли нет за 2020 год. Но у авиакомпании должна быть разработана программа по восстановлению уровня продаж.

Исходя из вышесказанного, сделаем вывод, что подходить к полученным значениям необходимо комплексно, оценивая всю финансово-экономическую деятельность предприятие в целом. Для этого рассчитаем индикатор финансовой составляющей экономической безопасности авиакомпании:

$$I_{зб} = 1 * 0,05 + 2 * 0,1 + 2 * 0,06 + 3 * 0,2 + 3 * 0,15 + 3 * 0,15 + 2 * 0,07 + 1 * 0,1 + 1 * 0,12 = 2,23$$

По итогам всех расчетов определим класс авиакомпании «Уральские авиалинии» по уровню экономической безопасности. В соответствии с оценочной шкалой, у данной авиакомпании 2 класс. Данный класс означает, что компания имеет некоторые трудности с рациональным использованием своих финансовых и иных ресурсов. Также «Уральским авиалиниям» стоит обратить внимание на свою финансово-хозяйственную деятельность, понять аспекты, которые больше всего пострадали от последствий пандемии. Необходимо приложить максимум усилий, чтобы восстановить свою деятельность на уровень, который был до пандемии.

Теперь рассмотрим других игроков на данном рынке. ПАО «Аэрофлот» – крупнейшая российская авиакомпания, является одной из первопроходцев авиакомпаний мира и одним из наиболее узнаваемых российских брендов.

Ключевые показатели Группы «Аэрофлот» в апреле 2021 года [50] выглядят следующим образом:

Объем перевозок в 14,3 раза выше показателя, который был в прошлом году, однако на 34,5% ниже показателя 2019 года

На внутренних линиях перевезено 2,6 млн пассажиров, что в 12,9 раза выше показателя аналогичного периода прошлого года и на 3,6% выше показателя 2019 года.

Пассажирооборот за апрель увеличился в 11,8 раза по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и снизился на 48,0% по сравнению с 2019 годом, предельный пассажирооборот увеличился в 5,3 раза по сравнению с показателем 2020 года и снизился на 46,0% относительно результата 2019 года.

Процент занятости пассажирских кресел увеличился на 42,6 п.п. по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составил 78,0%.

ПАО «Аэрофлот» с 2004 года входит в Перечень стратегических акционерных обществ и предприятий, это было установлено указом Президента Российской Федерации от 4 августа 2004 года. Именно поэтому в 2020 году данная авиакомпания получила большой объем финансовой помощи от государства.

Учредителем ПАО «Аэрофлот» выступает Правительство Российской Федерации, а именно Федеральное агентство по управлению государственным имуществом, которому принадлежит 51% акций ПАО «Аэрофлот». В свободном обращении у институциональных и частных инвесторов находится около 40,9% акций, в их число входят и сотрудники Общества [51]. Акции ПАО «Аэрофлот» обращаются на Московской бирже, а также на внебиржевых рынках, где представлены как глобальные депозитарные расписки, которые удостоверяют права в отношении обыкновенных акций.

Также сильным конкурентным преимуществом авиакомпании считается большой современный парк воздушных судов, который позволял в пандемийный год получать доход. К 2023 году планируется увеличение парка до 390 самолетов, что на 6,56% больше, чем в 2019 году, а к 2026 году – до 520

По перечисленным фактам ПАО «Аэрофлот» является серьезным конкурентом на рынке авиаперевозок. Но стоит обратить внимание на финансово-хозяйственную деятельность данной компании [52]. Для упрощения восприятия информации все значения расчетов занесены в таблицу 10

Таблица 10 – Комплексная оценка состояния компании «ПАО «Аэрофлот — российские авиалинии» за 2020 год

Показатель	ФЗ	Балл	Вес	Справочно: категории показателя		
				1 категория	2 категория	3 категория
Коэффициент абсолютной ликвидности	0,544	1	0,05	0,1 и выше	0,05-0,1	Менее 0,05
Коэффициент промежуточной (быстрой) ликвидности	1,123	1	0,1	0,8 и выше	0,5-0,8	Менее 0,5
Коэффициент инвестиционной активности	0,15	1	0,06	0,01 и выше	0,009-0,005	Менее 0,005
Коэффициент наличия собственных средств	-0,26	3	0,2	0,1 и выше	-0,2-0,1	Менее -0,2
Рентабельность продаж по чистой прибыли	-56,8%	3	0,15	Более 4%	1-3%	Менее 1%
Рентабельность активов	-41,1%	3	0,15	Более 12%	5-11%	Менее 4%
Коэффициент занятости пассажирских кресел	78,2%	2	0,07	Более 86%	61-85%	Менее 60%
Длительность оборота дебиторской задолженности	146	3	0,1	1-40	41-70	Более 71
Длительность оборота кредиторской задолженности	159	3	0,12	1-60	61-90	Более 91

Длительность оборота как кредиторской задолженности, так и дебиторской, превышают 3 месяца. В случае с дебиторской задолженностью, чем выше период ее погашения, тем выше риск непогашения. Однако на данный показатель сильно повлияла пандемия, но «Аэрофлоту» стоит внимательнее относиться к своим должникам. При этом судя по длительности оборота кредиторской задолженности, авиакомпания активно финансирует свою деятельность именно за счет участников финансового процесса, а если

быть более точным, то за счет использования отсрочки оплаты по счетам. Особенно это заметно, если обратить внимание на уплату налогов. Так как Правительство России из-за эпидемиологической ситуации делала в 2020 году отсрочки по уплате налогов, собственно, «Аэрофлот» использовал такую возможность, чтобы улучшить свою финансово-хозяйственное состояния.

Рентабельность ПАО «Аэрофлот», как и у другой авиакомпании, рассмотренной выше, показывают отрицательные значения. Однако по этим показателям в конкретной ситуации, которая происходила в 2020 году, нельзя делать выводы в целом по состоянию компании и уровню ее безопасности.

На следующем этапе анализа перейдем к расчету индикатора, который позволит комплексно оценить финансовую составляющую экономической безопасности авиакомпании:

$$I_{36} = 1 * 0,05 + 1 * 0,1 + 1 * 0,06 + 3 * 0,2 + 3 * 0,15 + 3 * 0,15 + 2 * 0,07 + 3 * 0,1 + 3 * 0,12 = 2,51$$

По результатам расчета индикатора видно, что ПАО «Аэрофлот» относится ко третьему классу авиакомпаний. Компании стоит провести мероприятия по решению ситуации с задолженностями, так как достаточно большой период обращения, а также увеличить собственный капитал.

Перейдем к следующей компании, которую необходимо проанализировать, чтобы понять в целом, как обстоят дела с экономической безопасностью в отрасли авиаперевозок. Итак, для более полного понимания рынка авиаперевозок стоит рассмотреть и третью авиакомпанию S7 Airlines (АО «Авиакомпания «Сибирь») — крупнейшая частная авиакомпания России с самым современным парком воздушных судов на российском рынке авиаперевозок.

Компания является участником специального коммерческого соглашения с 25 авиакомпаниями мира. Что позволяет вести ей совместную коммерческую эксплуатацию авиарейсов и обеспечивает пассажирам значительные преимущества и удобства при использовании комплексных полетов с несколькими посадками на авиарейсах компаний партнеров [53].

Теперь перейдём к оценке финансовой безопасности авиакомпании [54]. по авторской методике. Для удобства проведения дальнейших действия согласно этапам методики, занесем полученные результаты в таблицу 11

Таблица 11 – Комплексная оценка состояния компании АО «Авиакомпания «Сибирь» за 2020 год

Показатель	ФЗ	Балл	Вес	Справочно: категории показателя		
				1 категория	2 категория	3 категория
Коэффициент абсолютной ликвидности	0,214	1	0,05	0,1 и выше	0,05-0,1	Менее 0,05
Коэффициент промежуточной (быстрой) ликвидности	0,65	2	0,1	0,8 и выше	0,5-0,8	Менее 0,5
Коэффициент инвестиционной активности	0,66	1	0,06	0,01 и выше	0,005-0,009	Менее 0,005
Коэффициент наличия собственных средств	-0,23	3	0,2	0,1 и выше	-0,2–0,1	Менее -0,2
Рентабельность продаж по чистой прибыли	-16,4%	3	0,15	Более 4%	1-3%	Менее 1%
Рентабельность активов	-38%	3	0,15	Более 12%	5-11%	Менее 4%
Коэффициент занятости пассажирских кресел	61,3%	2	0,07	Более 86%	61-85%	Менее 60%
Длительность оборото дебиторской задолженности	45	2	0,1	1-40	41-70	Более 71
Длительность оборото кредиторской задолженности	86	2	0,12	1-60	61-90	Более 91

АО «Авиакомпания «Сибирь» необходимо обратить внимание на значение коэффициента наличия собственных средств, он не выходит за

рекомендуемые пределы, которые составляют 0,1, однако по сравнению со среднеотраслевыми значениями, он ниже. В целом авиакомпания еще далека от ситуации, когда все оборотные средства, а также часть внеоборотных активов сформированы за счет заемных средств. Но стоит пересмотреть стратегию восстановления своей деятельности после пандемии.

Коэффициенты ликвидности у данной компании находятся на приемлемом уровне. Показатели рентабельности не являются значимыми, так как это данные за год, когда были ограничения на передвижения граждан как по территории России, так и за пределы страны.

Далее представлен расчет индикатора, который показывает уровень финансовой составляющей экономической безопасности авиакомпании:

$$I_{36} = 1 * 0,05 + 2 * 0,1 + 1 * 0,06 + 3 * 0,2 + 3 * 0,15 + 3 * 0,15 + 2 * 0,07 + 2 * 0,1 + 2 * 0,12 = 2,39$$

По результатам расчета индикатора видно, что АО «Авиакомпания «Сибирь» относится к третьему классу авиакомпаний, которые находятся в довольно сложном экономическом положении. В первую очередь стоит обратить внимание компании на показатель наличия собственных средств, так как он находится на грани порогового значения.

Однако стоит отметить, что несмотря на состояние экономики в целом, финансово-хозяйственная деятельность авиакомпаний остается на приемлемом уровне. А если сравнивать отечественные компании с зарубежными авиаперевозчиками, то можно отметить, что операционные результаты группы «Аэрофлот» по 2020 году лучше мировых компаний-аналогов за счет более быстрого восстановления внутреннего рынка и частичного открытия зарубежных направлений в летний период

Однако показатели всей отрасли находятся значительно ниже, чем показатели за 2019 год. Деятельность авиакомпаний влияет и на другие сферы экономики, поэтому в первую очередь необходимо восстановить их деятельность.

### **3.3 Рекомендации по повышению финансовой безопасности авиакомпаний в России и оценка эффективности предложенных мер**

В связи с распространением COVID-19 в трудное экономическом положение попали не только многие предприятия, но и также многие отрасли различных стран в целом. Сильное влияние эпидемия оказала на сферу обслуживания: рестораны, салоны красоты, большинство магазинов; туристическую сферу: отели, туристические базы, туроператоры. Также очень сильно пострадала авиационная отрасль, деятельность которой напрямую зависит от возможности людей перемещаться из одной точки мира в другую.

Авиакомпаниям на данном этапе необходимо принимать меры по улучшению своего экономического положения. Из-за эпидемиологической ситуации наиболее востребованы стали грузовые перевозки, а именно на грузовые чартеры. Именно это и стоит учитывать авиакомпаниям. Так как самолетов не хватает на весь спрос по грузоперевозкам, то все контракты расписаны на несколько месяцев вперед [55]. При этом тарифы держатся на беспрецедентно высоком уровне, который отрасль не наблюдала никогда. Стоимость чартерного рейса флагманом грузовой авиации Ан-124-Руслан с загрузкой 100 тонн из Азии в США доходит до 1,3-1,4 млн долл., тогда как в начале 2020 года до пандемии стоимость такого рейса не превышала 300 тыс. долларов. Также стоит отметить, что чартерные грузовые авиаперевозки для авиакомпаний экономически более выгодные по сравнению с перевозкой людей. Из-за специфики перевозочной деятельности на воздушном транспорте прямые переменные расходы подразделяются на:

- расходы, возникающие при обслуживании пассажиров, включают расходы по предоставлению сервиса пассажирам как на земле (предполетного), так и на борту;
- расходы, возникающие при обслуживании рейса, включают расходы по обслуживанию ВС перед рейсом и во время полета.

При грузовых перевозках нет данного разделения, а, следовательно, прямые переменные расходы меньше. Однако авиакомпании всё также теряют часть возможной прибыли, при продажах дополнительных услуг. То есть авиакомпаниям стоит совершенствовать систему предоставления услуги по страхованию грузов.

Из теории микроэкономики известно, что необходимым условием продолжения производства является покрытие доходами переменных затрат, постоянные расходы могут быть покрыты доходами от данного вида деятельности лишь частично. Однако в экономике авиакомпании ситуация иная : обязательным условием выполнения рейса является покрытие доходами прямых переменных расходов [56]. Следовательно, минимальная стоимость чартерного рейса АН-124-100 (Руслан) с загрузкой 100 тонн из Москвы в Нью-Йорк будет состоять из расходов, связанных с перевозкой грузов (страховка груза, обработка и тд.), а также из расходов, связанных с выполнением полета самого ВС (авиаГСМ, заработные платы экипажа, техническое-коммерческое обслуживание). Время полета составит около 10 часов. Расход топлива в час у данного самолета составляет 12 518 кг. Стоимость одного литра составляет 27 руб. В свою очередь 1 кг керосина равен 1,25 литра. В сумме расходы на топливо составят более 4,2 млн. руб. на перелет лишь в одну сторону. На зарплатный фонд будет потрачено около 300 тыс. руб. На иные расходы, приблизительно, в сумме будет потрачено порядка 400 тыс. руб. Итого для того , чтобы перелет состоялся необходимо заплатить за него более 9 млн. руб. При переводе в доллары это составит около 130 тыс. долл.

Из расчета видно, что для авиакомпаний ситуация, которая сложилась на рынке имеет положительное влияние, так как за тот же самый рейс дохода будет больше в 2-3 раза. Но все расчеты приблизительны, скорее всего авиакомпании этот полет обойдётся в разы дороже, чем представлено в расчете, но мы рассматриваем идеальную модель без учета специфики каждого полета. Методика расчета [29]

Также авиакомпаниям следует рассмотреть ввод в эксплуатацию новых судов, чтобы обеспечить достаточное предложение на рынке, способное перекрыть отложенный спрос. Но вводить стоит именно узкофюзеляжные воздушных судов, по примеру Китая [55], так как в условиях кризиса спрос на ближне- и среднемагистральные перелеты достаточно высок. Именно запасные емкости позволят компаниям повысить свои доходы после снятия ограничительных мер. Однако надо производить пополнение запасов уже сейчас, чтобы быть конкурентоспособным.

К тому же по словам младшего директора по банковским рейтингам агентства «Эксперт РА» Зои Советкиной снижение банковских и лизинговых ставок связано с понижением ключевой ставки Банка России в прошедшем году. В данной ситуации авиакомпаниям следует рассмотреть свои планы по обновлению авиапарка, и воспользоваться пониженной ставкой [57].

В современных условиях, когда мир все еще находится в условиях пандемии, хозяйствующим субъектам необходимо находить пути развития, получения дохода. Для авиаотрасли, которая сильно пострадала от ограничений, наложенных в следствии распространения коронавирусной инфекции одним из способов сохранить положение на рынке является выход на фондовый рынок, если еще этого не сделали, или же выпуск новых акций. Данный способ имеет уже практическое подтверждение своей эффективности, так как на финансовом рынке в США два низкотарифных перевозчика — Sun Country и Frontier Airlines смогли привлечь необходимые средства для «выживания» и развития посредством размещения на фондовой бирже и первичного открытого размещения акций (IPO). [46] Отечественным компаниям в сфере авиаперевозок так же следует разместить акции, которые позволят им на привлеченные средства восстановить свою финансово-хозяйственную деятельность, обновить авиапарк, открыть новые близко- и среднемагистральные маршруты.

Еще одним из вариантов решения данных проблем может послужить обращение авиакомпаний в Правительство Российской Федерации с просьбой о

финансовой поддержке (субсидии). Полученные средства можно будет потратить на зарплаты авиационному персоналу, лизинговые платежи, оплату стоянки воздушных судов и на операционную деятельность, а также на содержание имущества.

Общие рекомендации возможно применить для большинства компаний в отрасли. Однако стоит рассмотреть и конкретные ситуации авиакомпаний, что были представлены выше.

Одним из важных аспектов всех компаний является повышение собственных средств, для покрытия кредиторской задолженности. Так, «Аэрофлот» выпустив акции на 80 млрд рублей, смог улучшить своё экономическое положение. Коэффициент наличия собственных средств без учета выпущенных акций составлял -0,71, а после дополнительной эмиссии ценных бумаг – -0,26. Изменение в 64% положительно повлияло на финансовую составляющую экономической безопасности компании. Однако в ближайшее время «Аэрофлоту» стоит задуматься над еще одной эмиссией. Для этого необходимо провести переговоры с владельцами акций, а так как более 50% акций принадлежит Правительству РФ, то именно с ними и предстоит решать вопрос насчет выпуска новых акций, на сумму более 20 млрд. рублей. И тогда показатель изменится на 8 %:

$$I_{36} = 1 * 0,05 + 1 * 0,1 + 1 * 0,06 + 2 * 0,2 + 3 * 0,15 + 3 * 0,15 + 2 * 0,07 + 3 * 0,1 + 3 * 0,12 = 2,31$$

Конкретно для «Уральских авиалиний» также актуальным является повышение коэффициент промежуточной (быстрой) ликвидности, коэффициент инвестиционной активности и коэффициент наличия собственных средств. Все 3 показателя можно увеличить, если внести корректировки в такие строки бухгалтерского баланса, как добавочный капитал, краткосрочные финансовые вложения, долгосрочные финансовые вложения, а также дебиторская задолженность.

Наиболее эффективным способом для увеличения всех значений в приведенных выше строках баланса являются следующие финансовые

операции, а именно: выпуск акций на сумму порядка 5,8 млрд. рублей, что увеличит значение собственного капитала компании. После размещения акций компании следует вложить часть полученных финансовых средств в акции других компаний, с целью получения дивидендов, а также в облигации со сроком хранения менее 1 года. А другой частью перекрыть образовавшуюся кредиторскую задолженность. Данное решение позволит увеличить значение индикатора уровня экономической безопасности с точки зрения финансовой составляющей на 18%.

$$I_{эб} = 1 * 0,05 + 2 * 0,1 + 2 * 0,06 + 1 * 0,2 + 3 * 0,15 + 3 * 0,15 + 2 * 0,07 + 1 * 0,1 + 1 * 0,12 = 1,83$$

Для АО «Авиакомпания «Сибирь» также актуально привлечение финансовых ресурсов, которые помогут сохранить имущество, репутацию. Стоит отметить, что данные действия компании, могут повлечь за собой не только положительные последствия, но также и негативные, которые стоит учитывать при привлечении средств. Так, привлечение еще большего объема заемных средств отрицательно скажется на коэффициенте наличия собственных средств, а также на коэффициентах ликвидности компании. Именно поэтому стоит рассматривать вариант с выпуском эмиссией ценных бумаг. Мусса, на которую стоит выпустить акций, составляет порядка 10 млрд. рублей. Данное действие окажут влияние:

$$I_{эб} = 1 * 0,05 + 2 * 0,1 + 1 * 0,06 + 2 * 0,2 + 3 * 0,15 + 3 * 0,15 + 2 * 0,07 + 2 * 0,1 + 2 * 0,12 = 2,19$$

По сравнению с показателем индикатора, который рассчитывался изначально, изменение составляет порядка 8%. Повышение собственных средств возможно будет использовать для покрытия задолженностей, обеспечения оборотных и внеоборотных средств.

Более серьезные улучшения будут наблюдаться лишь после снятия ограничений в передвижении, которые были введены из-за эпидемиологической ситуации как в стране, так и во всем мире, открытия границ, а, следовательно, увеличения процента занятости пассажирских мест,

что приведет к увеличению прибыли, а значит все показатели рентабельности будут повышены. И в целом данные процессы положительно повлияют на экономическое положение авиакомпаний, а вместе с тем и на другие организации, которые напрямую связаны с их деятельностью.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В общем составе элементов экономической безопасности финансовая компонента является ведущей в силу основополагающего значения структуры и уровня финансового потенциала предприятия для обеспечения основных целей его деятельности. Именно поэтому анализ экономической безопасности предприятия тесно переплетается с его финансовой состоятельностью, положением на рынке. Финансовая безопасность зависит от множества факторов, как внутренних, так и внешних. Большое влияние оказывает экономическая, политическая ситуации как в самой стране, так и за пределами ее. Поэтому при анализе финансовой безопасности предприятия, а также разработке мер по ее повышению, необходимо учитывать множество моментов: связана ли деятельность компании с международными экономическими отношениями, степень зависимости финансовых показателей от других участников рынка и т.д.

Процесс обеспечения финансовой безопасности предприятия может быть определён как совокупность работ по обеспечению максимально высокого уровня платежеспособности предприятия и ликвидности его оборотных средств, наиболее эффективной структуры капитала предприятия, повышению качества планирования и осуществления финансово-хозяйственной деятельности предприятия.

В данной работе была проанализирована финансовая безопасность трех крупнейших авиакомпаний Российской Федерации.

В первой главе дипломной работы было раскрыто понятие экономической безопасности страны и общества в целом по мнению различных исследователей, также были приведены определения экономической безопасности предприятия, ее функциональных составляющих, где ключевой из них выступает финансовая составляющей экономической безопасности предприятия, а также рассматривался механизм обеспечения экономической безопасности на предприятии.

Во второй главе были описаны методы оценки экономической безопасности предприятия, в частности был подробно разобран метод индикаторного анализа. Также была предложена авторская методика, которая позволяет оценить уровень экономической безопасности, основываясь на финансовой составляющей данной системы.

Третья глава посвящена разбору экономической ситуации в сфере авиаперевозок на Российском рынке. Была представлена характеристика отрасли авиаперевозок в период пандемии. Также давалась оценка состояния всей отрасли на основе показателей выбранных компаний. По итогу были предложены методы по улучшению экономической безопасности и финансовой устойчивости авиакомпаний, а также был произведен расчет эффективности данных рекомендаций.

По итогам работы можно сделать вывод о том, что компании в сфере авиаперевозок переживают тяжелые времена, об этом говорит оценка, полученная в третьей главе. При этом если компании смогут реализовать предложенные меры по открытию новых маршрутов, расширению запасных мощностей, реализации чартерных грузовых рейсов и привлечение инвестиционных средств путем размещения на финансовом рынке своих акций, то последствия, с которыми авиакомпании столкнулись в результате ограничительных мер из-за распространения коронавирусной инфекции, можно будет сдержать и нейтрализовать в ближайшее послепандемийное время.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

- 1 Кормишкина, Л.А. , Кормишкин Е.Д. , Иля-кова И.Е. Экономическая безопасность организации (предприятия): учебное пособие. // Л.А. Кормишкина – М.: РИОР : ИНФРА-М 2017. 304 с.
- 2 Олейников, Е.А. Экономическая и национальная безопасность. // Е.А. Олейников. М.: Экзамен, 2015. 766 с.
- 3 Матвеев, Н.В. Экономическая безопасность предприятия //: дисс. канд. экон. наук. М., 1999.
- 4 Мак-Мак, В.П. Служба безопасности предприятия // М.: «Школа охраны "Ба-ярд"», 2013. 208 с.
- 5 Климочкин, О.В. Экономическая безопасность промышленного предприятия: проблемы вывода из-под криминального влияния [Электронный ресурс] // Научная электронная библиотека disserCat. 2002. Режим доступа: <http://www.dissercat.com/content/ekonomicheskaya-bezopasnost-promyshlennogo-predpriyatiya-problemy-vyvoda-iz-pod-kriminalnogo>
- 6 Ломовцева, А.В., Трофимова Т.В. Инновационная активность и формирование экономической безопасности предприятий // Экономическая безопасность России: проблемы и перспективы: материалы Международной научно-практической конференции. Нижегородский государственный технический университет им. Р.Е. Алексеева. Нижний Новгород, 2013. 480 с.
- 7 Касперович, С. А. Экономическая безопасность предприятия: сущность, цели и направления обеспечения [Электронный ресурс] / С. А. Каспрович, Е.А. Дербинская // Труды БГТУ. Серия 5: Экономика и управление. 2016. №7 (189). Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/ekonomicheskaya-bezopasnost-predpriyatiya-suschnost-tseli-i-napravleniya-obespecheniya>
- 8 Экономическая безопасность предприятия [Электронный ресурс] // Международная право-хранительная организация. 2016. Режим доступа: [http://mpaantiterror.ru/obespechenie\\_bezopasnosti.php](http://mpaantiterror.ru/obespechenie_bezopasnosti.php).

- 9 Горловская, Е.А. Актуальные подходы к определению понятия финансовая безопасность предприятия / Е.А. Горловская // Аллея Науки. -2020. - № 7 (46). - Т. 1. - С. 108-110
- 10 Олейников, Е.А. Факторы угрожающие финансовой безопасности предприятия / Е.А. Олейников // Эксперт. - 2018. -№11. - С. 23-27.
- 11 Есикова, Р. С. Кадровая безопасность как одна из составляющих экономической безопасности организации [Электронный ресурс] / Р.С. Есикова // Социально-экономические явления и процессы. 2017. №6. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/kadrovaya-bezopasnost-kak-odna-iz-sostavlyayuschih-ekonomicheskoy-bezopasnosti-organizatsii>
- 12 Сизов, В.А. Проблемы внедрения siem-систем в практику управления информационной безопасностью субъектов экономической деятельности / В.А. Сизов, А.Д. Киров // Открытое образование. - 2020. - Т. 24. - № 1. - С. 69-79
- 13 Исаева, М.Ф. О внутренних угрозах информационной безопасности / М.Ф. Исаева // Международный научно-исследовательский журнал. - 2019. - № 5-1 (83). - С. 26-28.
- 14 Поляничко, М.А. Применение модели зрелости для противодействия инсайдерским угрозам информационной безопасности / М.А. Поляничко // Международный научно-исследовательский журнал. - 2019. - № 4-1 (82). - С. 57-59.
- 15 Малюк, А.А. Формирование цифровой экономики и проблемы совершенствования нормативно-правового регулирования в области обеспечения информационной безопасности / А.А. Малюк, А.В Морозов // Безопасность информационных технологий. - 2019. - Т. 26.- № 4. - С. 21-36
- 16 Сиротюк, В.О. Модели, методы и средства разработки и внедрения эффективной системы управления информационной безопасностью патентного ведомства / В.О. Сиротюк // Интернет-журнал Науковедение. - 2017. - Т. 9. - № 6. - С. 5

17 Кормишкина, Л. А. Экономическая безопасность организации (предприятия) : учеб. пособие / Л. А. Кормишкина, Е. Д. Кормишкин, И. Е. Илякова. - М. : РИОР : ИНФРА-М, 2018. - 293 с.

18 Меламедов, С. Формирование стратегии экономической безопасности предпринимательских структур// – СПб, 2012

19 Краснощек, А.А Анализ факторов в системе экономической безопасности предприятия [Электронный ресурс] / А. А. Краснощек, С.Н. Назаров, В. А. Данолюв // Вестник ИрГТУ. 2011. №3 (50). Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/analiz-faktorov-v-sisteme-ekonomicheskoy-bezopasnosti-predpriyatiya>

20 Прохожева, А.А. Общая теория национальной безопасности: учебник / под общ. ред. А.А. Прохожева. Изд. 2-е, доп. М.: Изд-во РАГС, 2015

21 Запорожцева, Л. А., Рябых М. А. Разработка стратегии обеспечения финансовой безопасности предприятия // Фундаментальные исследования. Пенза. – 2013. – № 11 (8). – с. 1637-1642.

22 Локтионова, Ю. А. Механизм обеспечения экономической безопасности предприятия [Электронный ресурс] // Ю.А. Локтионова / Социально-экономические явления и процессы. 2013. №3 (049). Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/mehanizm-obespecheniya-ekonomicheskoy-bezopasnosti-predpriyatiya>

23 Заукарнаева, Л.А. Направления роста показателей оборачиваемости оборотных средств / Л.А. Заукарнаева, Н. А. Новикова. // Символ науки. - 2016. №1-1. –С.107-109

24 Сербиновский, Б. Ю. Теория и методы диагностики производственных систем // Б.Ю. Сербиновский /: дис. ... д-ра экон. наук. Новочеркасск, 2001.

25 Судоплатов, А. П. Безопасность предпринимательской деятельности // А.П. Судоплатов / . М., 2008.

26 «Воздушный кодекс Российской Федерации» от 19.03.1997 N 60-ФЗ (ред. от 11.06.2021) [Электронный ресурс] // Справочная правовая система

«КонсультантПлюс». – Режим доступа: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_13744/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_13744/)

27 Федеральный закон «О лицензировании отдельных видов деятельности» от 04.05.2011 N 99-ФЗ (последняя редакция) [Электронный ресурс] // Справочная правовая система «КонсультантПлюс». – Режим доступа: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_113658/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_113658/)

28 Приказ Минтранса России от 28.06.2007 N 82 (ред. от 15.09.2020) «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» (Зарегистрировано в Минюсте России 27.09.2007 N 10186) [Электронный ресурс] // Справочная правовая система «КонсультантПлюс». – Режим доступа: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_71492/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_71492/)

29 Распоряжение Минтранса России от 05.05.2012 N ИЛ-62-р (ред. от 27.07.2016) «Об утверждении Методических рекомендаций по оценке финансово-экономического состояния юридических лиц, подавших заявку в уполномоченный орган в области гражданской авиации на получение сертификата эксплуатанта для выполнения коммерческих воздушных перевозок, и юридических лиц, имеющих сертификат эксплуатанта и выполняющих коммерческие воздушные перевозки» [Электронный ресурс] / Справочная правовая система «КонсультантПлюс». – Режим доступа: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_131015/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_131015/)

30 Бланк, И. А. Управление финансовой безопасностью предприятия / И. А. Бланк. // -М. : 8шагШоок, 2013. - 776 с.

31 Ковалев, В. В. Финансовый менеджмент: теория и практика. / В.В. Ковалев // - 3-е изд., перераб. и доп. - Москва: Проспект, 2013. - 1104 с.

32 Савицкая, Г. В. Анализ хозяйственной деятельности предприятия: / Г.В. Савицкая // Учебник. - 6-е изд., испр. и доп. — М.: ИН-ФРА-М, 2015. - 378 с

- 33 Любушин, Н. П. Экономический анализ: учеб. пособие / Любушин Н. П. - М.: Юнити, 2010. - 576 с.
- 34 Шеремет, А. Д., Негашев Е. В. Методика финансового анализа деятельности коммерческих организаций. // А.Д. Шеремет, Е.В. Негашев / - 2-е изд., перераб. и доп. - М.: ИНФРА-М, 2013. - 208 с
- 35 Селезнева, Н.Н. Финансовый анализ. Управление финансами [Электронный ресурс]: учебное пособие/ Селезнева Н.Н., Ионова А.Ф.— Электрон.текстовые данные.— М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2012.— 639 с.— Режим доступа: [http:// www.iprbookshop.ru/12858](http://www.iprbookshop.ru/12858).— ЭБС «IPRbooks»
- 36 Папехин, Р.С. Факторы финансовой устойчивости и безопасности предприятий // Автореф. дисс. канд. экон. наук: Волгоградский государственный университет. – В.: ВГУ, 2007.
- 37 Шеремет, А.Д. Теория экономического анализа: учебник / А.Д. Шеремет –М: ИНФРА-М, 2010. 25 с.
- 38 Селезнева, Н.Н. Финансовый анализ. Управление финансами: учебное пособие для вузов / Селезнева Н.Н., Ионова А.Ф. – Электрон. Текстовые данные. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2015. – 639 с
- 39 Великая, Е.Г., Чурко В.В. Индикаторы оценки эффективности организации // Балтийский гуманитарный журнал. 2014. № 2. – 57-61 с.
- 40 Ниязян, В. Г. Экономическая устойчивость авиакомпаний: сущность и практические аспекты // Известия БГУ. 2016. №1. – с. 51–56
- 41 Постановление Росстата от 18.07.2007 N 57 «Об утверждении статистического инструментария для организации Росавиацией статистического наблюдения за деятельностью воздушного транспорта» [Электронный ресурс] / Справочная правовая система «КонсультантПлюс». – Режим доступа: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_70705/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_70705/)
- 42 В 2021 году участники рынка авиаперевозок надеются на увеличение грузооборота [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.rzd-partner.ru/aviation/comments/v-2021-godu-uchastniki-rynka-aviaperevozok-nadeyutsya-na-velichenie-gruzooborota/>

43 Банкротства авиакомпаний в 2021 году неизбежны, вся отрасль нуждается в финансовой поддержке - [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.rzd-partner.ru/aviation/opinions/bankrotstva-aviakompaniy-v-2021-godu-neizbezhny-vsya-otrasl-nuzhdaetsya-v-finansovoy-podderzhke/> .

44 Статистические показатели по проценту занятости пассажирских кресел гражданской авиации России (регулярные и нерегулярные перевозки) [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://favt.gov.ru/opendata/7714549744-statpasskresga/>

45 Троценко дал прогноз по восстановлению рынка внутренних авиаперевозок - [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.vedomosti.ru/business/news/2021/04/14/865957-trotsenko-dal-prognoz-po-vosstanovleniyu-rinka-vnutrennih-aviaperevozok>

46 Восстановление рынка авиаперевозок. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.ato.ru/content/vosstanovlenie-rynka-aviaperevozok>

47 Обзор рынка авиаперевозок [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.rzd-partner.ru/aviation/reviews/obzor-rynka-aviaperevozok-yanvar-iyul-2020-g-/>

48 Официальный сайт авиакомпания «Уральские авиалинии» [Электронный ресурс] – Режим доступа: [https://www.uralairlines.ru/about\\_us/](https://www.uralairlines.ru/about_us/)

49 Государственный информационный ресурс бухгалтерской (финансовой) отчетности. Сведения об организации из БФО АО АК «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://bo.nalog.ru/organizations-card/3461006>

50 Группа «Аэрофлот» объявляет операционные результаты за апрель 2021 года. Официальный сайт авиакомпания ПАО «Аэрофлот» [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.aeroflot.ru/ru-ru/news/62018>

51 Официальный сайт авиакомпания ПАО «Аэрофлот» [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.aeroflot.ru/ru-ru/about>

52 Государственный информационный ресурс бухгалтерской (финансовой) отчетности. Сведения об организации из БФО ПАО

"АЭРОФЛОТ" [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://bo.nalog.ru/organizations-card/4444528>

53 Официальный сайт АО «Авиакомпания «Сибирь» [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.s7.ru/ru/about/s7-airlines.dot>

54 Государственный информационный ресурс бухгалтерской (финансовой) отчетности. Сведения об организации из БФО АО «Авиакомпания «Сибирь» [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://bo.nalog.ru/organizations-card/5986825>

55 Авиакомпания нарастила объем грузовых перевозок [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://rg.ru/2021/04/30/aviakompanii-narastili-obem-gruzovyh-perevozok.html>

56 Костромина, Е.В. Авиатранспортный маркетинг: Учебник // Е.В. Костромина. - 2-е изд., испр. и доп. - М.: НИЦ Инфра-М, 2014. - 360 с.:

57 Прогноз рынка лизинга на 2021 год: оперативная трансформация [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://raexpert.ru/researches/leasing/2020/>

## ПРИЛОЖЕНИЕ А

### Бухгалтерский баланс АО АК «Уральские авиалинии» (в тыс. рублей)

Наименование показателя	на 31.12.2020	на 31.12.2019	на 31.12.2018	на 31.12.2017	на 31.12.2016
<b>Актив</b>					
<b>1. Внеоборотные активы</b>					
Нематерьяльные активы	106318	73131	24056	228	268
Результаты исследований и разработок					
Нематерьяльные поисковые активы					
Материальные поисковые активы					
Основные средства	4930241	5159298	4721477	4479540	3899795
Доходные вложения в материальные ценности	32880	33719	34558	35399	36239
Финансовые вложения	6067	6067	6067	6067	6317
Отложенные налоговые активы	875082	49839	5623	5623	5623
Прочие внеоборотные активы	0	0	0	0	0
<b>Итого по разделу 1</b>	<b>5950588</b>	<b>5322054</b>	<b>4791781</b>	<b>4526857</b>	<b>3948242</b>
<b>2. Оборотные активы</b>					
Запасы	1439528	1411936	1112551	925431	805175
Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	9591	40682	138	4824	14741
Дебиторская задолженность	6532742	8758010	7975470	5944781	6227518
Финансовые вложения (за исключением денежных эквивалентов)				10805	28005
Денежные средства и денежные эквиваленты)	3192956	479325	258208	487703	322389
Прочие оборотные активы	4221916	6604433	6361255	5382594	2253047
<b>Итого по разделу 2</b>	<b>15396733</b>	<b>17294386</b>	<b>15707622</b>	<b>12756138</b>	<b>9650875</b>
<b>Баланс</b>	<b>21347321</b>	<b>22616440</b>	<b>20499403</b>	<b>17282995</b>	<b>13599117</b>

Окончание приложения А

Наименование показателя	на 31.12.2020	на 31.12.2019	на 31.12.2018	на 31.12.2017	на 31.12.2016
Пассив					
3. Капитал и резервы					
Уставный капитал (складочный капитал, уставный фонд, вклады товарищей)	159	159	159	159	159
Собственные акции, выкупленные у акционеров					
Переоценка внеоборотных активов	1422265	1363452	1364392	1321273	1321273
Добавочный капитала (без переоценки)					
Резервный капитал	48	48	48	48	48
Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	453222	6289899	4197184	5390503	3431317
Итого по разделу 3	1875694	7653558	5561783	6711983	4752797
4. Долгосрочные обязательства					
Заемные средства	3630064	2314268	3122384	1588145	2798127
Отложенные налоговые обязательства	104358	38932	3490	3490	3490
Оценочные обязательства					
Прочие обязательства	782493				313923
Итого по разделу 4	4516915	2353200	3125874	1591635	3115540
5. Краткосрочные обязательства					
Заемные средства	3509162	2151303	2401520	659774	550679
Кредиторская задолженность	10664590	9957910	9410226	8319603	5180101
Доходы будущих периодов					
Оценочные обязательства					
Прочие обязательства	780960	500469			
Итого по разделу 5	14954712	12609682	11811746	8979377	5730780
Баланс	21347321	22616440	20499403	17282995	13599117

## ПРИЛОЖЕНИЕ Б

### Бухгалтерский баланс «ПАО «Аэрофлот — российские авиалинии» (в тыс. рублей)

Наименование показателя	на 31.12.2020	на 31.12.2019	на 31.12.2018	на 31.12.2017	на 31.12.2016
Актив					
1. Внеоборотные активы					
Нематерильные активы	486263	543413	40946	69825	50345
Основные средства	11512554	12346077	13031367	11072450	10687759
Доходные вложения в материальные ценности	721487	756791	800729	566919	636050
Финансовые вложения	14292604	19960050	18 544 406	12 073 089	6317
Отложенные налоговые активы	33172886	7530352	3 168 364	1 948 676	5623
Прочие внеоборотные активы	37100675	32854188	15 897 852	47496918	0
Итого По разделу 1	97542378	74307388	49 889 946	73 439 801	11386094
2. Оборотные активы					
Запасы	13 226 345	10 204 179	9 363 819	7 242 830	6 269 546
НДС по приобретенным ценностям	1 098 018	926 190	436 698	319 349	405 332
Дебиторская задолженность	81 570 945	104 635 508	82 150 336	92 169 373	70 171 255
Финансовые вложения	360 507	144 669	2 500 000	0	926 304
Денежные средства и денежные эквиваленты	76 194 693	7 336 914	9 871 604	34 094 269	26 229 302
Прочие оборотные активы	1 042 241	1 376 892	1 111 559	790 457	916 620
Итого по разделу 2	173492749	124624352	105434016	134616278	104918359
Баланс	271 035 127	198 931 740	171 651 899	184 506 224	178 358 160

## Окончание приложения Б

Наименование показателя	на 31.12.2020	на 31.12.2019	на 31.12.2018	на 31.12.2017	на 31.12.2016
Пассив					
3. Капитал и резервы					
Уставный капитал	2 444 535	1 110 616	1 110 616	1 110 616	1 110 616
Собственные акции, выкупленные у акционеров	0	0	-7 039 736	0	0
Переоценка внеоборотных активов	53 801	53 961	58 974	61 951	72 628
Резервный капитал	277 654	277 654	277 654	277 654	277 654
Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	-28 200 730	68 284 001	65 848 670	77 271 364	68 222 853
Итого по разделу 3	53276490	69726232	60256178	78721585	69683751
4. Долгосрочные обязательства					
Заемные средства	53 200 000	0	0	0	7 862 898
Отложенные налоговые обязательства	399 756	1 379 866	564 056	550 750	588 621
Прочие обязательства	22 826 243	7 570 486	6 918 282	7 899 479	8900656
Итого по разделу 4	76974173	9409138	7883777	11054367	18543606
5. Краткосрочные обязательства					
Заемные средства	25 536 113	12 524 022	0	0	9 308 668
Кредиторская задолженность	107 355 565	95 785 513	93 992 946	82 553 305	68 138 395
Доходы будущих периодов	1 136 272	1 082 083	359 042	408 807	427 717
Прочие обязательства	140 784 464	119 796 370	103 511 944	94 730 272	90 130 803
Итого по разделу 5	140784464	119796370	103511944	94730272	90130803
Баланс	271 035 127	198 931 740	171 651 899	184 506 224	178 358 160

## ПРИЛОЖЕНИЕ В

### Бухгалтерский баланс АО "Авиакомпания «Сибирь» (в тыс. рублей)

Наименование показателя	на 31.12.2020	на 31.12.2019	на 31.12.2018	на 31.12.2017	на 31.12.2016
Актив					
1. Внеоборотные активы					
Нематерильные активы	311 661	333 092	68 161	14 881	2 711
Результаты исследований и разработок					
Нематерильные поисковые активы					
Материальные поисковые активы					
Основные средства	7 150 327	6 630 374	7 775 127	241 399	248 753
Доходные вложения в материальные ценности					
Финансовые вложения	14 552 759	12 779 595	9 781 594	7 241 520	5 907 541
Отложенные налоговые активы					5623
Прочие внеоборотные активы	277 536	344 715	1 193 837	2 092 836	0
Итого по разделу 1	22292283	20087776	18818719	9590636	6418308
2. Оборотные активы					
Запасы	5 139 848	3 535 001	3 629 702	1 371 705	945 317
Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	104	221	153	155	127
Дебиторская задолженность	11 327 562	13 278 926	11 019 898	10 548 676	12 438 165
Финансовые вложения (за исключением денежных эквивалентов)	54 000	257 903	0	0	0
Денежные средства и денежные эквиваленты)	31 672 145	30 471 499	32 617 349	35 649 452	11 408 002
Прочие оборотные активы	10 380	20 810	8 690	5 634	8 081
Итого по разделу 2	48204039	47564360	47275792	47575622	24799692
Баланс	70 496 322	67 652 136	66 094 511	57 166 258	31 218 000

## Окончание приложения В

Наименование показателя	на 31.12.2020	на 31.12.2019	на 31.12.2018	на 31.12.2017	на 31.12.2016
Пассив					
3. Капитал и резервы					
Уставный капитал (складочный капитал, уставный фонд, вклады товарищей)	204 134	204 134	204 134	204 134	204 134
Собственные акции, выкупленные у акционеров					0
Переоценка внеоборотных активов	0	0	0	249	249
Добавочный капита(без переоценки)	0	0	0	0	0
Резервный капитал	30 620	30 620	30 620	30 620	30 620
Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	10 979 354	16 212 564	14 344 072	8 272 233	5 391 669
Итого по разделу 3	11214108	16447318	14578826	8507236	5626672
4. Долгосрочные обязательства					
Заемные средства	15 000 000	15 000 000	20 000 000	21 000 000	2 254 403
Отложенные налоговые обязательства	399 756	1 379 866	564 056	550 750	588 621
Оценочные обязательства	548 174	458 786	401 439	2 604 138	1 191 431
Прочие обязательства	0	0	0	0	519 780
Итого по разделу 4	15000000	15000000	20000000	21000000	2774183
5. Краткосрочные обязательства					
Заемные средства	4 260 953	21 674	1 028 898	30 690	0
Кредиторская задолженность	26 499 012	20 291 941	16 936 634	16 103 622	12 948 371
Доходы будущих периодов					
Оценочные обязательства	743 863	961 032	715 107	457 885	535 027
Прочие обязательства	12 778 386	14 930 171	12 835 046	11 066 825	9 333 747
Итого по разделу 5	44282214	36204818	31515685	27659022	22817145
Баланс	70 496 322	67 652 136	66 094 511	57 166 258	31 218 000

## ПРИЛОЖЕНИЕ Г

### Формулы расчета показателей

Таблица Г.1 – Категории показателей по авторской методике

Показатель	Формулы
Коэффициент абсолютной ликвидности	$K_{АЛ} = \frac{ДС + КФВ}{КО}$ <p>где ДС — денежные средства; КФВ — краткосрочные финансовые вложения; КО — краткосрочные обязательства</p>
Коэффициент промежуточной (быстрой) ликвидности	$K_{ПЛ} = \frac{ДС + КФВ + НДС + КДЗ + ПОА}{КО}$ <p>где ДС — денежные средства; КФВ — краткосрочные финансовые вложения; НДС — налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям; КДЗ — краткосрочная дебиторская задолженность; ПОА — прочие оборотные активы</p>
Коэффициент инвестиционной активности	$K_{ИА} = \frac{РИР + НМА + МПА + ДВМЦ + ДФВ}{ВА}$ <p>где РИР — результаты исследований и разработок; НМА — нематериальные поисковые активы; МПА — материальные поисковые активы; ДВМЦ — доходные вложения в материальные ценности; ДФВ — доходные финансовые вложения; ВА — внеоборотные активы</p>
Коэффициент наличия собственных средств	$K_{НСС} = \frac{СК - ВНА}{ОБС}$ <p>Где СК – собственный капитал; ВНА – внеоборотные активы; ОБС- оборотные средства</p>
Рентабельность продаж по чистой прибыли	$ROS = \frac{ЧП}{В}$ <p>Где ЧП – чистая прибыль; В – выручка от реализации</p>
Рентабельность активов	$ROS = \frac{ЧП}{А}$ <p>Где ЧП – чистая прибыль; А – активы среднегодовые</p>

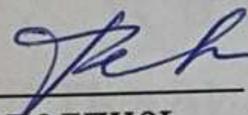
Окончание Таблицы Г.1

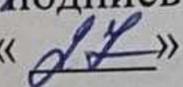
<p>Коэффициент занятости пассажирских кресел</p>	$K_{зпк} = \frac{НАфакт}{НКмакс}$ <p>где НКфакт. — фактическая нагрузка кресел; НКмакс. — максимально возможная нагрузка пассажирских кресел</p>
<p>Длительность оборото дебиторской задолженности</p>	$Козф.об.ДЗ = \frac{В}{ДЗ ср.г.}$ $где ДЗ ср.г. = \frac{ДЗ н.года + ДЗ к.года}{2}$ $Длит.об.ДЗ = \frac{360}{Козф.об.ДЗ}$ <p>Где В – выручка от реализации; ДЗ – дебиторская задолженность</p>
<p>Длительность оборото кредиторской задолженности</p>	$Козф.об.КЗ = \frac{В}{КЗ ср.г.}$ $где КЗ ср.г. = \frac{КЗ н.года + КЗ к.года}{2}$ $Длит.об.КЗ = \frac{360}{Козф.об.КЗ}$ <p>Где В – выручка от реализации; КЗ – кредиторская задолженность</p>

Федеральное государственное автономное  
образовательное учреждение  
высшего образования  
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Институт экономики, государственного управления и финансов  
кафедра финансов и управления рисками

УТВЕРЖДАЮ  
Заведующий кафедрой

 И.С. Ферова  
подпись

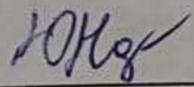
«» 06 2021 г.

**ДИПЛОМНАЯ РАБОТА**

специальность 38.05.01 «Экономическая безопасность»

**АНАЛИЗ И ОЦЕНКА ФИНАНСОВОЙ СОСТАВЛЯЮЩЕЙ  
ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ АВИАКОМПАНИЙ В РОССИЙСКОЙ  
ФЕДЕРАЦИИ**

Научный  
руководитель

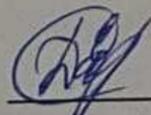
  
подпись, дата

К.Э.Н., доцент

должность, ученая степень

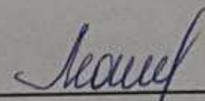
Ю.А. Назарова

Выпускник

  
подпись, дата

Д.Н. Станковская

Рецензент

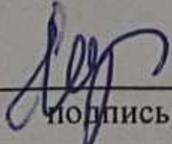
  
подпись, дата

К.Э.Н., доцент

должность, ученая степень

А.И. Леонидова  
(Ф.И.О.)

Нормоконтролер

  
подпись, дата

Е.В. Шкарпетина

Красноярск 2021