

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  
« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2022 г.

**ДИПЛОМНАЯ РАБОТА**

специальность 38.05.01 «Экономическая безопасность»

**ОЦЕНКА ФИНАНСОВОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПАО «ЮТЭЙР» НА ОСНОВЕ  
КОНЦЕПЦИИ ФИНАНСОВОЙ СТАБИЛЬНОСТИ**

Руководитель \_\_\_\_\_ доцент, к.э.н., С.Н. Гриб  
подпись, дата должность, учёная степень инициалы, фамилия

Выпускник \_\_\_\_\_ М.С. Козлова  
подпись, дата инициалы, фамилия

Рецензент \_\_\_\_\_ доцент, к.э.н., Т.В. Кожина  
подпись, дата должность, учёная степень инициалы, фамилия

Нормоконтролер \_\_\_\_\_ Е.В.Шкарпетина  
подпись, дата инициалы, фамилия

Красноярск 2022

## СОДЕРЖАНИЕ

Введение .....	2
1 Теоретические и методические основы оценки финансовой составляющей экономической безопасности предприятия .....	5
1.1 Экономическое содержание финансовой безопасности предприятия как составляющей его экономической безопасности .....	5
1.2 Методики оценки уровня финансовой составляющей экономической безопасности предприятия.....	8
1.3 Концепция финансовой стабильности предприятия .....	19
2 Анализ и оценка финансовой безопасности ПАО «ЮТэйр» .....	29
2.1 Производственно-экономическая характеристика ПАО «ЮТэйр». Отраслевые особенности оценки финансовой составляющей экономической безопасности организации в авиационном секторе .....	29
2.2 Методика расчета относительных финансовых показателей для определения уровня финансовой безопасности ПАО «ЮТэйр» за период 2017-2021 гг. ....	38
3 Рекомендации по улучшению уровня финансовой безопасности ПАО «ЮТэйр», оценка экономической эффективности .....	52
3.1 Разработка методики диагностики финансовой безопасности предприятия авиационной отрасли на основе концепции финансовой стабильности .....	52
3.2 Диагностика финансовой безопасности ПАО «ЮТэйр» с помощью экспресс методики.....	58
3.3 Конкретные предложения по улучшению уровня финансовой безопасности ПАО «ЮТэйр», оценка эффективности предложенных мероприятий .....	60
Заключение .....	69
Список сокращений.....	73
Список использованных источников .....	74
Приложение А-Г.....	80-85

## ВВЕДЕНИЕ

Российские предприятия становятся все более самостоятельными, несут полную ответственность за результаты своей деятельности перед акционерами, работниками, банками и кредиторами. На фоне этих процессов постоянно возрастает значение оценки финансовой составляющей экономической безопасности предприятия для предотвращения возможных внутренних и внешних угроз, в том числе связанных с пандемией COVID-19, а также с введенными санкциями из-за проведения военной операции на Украине.

С указанными проблемами в особенности столкнулись предприятия авиационной отрасли Российской Федерации. Одним из них является ПАО «ЮТэйр», входящее в число наиболее крупных и известных авиакомпаний страны, финансовое состояние которой за период 2017-2021 гг. сильно изменилось и, к сожалению, не в лучшую сторону.

Настоящее исследование посвящено теоретическим, методическим и практическим аспектам оценки финансовой безопасности предприятия как важнейшей составляющей его экономической безопасности. В работе будут изучены и использованы методики оценки уровня финансовой безопасности хозяйствующего субъекта, рассмотрены ее основные угрозы. Кроме того, будет детально рассмотрена концепция финансовой стабильности, базирующаяся на теории жизненного цикла предприятия. На основе данной концепции впоследствии будет разработана специальная экспресс-методика для определения уровня финансовой безопасности предприятия авиационной отрасли Российской Федерации. Используя созданную методику, необходимо будет провести диагностику финансовой безопасности ПАО «ЮТэйр» по данным отчетности за 2021 год. По итогам оценки будут разработаны, а также оценены с точки зрения экономической эффективности конкретные рекомендации по укреплению финансовой составляющей экономической безопасности рассматриваемой авиакомпании.

Целью работы является определение направлений по регулированию и улучшению финансовой стабильности ПАО «ЮТэйр». Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие задачи: 1) Изучить теоретические и методические основы оценки финансовой безопасности предприятия; 2) Изучить концепцию финансовой стабильности предприятия, применить ее в рамках исследования; 3) Изучить отраслевые особенности анализа авиационного сектора РФ; 4) Проанализировать и оценить ключевые финансовые показатели ПАО «ЮТэйр» за период 2017 - 2021 гг.; 5) Выявить основные угрозы предприятия авиационной отрасли в современных условиях; 6) Разработать, предложить и оценить рекомендации по совершенствованию деятельности ПАО «ЮТэйр», улучшению его финансовой стабильности.

Объектом исследования является финансово-хозяйственная деятельность ПАО «ЮТэйр», предметом – оценка уровня финансовой безопасности данной организации. В работе используются такие методы, как анализ научной литературы, справочных материалов, Интернет-ресурсов, финансовой отчетности предприятия по РСБУ, включая бухгалтерский баланс и отчет о финансовых результатах, обобщение и оценка этой информации, расчет относительных финансовых показателей и динамики их изменений; индикаторный метод, расчет интегрального показателя.

Дипломная работа состоит из 85 страниц, введения, трех глав, заключения, списка использованных источников и приложений А – Г.

# **1 Теоретические и методические основы оценки финансовой составляющей экономической безопасности предприятия**

## **1.1 Экономическое содержание финансовой безопасности предприятия как составляющей его экономической безопасности**

Главным условием устойчивого развития и функционирования любого предприятия является эффективное обеспечение системы его экономической безопасности. В современных условиях возрастает значение формирования устойчивой системы финансовой безопасности как важнейшей составляющей экономической безопасности, причем как на макроуровне, так и в отношении отдельных предприятий. В связи с этим, для дальнейшего анализа необходимо определить сущность экономической безопасности, а также понять, какое место занимает в ней финансовая безопасность.

Единственно верного подхода к определению понятия «экономическая безопасность» на уровне государства в современной научной литературе не выявлено. Существующие трактовки необходимо объединить в несколько групп. Исследователи первой группы (Абалкин Л. И., Терехов Л. Н.) рассматривали экономическую безопасность как совокупность факторов, обеспечивающих защиту хозяйства от внутренних и внешних угроз. Так, по мнению Абалкина, экономическая безопасность – это состояние экономической системы, позволяющее ей эффективно и динамично развиваться, решать социальные задачи, при котором государство сможет разрабатывать и реализовывать независимую экономическую политику [1].

Ученые второй группы (Сенчагов В. К., Райзберг Б. А.) трактуют под данным термином состояние экономики государства, гарантирующее реализацию и защиту ее наиболее важных идей и интересов. Сенчагов утверждает, что экономическая безопасность – это состояние экономики, при котором обеспечивается защита [49] национальных интересов, социальная направленность политики, достаточный оборотный потенциал даже в связи с

неблагоприятными условиями развития как внешних, так и внутренних процессов [46].

Представители третьей группы (Городецкий А. Е., Арсентьев М. В.) определяют экономическую безопасность как способность экономики обеспечивать эффективное удовлетворение общественных потребностей на международном уровне.

Данные подходы относятся к области национальной экономической безопасности и не дают представления об экономической безопасности на уровне предприятия. По мнению Г. Б. Клейнера, экономическая безопасность предприятия – это состояние хозяйственного субъекта, при котором жизненно важные компоненты структуры и деятельности предприятия характеризуются высокой степенью защищенности от нежелательных изменений [45].

Е. Л. Олейников утверждает, что экономическая безопасность предприятия – это состояние наиболее эффективного использования корпоративных ресурсов для предотвращения угроз и для обеспечения стабильного функционирования предприятия в настоящее время и в будущем [41].

Е. В. Раздин обращает внимание на то, что экономическая безопасность предприятия – это комплекс мероприятий, норм и характеристик, которые учитывают необходимость предотвращения внутренних и внешних угроз [32]. Обеспечение экономической безопасности предприятия является комплексным процессом, устойчивое и результативное состояние которого необходимо для обеспечения эффективного функционирования всех его составляющих.

Составляющие системы экономической безопасности предприятия можно разделить на две группы: внутрипроизводственные и внепроизводственные (рисунок 1) [31].

Исходя из данных на рисунке 1 видно, что финансовая составляющая системы экономической безопасности предприятия является ее неотъемлемой, первостепенной частью. Ее основная цель заключается в разработке системы обязательных финансовых условий стабильного роста и развития предприятия как в краткосрочной, так и в долгосрочной перспективе. К другим целям

финансовой безопасности можно также отнести: обеспечение высокой деловой активности, платежеспособности, рентабельности, финансовой стабильности и независимости предприятия, поддержка его финансовой устойчивости. Задачей финансовой безопасности, в первую очередь, является определение и устранение угроз и рисков, влияющих на реализацию финансовых интересов предприятия. При условии, что все цели и задачи финансовой безопасности будут успешно достигнуты, функционирование всей системы экономической безопасности можно будет считать эффективным.



Рисунок 1 – Элементы системы экономической безопасности предприятия

Ключевым элементом финансовой безопасности предприятия является его финансовая устойчивость, которая состоит из следующих частей: финансовая гибкость (способность предприятия изменять объем и структуру финансирования вследствие изменившихся внутренних и внешних обстоятельств), финансовая стабильность (постоянство значений основных

показателей), финансовое равновесие (сбалансированность развития предприятия, достигнутое путем оптимального сочетания доходности и риска).

Таким образом, финансовая безопасность является основным элементом системы экономической безопасности, который рассматривается как способность экономического субъекта обеспечивать финансовую стабильность и эффективность предприятия в условиях изменчивой внешней среды, имеющей множество рисков. Финансовая безопасность, как и остальные компоненты экономической безопасности, должна обеспечивать финансово-экономическую состоятельность предприятия, соответствовать его стратегическим целям.

## **1.2 Методики оценки уровня финансовой составляющей экономической безопасности предприятия**

В условиях нестабильной экономической ситуации разработка мер по повышению финансовой безопасности, способной справиться с внешними и внутренними угрозами, становится одним из наиболее важных условий функционирования любого предприятия.

Существующие подходы к оценке финансовой безопасности организации основываются на финансовых критериях, по которым возможно определить, находится ли деятельность предприятия в безопасном состоянии. В практике отечественных предприятий существует два подхода к регулированию финансовой безопасности: в условиях стабильного или нестабильного развития предприятия.

В условиях стабильного развития предприятия предполагается постоянный анализ его финансово-экономического состояния, создание системы внутреннего контроля и мониторинга для поддержания эффективного функционирования текущей деятельности. Если же организация осуществляет свою деятельность в условиях нестабильности, руководству стоит продумывать и использовать на практике стратегию управления финансовой безопасностью, которая может включать: проверку текущего финансово-экономического

состояния предприятия для предупреждения возможного кризиса; оценку наиболее значимых рисков, разработку мер по их предупреждению и нейтрализации; оценку планируемых мероприятий, их стоимости, а также эффективности для преодоления кризиса.

Кроме того, для определения уровня финансовой безопасности предприятия используются различные методы, наиболее распространенными из которых являются: расчет относительных финансовых показателей и динамики их изменений; индикаторный метод; расчет интегрального показателя.

Под методом финансового анализа понимается диалектический способ изучения финансового состояния и финансовых результатов в их становлении и развитии [45]. Эффективный процесс анализа финансового состояния предприятия обеспечивается за счет применения ряда приемов, использования определенного инструментария.

Наиболее распространенным методом является расчет относительных финансовых показателей (рисунок 2), рассмотрение динамики их изменений в течение ряда лет, используя данные бухгалтерской отчетности предприятия. Их необходимо классифицировать следующим образом: показатели ликвидности и платежеспособности; показатели финансовой устойчивости; показатели деловой активности; показатели рентабельности; показатели вероятности банкротства.



Рисунок 2 – Относительные финансовые показатели для оценки финансовой безопасности предприятия

Анализ и оценка ликвидности и платежеспособности ориентируется на определении способности хозяйствующего субъекта своевременно и в полном объеме производить расчеты по обязательствам. В основу расчета показателей заложена идея сопоставления текущих активов с краткосрочными пассивами, устанавливающих достаточную степень обеспечения предприятия оборотными средствами, необходимыми для расчета с дебиторами по текущим операциям [44]. Степень ликвидности разнообразных оборотных средств неоднозначна, поэтому методика показателей ликвидности определяется совокупностью показателей определенной по степени их ликвидности, в частности показатель текущей, быстрой и абсолютной ликвидности. Стоит также отметить, что баланс

организации является абсолютно ликвидным (ситуация, при которой у организации есть возможность покрыть все обязательства своими активами, у которых срок превращения в денежные средства соответствует сроку погашения обязательств), если выполняются следующие четыре условия:

Таблица 1 – Условия для соответствия баланса организации абсолютной ликвидности

Условие	Обозначение
$ДС + КФВ \geq КЗ;$	ДС – денежные средства, КФВ – краткосрочные финансовые вложения, КЗ – кредиторская задолженность, ДЗ – дебиторская задолженность, КСО – краткосрочные обязательства
$ДЗ \geq КСО;$	дебиторская задолженность, КСО – краткосрочные обязательства
$Запасы + НДС + ПОА \geq ДСО;$	НДС – налог на добавленную стоимость, ПОА – прочие оборотные активы, ДСО – долгосрочные обязательства, ВНА – внеоборотные активы, СК – собственный капитал.
$ВНА \leq СК$	

В случае, если выполняются первые три неравенства (текущие активы превышают внешние обязательства предприятия), то обязательно выполняется и последнее неравенство, в связи с чем соблюдается минимальное условие финансовой устойчивости [45]. Невыполнение какого-либо из первых трех неравенств свидетельствует о том, что ликвидность баланса в большей или меньшей степени отличается от абсолютной.

Актуальность расчета уровня ликвидности баланса приобретает особое значение в условиях экономической нестабильности, а также при ликвидации предприятия вследствие банкротства. При этом встает вопрос: достаточно ли у предприятия средств для покрытия его задолженности. Такая же проблема возникает, когда необходимо определить способность организации погашать задолженность имеющимися средствами. Говоря о ликвидности в данном

случае, имеется в виду наличие у предприятия оборотных средств в достаточном размере для погашения краткосрочных обязательств.

Таблица 2 – Коэффициенты ликвидности

Название коэффициента	Формула
К абсолютной ликвидности	$(ДС+КФВ) / КСО$
К быстрой ликвидности	$ОА/КСО$
К текущей ликвидности	$(ДС+КФВ+ДЗ)/КСО$

Важным участком анализа финансового состояния предприятия считается определение финансовой устойчивости, характеризующей соотношение собственного и заемного капитала, структуру собственных и заемных средств. Финансовая устойчивость свидетельствует о стабильном положении предприятия, в том числе о превышении доходов над расходами, свободном распоряжении денежными средствами и их эффективном использовании [35].

Финансовое положение можно назвать устойчивым, если обеспечивается рост прибыли и капитала предприятия, сохраняется его платежеспособность и кредитоспособность. Для оценки финансовой устойчивости используются следующие показатели: коэффициент автономии, коэффициент финансовой устойчивости, соотношение собственных и заемных средств, соотношение дебиторской и кредиторской задолженностей.

Таблица 3 – Коэффициенты финансовой устойчивости

Название коэффициента	Формула
К автономии	$СК/ВБ$
К финансовой устойчивости	$(СК+ДСО) / ВБ$
К финансового рычага	$(ДСО+КСО) / СК$
Соотношение дебиторской и кредиторской задолженности	$ДЗ/КЗ$

Перед расчетом данных коэффициентов, необходимо определить тип финансовой устойчивости предприятия, которая может быть: абсолютной, нормальной, неустойчивой и кризисной. При абсолютной финансовой устойчивости все запасы предприятия покрываются собственными оборотными средствами, то есть организация не зависит от внешних кредиторов.

Таблица 4 – Типы финансовой устойчивости

Тип финансовой устойчивости	Показатель
Абсолютная	$ЗЗ \leq \text{ИСС} - \text{ВА}$
Нормальная	$\text{ИСС} - \text{ВА} < ЗЗ \leq (\text{ИСС} - \text{ВА}) + \text{ДСО}$
Неустойчивая	$\text{СОС} < ЗЗ \leq \text{СОС} + \text{ККЗ}$
Кризисная	$ЗЗ > \text{СОС} + \text{ККЗ}$

Так, если выполняется неравенство  $ЗЗ \leq \text{ИСС} - \text{ВА}$ , то организация обладает абсолютной финансовой устойчивостью, что на практике встречается крайне редко. Нормальная независимость финансового состояния гарантирует платежеспособность, при этом должно выполняться следующее неравенство:  $\text{ИСС} - \text{ВА} < ЗЗ \leq (\text{ИСС} - \text{ВА}) + \text{ДСО}$ . Неустойчивое финансовое состояние может привести к нарушению платежеспособности, однако возможность восстановления равновесия в результате пополнения источников собственных средств за счет сокращения дебиторской задолженности, ускорения оборачиваемости запасов сохраняется. В данном случае должно выполняться данное неравенство:  $\text{СОС} < ЗЗ \leq \text{СОС} + \text{ККЗ}$ . При кризисном финансовом состоянии организация полностью зависит от заемных источников финансирования [42]. Собственного капитала и долгосрочных и краткосрочных кредитов и займов не хватает для финансирования материальных оборотных средств, пополнение запасов идет за счет средств, образующихся в результате замедления погашения кредиторской задолженности:  $ЗЗ > \text{СОС} + \text{ККЗ}$ .

Стабильность финансовой составляющей экономической безопасности предприятия в условиях рыночной экономики в значительной степени обусловлена его деловой активностью, которая зависит от широты рынков сбыта продукции, его деловой репутации, степени выполнения плана по основным показателям хозяйственной деятельности, уровня эффективности использования ресурсов и устойчивости экономического роста. В первую очередь, деловая активность предприятия в финансовом аспекте проявляется в скорости оборота его средств. Анализ деловой активности заключается в исследовании уровней и динамики разнообразных коэффициентов оборачиваемости, основными из которых являются: коэффициент оборачиваемости активов; коэффициент оборачиваемости оборотных средств; коэффициент оборачиваемости дебиторской задолженности; коэффициент оборачиваемости кредиторской задолженности. Важность показателей оборачиваемости объясняется тем, что характеристики оборота во многом определяют уровень прибыльности предприятия.

Коэффициент оборачиваемости активов отражает скорость оборота совокупного капитала предприятия, то есть показывает, сколько раз за рассматриваемый период происходит полный цикл производства и обращения, приносящий соответствующий эффект в виде прибыли, или сколько денежных единиц реализованной продукции принесла каждая единица активов. Коэффициент оборачиваемости дебиторской задолженности показывает, сколько раз за год обернулись средства, вложенные в другие компании. Как правило, чем выше этот показатель, тем лучше, потому что предприятие скорее получает оплату по счетам. С другой стороны, предоставление покупателям товарного кредита является одним из инструментов стимулирования сбыта, поэтому важно найти оптимальную продолжительность кредитного периода. Коэффициент оборачиваемости кредиторской задолженности показывает увеличение или снижение кредита, предоставленного предприятию. Рост коэффициента означает увеличение скорости оплаты задолженности предприятия, снижение — рост покупок в кредит.

Таблица 5 – Коэффициенты деловой активности

Название коэффициента	Формула
К оборачиваемости активов	Выручка/Среднегодовая стоимость активов
К оборачиваемости дебиторской задолженности	Выручка/Среднегодовая дебиторская задолженность
Длительность оборота дебиторской задолженности	365 дней/К оборачиваемости дебиторской задолженности
К оборачиваемости кредиторской задолженности	Выручка/Среднегодовая кредиторская задолженность
Длительность оборота кредиторской задолженности	365 дней/К оборачиваемости кредиторской задолженности

Рентабельность предприятия характеризует доходность, экономическую эффективность его деятельности. Другими словами, коэффициенты рентабельности (коэффициент рентабельности активов, собственного капитала, продаж) в определенной степени показывают, насколько эффективно предприятие использует имеющиеся ресурсы. Кроме того, рентабельность показывает, сколько чистой прибыли на каждый вложенный в производство рубль может получить предприятие.

Таблица 6 – Коэффициенты рентабельности

Название коэффициента	Формула
К рентабельности активов	Чистая прибыль/Среднегодовая стоимость активов
К рентабельности продаж	Чистая прибыль/Выручка
К рентабельности собственного капитала	Чистая прибыль/Собственный капитал

Не менее важной составляющей оценки уровня финансовой составляющей экономической безопасности предприятия является расчет вероятности банкротства данного предприятия. Двухфакторная математическая модель, при построении которой учитывается всего два показателя: коэффициент текущей ликвидности и удельный вес заёмных средств в пассивах, является одной из наиболее простых методик диагностики банкротства предприятия. В условиях

российской действительности применение этой методики было исследовано М. А. Федотовой. По мнению автора, весовые коэффициенты необходимо скорректировать применительно к местным условиям, а точность прогноза двухфакторной модели должна увеличиться, если добавить к ней показатель рентабельности активов. В условиях рыночной экономики более корректными и точными являются именно многофакторные модели прогнозирования банкротства, состоящие из пяти-семи различных финансовых показателей. Наиболее широкое применение в современной практике финансово-хозяйственной деятельности многих зарубежных фирм для оценки вероятности банкротства получили модели, разработанные Э. Альтманом и У. Бивером.

Первая модель (Альтмана) является пятифакторной, которая построена по данным успешно действующих и обанкротившихся промышленных предприятий США.  $Z$  (итоговый коэффициент вероятности банкротства) рассчитывается с помощью пяти показателей, каждый из которых был наделён определённым весом, установленным статистическими методами. К ним относят: отношение собственных оборотных средств к сумме активов предприятия; отношение нераспределённой прибыли к сумме активов предприятия; отношение прибыли до уплаты налогов и процентов к сумме активов предприятия; отношение номинальной стоимости акций к балансовой оценке заёмного капитала; отношение выручки от реализации к сумме активов предприятия. В зависимости от значения  $Z$  по определённой шкале производится оценка вероятности наступления банкротства [45]. Данный показатель подходит для оценки вероятности банкротства именно акционерных обществ, рассчитывается по следующей формуле

$$Z = 1.2 * X_1 + 1.4 * X_2 + 3.3 * X_3 + 0.6 * X_4 + 0,999 * X_5, \quad (1)$$

где  $X_1$  = Оборотный капитал/Активы;

$X_2$  = Нераспределенная прибыль/Активы;

$X_3$  = Операционная прибыль/Активы;

$X_4$  = Рыночная стоимость акций/Обязательства;

$X_5$  = Выручка/Активы.

Если  $Z \geq 2,9$ , то предприятие находится в зоне стабильной финансовой устойчивости. Если значение коэффициент находится в пределах от 1,8 до 2,9, то предприятие попадает в зону финансовой неопределённости, где появляется риск банкротства. Если же  $Z \leq 1,8$ , то предприятие находится в зоне финансового риска и вероятность его банкротства достаточно высока [29].

Также пятифакторную систему оценки финансового состояния предприятия для диагностики банкротства предложил У. Г. Бивер. Данная модель содержит следующие индикаторы: рентабельность активов предприятия; удельный вес заёмных средств в пассивах предприятия; коэффициент текущей ликвидности; доля чистого оборотного капитала в активах предприятия; отношение суммы чистой прибыли и амортизации к заёмным средствам предприятия [32]. Данный коэффициент подходит для любых форм хозяйствования, не обязательно только для акционерных обществ.

Так, для наиболее полной оценки состояния финансовой безопасности предприятия, следует провести анализ ликвидности и платежеспособности, финансовой устойчивости, рентабельности и деловой активности, дать оценку вероятности наступления банкротства.

Не менее распространенным способом оценки уровня финансовой составляющей экономической безопасности предприятия является индикаторный метод, заключающийся в выборе определенных показателей, наиболее полно характеризующих его состояние. Для оценки имеют значение не сами индикаторы, а их пороговые значения, несоответствие которым приводит к финансовой неустойчивости, препятствует развитию элементов воспроизводства, ведет к формированию негативных тенденций. Так, высокий уровень финансовой безопасности признается при условии, если вся совокупность индикаторов будет стремиться к оптимальному значению [44].

Индикаторами финансовой безопасности являются показатели уровня финансовой безопасности предприятия, которые позволяют выявить слабые

стороны в его деятельности, определить основные направления и наиболее действенные способы по устранению угроз деятельности предприятия [47]. Индикаторы отражают критические точки в развитии экономики предприятия [42].

При выборе индикаторов необходимо учитывать, что для таких показателей необходимо рассчитать нормальные и критические значения. Под пороговыми значениями понимаются их предельные величины, несоблюдение которых приводит к возникновению различных угроз как для финансовой, так и для экономической безопасности в целом. Это, в свою очередь, может привести к нарушению развития и функционирования предприятия [44].

Наибольший уровень финансовой безопасности достигается, когда все показатели находятся в пределах границ пороговых значений, которые достигаются не в ущерб другим показателям. Нарушение значения одного из индикаторов не означает наличие угрозы для финансовой безопасности предприятия в целом. Тревожным сигналом будет наличие отклонения группы или же всех показателей от пороговых значений.

Последним из рассматриваемых методов оценки уровня финансовой безопасности предприятия является расчет интегрального показателя. Так, например, О.Г. Блажевич [6] предлагает методику расчета, согласно которой изначально производится расчет показателей, характеризующих финансовую составляющую экономической безопасности организации, затем для каждого  $i$ -го показателя определяется пороговое значение, вычисляется степень отклонения фактического значения каждого  $i$ -го показателя от порогового по формулам:

если направление оптимизации показателя  $\max$ :

$$X_i = \frac{A_i}{A_{ip}}, \quad (2)$$

где  $A_i$  – фактическое значение показателя;

$A_{ip}$  – пороговое значение показателя.

если направление оптимизации показателя  $\min$ :

$$X_i = \frac{A_{iп}}{A_i}, \quad (3)$$

где  $A_i$  – то же, что и в формуле (2);

$A_{iп}$  – то же, что и в формуле (2).

Кроме того, определяется интегральная оценка финансовой составляющей экономической безопасности по формуле:

$$R = x_1 \pm x_2 \pm x_3 \pm \dots \pm x_n, \quad (4)$$

где  $R$  – интегральный показатель;

$x_n$  – рассчитанные ранее финансовые показатели, характеризующие финансовую составляющую экономической безопасности предприятия.

На этом же этапе выявляются возможные угрозы финансовой безопасности, а в течение исследуемого периода оцениваются тенденции изменения общего интегрального показателя.

Таким образом, для оценки уровня финансовой составляющей экономической безопасности предприятия можно использовать различные методы, наиболее распространенным и точными из которых являются: методика расчета относительных финансовых показателей, индикаторный метод, а также расчет интегрального показателя.

### **1.3 Концепция финансовой стабильности предприятия**

Одним из новых подходов к оценке финансовой безопасности предприятия является концепция финансовой стабильности. Более полно данную концепцию раскрывает Львова Н.А. в своей диссертации. Тем не менее, тема по-прежнему изучена недостаточно полно, поэтому есть необходимость дополнить ее.

В русском языке «стабильность» означает прочность, устойчивость, постоянность, «стабилизация» – возврат к устойчивому положению или состоянию, «стабилизировать» значит привести в соответствующее положение или состояние [27]. В свою очередь, «устойчивость» трактуется как постоянство, стойкость, твердость, способность держаться твердо, не колеблясь и не падая, а «устойчивое равновесие» – как способность восстанавливаться после незначительного отклонения.

Ключевым инструментом рассматриваемой концепции является диагностика, которая является самостоятельным, но весьма малоисследованным направлением бизнес-анализа. Диагностика также является одной из важнейших функций антикризисного управления и корпоративного менеджмента.

Понятие корпоративной финансовой диагностики ассоциируется с прогнозированием банкротства или финансовой несостоятельности. Однако Бернар Коласс рассматривает данный термин в еще более общем смысле, а именно в качестве анализа финансового состояния предприятия, построенного таким образом, «чтобы выявлять в динамике симптомы явлений, которые могут задержать достижение поставленных целей и решение задач, подвергая опасности планируемую деятельность» [25].

Проще говоря, финансовая диагностика – это процесс выявления финансовых проблем предприятия, требующих срочного принятия решений и мер по финансовому оздоровлению. Данный процесс основывается на финансовом анализе, с помощью которого выявляется и оценивается тенденции развития финансовых процессов в организации.

Ключевая особенность финансовой диагностики заключается в специфике выбора сравнительных критериев оценки, которые устанавливаются с учетом характеристик финансового состояния предприятия, выступающего целевым. Именно в сопоставлении критериев оценки с финансовым состоянием предприятия происходит оценка его реального состояния. По мнению Е.В. Галкиной, диагностика, как процесс, направлена на выявление признаков

определенных событий, что нельзя сказать об анализе, который может быть не связан с конкретным ожидаемым результатом [10].

Раскрыть понятие корпоративной финансовой диагностики нельзя вне контекста финансового состояния предприятия. В литературе оно трактуется неоднозначно: как совокупность показателей, отражающих способность погашать долговые обязательства, как наличие и использование финансовых ресурсов, как способность финансировать свою деятельность, поддерживать платежеспособность и инвестиционную привлекательность и т.д. Часто под данным понятием подразумевается совокупность финансовых характеристик организации: финансовая устойчивость, деловая активность, рентабельность, платежеспособность и др. Именно комплексная интерпретация финансового состояния предприятия должна использоваться в целях исследования финансовой стабильности предприятия.

Логично предположить, что целевым финансовым состоянием для финансовой диагностики является то «нормальное» и «здоровое», которое соотносится с понятием финансовой стабильности. Финансовое «здоровье» может приниматься как условный универсальный эталон, содержание которого не зависит от размера, этапа жизненного цикла, отраслевых, региональных и других особенностей предприятия. В данном случае целесообразно внедрить понятие финансового равновесия, которое рассматривается двойственно, в статико-динамическом сочетании. Одна сторона финансового равновесия интерпретируется как способность предприятия своевременно погашать долги за счет ликвидных средств (статический аспект). Вторая – как способность «поддерживать функциональное равновесие между источниками и их использованием, учитывая стабильность первых и предназначение вторых» (динамический аспект) [2]. Финансовое равновесие является системообразующей категорией корпоративной финансовой диагностики, рассматривается в контексте стратегического управления во взаимосвязи с понятиями риска и кризиса.

Важно, что особое значение диагностика приобретает в условиях антикризисного управления, являясь его неотъемлемой функцией. В этом отношении, однако, чаще используется термин «диагностика кризиса», «антикризисная диагностика» или «диагностика кризисного состояния» предприятий.

Обращаясь к содержанию финансовой диагностики в целях антикризисного управления уместно обратиться к И. А. Бланку, определяющему диагностику финансового кризиса как «систему целевого финансового анализа, направленного на выявление возможных тенденций и негативных последствий кризисного развития предприятия». В качестве предмета диагностики в данном случае выступает оценка и прогнозирование кризисных симптомов финансовой деятельности предприятия задолго до его явных признаков, а финансовый кризис предприятия определяется как «одна из наиболее серьезных форм нарушения его финансового равновесия, отражающая циклически возникающие на протяжении его жизненного цикла под воздействием разнообразных факторов противоречия между фактическим состоянием его финансового потенциала и необходимым объемом финансовых потребностей, несущая наиболее опасные потенциальные угрозы его функционированию» [4]. Подход И. А. Бланка представляет, с нашей точки зрения, несомненный интерес, поскольку речь идет о корпоративной финансовой диагностике, которая, во-первых, проводится в контексте жизненного цикла предприятия, а, во-вторых, в координатах «финансовый кризис – финансовое равновесие».

Суть предлагаемого подхода заключается в том, что «здоровое» финансовое состояние в целях диагностики необходимо определять апофатически [5] – «от противоположного», то есть от того, что является «нездоровым» финансовым состоянием. Данный подход обращает нас к таким понятиям, как кризис, банкротство и финансовая несостоятельность, позволяя, обосновать апофатическую концепцию финансовой стабильности предприятий.

Самостоятельным и ключевым направлением корпоративной финансовой диагностики выступает диагностика финансовой несостоятельности

(банкротства). Она может проводиться, как в отношении кризисного предприятия, так и в условиях финансовой стабильности. Логично предположить, что финансовая диагностика кризисных предприятий будет в значительной степени определяться механизмом приближения к финансовой несостоятельности, поскольку «расстояние до банкротства» [7] в данном случае значительно «ближе», чем расстояние до эталонного финансового состояния. Задачи финансовой диагностики кризисных предприятий не ограничиваются оценкой вероятности финансовой несостоятельности. Так, согласно российскому законодательству, начало дела о банкротстве еще не означает, что должник является банкротом, так как в ходе рассмотрения дела суд определяет, можно ли восстановить его платежеспособность [9], что делает важным исследование потенциала финансовой стабильности (реабилитационного потенциала) кризисных предприятий.

Другим самостоятельным и очень перспективным направлением научных исследований финансовой стабильности предприятий является финансовая диагностика преднамеренного банкротства. Важно различать преднамеренное банкротство в интересах собственника, осуществляемое с целью уклонения от материальной и правовой ответственности перед кредиторами от преднамеренного банкротства в интересах третьих лиц для того, чтобы провести передел собственности [20].

Цель инициаторов преднамеренного банкротства – получение дохода вследствие банкротства и последующей ликвидации должника. Финансовым основанием решения о признании должника банкротом и об открытии конкурсного производства выступает не только наличие признаков банкротства, установленных Федеральным законом «О несостоятельности (банкротстве)», но и отсутствие возможности восстановить платежеспособность [43]. Следовательно, приоритетное внимание при проведении диагностики преднамеренного банкротства необходимо уделять такому финансовому состоянию должника, когда отсутствует возможность восстановить его платежеспособность.

Прежде всего, речь идет о финансовом состоянии, в котором имущества должника недостаточно для погашения требований кредиторов, что требует обращения не к признаку неплатежеспособности, а к признаку неоплатности – «недостаточности имущества». В действующем законе недостаточность имущества определяется как «превышение размера денежных обязательств и обязанностей по уплате обязательных платежей должника над стоимостью имущества (активов) должника».

Возвращаясь к особенностям корпоративной финансовой диагностики, стоит отметить, что наиболее удачная интерпретация данного понятия была дана Я. В. Соколовым в соавторстве с Т. О. Терентьевой: установление стадии, на которой находится предприятие на данный момент и анализ финансового состояния самого предприятия в данный момент. Выявление стадии развития предприятия, как правило, проводится в контексте его жизненного цикла. Таким образом, корпоративная финансовая диагностика основана на концепции жизненного цикла организации, что значительно отличает ее от традиционного финансового анализа, который ориентирован на концепцию непрерывности деятельности.

Вопреки допущению о бесконечном горизонте функционирования бизнеса, жизнь любого предприятия не бесконечна. Предприятие рождается, развивается, стареет и умирает. Каждый этап его развития сопровождается кризисами, и любой может стать последним.

Применение концепции жизненного цикла организаций позволяет рассматривать корпоративную финансовую диагностику с позиций теорий кризисов и циклов социально-экономических систем, предопределяя новые направления развития научных исследований финансовой стабильности предприятий.

Корпоративная финансовая диагностика может претендовать на роль полноценной методологии оценки финансовой стабильности предприятий, обеспечивая наиболее емкие и непротиворечивые предпосылки развития научных исследований в данной области. Методология корпоративной финансовой

диагностики должна быть задана в координатах «финансовая несостоятельность – финансовая стабильность». Приоритетными этапами обоснования концепции корпоративной финансовой диагностики выступают: исследование финансовых особенностей корпоративных кризисов и конкретизация апофатической концепции финансовой стабильности предприятий.

Основной целью финансовой безопасности предприятия является защита его интересов и ресурсов от внешних и внутренних угроз, а также предотвращение возможных последствий таких угроз.

На состояние финансовой безопасности влияет множество факторов, которые в случае несвоевременного и неэффективного регулирования могут перерасти в угрозы. К таким факторам, например, можно отнести невыполнение поставщиками или заказчиками своих обязательств, недобросовестные действия конкурентов, изменения в экономической политике государства, колебания конъюнктуры рынка, глобальные кризисы и многое другое.

Наиболее распространенной классификацией угроз финансовой безопасности предприятия считается разделение их на внутренние (угрозы, возникающие непосредственно внутри организации из-за недобросовестных действий персонала, безответственности руководства, неэффективной технической базы предприятия и многого другого) и внешние (угрозы, возникающие вне предприятия, однако оказывающие сильное влияние на его деятельность – уровень инфляции, неэффективная государственная политика, недобросовестная конкуренция на рынке, природные катаклизмы и т.д.).

Тем не менее, многие ученые используют в своих работах следующие виды угроз финансовой безопасности:

- угроза потери ликвидности предприятия, которая определяется с помощью коэффициента текущей ликвидности;
- утраты финансовой самостоятельности предприятия, отслеживаемая с помощью коэффициента автономии и финансового рычага;

– угроза снижения эффективности деятельности предприятия, утраты доходности и способности к развитию, определяемая с помощью показателей рентабельности;

– угроза потери деловой активности предприятия;

– угроза использования неэффективной кредитной политики предприятия в части дебиторской и кредиторской задолженностей в случаях, когда имеющиеся просроченные обязательства покупателей приводят к увеличению долгов организации перед кредиторами. Данная угроза выявляется с помощью соотношения оборачиваемости дебиторской и кредиторской задолженностей;

– угроза банкротства предприятия.

Стоит отметить, что каждая из угроз влечет за собой определенный кризис предприятия. Кризис может трактоваться как процесс (динамическая трактовка) или же как состояние (статическая трактовка), что характеризует его двойственную природу. Статическая и динамическая трактовки не вступают в противоречие, а, наоборот, дополняют друг друга.

С точки зрения первой трактовки, кризис представляет собой «структурную перестройку» сложной системы, проявляющуюся в создании новых и (или) разрушении старых внутренних связей. Особенностью данного подхода определения понятия является то, что кризис, не приводящий к разрушению системы, считается очередным этапом ее развития, представляет собой процесс ее преобразования. Следовательно, преодоление неизбежного кризиса - необходимое условие обновления.

Во взаимосвязи с концепцией жизненного цикла организации выступает теория антикризисного управления. Суть данного взаимодействия можно передать с помощью двух базовых допущений: 1) существование каждой социально-экономической системы является циклическим; 2) циклы социально-экономических систем являются взаимосвязанными с кризисами, которые представляются как неотъемлемый этап развития предприятия. Так, управление любой социально-экономической системой на каждом этапе ее развития и функционирования рассматривается с точки зрения антикризисного. В

результате чего, допускается непрерывное применение универсальных принципов и методов антикризисного управления, переходящее в зависимости от фазы развития предприятия от профилактического к реактивному, а далее, при необходимости, к реабилитационному.

Особенности, причины и способы преодоления наиболее значимых конфликтов в жизни предприятий исследуются в рамках теории агентских отношений [15]. Основное внимание в данной теории уделяется конфликтам интересов собственников, кредиторов и топ-менеджеров [16]. Менеджеры предприятия, выступая агентами и собственников, и кредиторов, призваны поддерживать баланс их интересов, максимально учитывая интересы других стейкхолдеров. И все же неэффективный менеджмент является основной причиной кризисов предприятий. Неэффективность управленческих решений часто объясняется беспринципным поведением менеджеров. Однако причины кризиса предприятий настолько разнообразны, что достоверно и своевременно предсказать момент его наступления, масштабность, специфику и последствия достаточно сложно. В связи с этим сильное значение приобретает диагностика как одна из важнейших функций антикризисного управления.

Диагностика, направленная на выявление признаков кризиса, может быть предварительной, текущей и последующей, должна осуществляться непрерывно, обеспечивая возможность обоснования эффективных управленческих решений в условиях дефицита времени.

Методическую основу корпоративной финансовой диагностики преимущественно составляют методы и модели прогнозирования банкротства. Система диагностики должна отвечать основным требованиям: своевременно распознавать кризисные явления, предоставлять достоверный результат, диагностический процесс должен быть непрерывным. Следовательно, диагностика должна носить систематический характер. Кроме того, система корпоративной финансовой диагностики должна выстраиваться с учетом закономерностей развития предприятия. Системный подход к решению данной задачи предполагает применение моделей жизненного цикла организации,

которые задают «ориентиры для определения требований к должному состоянию, логике функционирования или определению ориентиров развития организации [17].

В условиях кризиса привычные механизмы не работают или же работают, но неэффективно, поэтому диагностика требует применения нестандартных подходов. В момент кризиса любое предприятие характеризуется дефицитом времени для принятия антикризисных решений. В финансовом смысле это означает, что цена времени для кризисного предприятия наиболее высока. Так, временная ценность денежных средств для кризисного предприятия увеличивается, что отрицательно отражается в оценке стоимости возвратных потоков, связанных с его финансово-хозяйственной деятельностью.

С повышением угроз увеличивается требуемая инвесторами доходность, а также стоимость финансирования, что может сократить инвестиционные возможности предприятия, снизить его экономический потенциал. Следовательно, кризисное предприятие характеризуется снижением рыночной стоимости, существуя в условиях повышенного риска [51], неопределенности и острого конфликта интересов стейкхолдеров.

В условиях кризиса приходится считаться с такими вызовами, как нестандартность создавшейся ситуации и дефицит времени для принятия управленческих решений, что отражается в ухудшении финансовой конъюнктуры бизнеса (сокращение инвестиционных возможностей, а также возможностей по привлечению финансовых ресурсов, снижение экономического потенциала в целом) и в повышении вероятности банкротства.

## **2 Анализ и оценка финансовой безопасности ПАО «ЮТэйр»**

### **2.1 Производственно-экономическая характеристика ПАО «ЮТэйр». Отраслевые особенности оценки финансовой составляющей экономической безопасности организации в авиационном секторе**

ПАО «ЮТэйр» состоит в реестре системообразующих предприятий РФ и занимает высокую конкурентную позицию на рынке авиационной отрасли. До 2020 года Авиакомпания входила в пятерку крупнейших перевозчиков страны. Авиакомпания обладает развитой региональной маршрутной сетью в стране, занимает важное место в транспортной системе Ханты-Мансийского автономного округа и Тюменской области. Авиакомпания обладает современным парком воздушных судов, насчитывающим 63 самолета и 337 вертолетов.

Согласно данным ЕГРЮЛ ПАО «ЮТэйр» находится в Российской Федерации, Тюменской области, г. Ханты-Мансийск, аэропорт, 628012. Дата государственной регистрации Авиакомпания – 28.10.1992 год. ОГРН: 1028600508991, ИНН: 7204002873. Председатель Совета директоров, Генеральный директор – Мартиросов Андрей Зарменович.

Согласно уставу данной организации, основной целью ПАО «ЮТэйр» является получение прибыли. Основные виды деятельности ПАО: воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов, почты; продажа перевозок; летная и техническая эксплуатация авиационной техники; планирование, организация и обеспечение полетов воздушных судов; организация и управление воздушным движением; эксплуатация средств связи и радиотехнического обеспечения полетов, обеспечение авиационной электросвязи; техническое обслуживание и ремонт авиационной техники; хранение и контроль качества топлива, масел, специальных жидкостей и газов, заправка ими воздушных судов; покупка и продажа, аренда, лизинг воздушных судов в установленном порядке; обеспечение авиационной безопасности; осуществление предполетного и послеполетного досмотра пассажиров и багажа; строительные-монтажные работы с

использованием вертолетов; выполнение авиационных работ; поисково-спасательное, аварийно-спасательное обеспечение полетов.

В 2015 году авиакомпания находилась на грани банкротства. Финансовая поддержка была оказана её основным собственником, контролирующим 50,1 % компании — дочерняя компания НПФ «Сургутнефтегаз» «АК-Инвест», остальные собственники – Ханты-Мансийский автономный округ (38,8%) и Тюменская область (8,4%). Также авиакомпания получила два кредита: 18,9 млрд. рублей на 7 лет (9 % годовых) и 23,7 млрд. рублей на 12 лет (0,01 % годовых).

В декабре 2018 года «ЮТэйр» начала процедуру реструктуризации семилетнего кредита на 18,9 млрд руб., который был предоставлен ей в 2015 году. Позже авиакомпания заявила, что решила приостановить выплаты процентов по этому кредиту. Компания объявляла дефолт в декабре 2018 г. и июне 2019 г. Аудиторская компания «Ernst&Young» выразила сомнение, что авиапредприятие сможет дальше продолжать свою деятельность.

Основной причиной формирования отрицательных чистых активов Авиакомпании стали убытки прошлых периодов, полученные в результате макроэкономических потрясений в 2014-2015 годах. Основными причинами такой ситуации в 2018 году стали: рост цен на авиатопливо, обусловленный изменением условий налогообложения добычи и реализации нефти и нефтепродуктов в РФ и конкурентное давление на доходные тарифы. Общество планирует финансировать дефицит чистых активов за счет денежного потока от операционной деятельности [32].

Авиационная промышленность является одной из ключевых отраслей российской экономики. Исторически наша страна осуществляет производство летательных аппаратов различного назначения. На сегодняшний день данный вид промышленности является высокотехнологичным, а задействованные предприятия оснащены современным оборудованием и высококвалифицированными рабочими, и инженерно-строительными кадрами, выпускающими продукцию, востребованную во многих странах мира [3]. Для данной отрасли характерна достаточно высокая наукоемкость и потребность в

значительных капиталовложениях. Собственная авиационная промышленность – важнейшая характеристика технологического потенциала национальной экономики страны, так как она имеет огромное значение для общеэкономического, оборонного и научного развития.

Одной из стратегических целей развития страны является построение в Российской Федерации инновационной экономики, которая заключается в стратегическом планировании, во внедрении механизмов государственно-частного партнерства, в создании инструментов защиты национальных интересов на внешних рынках от зарубежных угроз, а также в увеличении прямых государственных инвестиций в экономику, в частности, в авиационную промышленность.

Наиболее существенной проблемой авиационной промышленности РФ является большой возраст эксплуатируемых воздушных судов. Российская авиационная промышленность не может в полной мере обеспечить производство достаточного количества новой качественной авиационной техники. Ослабление авиационного парка Российской Федерации негативно сказывается на конкурентоспособности российских авиакомпаний на международном рынке авиаперевозок, грозит потерей доли рынка в перевозках пассажиров. Российским авиакомпаниям следует решить задачу обновления своего летного парка, но сделать это за счет отечественного производства пока не предоставляется возможным из-за нехватки производственных мощностей, отсутствия надлежащего качества сборки и последующего сервисного обслуживания [3].

Для решения задач, стоящих перед авиационной промышленностью, государством было принято решение о поддержке отрасли с помощью различных инструментов. Во-первых, разработка государством механизма экономического стимулирования развития промышленности через налоговую систему. Во-вторых, изменение условий предоставления долгосрочного инвестиционного кредита для предприятий данной отрасли. Кроме того, развитие прямых государственных инвестиций в перспективные наукоемкие, социально-

значимые и экспортные производства, формирующие будущую структуру авиационной промышленности.

С 2020 года авиатранспортная отрасль переживает самый глубокий кризис за всю свою историю как в Российской Федерации, так и за рубежом. Связано это с резким распространением вируса COVID-19 и ограничением, как следствие, авиаперелетов. Так, например, глава Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA) Александр де Жюньяк заявил, что ограничение перевозок на 3-4 месяца вызовет падение мирового пассажиропотока примерно на 40% и потерю доходов в 250 млрд. долларов (-44% от показателей 2019 года) [42].

В 2022 году российская авиаотрасль подверглась еще более масштабным проблемам. Санкции, наложенные на Россию за проведение специальной военной операции на Украине, больше всего ударили по нашей авиационной отрасли. О том, что подобное может случиться авиаэксперты предупреждали давно. Авиационная промышленность – государствообразующая отрасль экономики. И Россия, по мнению многих отечественных экспертов, являясь страной с огромными размерами и политическими амбициями, не может в данной отрасли полностью зависеть от зарубежного производителя, который в самый не подходящий момент напомнит о такой зависимости. Евросоюз и США объявили санкции, лишив РФ своих самолётов, их обслуживания, страховок, комплектующих, запретив поставки запчастей для Боингов. К сожалению, 90% авиапарка России составляют иностранные самолёты, что говорит о колоссальной зависимости от запада в этом направлении [39].

Роман Гусаров, ведущий эксперт авиаотрасли, главный редактор портала AVIA.RU, подтвердил, что ситуация на рынке авиаперевозок состоит в введении Евросоюзом, США, Канадой санкций в отношении российских авиакомпаний, запрещающие в том числе полеты над их территорией (в том числе и транзитные рейсы). Другими словами, западные направления полетов стали заблокированы и российские авиакомпании летать без последствий таким образом больше не могут. Данный момент, по мнению Гусарова, не является сокрушительным ударом, так как в связи с пандемией в России международный трафик сильно

снизился: по итогу 2021 года всего 21% от общего объема перевозок занимали международные перелеты, из них на европейское направление приходились единицы процентов, что связано с постоянными локдаунами, непринятием российских вакцин и т.д. Тем не менее, в тот период были доступны такие направления, как Турция, Азиатские страны, включая Таиланд.

Российская Федерация, при этом, ответила зеркально, запретив не только рейсы иностранных европейских судов на территорию страны, но и перелеты над ее территорией (например, в направлении юго-восточной Азии), что серьезно ударило по бизнесу европейских компаний.

Первоначально, санкции по отношению к России были связаны с отзывом воздушных судов, зарегистрированных в европейских реестрах. Для многих европейских лизингодателей такой порядок вещей – это крах, банкротство, гигантские убытки, так как самолёты вернутся назад, но в период пандемии они будут просто не рентабельны и отдать их в лизинг компаниям других стран вряд ли получится. В связи с этим многие лизинговые компании тянут время, ссылаясь на закрытое воздушное пространство Евросоюза, и не забирают свои самолёты. Во второй волне санкций европейские авиационные власти стали направлять в зарубежные не европейские аэропорты требования о задержании самолётов из РФ. На этой почве появились рекомендации для многих авиакомпаний о приостановлении российских перелетов за рубеж.

Роман Гусаров также отметил, что одним из выходов на сегодняшний день является перевод судов в российский реестр, для чего Правительством РФ в марте было принято решение об упрощении регистрации самолётов в российском реестре и сокращение срока с 1 месяца до 10 дней, в течение которых возможно голосование с лизингодателями о переводе самолётов из зарубежного реестра в российский. Однако данное решение может не быть столь эффективным в условиях того, что позднее санкции также были наложены на запчасти, комплектующие и техническое обслуживание самолетов.

По мнению Александра Книвеля, экс-главы департамента авиапромышленности Минэкономки России, исполнительного директора

Авиарегистра России, отказ европейских компаний от поставок комплектующих изделий, запчастей, а также проведения технического обслуживания и обновления программного обеспечения на всех иностранных самолётах вызовет потерю ресурсов в РФ, даже если европейские самолёты останутся на ее территории, так как использовать их для перелетов будет невозможно со временем. Книвель предложил разделить имеющиеся самолёты на две части: одна будет совершать перевозки пассажиров по стране, а вторая – просто стоять. «Когда ресурсы первой части закончатся, необходимо будет подключить вторую», - заключил Книвель. Такое решение, по его мнению, даст российской авиаотрасли выигрыш во времени.

«Чтобы самолёты хотя бы летали, необходимо все, что сейчас есть в стране взять на учёт и поставить на совершенно четкую основу, не делать новые самолёты, а сохранить ресурсы для обеспечения продолжения полетов с имеющимися устройствами», - говорит Александр Книвель. «Сейчас срочно необходимо восстановить самолёты, которые ещё есть у нас и не являются разобранными – ИЛ-96300 и ТУ-204, ТУ-212, ввести их снова в эксплуатацию и использовать их в качестве дальнемагистральных», – заметил Книвель. Тем не менее, восстановить такой авиапром в ближайшее время кажется очень нереалистичной задачей, так как серийных производств нет, процесс создания самолётов не цифровизирован, все делается вручную, часто по индивидуальному заказу. Так, по мнению Гусарова: «Восстановление того самого авиапрома – это самоубийство, просто растраниживание денег».

Олег Смирнов, экс-заместитель министра гражданской авиации СССР, заслуженный пилот СССР, член общественного совета по гражданской авиации Ространснадзора утверждает, что РФ необходимо принять экстраординарные меры по восстановлению авиационного производства, изменить систему государственного регулирования гражданской авиации в ближайшие сроки [39].

На сегодняшний день существует несколько вариантов развития ситуации. Если самолёты всё-таки вернутся лизингодателям и не будут ими использоваться, возможно, Евросоюз начнёт «откатывать» введённые санкции или же хотя бы

пересмотрит их. Так, у РФ появится возможность сохранить в эксплуатации тот авиапарк, который сейчас существует. По пути импортозамещения Россия в любом случае будет идти. Многие решения по этому вопросу уже приняты и, вероятно, что через 10 лет все перелеты будут осуществляться в основном на российских самолётах.

Возможно, российская авиационная отрасль найдёт в ближайшее время пути и способы того, как можно обойти ограничения по ремонту и обслуживанию самолетов, сможет перевести самолёты в российский реестр или же выкупить их.

Крайний вариант является «мокрый» лизинг, который заключается в предоставлении одной авиакомпанией (лизингодателем) в аренду самолёты, его полного экипажа, технического обслуживания и страхования другой авиакомпании (лизингополучателю), которая будет оплачивать управлению по часам или же брать оборудование на сезон.

В.В. Путин на совещании по развитию авиaperевозок и авиастроения от 31 марта 2022 год заявил, что авиационная отрасль играет важнейшую роль в развитии российской промышленности, её высокотехнологичных направлений и имеет особое значение для транспортного сообщения, для связанности регионов огромной страны. Он утверждает, что у России есть все возможности для того, чтобы авиационная отрасль России не только преодолела текущие сложности, но и получила новый импульс для развития.

В первую очередь, необходимо поддержать российские авиакомпании для сохранения их устойчивой, ритмичной работы, занятости специалистов, обеспечения доступности авиационных перевозок для граждан России, что является оперативными, неотложными мерами. В долгосрочной перспективе необходимо скорректировать стратегию развития авиационной отрасли с опорой на собственные ресурсы, но и учитывая новые реалии, где есть пространство возможностей для российских производителей воздушных судов, конструкторских бюро, поставщиков материалов, агрегатов и комплектующих.

«В горизонте текущего десятилетия доля отечественных самолётов в парке российских авиакомпаний должна кардинально вырасти, и это, конечно, шанс для

производителей авиационной техники, с обеспечением ее высокого уровня качества, надёжности и экономической эффективности. Это важно и для российских авиакомпаний, в том числе частных, чтобы они развивались как динамичный, прибыльный бизнес, и, конечно, для пассажиров, чтобы у них была возможность купить авиабилет по доступной цене, а уровень безопасности, комфорта, сервиса отвечал бы самым современным стандартам. Это касается не только межрегиональных рейсов, но и малой авиации, сообщения с труднодоступными, отдалёнными территориями», - отметил В.В. Путин.

Кроме того, на совещании Владимир Владимирович обозначил определенные ориентиры работы на ближайшее время:

– увеличение в текущем году по сравнению с прошлым годом объема внутрироссийских перевозок, а численность перевезенных пассажиров должна быть не менее ста миллионов человек;

– необходимо обеспечить возврат гражданам потраченных денег на авиабилеты, рейсы по которым были отменены в связи с проведением специальной военной операции на Украине;

– компенсирование расходов аэропортов центральной части и Юга России на период их вынужденного простоя для сохранения трудовых коллективов, чтобы позднее максимально быстро вернуть их к нормальной работе;

– значительной финансовой нагрузкой для авиационных компаний остаются лизинговые платежи, а также платежи по аккредитивам. Такую нагрузку, безусловно, нужно снизить;

– с учётом новых тенденций в сфере авиаперевозок необходимо до 1 июня утвердить комплексную программу развития авиатранспортной отрасли, рассчитанную до 2030 года. В ней важно оценить перспективные объёмы перевозок и пассажиропотоков, уточнить маршрутную сеть. Исходя из этих данных, нужно определить количество и типы необходимых воздушных судов, а также меры по развитию технического обслуживания, ремонта: по запчастям, шинам и так далее [40].

По данным справочника финансовых показателей отраслей Российской Федерации, средняя рентабельность продаж отрасли воздушного транспорта в 2019 году составляла 4,6%, к 2020 году уменьшилась до 3,4%. К 2021 году данный показатель опять улучшился в своем значении до 3,9%. В расчете данного показателя принимало участие 784 предприятий авиационной отрасли, в том числе нано и микропредприятия, малые, средние и крупные предприятия. Однако, если рассмотреть среднюю рентабельность продаж конкретно крупных предприятий, чья выручка свыше 2 млрд. рублей, то в 2020 году она становится отрицательной и составляет -4,3%. Это может означать, что во многих из данных предприятий присутствует чистый убыток. Однако к 2021 году показатель снова возрос и достиг значения 0,3%. В среднем по Российской Федерации данный показатель составил на 2021 год 5,1%, что значительно больше, чем в рассматриваемой области [41].

Коэффициент текущей ликвидности в 2020 году в авиационной отрасли составлял 1,44, а в 2021 году возрос до 1,58. Такое значение входит в установленный норматив – [1;2], а значит показатель находится в норме. Это также свидетельствует о том, что в среднем предприятия отрасли воздушного транспорта погашают текущие обязательства только за счет оборотных активов. В среднем по всем предприятиям в Российской Федерации коэффициент текущей ликвидности в 2021 году был равен 1,64, что также входит в норматив.

Показатель оборачиваемости активов отрасли воздушного транспорта в среднем составил в 2020 году 217 дней, а в 2021 году снизился до 197 дней. Тем не менее, это по-прежнему является достаточно большим сроком, так как активы (самолеты и другие транспортные средства) за это время используются примерно два раза. Что касается в среднем предприятий всех отраслей в РФ, то в 2021 году показатель оборачиваемости активов для них стал равен 186 дней. Данное значение, конечно, меньше, чем в отрасли воздушного транспорта, однако также является достаточно высоким, особенно, если обратить внимание на то, что с 2019 года оно значительно увеличилось (со 169 дней) [41]. Тем не менее, величина коэффициента оборачиваемости очень зависит от отраслевых особенностей

организации производства и многих других факторов, поэтому судить в сумме по всем отраслям достаточно сложно.

## 2.2 Методика расчета относительных финансовых показателей для определения уровня финансовой безопасности ПАО «ЮТэйр» за период 2017-2021 гг.

Для оценки уровня финансовой составляющей экономической безопасности ПАО «ЮТэйр» воспользуемся, в первую очередь, методом расчета относительных финансовых показателей. Проведем анализ ликвидности и платёжеспособности ПАО «ЮТэйр». Необходимо проверить, является ли баланс организации абсолютно ликвидным, для этого одновременно должны выполняться 4 условия, о которых уже было упомянуто ранее.

Таблица № 7 – Проверка абсолютной ликвидности ПАО «ЮТэйр» за 2017 год

Первая часть неравенства	Значение	Вторая часть неравенства
$126\ 213 + 234\ 293 = 360\ 506$	$\leq$ (не совпадает)	$9\ 194\ 990 + 4\ 242\ 385 = 13\ 437\ 375$
31 731 464	$\geq$ (совпадает)	10 000 303
$4\ 185\ 774 + 80\ 450 + 734\ 493 = 5\ 000\ 717$	$\leq$ (не совпадает)	83 820 995
43 260 982	$\geq$ (не совпадает)	- 13 467 629

Таблица № 8 – Проверка абсолютной ликвидности ПАО «ЮТэйр» за 2018 год

Первая часть неравенства	Значение	Вторая часть неравенства
$74\ 273 + 217\ 063 = 291\ 336$	$\leq$ (не совпадает)	$4\ 683\ 683 + 11\ 248\ 490 = 15\ 932\ 173$
29 258 813	$\leq$ (не совпадает)	79 605 334
$3\ 842\ 649 + 3\ 869 + 557\ 484 = 4\ 404\ 002$	$\leq$ (не совпадает)	19 006 569
49 126 083	$\geq$ (не совпадает)	- 15 531 669

Таблица № 9 – Проверка абсолютной ликвидности ПАО «ЮТэйр» за 2019 год

Первая часть неравенства	Значение	Вторая часть неравенства
$352\,228 + 1\,156\,214 = 1\,508\,442$	$\leq$ (не совпадает)	$2\,863\,308 + 6\,564\,390 = 9\,427\,698$
27 156 535	$\leq$ (не совпадает)	78 799 324
$1\,851\,487 + 35\,578 + 6\,936 = 2\,144\,001$	$\leq$ (не совпадает)	16 616 712
34 668 918	$\geq$ (не совпадает)	- 29 938 140

Таблица №10 – Проверка абсолютной ликвидности ПАО «ЮТэйр» за 2020 год

Первая часть неравенства	Значение	Вторая часть неравенства
$642\,459 + 8\,629\,440 = 9\,271\,899$	$\leq$ (не совпадает)	$10\,563\,059 + 2\,573\,869 = 13\,136\,928$
10 136 546	$\leq$ (не совпадает)	62 654 269
$1\,181\,114 + 20\,364 + 210\,427 = 1\,411\,905$	$\leq$ (не совпадает)	16 025 850
25 859 408	$\geq$ (не совпадает)	- 32 000 361

Таблица №11 – Проверка абсолютной ликвидности ПАО «ЮТэйр» за 2021 год

Первая часть неравенства	Значение	Вторая часть неравенства
$657\,054 + 8\,032\,365 = 8\,689\,419$	$\leq$ (не совпадает)	$12\,429\,747 + 2\,177\,170 = 14\,606\,917$
11 578 102	$\leq$ (не совпадает)	66 106 797
$1\,319\,866 + 9\,710 + 356\,351 = 1\,685\,927$	$\leq$ (не совпадает)	15 011 040
29 151 418	$\geq$ (не совпадает)	- 30 012 971

Баланс ПАО «ЮТэйр» не является абсолютно ликвидным. Во все 5 лет авиакомпания не смогла погасить кредиторскую задолженность своими денежными средствами и краткосрочными финансовыми вложениями. Только в 2017 году размер дебиторской задолженности был достаточен для покрытия краткосрочных обязательств, что нельзя сказать про остальные годы. Организации также не хватит запасов и прочих оборотных активов на покрытие долгосрочных обязательств. Стоит отметить, что внеоборотные активы за весь

рассматриваемый период куплены, в первую очередь, за счет заемного капитала. Кроме того, в 2021 году по сравнению с 2017 годом убыток в собственном капитале увеличился почти в 1,5 раза (с 40 092 707 тыс. рублей до 56 784 991 тыс. рублей). Рассчитаем показатели (коэффициенты) ликвидности.

Таблица 12 – Расчет коэффициента абсолютной ликвидности ПАО «ЮТэйр» за 2017-2021 гг.

<b>Формула</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
(ДС+КФВ) / КСО	0,036	0,0037	0,019	0,148	0,13

Полученные значения показателя говорят о том, что в 2017 году было покрыто лишь 3,6% краткосрочных обязательств. В 2018 из-за значительного снижения величины денежных средств, а также увеличения краткосрочных обязательств в 7,9 раз, было покрыто лишь 0,37% краткосрочных обязательств, а в 2019 году из-за роста денежных средств примерно в 5 раз – 1,9% краткосрочных обязательств, что является достаточно низкими показателями. Тем не менее, к 2020 году значение данного показателя значительно выросло (до 14,8%), что связано, в первую очередь, с сильным ростом краткосрочных финансовых вложений с 1 156 214 тыс. рублей до 8 629 440 тыс. рублей. В 2021 году произошло незначительное снижение показателя из-за снижения краткосрочных обязательств и финансовых вложений. Однако вывод о том, что баланс предприятия не является абсолютно ликвидным подтверждается проведенными расчетами.

Таблица 13 – Расчет коэффициент быстрой ликвидности ПАО «ЮТэйр» за 2017-2021 гг.

<b>Формула</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
ОА/КСО	3,7	0,37	0,36	0,3323	0,3320

В 2017 году это может говорить о том, что на покрытие краткосрочных обязательств в кризисном случае имеется излишек денежных средств, отвлеченных из оборота, так как полученное значение в три раза больше предельного. В 2018 году это свидетельствует о том, что организация в случае кризисной необходимости вряд ли сможет погасить текущие обязательства, то есть может возникнуть дефицит ликвидных средств. В 2019-2021 годах прослеживается динамика к спаду значения данного коэффициента.

Таблица 14 – Расчет коэффициента текущей ликвидности ПАО «ЮТэйр» за 2017-2021 гг.

<b>Формула</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
(ДС+КФВ+ДЗ)/КСО	3,2	0,37	0,36	0,309	0,306

Полученные данные свидетельствуют о неспособности организации погашать в требуемых суммах текущие обязательства. Считается, конечно, что чем больше значение коэффициента текущей ликвидности, тем выше ликвидность активов компании. Однако с 2017 года значение показателя стабильно уменьшается (с 3,2 до 0,306).

Рассчитаем показатели рентабельности, чтобы определить эффективность использования активов и полученной прибыли.

Таблица 15 – Расчет рентабельности активов ПАО «ЮТэйр» за 2017-2021 гг.

<b>Формула</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
Чистая прибыль/Среднегодовая стоимость активов	0,01	-0,05	-0,2	-0,04	-0,04

Так, имеющиеся ресурсы компания не использует эффективно. Рентабельность активов данной организации очень низкая, а в 2018 году она приобрела отрицательное значение. К 2019 году значение показателя становится еще меньше и достигает отметки – 0,2. Тем не менее, в 2020-м увеличивается до -

0,04, а в 2021 становится положительным и равным 0,04. Такое улучшение связано со значительным снижением чистого убытка и появлением чистой прибыли на фоне увеличения внеоборотных и оборотных активов, а также снижения долгосрочных обязательств.

Таблица 16 – Расчет рентабельности продаж ПАО «ЮТэйр» за 2017-2021 гг.

<b>Формула</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
Чистая прибыль/Выручка	0,017	-0,07	-0,24	-0,06	0,05

Рентабельность продаж также является низкой. В 2018 году показатель принимает отрицательное значение, а к 2019 году, как и рентабельность активов, продолжает снижаться. Это говорит о том, что цена выпускаемой продукции и услуг недостаточно высока, чтобы покрыть издержки на их производство.

Стоит отметить, что при отрицательной прибыли подсчет рентабельности, как основного показателя эффективности деятельности предприятия, бесполезен. Из полученных выше данных видно, что бизнес ведется не эффективно. Необходимо предпринимать меры по подъему рентабельности активов, продаж (посредством избавления от непокрытого убытка и повышения чистой выручки). Кроме того, отрицательная величина рентабельности продаж и активов – это сигнал для инвесторов. Скорее всего, грамотный инвестор выведет свои средства из инвестиционного проекта, а не будет ждать лучших времен. Отрицательная рентабельность активов говорит о том, что предприятие неэффективно применяет свои активы и упускает возможную выгоду. Показатель отрицательной рентабельности продаж свидетельствует о том, что капиталовложения инвесторов начали себя «съедать». Тем не менее, к 2021 году данный показатель достиг положительного значения, став равным 0,05, что свидетельствует о положительной динамике.

Проведем анализ деловой активности предприятия. Для этого необходимо рассчитать коэффициенты оборачиваемости активов, дебиторской и

кредиторской задолженности, а также длительность оборотов кредиторской и дебиторской задолженности в днях.

Таблица 17 – Расчет коэффициента оборачиваемости активов ПАО «ЮТэйр» за 2017-2021 гг.

<b>Формула</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
Выручка/Среднегодовая стоимость активов	0,6	0,7	0,8	0,6	0,75

Коэффициент оборачиваемости показывает, что за 1 год активы в среднем продаются меньше одного раза. Это говорит о том, что активы не используются интенсивно и не приносят предприятию выручку, достаточную для покрытия стоимости этих активов. Таким образом, авиакомпания работает себе в убыток. Кроме того, это уже на данном этапе свидетельствует о низком уровне деловой активности предприятия.

Таблица 18 – Расчет коэффициента оборачиваемости дебиторской задолженности, а также длительности оборота дебиторской задолженности ПАО «ЮТэйр» за 2017-2021 гг.

<b>Формула</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
$K_{об. ДЗ} = \frac{\text{Выручка/Среднегодовая дебиторская задолженность}}{\text{ДЗ}}$	1,7	1,9	2,1	1,7	3,4
Длительность оборота ДЗ = $365/K_{об. ДЗ}$	215 дней	192 дня	174 дня	215 дней	108 дней

Согласно полученным данным, необходимо сказать, что авиакомпания получает оплату от покупателей за проданный товар в среднем 2 раза в год (в течение 181 дня, что является достаточно низким значением, ведь у авиакомпании

величина дебиторской задолженности является достаточно большой. Тем не менее, в 2020 году организации удалось сократить дебиторскую задолженность почти в 2 раза, что повлияло на снижение рассматриваемого коэффициента. Однако, чем скорее предприятие вернет себе денежные средства за предоставленный ранее услуги, тем быстрее сможет избавиться от убытка.

Таблица 19 – Расчет коэффициента оборачиваемости кредиторской задолженности, а также длительности оборота кредиторской задолженности ПАО «ЮТэйр» за 2017-2021 гг.

<b>Формула</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
К об. КЗ = Выручка/Среднегодовая кредиторская зadolженность	3,9	4	4,7	2,9	2,7
Длительность оборота КЗ = 365/К об. КЗ	94 дня	91 дня	78 дня	126 дней	136 дней

Значение данного показателя не является очень высоким. Тем не менее, за три года коэффициент оборачиваемости кредиторской задолженности постепенно увеличивался, что свидетельствует об увеличении скорости оплаты предприятием своих обязательств по кредитам. Если в 2017 году авиакомпания рассчитывалась с кредиторами/поставщиками в среднем за 94 дня, то к 2019 году данное значение дней снизилось до 78. Конечно, для самой организации выгодно, чтобы данный коэффициент был низким, так как он позволяет иметь остаток неоплаченной кредиторской задолженности в качестве бесплатного источника финансирования своей текущей деятельности. Тем не менее, в 2020, а затем и в 2021 году длительность оборота значительно возросла, что связано с непропорциональным резким спадом выручки и суммы кредиторской задолженности по сравнению, например, с 2019 годом.

Проведем анализ финансовой устойчивости организации, дадим оценку ее состоянию. Сначала определим тип финансовой устойчивости организации.

Таблица 20 – Типы финансовой устойчивости ПАО «ЮТэйр» за 2017-2021 гг.

Год	Расчет	Тип
2017	ИСС – ВНА < 33 < ИСС – ВНА + ДСО, – 56 728 611 < <b>4 266 224</b> < 27 092 384.	Нормальное состояние
2018	СОС < 33 < СОС + ККЗ, где СОС = ИСС – ВНА + ДСО, ККЗ = КСО – КЗ, СОС = – 45 651 183, ККЗ = 63 670 761 – 45 651 183 < <b>3 846 518</b> < 18 019 578.	Неустойчивое состояние
2019	СОС < 33 < СОС + ККЗ, где СОС = ИСС – ВНА + ДСО, ККЗ = КСО – КЗ, СОС = – 47 990 346, ККЗ = 69 371 626, – 47 990 346 < <b>1 887 065</b> < 21 381 280;	Неустойчивое состояние
2020	СОС < 33 < СОС + ККЗ, где СОС = ИСС – ВНА + ДСО, ККЗ = КСО – КЗ, СОС = – 41 833 919, ККЗ = 49 517 341, – 41 833 919 < <b>1 201 478</b> < 49 517 341.	Неустойчивое состояние
2021	СОС < 33 < СОС + ККЗ, где СОС = ИСС – ВНА + ДСО, ККЗ = КСО – КЗ, СОС = – 44 153 349, ККЗ = 51 499 880 – 44 153 349 < <b>1 329 676</b> < 51 499 880	Неустойчивое состояние

В 2017 году финансовое состояние ПАО «ЮТэйр» год является нормальным, в 2018 году оно ухудшилось до неустойчивого. За 2019 год финансовое состояние компании ничуть не улучшилось, а в 2020-м и в 2021-ом гг., наоборот, ухудшилось еще сильнее.

Рассчитаем теперь показатели финансовой устойчивости, первым из которых является коэффициент автономии.

Таблица 21 – Расчет коэффициента автономии ПАО «ЮТэйр» за 2017-2021 гг.

<b>Формула</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
СК/ВБ	-0,17	-0,19	-0,46	-0,69	-0,59

В течение 5 лет данный коэффициент являлся отрицательным, что может говорить о высоком уровне финансовых рисков, а также свидетельствовать о скором банкротстве. В 2020 году значение коэффициента достигло своего пикового значения, став равным -0,67, что связано с последствиями кризиса в связи с пандемией COVID-19. Тем не менее, организации необходимо немедленно принимать меры по возобновлению финансовой устойчивости.

Таблица 22 – Расчет коэффициента финансовой устойчивости ПАО «ЮТэйр» за 2017-2021 гг.

<b>Формула</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
(СК+ДСО) / ВБ	0,8	0,04	-0,2	-0,3	-0,29

В 2018 году данный коэффициент снизился до отметки 0,04, в 2019 году и вовсе принял отрицательное значение, а в 2020-м – снизился еще до отметки -0,3, что говорит о возможном банкротстве компании в скором будущем. В 2021 году значение данного коэффициента незначительно улучшилось в связи со снижением долгосрочных обязательств и чистого убытка.

Таблица 23 - Расчет коэффициента финансового левериджа (соотношения собственных и заемных средств) ПАО «ЮТэйр» за период 2017-2021 гг.

<b>Формула</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
(ДСО+КСО) / СК	-6,9	-6,4	-3,2	-2,5	-2,7

Исходя из полученных данных, во все годы значения показателей являются отрицательным. Это говорит о том, что организация терпит убытки, а

использование привлечённых кредитов не окупается. Тем не менее, независимо от роста убытка на балансе предприятия, с 2017 по 2020 гг. прослеживается динамика к росту данного показателя, что связано со снижением краткосрочных обязательств в 2020 году. В 2021 году, однако, наоборот, в связи небольшим ростом долгосрочных обязательств, данный коэффициент снова незначительно уменьшился в своем значении.

Таблица 24 - Соотношение дебиторской и кредиторской задолженности ПАО «ЮТэйр» за 2017-2021 гг.

<b>Формула</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
ДЗ/КЗ	2,4	1,8	2,9	0,8	0,79

Данное соотношение за 2017-2019 гг. показывало превышение дебиторской задолженности над кредиторской. Так, денежные средства выходили из хозяйственного оборота, что в дальнейшем приводило к необходимости привлечения дорогостоящих банковских кредитов и займов для поддержания текущей производственно-хозяйственной деятельности организации. В 2020 году значение данного коэффициента значительно упало, став меньше единицы. Такое изменение произошло в связи со значительным уменьшением дебиторской задолженности и ростом кредиторской. Это опять же свидетельствует о снижении эффективности функционирования компании, так как ликвидные активы недостаточно быстро обращаются в денежные средства. Кроме того, столь маленькое значение показателя свидетельствует о неэффективном использовании заемных ресурсов в настоящий момент. В 2021 году рассматриваемое соотношение продолжает снижаться. Таким образом, ПАО «ЮТэйр» имеет очень неустойчивое финансовое состояние.

Проведем проверку авиакомпании на вероятность банкротства. Для этого используем коэффициент Альтмана:

$$Z_{2017} = 1,2 * \frac{37\,092\,687 - 10\,000\,303}{80\,353\,669} + 1,4 * \frac{101\,085}{80\,353\,669} + 3,3 * \frac{-644\,226}{80\,353\,669} + 0,6 * \frac{10,10}{83\,820\,995 + 10\,000\,303} + 0,999 * \frac{55\,013\,831}{80\,353\,669} = 0,4 + 0,0018 - 0,026 + 0,000000011 + 0,68 = 1,056$$

Согласно полученным данным, показатель Z за 2017 год является достаточно низким. Уже в 2017 году авиакомпания находилась в зоне финансового риска, а вероятность банкротства составляла около 80%. Кроме того, стоит отметить, что в этом году все показатели, необходимые для расчета коэффициента, принимали положительное значение.

$$Z_{2018} = 1,2 * \frac{33\,954\,151 - 79\,605\,334}{83\,080\,234} + 1,4 * \frac{-4\,376\,933}{83\,080\,234} + 3,3 * \frac{-234\,529}{83\,080\,234} + 0,6 * \frac{11,18}{19\,006\,569 + 79\,605\,334} + 0,999 * \frac{58\,490\,400}{83\,080\,234} = -0,6 - 0,07 - 0,009 + 0,000000008 + 0,7 = 0,02$$

В 2018 году значение коэффициента составляет 0,02, что значительно меньше по сравнению с 2017 годом. Стоит отметить, что достаточно сильное снижение показателя связано с появлением в 2018 году чистого убытка, а также убытка от продаж. Кроме того, отношение оборотного капитала к активам также стало отрицательным.

$$Z_{2019} = 1,2 * \frac{30\,808\,978 - 78\,799\,324}{65\,477\,896} + 1,4 * \frac{-14\,406\,471}{65\,477\,896} + 3,3 * \frac{1\,494\,609}{65\,477\,896} + 0,6 * \frac{9,88}{(16\,616\,712 + 78\,799\,324)} + 0,999 * \frac{59\,223\,907}{65\,477\,896} = -0,88 - 0,3 + 0,075 + 0,000000006 + 0,9 = -0,205$$

Исходя из полученных данных, коэффициент в 2019 году стал еще меньше и приобрел отрицательное значение. В первую очередь, такое снижение произошло вследствие сильного роста чистого убытка, что связано с увеличением прочих расходов и затрат авиакомпании.

$$Z_{2020} = 1,2 * \frac{20\,820\,350 - 62\,654\,269}{46\,679\,758} + 1,4 * \frac{-2\,062\,221}{46\,679\,758} + 3,3 * \frac{1\,469\,511}{46\,679\,758} + 0,6 * \frac{7,09}{(16\,025\,850 + 62\,654\,269)} + 0,999 * \frac{32\,620\,774}{46\,679\,758} = -1,075 - 0,06 + 0,1 + 0,00000005 + 0,7 = -0,33$$

В 2020 году коэффициент по-прежнему является отрицательным, а его значение сильно изменилось в худшую сторону.

$$Z_{2021} = 1,2 * \frac{21\,953\,448 - 66\,106\,797}{51\,104\,866} + 1,4 * \frac{1\,987\,390}{51\,104\,866} + 3,3 * \frac{2\,247\,747}{51\,104\,866} + 0,6 * \frac{7,27}{(15\,011\,040 + 66\,106\,797)} + 0,999 * \frac{36\,771\,999}{51\,104\,866} = -1,037 + 0,054 + 0,145 + 0,00000009 + 0,72 = -0,12$$

В 2021 году значение коэффициента, как и многие другие показатели, значительно улучшилось, однако по-прежнему остается отрицательным.

Таким образом, вероятность банкротства авиакомпании за 4 года постоянно увеличивалась, так как значение коэффициента  $Z$  постоянно уменьшалось, достигнув, в итоге, отрицательного значения. В 2021 году в связи с ростом выручки положение авиакомпании несколько улучшилось. Она смогла сократить миллиардные убытки, а в первом полугодии 2021 года получила 15 млн руб. чистой прибыли по РСБУ против чистого убытка в 2,8 млрд руб. годом ранее [34]. Выручка увеличилась на 37%, до 19,9 млрд руб. Пассажиропоток вырос на 3,5 млн пассажиров, или на 63%, к первому полугодию 2020 года. В последний раз «ЮТэйр» демонстрировала успехи в традиционно менее прибыльные для отрасли первые два квартала в 2014 году. Тогда чистая прибыль составила 5,4 млн руб.

Финансовый директор «ЮТэйр» Игорь Петров отметил, что хорошие результаты полугодия стали возможны в том числе благодаря «поддержке правительства, коммерческих партнеров, кредиторов, лизингодателей». По данным портала «Госрасходы», в 2020 авиакомпания получила 1,7 млрд руб.

субсидий [37]. Но аналитики отмечают, что в большей степени на результаты благоприятно повлиял контроль над расходами. Другим ключевым фактором стало уменьшение процентов к уплате на 1 млрд руб. на фоне сокращения объема долга на четверть относительно уровня первого полугодия 2020 года и смягчения условий по ряду кредитов, отмечает аналитик НРА Алла Юрова. Компания получила доходы от участия в других организациях в размере 267 млн руб. Юрлова предполагает, что источником этих средств является дочернее АО «ЮТэйр-Вертолетные услуги». Эксперт утверждает, что выручка вертолетного подразделения осталась примерно на уровне 2019 года в то время, как себестоимость снизилась на 8%, что может отражать изменения характеристик услуги и повышение ее цены на фоне наблюдающегося повышения спроса на грузоперевозки. Она отмечает, что в 2020 году выручка группы «ЮТэйр» от обслуживания ООН, одного из основных работодателей вертолетного подразделения, выросла на 3% к 2019 году, тогда как прямые расходы на обеспечение миссий ООН снизились в пять раз. В отчетности группы по МСФО говорится, что выручка от вертолетного обслуживания на территории РФ, где преимущественно та обеспечивает перевозки персонала компаний ТЭКа и миссий ООН, составила 21,35 млрд руб. против 20,85 млрд руб. годом ранее. Дочерняя структура ПАО «ЮТэйр» остается крупнейшим вертолетным оператором в стране, и, судя по всему, нет оснований считать, что 2021 год получится у них более слабым, соглашается директор по корпоративным рейтингам «Эксперт РА» Игорь Смирнов [34].

Тем не менее, предприятие по-прежнему может стать банкротом в любой момент, поэтому руководству авиакомпании необходимо всерьез задуматься о методах улучшения своего финансового состояния, а также финансовой устойчивости. В связи с распространением пандемии COVID-19 авиакомпания, судя по отчетности за 2020 год, понесла сильный ущерб. Во-первых, практически в 2 раза уменьшилась выручка, которая стала меньше и себестоимости продаж, в связи с чем появился валовой убыток. Кроме того, значительно возросло количество прочих доходов, что повлияло и на размер чистого убытка (он

уменьшился в 7 раз с 14 406 471 тыс. рублей до 2 062 221 тыс. рублей). Тем не менее, непокрытый убыток на балансе организации возрос. Кроме того, валюта баланса в целом сократилась, на что повлияло снижение основных средств, финансовых вложений, прочих внеоборотных активов (практически в 5 раз), дебиторской задолженности (почти в 3 раза), а также краткосрочных заемных средств.

Кроме того, по итогам 2018 года в аудиторском заключении отмечалось, что компания не выполнила некоторые важные условия по кредитным договорам, имеет значительную задолженность, которую не сможет погасить, если банки не пойдут на реструктуризацию. Это, по мнению аудиторов, ставить под сомнение продолжение дальнейшей непрерывной деятельности авиакомпании [35]. Как утверждает сама авиакомпания, основной причиной формирования отрицательных чистых активов стали убытки прошлых периодов, полученные в результате макроэкономических потрясений в стране в 2014-2015 годах. В 2018 году ситуация усугубилась в связи со значительным ухудшением конъюнктуры российской авиационной отрасли. Основными причинами стали рост цен на авиатопливо, обусловленный изменением условий налогообложения добычи и реализации нефти и нефтепродуктов в России, и конкурентное давление на доходные тарифы в 2018 году. Известно также, что у перевозчика регулярно происходят проблемы с самолетами. В 2018 году авиакомпания достаточно часто попадала в информационную повестку по негативным поводам. Самолеты неожиданно «глохли» перед самым вылетом, кроме того, происходили и другие мелкие поломки. Пассажиры крайне недовольны и качеством сервиса компании как на суше, так и в воздухе [35]. Задержки рейсов, хамство персонала, платные напитки и обеды в самолете, а также отсутствие возможности дозвониться в справочную службу – все это создает негативное впечатление об авиакомпании среди обычных граждан.

### **3 Рекомендации по улучшению уровня финансовой безопасности ПАО «ЮТэйр», оценка экономической эффективности**

#### **3.1 Разработка методики диагностики финансовой безопасности предприятия авиационной отрасли на основе концепции финансовой стабильности**

На основе изученного ранее материала, можно сказать, что существуют общие, стандартные концепции комплексной оценки финансовой безопасности предприятия, которые содержат в себе расчет в динамике 3-4 показателей рентабельности, ликвидности, оборачиваемости, финансовой устойчивости, а также показателей прогнозирования банкротства. В среднем такие авторские методики содержат в себе расчет от 16 до 100 показателей. Во второй главе дипломной работы был проведен расчет по аналогичной концепции.

В зависимости от полученных результатов, если все показатели находятся в пределах установленного норматива - состояние финансовой безопасности является стабильным. Если в пределах нормы находится больше половины показателей - предкризисным, если меньше половины, то, наоборот, - кризисным. Если же значения всех показателей находятся ниже предельного значения, то состояние финансовой составляющей экономической безопасности предприятия является критическим, а само предприятие стоит на грани банкротства.

Для дальнейшего исследования финансовой безопасности организации необходимо создать собственную (экспресс) методику ее оценки на основе концепции финансовой стабильности. Финансовая стабильность предприятия имеет ключевое значение для поддержания его платёжеспособности, ликвидности и конкурентоспособности. Особое внимание представляет проблема взаимосвязи этого показателя с фазами жизненного цикла организации, которые отражают объективную изменчивость внутренней среды бизнеса. Также при разработке такой методики будем учитывать в том числе среднеотраслевые показатели в авиаперевозках.

Таблица 25 – Экспресс методика диагностики финансовой безопасности предприятия авиационной отрасли на основе концепции финансовой стабильности

Стадия жизненного цикла	Среднеотраслевой норматив	Наименование показателей	Удельный вес (100%)
1	2	3	4
Рождение	Показатели ликвидности		60%
	0,1-0,19	К абс. ликвидности	20%
	1,04-1,2	К быстрой ликвидности	20%
	1,32-1,58	К тек. ликвидности	20%
	Показатели оборачиваемости		30%
	150-185	Оборачиваемость активов, в днях	15%
	60-75	Оборачиваемость дебиторской задолженности, в днях	15%
	Показатель банкротства		10%
	1,8-2,9	К банкротства	10%
Развитие	Показатели финансовой устойчивости		60%
	0,18-0,37	К автономии	20%
	1,41-2,6	К финансового рычага	20%
	0,08-0,18	К обеспеченности собственными оборотными средствами	20%
	Показатели оборачиваемости		30%
	134-177	Оборачиваемость активов, в днях	15%

Окончание таблицы 25

1	2	3	4
	49-65	Оборачиваемость дебиторской задолженности, в днях	15%
	Показатели рентабельности		10%
	2,2-5,6	Рентабельность продаж, %	5%
	3,7-9,8	Рентабельность активов, %	5%
Зрелость	Показатели рентабельности		60%
	2,2-5,6	Рентабельность продаж, %	30%
	3,7-9,8	Рентабельность активов, %	30%
	Показатели финансовой устойчивости		30%
	0,18-0,37	К автономии	15%
	1,41-2,6	К финансового рычага	15%
	Показатели оборачиваемости		10%
	134-177	Оборачиваемость активов, в днях	5%
Старение (спад)	49-65	Оборачиваемость дебиторской задолженности, в днях	5%
	Показатель банкротства		60%
	1,8-2,9	К банкротства	60%
	Показатели ликвидности		30%
	0,1-0,19	К абс. ликвидности	10%
	1,04-1,2	К быстрой ликвидности	10%
	1,32-1,58	К тек. ликвидности	10%
	Показатели финансовой устойчивости		10%
	0,1-0,3	К автономии	5%
1-2	К финансового рычага	5%	

На каждой стадии жизненного цикла используем для анализа финансовой безопасности не весь набор показателей, а только те, которые характеризуют

вероятность наиболее кризисных условий. В момент рождения для предприятия не так важна рентабельность, сколько возможность зацепиться за уже существующий рынок. В этот период оно не обладает финансовой стабильности, поскольку его деятельность ещё не проявилась во внешней среде. На данном этапе предприятие жизнеспособно, так как обладает резервами, намного превосходящими активы, дотируется со стороны собственников и инвесторов, может вести пассивную деятельность, но лишь до тех пор, пока не будет налажено производство или не возникнет потенциальной угроза выпуска конкурентного товара кем-то иным. Стадия рождения завершается выходом предприятия на рынок с предложением своей продукции. В данном случае, наиболее важными будут показатели ликвидности, так как организация ещё не имеет достаточной репутации, в связи с чем банки могут не одобрить кредит, а при малейшей неуплате увеличивается риск банкротства. Именно поэтому возможность быстро расплачиваться по своим долгам является наиболее важной. Кроме того, но с меньшим удельным весом, на стадии рождения и юности важны показатели оборачиваемости (капитала, дебиторской и кредиторской задолженностей), а также расчёт вероятности банкротства, которая на данной фазе достаточно велика.

Следующая стадия характеризуется увеличением финансовых возможностей предприятия, что сопряжено с непрерывным перетеканием резервов в активы. При этом предприятие, как система выходит из равновесного состояния, совершая новый виток в своем развитии. На стадии роста и развития на первое место выходят показатели финансовой устойчивости, так как у предприятия, существующего определённое время, присутствует капитал, привлекаются как собственные, так и заемные средства. На данном этапе по-прежнему важны коэффициенты оборачиваемости, но и рентабельность приобретает особое значение.

Далее на стадии зрелости предприятия необходимо увеличивать масштабы производства, распространять своё влияние на рынке, а также стараться получать больше ресурсов от существующей доли на существующем рынке. В данном

случае не так важно зацепиться за очередную долю рынка, а получить из неё как можно больше прибыли. В связи с этим особое значение приобретают показатели рентабельности. Фирма на данном этапе уже состоялась, поэтому вероятность банкротства и в целом кризиса не так велика.

Затем предприятие стареет, потребительский спрос на его продукцию постепенно снижается, все показатели стремятся к нулю. Данный этап жизненного цикла характеризуется финансовой нестабильностью. Именно поэтому на стадии спада и умирания предприятию, в первую очередь, необходимо учитывать существующую вероятность банкротства. Предприятие, находящееся в кризисном состоянии, необходимо спасать не когда оно уже признано банкротом, а в условиях нестабильной внутренней среды, которая также зависит от внешних факторов. Кроме того, на данной стадии важна ликвидность, чтобы у организации была возможность быстро расплачиваться по обязательствам и минимизировать риски, связанные с низкой платежеспособностью.

Потенциал роста финансово неустойчивых, неплатёжеспособных предприятий, находящихся в кризисном состоянии, очень низкий. Их работа осуществляется в режиме высокого износа. Поэтому для предприятия, демонстрирующего пиковые состояния высоких финансовых показателей хозяйственной деятельности в зоне финансово-экономической напряженности, очень важно, как можно дольше удерживать равновесие и в перспективе плавно прогнозировать снижение показателей до средних значений. Поскольку данный этап уже отмечен началом увядания предприятия, у него возникают признаки распада, то есть начало кризиса. К началу фазы старости резервы оказываются на нуле, активы максимальны. При дальнейшем спаде резервы по-прежнему равны нулю, но теперь сокращается и активы. Наступает последняя стадия цикла, жизненный цикл системы завершается [36].

Таким образом, для каждой стадии жизненного цикла набор показателей, характеризующих вероятность кризиса и в дальнейшем банкротства, является разным. При этом, согласно таблице 25, каждый из показателей имеет разный

удельный вес (60,30 и 10%). У наиболее рискованных показателей на определенной стадии жизненного цикла удельный вес будет максимальным.

Кроме того, для каждого из показателей есть индивидуальные пороговые значения, которые связаны с нормативами финансовых показателей, рассчитанными для предприятий авиационной отрасли за период 2017-2021 гг., согласно данным, представленным на платформе «Test firm». Интервал пороговых значений состоит из минимального и максимального порогового значения каждого показателя за пять лет. Если предприятие на этапе роста и зрелости попадает в установленный среднеотраслевой интервал, то его финансовая стабильность находится в пределах нормы. На стадиях рождения и умирания жизненного цикла пороговые значения установлены меньше среднеотраслевых.

Так, если при диагностике с использованием новой методики предприятие находится на стадии зрелости и, к примеру, показатель рентабельности продаж не попал в установленный нормативный интервал, а показатель рентабельности активов, наоборот, попал, то в таком случае предприятие по оценке самого значимого показателя на данной фазе жизненного цикла получит не 60 условных баллов/процентов, а лишь 30. То же самое касается и остальных показателей, удельный вес между которыми поделен равнозначно: например, при наличии двух показателей финансовой устойчивости на стадии зрелости, коэффициент автономии будет занимать 15% удельного веса так же, как и коэффициент финансового рычага.

Далее, произведя расчеты всех показателей, необходимо посмотреть на то, сколько в сумме «баллов» получила организация на данном этапе развития. Если количество баллов попадает в промежуток 75-100%, то его финансовая стабильность находится на достаточном уровне. Попадание в интервал 50-74% говорит о том, что увеличивается вероятность банкротства предприятия, а также обостряется риск его финансовой нестабильности. Предприятие, получившее при оценке менее 50%, считается финансово нестабильным, а его руководству требует немедленно принять меры по восстановлению финансового состояния для

выхода из кризиса, который в рамках данной методики является возможностью для улучшения и обновления, перехода предприятия от умирания к новому этапу.

### **3.2 Диагностика финансовой безопасности ПАО «ЮТэйр» с помощью экспресс методики**

Проведем оценку уровня финансовой безопасности ПАО «ЮТэйр», используя экспресс методику, разработанную на основе концепции финансовой стабильности. Исходя из проведенного ранее анализа финансовой отчетности, а также оценки общего набора финансовых показателей за 2017-2021 гг., можно заключить, что в данном временном периоде организация перешла на стадию «старения»: именно в 2018 году у авиакомпании впервые в отчетности появился чистый убыток, а величина непокрытого убытка в бухгалтерском балансе сильно возросла за год. В дальнейшем финансовое положение предприятия только ухудшалось, на что повлияли и внешние факторы, к примеру, распространение пандемии COVID-19 в 2020 году. Однако 2021 год отмечен видимыми улучшениями как по большинству рассчитанных показателей, так и по отчетности в целом. Тем не менее, на сегодня сложно точно определить, как экономические события 2022 года повлияют на Авиакомпанию, очевидно лишь, что это будет очередным ударом по ее развитию.

Главная цель на сегодня у «ЮТэйр» – сохранение достигнутых ранее результатов, мобилизация имеющихся ресурсов для постепенного увеличения прибыли и обеспечения финансовой стабильности. В связи с этим возникает вопрос: существуют ли перспективы для возрождения авиакомпании, но уже в другом виде, с иными возможностями? Или же в скором времени она исчезнет из авиационного рынка РФ?

Таблица 26 – Диагностика финансовой стабильности ПАО «ЮТэйр» на 2021 год с использованием экспресс методики

Стадия жизненного цикла	Среднеотраслевой норматив	Наименование показателей	Удельный вес, 100%	Значение показателей ПАО «ЮТэйр»	Общая оценка
Старение (спад)	Показатель банкротства				60%
	1,8-2,9	К банкротства	60%	-0,12	0%
	Показатели ликвидности				30%
	0,1-0,19	К абс. ликвидности	10%	0,13	10%
	1,32-1,58	К тек. ликвидности	10%	0,306	0%
	1,04-1,2	К быстрой ликвидности	10%	0,33	0%
	Показатели финансовой устойчивости				10%
	0,1-0,3	К автономии	5%	-0,59	0%
	1-2	К финансового левериджа	5%	-2,7	0%
Итого					10%

Согласно полученным данным, представленным в таблице 26, авиакомпания, находясь на стадии «старения», получила лишь 10% (условных баллов) из возможных 100%. Результаты экспресс оценки, проведенной с использованием новой методики, не требующей большого количества расчетов, доказывают в очередной раз то, что уровень финансовой безопасности ПАО «ЮТэйр» является очень низким, а его финансовое состояние критически нестабильно, по-прежнему нуждается в определенных оздоровительных мерах для выхода из кризиса.

### **3.3 Конкретные предложения по улучшению уровня финансовой безопасности ПАО «ЮТэйр», оценка эффективности предложенных мероприятий**

Исходя из полученных данных ранее, можно сделать вывод о том, что ПАО «ЮТэйр» находится в критическом (кризисном) финансовом состоянии. Соответственно, руководству авиакомпании следует в ближайшее время провести санацию предприятия, которая осуществляется, как правило, в несколько этапов.

Первое, что необходимо сделать в данной ситуации – это покрыть текущие убытки, устранить их причины, в том числе увеличить запасы ликвидности. До 2021 года самый большой пробел авиакомпании заключался в превышении расходов над доходами, образовании чистого убытка и, в последующем, отрицательного финансового результата. К счастью, в 2021 году выручка авиакомпании увеличилась, стала больше, чем ее расходы, в связи с чем появилась чистая прибыль. Нераспределённый убыток по-прежнему присутствует на балансе предприятия, что значительно не снижает критичность финансового состояния авиакомпании, однако за год его размер сократился.

В связи с недостатком собственных источников финансирования, авиакомпания не может убрать существующий непокрытый убыток, который уменьшает величину собственного капитала на балансе. Покрыть убыток в данных условиях возможно только с помощью дополнительных взносов авиакомпании или же при оптимизации деятельности организации, которая состоит в увеличении чистой прибыли, а именно в снижении себестоимости (издержек), в увеличении объема продаж (выручки). Для этого, конечно же, потребуются дополнительные вложения, привлеченные инвестиции [41].

Так, стоит оптимизировать цены на авиабилеты (убрать или, наоборот, добавить дополнительные услуги), сократить невыгодные и нерентабельные рейсы. Оставить и увеличить, например, авиаперелеты только по максимально популярным и доступным сейчас направлениям: в Таиланд, Турцию, страны бывшего СССР, расположенные рядом с РФ, а также внутренние рейсы. Таким

образом, необходимо изменить маршрутные сети, определить общее количество маршрутов и частоту перелетов, создать фиксированные расходы на один рейс для каждого типа воздушного средства. Помимо этого, следует приглашать дополнительных специалистов для создания и развития функциональной стратегии развития авиакомпании, которая включает в себя инновационную, финансовую и инвестиционную стратегии. Однако эффективно осуществить данные предложения в условиях по-прежнему прогрессирующей пандемии невозможно.

Кроме того, следует улучшить качество самих перелетов, проверить работу воздушных средств и возможность их дальнейшей эксплуатации, а также заменить, при необходимости. Определить эффективность каналов продаж авиабилетов, а именно агентской сети или отдельных агентств. Стоит также повысить уровень обслуживания и сервиса на борту. Например, сделать качественный интернет в салоне самолета, улучшить комфортабельность кресел и расширить их расположение друг от друга, усилить меры безопасности (например, улучшить качество ремней безопасности, добавить защиту для грудных детей в виде специальных люлек и т.д.). Кроме того, организации стоит сделать ставку на развитие вертолетных услуг. Все это поспособствует привлечению новых клиентов, что вскоре увеличит прибыль организации.

Положительные чистые денежные потоки организации (согласно «Отчету о движении денежных средств» [32] свидетельствуют о том, что в перспективе для оптимизации бизнеса и привлечения дополнительных инвестиций есть возможность выпуска купонных облигаций (выплаты по купонам будут осуществляться раз в год, а возврат суммы номинала – по истечению срока займа). Данное решение позволит авиакомпании приобрести в лизинг новые, более грузоподъемные самолеты, что необходимо при увеличении пассажиропотока. Иначе говоря, предприятию на сегодня необходимо сделать шаг назад, чтобы через некоторое время сделать несколько шагов вперед.

Так, 13 декабря 2021 года Наблюдательный совет ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» утвердил решение о дополнительной эмиссии акций по закрытой

подписке в пользу основных кредиторов (АО «АК-Инвест», ООО «Нефть-консалтинг», АО «ЮТэйр-Инжиниринг») для покрытия долгов перед ними [30]. Другими словами, авиакомпания, таким образом, конвертирует долги перед заимодавцами в акции [38]. Новостные порталы сообщают, что количество размещенных обыкновенных акций составит 4 193 915 168 штук, а цена размещения – 3,25 рубля за акцию, что в итоге увеличит уставный капитал предприятия более чем на 13,6 млрд. рублей (13 630 224 тыс. рублей). На балансе организации такое изменение, в первую очередь, повлияет на рост уставного капитала в пассивах и, как следствие, на увеличение (сокращение отрицательного размера) собственных средств. Так, в лучшем случае уставный капитал с 3 702 208 тыс. рублей увеличится до 17 332 432 тыс. рублей, а состояние собственного капитала в целом улучшится до – 15 382 747 тыс. рублей. Кроме того, увеличится и размер денежных средств в активах организации, которые впоследствии необходимо будет использовать для стабилизации ее деятельности.

Кроме того, стоит также снизить величину нерентабельных внеоборотных активов [47], что поможет высвободить дополнительные средства и направить их на обеспечение оборотного капитала. Существенная часть внеоборотных активов, как правило, представлена основными средствами, особенно на предприятиях авиационной отрасли. Перед принятием решения о продаже стоит, конечно же, детально изучить каждый объект основных средств (в данном случае, самолетов, вертолетов и пр.). Например, оставить только наиболее надежные, проверенные и часто используемые воздушные средства.

Согласно данным, расположенным на официальном сайте авиакомпании [32] в парке воздушных судов находится 63 самолета, большинство из которых марки Boeing. Пресс-служба компании сообщила агентству ТАСС, что в марте 2022 года «ЮТэйр» уже перевела в российский реестр 50 самолетов [48]. «Мы начали переводить самолеты в российский реестр еще в прошлом году, и на сегодня закончили перевод всего флота, включая дальнемагистральные широкофюзеляжные Boeing-767», - говорится в сообщении президента

«ЮТэйр» - Пассажирские авиалинии» Олега Семенова. Это говорит о том, что 13 воздушных судов находится в собственности авиакомпании.

В связи с введенными санкциями Евросоюза на продажу новых самолетов российским компаниям, а также с тем, что самолеты многих российских авиакомпаний в начале военных действий на Украине были взяты под арест при перевозках за рубеж, предлагаем ЮТэйр совершить продажу самолетов российским авиакомпаниям, нуждающихся в дополнительных воздушных судах. Например, такие авиакомпании, как Smartavia, Nordwind, Azur Air, Red Wings, Krasavia планируют расширить свой авиационный парк в течение нескольких лет [33]. Так ПАО «ЮТэйр» сможет снизить число нерентабельных внеоборотных активов и увеличить, наоборот, стоимость оборотных.

Наиболее нерентабельными самолетами авиакомпании по данным официального сайта, находящимися в собственности авиакомпании, являются суда франко-итальянской марки ATR 72-500, которые значительно уступают боингам по многим показателям. Рыночная стоимость данных самолетов сейчас за единицу составляет 600 000 тыс. рублей. Однако авиакомпания, исходя из состояния самолетов, оценивает их стоимость в 400 000 тыс. рублей.

Так, например, при продаже пяти самолетов ATR 72-500 одной из ранее перечисленных организаций по рыночной стоимости (в сумме за 3 000 000 тыс. рублей), авиакомпания дополнительное количество денежных средств в размере 1 000 000 тыс. рублей. Теперь основные средства предприятия составляют 2 883 266 тыс. рублей, а стоимость внеоборотных активов снизилась до 27 151 418 тыс. рублей. Таким образом, за счет дополнительной эмиссии акций, а также продажи части неликвидных основных средств авиакомпания увеличила объем денежных средств до 17 287 278 тыс. рублей, что позволило увеличить стоимость оборотных активов до 38 583 672 тыс. рублей.

Благодаря операциям, описанным выше, организации удастся улучшить отчет о финансовых результатах, описанный в приложении Г. Так, например, благодаря выгодной продаже части основных средств, авиакомпания увеличит выручку до 39 771 999 тыс. рублей. В связи с этим увеличится валовая прибыль

и прибыль от продаж до 3 078 945 тыс. рублей. Кроме того, значительно увеличится прибыль до налогообложения и станет равной 3 247 747 тыс. рублей. Все это, в свою очередь, отразится и на чистой прибыли, которая увеличится до 2 987 390 тыс. рублей.

Обратим внимание на пассивы. В связи с изменением чистой прибыли в отчете о финансовых результатах, изменится и величина непокрытого убытка. При таких условиях он станет равен 55 784 991 тыс. рублей, то есть уменьшится на 1 000 000 тыс. рублей. Стоит отметить, что в данных условиях избавиться от убытка за один год не получится, так как для этого необходимо большее количество дополнительных денежных средств, в том числе увеличение выручки предприятия. Тем не менее, нам удастся снизить убытки, что уже является хорошим сигналом для дальнейшего восстановления деятельности компании.

Кроме того, чтобы улучшить показатели ликвидности, стоит снизить величину краткосрочных обязательств. Авиакомпания может перевести часть краткосрочных заемных средств в долгосрочные, а не закрывать, наоборот, долгосрочные займы краткосрочными. Так, компания может покрыть часть краткосрочных займов с помощью еще одного долгосрочного кредита, размер которого составит 30 000 000 тыс. рублей. Тогда общая сумма краткосрочных обязательств, включая краткосрочную кредиторскую задолженность и краткосрочные заемные средства, составит 36 106 797 тыс. рублей, а долгосрочные обязательства увеличатся до 45 011 040 тыс. рублей.

Рассчитаем показатели ликвидности и платежеспособности, рентабельности, а также коэффициент банкротства при скорректированном балансе (приложение В) и проверим, насколько они изменились, и как это изменение повлияло на состояние финансовой составляющей экономической безопасности авиакомпании.

Таблица 27 – Изменения финансового состояния ПАО «ЮТэйр» после предложенных мероприятий

Показатель	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2021 г.*	Изменение (2021 г. – 2021 г.*)
Коэффициент абсолютной ликвидности	0,036	0,0037	0,019	0,148	0,13	0,7	+ 0,54
Коэффициент быстрой ликвидности	3,7	0,37	0,36	0,3323	0,332	1,07	+ 0,764
Коэффициент текущей ликвидности	3,2	0,37	0,36	0,309	0,306	1,02	+ 0,714
Коэффициент рентабельности активов	0,01	-0,05	-0,2	-0,04	0,04	0,05	+ 0,01
Коэффициент рентабельности продаж	0,017	-0,07	-0,24	-0,06	0,05	0,075	+ 0,025
Коэффициент Альтмана	1,056	0,02	-0,205	-0,33	-0,12	0,87	+ 0,99

Исходя из данных в таблице 27 можно сказать, что при скорректированном балансе и отчете о финансовых результатах все рассчитанные показатели значительно улучшились в своих значениях. Рассмотрим каждый из них. Так, например, при увеличении денежных средств и снижении краткосрочных обязательств значительно увеличился коэффициент абсолютной ликвидности. Теперь он равен 0,73, что больше 0,2. С одной стороны, это значение считается достаточно высоким и может свидетельствовать о том, что денежные средства в таких условиях используются не совсем корректно. Однако, мнения по установке норматива показателя разнятся, и некоторые экономисты считают, что число, являющееся близким к единице, также является подходящим значением. Коэффициент быстрой ликвидности увеличился на 0,768 и стал равен 1,1, что входит в установленный норматив. Это говорит о том, что авиакомпания сможет погасить свои краткосрочные обязательства за счет продажи ликвидных активов. На данное изменение также повлияло увеличение оборотных активов и снижение

краткосрочных обязательств. Коэффициент текущей ликвидности также увеличился на 0,74 и стал равен 1,05. Полученное значение входит в установленный норматив, что говорит о способности организации погашать свои текущие (краткосрочные) обязательства за счет оборотных средств.

Рассмотрим показатели рентабельности, которые улучшились в своих значениях: коэффициент рентабельности активов стал больше на 0,01, что свидетельствует о повышении эффективности использования активов, а коэффициент рентабельности продаж – на 0,02, что говорит об увеличении эффективности работы авиакомпании в целом при проведенных изменениях.

Кроме того, при скорректированном балансе значительно улучшился коэффициент Альтмана: его значение увеличилось на 0,91 и перестало быть отрицательным. Тем не менее, данный показатель по-прежнему является меньше допустимого значения (т.к.  $0,91 < 1,8$ ), что говорит о наличии вероятности банкротства компании. Однако если продолжать политику компании по работе над стабилизацией финансового положения в том же направлении, то она сможет в скором времени достичь зоны финансовой устойчивости.

Таблица 28 – Изменение деловой активности ПАО «ЮТэйр» после предложенных мероприятий

Показатель	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2021 г.*	Изменение (2021 г. - 2021 г.*)
1	2	3	4	5	6	7	8
Коэффициент оборачиваемости активов	0,6	0,7	0,8	0,6	0,75	0,7	- 0,05
Коэффициент оборачиваемости дебиторской задолженности	1,7	1,9	2,1	1,7	3,4	3,66	+ 0,36
Длительность оборота дебиторской задолженности	215 дн.	192 дн.	174 дн.	215 дн.	108 дн.	100 дн.	- 8 дн.

Окончание таблицы 28

1	2	3	4	5	6	7	8
Коэффициент оборачиваемости кредиторской задолженности	3,9	4	4,7	2,9	2,7	2,87	+ 0,17
Длительность оборота кредиторской задолженности	94 дн.	91 дн.	78 дн.	126 дн.	136 дн.	128 дн.	- 8 дн.

Даже при скорректированных данных активы авиакомпании оборачиваются меньше одного раза в год. Это говорит о том, что активы по-прежнему используются недостаточно интенсивно и не приносят необходимый для покрытия стоимости этих активов размер выручки. Поэтому у организации и формируется убыток. Увеличение коэффициента оборачиваемости дебиторской задолженности говорит о том, что теперь дебиторская задолженность возвращается в организацию около 4 раз в год в течение 100 дней (без корректировок она возвращалась примерно на 8 дней дольше). Показатель оборачиваемости кредиторской задолженности также увеличился, однако не значительно. Тем не менее, это свидетельствует о том, что авиакомпания увеличит скорость оплаты своих обязательств и сможет избавиться от кредиторской задолженности быстрее.

Рассмотрим также изменение финансовой устойчивости авиакомпании после предложенных корректировок. Для начала определим тип финансовой устойчивости:

Таблица 29 – Тип финансовой устойчивости ПАО «ЮТэйр» при проведенных изменениях

Год	Расчет	Тип
2021*	$\begin{aligned} & \text{ИСС} - \text{ВНА} < \text{ЗЗ} < \text{ИСС} - \text{ВНА} + \text{ДСО}, \\ & \text{ИСС} - \text{ВНА} = - 15\,382\,747 - 27\,151\,418 = - 42\,534\,165, \\ & \text{ЗЗ} = 1\,319\,866 + 9\,710 = 1\,329\,576, \\ & \text{ИСС} - \text{ВНА} + \text{ДСО} = - 42\,535\,165 + 45\,011\,040 \\ & \quad = 2\,475\,875, \\ & - 42\,534\,165 < 1\,329\,576 < 2\,475\,875 \end{aligned}$	Нормальное состояние

Из этого следует, что тип финансовой устойчивости при скорректированных данных изменился от неустойчивого к нормальному, что произошло за счёт увеличения долгосрочных заемных средств в пассивах бухгалтерского баланса авиакомпании.

Таким образом, предпринятые корректировки могут помочь ПАО «ЮТэйр» достичь результата в укреплении его финансовой устойчивости. Получилось увеличить все коэффициенты ликвидности и укрепить платежеспособность организации, повысить значения коэффициентов рентабельности и банкротства. Получилось увеличить скорость оборачиваемости дебиторской и кредиторской задолженности, изменить тип финансовой устойчивости до нормального значения. Тем не менее, стоит отметить, что добиться максимально устойчивого финансово-экономического положения, скорректировав баланс только лишь за один год, невозможно. Необходимо следить в динамике за всеми изменениями строк бухгалтерского баланса, направлять большое количество внимания и ресурсов на покрытие убытка, убрать который, по факту, невозможно за один год (особенно в настоящих условиях, а именно во время пандемии COVID-19 и западных санкций из-за военных действий на Украине). Естественно, организации есть над чем работать, однако теперь у нее есть верное направление, которому необходимо следовать для достижения лучших результатов.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Таким образом, с помощью дипломной работы мною была достигнута поставленная цель: я смогла определить направления по регулированию и улучшению финансовой стабильности ПАО «ЮТэйр». В соответствии с поставленной целью мной были изучены теоретические и методические основы оценки финансовой безопасности предприятия, рассмотрена и применена в рамках исследования концепция финансовой стабильности, изучены отраслевые особенности анализа авиационного сектора РФ, проанализированы и оценены ключевые финансовые показатели ПАО «ЮТэйр» за период 2017 - 2021 гг., выявлены основные угрозы предприятия авиационной отрасли в современных условиях, а также были разработаны и оценены с точки зрения экономической эффективности рекомендации по совершенствованию деятельности ПАО «ЮТэйр», улучшению его финансовой стабильности.

Необходимо еще раз отметить, что финансовая безопасность предприятия является наиболее важной характеристикой его деятельности. Именно она определяет конкуренто- и платежеспособность организации, риск и вероятность банкротства, его потенциал в деловом сотрудничестве, оценивает, насколько гарантированы экономические интересы самого предприятия, а также его партнеров. Именно поэтому необходимо постоянно контролировать, регулировать, улучшать работу и функционирование данной составляющей экономической безопасности любого предприятия.

Изучив подробно систему финансовой безопасности ПАО «ЮТэйр» в динамике за 5 лет, рассчитав необходимые показатели за указанный период, включая коэффициенты ликвидности, рентабельности, оборачиваемости, вероятности банкротства, определив тип финансовой устойчивости, проведя диагностику состояния его финансовой безопасности за отчетный год с помощью разработанной экспресс методики, необходимо сделать вывод о том, что на сегодняшний день положение авиакомпания по-прежнему является кризисным.

За период 2017-2020 гг. финансовое состояние авиакомпании все сильнее ухудшалось так, что ПАО «ЮТэйр» стал близок к банкротству (о чем свидетельствует отрицательный коэффициент Альтмана с 2018-2021 гг., который, однако, в 2021 году улучшился в своем значении). Согласно расчетам, самыми низкими показателями являются коэффициенты рентабельности продаж и активов. До 2021 года они были отрицательными, что было связано, в первую очередь, с наличием чистого убытка в отчете о финансовых результатах. Кроме того, отрицательные значения имеет и коэффициент автономии, что говорит о невозможности авиакомпании на данном этапе реализовывать свою деятельность независимо от заемных средств. Значения коэффициента финансового левериджа также являются отрицательными, что свидетельствует о не окупаемости использования привлечённых кредитов.

В целом положение авиакомпании за 2021 год значительно улучшилось, о чем свидетельствуют данные бухгалтерского баланса и отчета о финансовых результатах, а также рост не только показателей рентабельности и банкротства, но и многих других рассмотренных показателей. Так, например, значительно увеличились коэффициенты оборачиваемости активов и дебиторской задолженности, а длительность оборота значительно ускорилась. Показатели финансовой устойчивости: коэффициент автономии, финансовой устойчивости по-прежнему остаются отрицательными, хотя их значения возросли, что связано с уменьшением непокрытого убытка в 2021 году. Кроме того, был определен тип финансовой устойчивости, согласно которому состояние авиакомпании по-прежнему является неустойчивым.

Для подтверждения проведенных расчетов и сделанных выводах о состоянии финансовой безопасности ПАО «ЮТэйр» на сегодняшний день была разработана и использована экспресс методика диагностики состояния финансовой безопасности предприятия авиационной отрасли на основе изученной ранее концепции финансовой стабильности. Согласно проведенной диагностики авиакомпания находится на крайней стадии своего жизненного цикла (на стадии «увядания») и рассчитанные коэффициенты, наиболее полно

свидетельствующие о характеризующие вероятность кризисных условий, в очередной раз подтверждают наличие кризиса. Однако кризис – это не конец цикла, а возможность начать сначала, исправив допущенные ранее ошибки. Так, руководству «ЮТэйр» в ближайшее время важно разработать и внедрить оздоровительные меры для выхода из критически нестабильного состояния.

В рамках дипломной работы был разработан ряд рекомендаций, направленных на выход из кризисного финансового состояния. Во-первых, в ближайшее время авиакомпании необходимо реализовать решение о дополнительной эмиссии акций по закрытой подписке в пользу ее основных кредиторов для покрытия долгов перед ними. Это позволит увеличить уставных капитал организации, а также сумму денежных средств в оборотных активах. Во-вторых, следует продать часть нерентабельных основных средств (самолетов ART 72-500), чтобы обеспечить дополнительный приток денежных средств, увеличить выручку и чистую прибыль. В-третьих, необходимо перевести большую часть краткосрочных обязательств в долгосрочные, чтобы улучшить ликвидность и платежеспособность компании.

Все предложенные в работе мероприятия были проверены расчетным способом: была проведена корректировка данных в бухгалтерском балансе и отчете о финансовых результатах, пересчитаны и проанализированы все коэффициенты, определен новый тип финансовой устойчивости.

Предложенные числовые изменения являются гипотетическими, так как в реальности присутствует много дополнительных нюансов и факторов, снижающих точность данных предложений, в особенности в условиях пандемии COVID-19, а также военных действий на Украине. Стоит также отметить, что добиться максимально устойчивого финансово-экономического положения, скорректировав отчетность только лишь за один год, невозможно. Необходимо следить в динамике за всеми изменениями строк бухгалтерского баланса и отчета о финансовых результатах, направлять большое количество внимания и ресурсов на покрытие убытка, убрать который, по факту, невозможно за один год (особенно в настоящих условиях). Тем не менее, если ПАО «ЮТэйр» будет

следовать в установленном направлении и постепенно решать все существующие проблемы, то через некоторое время она сможет выйти из кризиса и нормализовать свою деятельность.

## СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

<b>Сокращения</b>	<b>Расшифровка</b>
ВНА	Внеоборотные активы
ДЗ	Дебиторская задолженность
ДКЗ	Долгосрочная кредиторская задолженность
ДС	Денежные средства
ДСО	Долгосрочные обязательства
ДФВ	Долгосрочные финансовые вложения
К	Коэффициент
КЗ	Кредиторская задолженность
ККЗ	Краткосрочная кредиторская задолженность
КСО	Краткосрочные обязательства
КФВ	Краткосрочные финансовые вложения
НДС	Налог на добавленную стоимость
ОА	Оборотные активы
ПАО	Публичное акционерное общество
ПОА	Прочие оборотные активы
РФ	Российская федерация
СОС	Собственные оборотные средства
США	Соединенные штаты Америки

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

- 1 Российская Федерация. Законы. О несостоятельности (банкротстве). Федеральный закон от 26.10.2002 № 127-ФЗ: последняя редакция // КонсультантПлюс: справочная правовая система. - URL: <http://www.consultant.ru>. (Дата обращения 05.05.2022).
- 2 Абалкин, Л.И. Экономическая безопасность России: угрозы и их отражение / Л.И. Абалкин // Вопросы экономики. – 1994. – №2. – С. 4.
- 3 Бланк, И. А. Финансовый менеджмент: учебный курс / И. А. Бланк; 2-е издание. – К.: Эльга, Ника-Центр, 2004. – 656 с.
- 4 Богданова, М. В. Анализ состояния и развития авиационной промышленности Российской Федерации / Богданова М. В., Приходченко М. К. // Развитие отраслевого и регионального управления. Вестник университета. Экономика и бизнес. – 2017. – 5 с.
- 5 Боди, З. Финансы / З. Боди, Р. Мертон: пер. с англ. – М.: ООО «И. Д. Вильямс», 2007. – 592 с.
- 6 Болдырева, Н. Б. Кризис на фондовом рынке: сущность и формы проявления в российской экономике / Н. Б. Болдырева, А. А. Парфенов // Вестник Тюменского государственного университета. Социально-экономические и правовые исследования. – 2014. – № 11. – С. 78–85.
- 7 Быковская, Ю. В. Методология обеспечения экономической безопасности // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. – 2015. – № 47. – С. 25-39.
- 8 Ван Хорн, Дж. К. Основы финансового менеджмента / Дж. К. Ван Хорн, Дж. М. Вахович мл. – 12-е изд.: пер. с англ. – М.: ООО «И.Д. Вильямс», 2018. – 1232 с.
- 9 Вахрушина, М. А. Комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности: учебное пособие / Вахрушина М. А. // М.: Вузовский учебник, 2015. – 463 с.

- 10 Витрянский, В. В. Реформа не состоялась? / В. В. Витрянский // Экономика и жизнь. – 2012. – № 28. – С. 2–3.
- 11 Галкина, Е. В. Финансовая диагностика: понятие, область применения, принципиальная структура методического аппарата / Е. В. Галкина // Вестник ОрелГИЭТ. – 2015. – № 4. – С. 5–11.
- 12 Грунин, О. А. Экономическая безопасность: учебник / О. А. Грунин, А. Д. Макаров, Л. А. Михайлов, А. С. Скаридов // М.: Дрофа, 2015. – 270 с.
- 13 Деловой авиационный портал / IATA: Кризис ликвидности идет полным ходом. - URL: <http://www.ato.ru/content/iata-krizis-likvidnosti-idet-polnym-hodom>. (Дата обращения 15.04.2022).
- 14 Десятниченко, Д.Ю. О некоторых методических подходах к снижению издержек производства на предприятиях сферы туризма / Д. Ю. Десятниченко, О.Ю. Десятниченко // Экономика и предпринимательство. – 2017. №9 (105). – с. 64-73.
- 15 Евстропов, М. В. Оценка эффективности моделей прогнозирования банкротства предприятий / Евстропов М.В. // Экономический анализ: теория и практика. – 2018. – № 13. – с. 58 – с. 63.
- 16 Иванов, В. В. Внешние источники финансирования российских предприятий / В. В. Иванов, Н. В. Бушуева // Вестник Санкт-Петербургского университета. Экономика. – 2017. – № 1. – С. 96–107.
- 17 Иванов, В. В. Развитие инфраструктуры финансового рынка Российской Федерации / В. В. Иванов, Р. К. Нурмухаметов // Проблемы современной экономики. – 2017. – № 4. – С. 206–209.
- 18 Ивашковская, И. В. Жизненный цикл организации и агрегированный показатель роста / И. В. Ивашковская, Д. О. Янгель // Корпоративные финансы. – 2017. – № 4. – С. 97–110.
- 19 Ильяшенко, С. М. Составляющие экономической безопасности предприятия и подходы к ее оценке / С. М. Ильяшенко // Актуальные проблемы экономики. – 2013. – № 3 (21). – С. 12-19.

20 Информационное агентство ТюменьPRO / ЮТэйр заявила о сомнениях в своей способности продолжать работу. - URL: <http://www.tumenpro.ru/2019/04/30/snova-yuteyr-dopuskaet-ostanovku-pereletov/>.

(Дата обращения 20.04.2022).

21 Кальварский, Г. В. Финансовая диагностика преднамеренного банкротства / Г. В. Кальварский, Н. А. Львова // Стратегические решения и риск-менеджмент. Наука. – 2013. – 10 с. – URL: <https://www.jsdrm.ru/jour/article/view/181/180>. (Дата обращения 07.05.2022).

22 Каракуц, М. А. Проблемы оптимизации маршрутной сети и парка воздушных судов как специфической задачи стратегического управления деятельностью авиакомпании / М. А. Каракуц // Научный вестник МГТУ ГА. Экономика и бизнес. – 2015. – № 21. – 6 с. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/problemy-optimizatsii-marshrutnoy-seti-i-parka-vozdushnyh-sudov-kak-spetsificheskoy-zadachi-strategicheskogo-upravleniya>. (Дата обращения 14.05.2022).

23 Каранина, Е.В. Экономическая безопасность: на уровне государства, региона, предприятия: учебник / Е. В. Каранина // Киров: ВятГУ. - 2016. – 239 с.

24 Карзаева, Н.Н. Экономическая безопасность: Учебное пособие / Н.Н. Карзаева, А.С. Бабанская // М.: Изд-во РГАУ-МСХА. - 2016 – 246 с.

25 Клейнер, Г.Б. Стратегии бизнеса: Аналитический справочник / Г. Б. Клейнер // М.: КОНСЭ-КО. - 2015. – 331 с.

26 Коласс, Б. Управление финансовой деятельностью предприятия: проблемы, концепции и методы: учебное пособие / Б. Коласс: пер. с фр. под ред. Я. В. Соколова. – М.: Финансы, ЮНИТИ. - 2007. – 576 с.

27 Кряквина, Е. Д. Рекомендации по повышению финансовой устойчивости предприятия / Е. Д. Кряквина // Молодой ученый. – 2019. – № 48 (286). – 380 с. – URL: <https://moluch.ru/archive/286/64570/>. (Дата обращения 14.05.2020).

28 Лукасевич, И. Я. Анализ денежных потоков как инструмент принятия решений в бизнесе / И. Я. Лукасевич // Финансы. – 2016. – № 7. – С. 47–51.

- 29 Львова, Н. А. Финансовая стабильность предприятий: методология фундаментальных и прикладных исследований / Н. А. Львова // СПбГУ. – 2016. – 409 с.
- 30 Модель Альтмана. Прогнозирование банкротства бизнеса. - URL: <https://finzz.ru/model-altmana.html>. (Дата обращения 06.03.2022).
- 31 Наблюдательный совет «ЮТэйр» утвердил итоги дополнительной эмиссии акций: официальный сайт. - URL: <https://www.utair.ru/about/news/nabsovet-yuteyr-utverdil-itogi-dopolnitelnoy-emissii-aktsiy>. (Дата обращения 15.05.2022).
- 32 Ортынский, В.Л. Экономическая безопасность предприятий, организаций и учреждений: Учебное пособие / В.Л. Ортынский, И.С. Керницкий, З.Б. Живко // Киев: Правовое единство. - 2013. - 544 с.
- 33 Официальный сайт ПАО «ЮТэйр». - URL: <https://www.utair.ru/>. (Дата обращения 16.05.2022).
- 34 Парк самолетов гражданской авиации России нуждается в экстренном обрезании: деловой авиационный портал. - URL: <http://www.ato.ru/blogs/blog-maksima-talavrinova/park-samoletov-grazhdanskoy-aviacii-rossii-nuzhdaetsya-v-ekstrennom>. (Дата обращения 16.05.2022).
- 35 Перелет через плюс: Коммерсантъ. Авиарынок России и мира. - URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4938054>. (Дата обращения 15.05.2022).
- 36 Понедельчук, Т. В. Отечественные и зарубежные методы анализа финансового состояния: сравнительная характеристика / Т. В. Понедельчук, Л. А. Коростелёва, В. А., Курлеев // Азимут научных исследований: экономика и управление. Экономика и бизнес. – 2015. – №4(13). – С. 43–47. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/otechestvennye-i-zarubezhnye-metody-analiza-finansovogo-sostoyaniya-sravnitel'naya-harakteristika/viewer>. (Дата обращения 14.04.2022).
- 37 Попова А. И. Финансовая устойчивость предприятий в концепции жизненного цикла / А. И. Попова // Экономика, управление и учет на предприятии.

- 2010. 5 с. - URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/finansovaya-ustoychivost-predpriyatij-v-kontseptsii-zhiznennogo-tsikla/viewer>. (Дата обращения 04.03.2022).

38 Прозрачность государственных финансов: госрасходы. - URL: <https://spending.gov.ru/>. (Дата обращения 21.05.2022).

39 РБК: Структуры «Сургутнефтегаза» обменяют 13 млрд. долгов Utair на ее акции. - URL: <https://www.rbc.ru/business/> . (Дата обращения 21.05.2022).

40 Российская авиационная отрасль в условиях глобальных международных санкций: Aviation Explorer. Содружество авиационных экспертов. - URL. - <https://www.aex.ru/video/v/1253/>. (Дата обращения 21.05.2022).

41 Совещание по развитию авиаперевозок и авиастроения: Президент России. - Московская область, Ново-Огарёво. - 2021. - URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/68097>. (Дата обращения 21.05.2022).

42 Сравнение финансового состояния фирмы с отраслевыми показателями и конкурентами: Test firm. - URL: <https://www.testfirm.ru>. (Дата обращения 14.04.2022).

43 Суслов, С.Н. Понятие и факторы устойчивого развития организации / С.Н. Суслов // Символ науки. Экономика и бизнес. – 2019. – №1. – С. 60-66

44 Фомин, А. В. Оценка ликвидности и платежеспособности организации / А. В. Фомин, Д. Е. Литвинов, Е. А. Шомин, А. Д. Новиков, П. С. Лысенков, М. М. Беляев // Молодой ученый. – 2020. – № 4 (294). – С. 166-169. – URL: <https://moluch.ru/archive/294/66673/>. (Дата обращения 11.03.2022).

45 Хасиев, А. Х. Анализ финансового состояния организации: вопросы методики / А. Х. Хасиев, М. Х. Магомадов, И. Б. Табалаева // Экономика и бизнес: теория и практика – 2019. – 4 с. – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/analiz-finansovogo-sostoyaniya-organizatsii-voprosy-metodiki>. (Дата обращения 11.03.2022).

46 Шадрин, Г.В. Экономический анализ: Учебник для бакалавров / Г.В. Шадрин // Люберцы: Юрайт. - 2016. – 515 с.

47 Шадрина, Г. В. Комплексный экономический анализ организации / Г.В. Шадрина, С.Р. Богомолец, И.В. Косорукова // М.: Академический Проект. Фонд «Мир». - 2017. – 288 с.

48 ЮТэйр перевел все лизинговые самолеты в российский реестр: Газета.ру. - URL: <https://www.gazeta.ru/business/news/>. (Дата обращения 05.05.2022).

49 Kornilov M. Economic security as a scientific category. European Journal of Economics and management sciences. - 2015. - №4. - С. 59-64. - URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=24983052>. (Дата обращения 25.05.2022).

50 Sennewald, Charles & Baillie, Curtis. Security's role in the organization. - 2021. - 10.2016/B978-0-12-814794-8. 00003-2. - URL: <https://www.researchgate>. (Дата обращения 15.05.2022).

51 Aven T. Risk assessment and risk management: Review of recent advances on their foundation / T. Aven. – European Journal of Operational Research. – 2016 – Volume 253 – P. 1-13.

## ПРИЛОЖЕНИЕ А

### Бухгалтерский баланс ПАО «ЮТэйр» за 2017-2021 гг., тыс. рублей

Наименование показателя	На 31 декабря 2021 года	На 31 декабря 2020 года	На 31 декабря 2019 года	На 31 декабря 2018 года	На 31 декабря 2017 года
1	2	3	4	5	6
<b>АКТИВ</b>					
<b>I. Внеоборотные активы</b>					
Нематериальные активы	37 192	41 050	46 194	17 367	1 157
Результаты разработок	149	283	461	640	819
Основные средства	4 883 266	4 677 572	5 614 054	6 261 693	1 500 069
Долгосрочные финансовые вложения	23 582 108	20 469 019	28 256 960	36 053 911	35 705 809
Отложенные налоговые активы	633 863	654 067	681 385	6 613 448	5 630 743
Прочие внеоборотные активы	14 840	17 417	69 864	179 024	415 464
<i>ИТОГО по разделу I</i>	<i>29 151 418</i>	<i>25 859 408</i>	<i>34 668 918</i>	<i>49 126 083</i>	<i>43 260 982</i>
<b>II. Оборотные активы</b>					
Запасы	1 319 866	1 181 114	1 851 487	3 842 649	4 185 774
НДС по приобретенным ценностям	9 710	20 364	35 578	3 869	80 450
Дебиторская задолженность	11 578 102	10 136 546	27 156 535	29 258 813	31 731 464
Краткосрочные финансовые вложения	8 032 365	8 629 440	1 156 214	217 063	234 293
Денежные средства и денежные эквиваленты	657 054	642 459	352 228	74 273	126 213
Прочие оборотные активы	356 351	210 427	256 936	557 484	734 493
<i>ИТОГО по разделу II</i>	<i>21 953 448</i>	<i>20 820 350</i>	<i>30 808 978</i>	<i>33 954 151</i>	<i>37 092 687</i>
<b>БАЛАНС</b>	<b>51 104 866</b>	<b>46 679 758</b>	<b>65 477 896</b>	<b>83 080 234</b>	<b>80 353 669</b>
<b>ПАССИВ</b>					

## Окончание приложения А

1	2	3	4	5	6
III. Капитал и резервы					
Уставный капитал	3 702 208	3 702 208	3 702 208	3 702 208	3 702 208
Добавочный капитал	22 946 362	22 946 362	22 946 366	22 946 366	22 804 475
Резервный капитал	123 450	123 450	123 450	123 450	118 395
Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	(56 784 991)	(58 772 381)	(56 710 164)	(42 303 693)	(40 092 707)
<i>ИТОГО по разделу III</i>	<i>(30 012 971)</i>	<i>(32 000 361)</i>	<i>(29 938 140)</i>	<i>(15 531 669)</i>	<i>(13 467 629)</i>
IV. Долгосрочные обязательства					
Заемные средства	11 751 388	12 536 508	12 682 619	13 300 859	79 195 430
Отложенные налоговые обязательства	1 082 482	915 473	1 070 785	1 022 027	383 180
Кредиторская задолженность	2 177 170	2 573 869	2 863 308	4 683 683	4 242 385
<i>ИТОГО по разделу IV</i>	<i>15 011 040</i>	<i>16 025 850</i>	<i>16 616 712</i>	<i>19 006 569</i>	<i>83 820 995</i>
V. Краткосрочные обязательства					
Заемные средства	52 299 490	50 893 777	71 359 097	67 766 466	252 973
Кредиторская задолженность	12 429 747	10 563 059	6 564 390	11 248 890	9 194 990
Оценочные обязательства	1 377 560	1 197 433	875 837	589 978	552 340
<i>Итого по разделу V</i>	<i>66 106 797</i>	<i>62 654 269</i>	<i>78 799 324</i>	<i>79 605 334</i>	<i>10 000 303</i>
БАЛАНС	51 104 866	46 679 758	65 477 896	83 080 234	80 353 669

## ПРИЛОЖЕНИЕ Б

### Отчет о финансовых результатах за период 2017-2021 гг., тыс. рублей

Наименование показателя	Код	на 31.12.2021	на 31.12.2020	на 31.12.2019	на 31.12.2018	на 31.12.2017
Выручка	2110	36 771 999	32 620 774	59 223 907	58 490 400	55 013 831
Себестоимость продаж	2120	(34 693 054)	(34 090 285)	(57 729 298)	(60 830 929)	(54 845 198)
Валовая прибыль (убыток)	2100	2 078 945	(1 469 511)	1 494 609	(2 340 529)	168 633
Прибыль (убыток) от продаж	2200	2 078 945	(1 469 511)	1 494 609	(2 340 529)	168 633
Доходы от участия в других организациях	2310	312 753	29 255	-	252 881	50 255
Проценты к получению	2320	272 925	163 788	5 453	12 256	37 078
Проценты к уплате	2330	(1 019 898)	(3 418 080)	(3 453 428)	(3 603 861)	(3 325 017)
Прочие доходы	2340	2 322 960	8 595 055	3 781 267	7 406 466	6 244 684
Прочие расходы	2350	(1 719 938)	(6 090 721)	(10 253 562)	(6 984 465)	(3 819 859)
Прибыль (убыток) до налогообложения	2300	2 247 747	(2 190 214)	(8 425 661)	(5 257 263)	(644 226)
Прочее	2460	73 188	27 403	(6 502 490)	(1 385)	(142 345)
Чистая прибыль (убыток)	2400	1 987 390	(2 062 221)	(14 406 471)	(4 376 933)	101 085
Совокупный финансовый результат периода	2500	1 987 390	(2 062 217)	(14 406 471)	(4 388 564)	873 755

## ПРИЛОЖЕНИЕ В

### Скорректированный бухгалтерский баланс ПАО «ЮТэйр», тыс. рублей

Наименование показателя	Код	На 31 декабря 2021 года
1	2	3
АКТИВ		
I. Внеоборотные активы		
Нематериальные активы	1110	37 192
Результаты исследований и разработок	1120	149
Основные средства	1150	2 883 266
Долгосрочные финансовые вложения	1170	23 582 108
Отложенные налоговые активы	1180	633 863
Прочие внеоборотные активы	1190	14 840
<i>ИТОГО по разделу I</i>	<i>1100</i>	<i>27 151 418</i>
II. Оборотные активы		
Запасы	1210	1 319 866
НДС по приобретенным ценностям	1220	9 710
Дебиторская задолженность	1230	11 578 102
Краткосрочные финансовые вложения	1240	8 032 365
Денежные средства и денежные эквиваленты	1250	17 287 278
Прочие оборотные активы	1260	356 351
<i>ИТОГО по разделу II</i>	<i>1200</i>	<i>38 583 672</i>
БАЛАНС	1600	65 735 090

## Окончание приложения В

1	2	3
ПАССИВ		
Добавочный капитал	1350	22 946 362
Резервный капитал	1360	123 450
Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	1370	(55 784 991)
<i>ИТОГО по разделу III</i>	<i>1300</i>	<i>(15 382 747)</i>
IV. Долгосрочные обязательства		
Заемные средства	1410	41 751 388
Отложенные налоговые обязательства	1420	1 082 482
Кредиторская задолженность	1440	2 177 170
<i>ИТОГО по разделу IV</i>	<i>1400</i>	<i>45 011 040</i>
V. Краткосрочные обязательства		
Заемные средства	1510	22 299 490
Кредиторская задолженность	1520	12 429 747
Оценочные обязательства	1540	1 377 560
<i>Итого по разделу V</i>	<i>1500</i>	<i>36 106 797</i>
БАЛАНС	1700	65 735 090

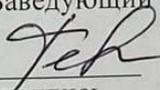
## ПРИЛОЖЕНИЕ Г

### Скорректированный отчет о финансовых результатах ПАО «ЮТэйр», тыс. рублей

Наименование показателя	Код	на 31.12.2021
Выручка	2110	39 771 999
Себестоимость продаж	2120	(36 693 054)
Валовая прибыль (убыток)	2100	3 078 945
Прибыль (убыток) от продаж	2200	3 078 945
Доходы от участия в других организациях	2310	312 753
Проценты к получению	2320	272 925
Проценты к уплате	2330	(1 019 898)
Прочие доходы	2340	2 322 960
Прочие расходы	2350	(1 719 938)
Прибыль (убыток) до налогообложения	2300	3 247 747
Текущий налог на прибыль	2410	333 545
Прочее	2460	73 188
Чистая прибыль (убыток)	2400	2 987 390
Результат от переоценки внеоборотных активов, не включаемый в чистую прибыль (убыток)	2510	-
Совокупный финансовый результат периода	2500	2 987 390

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  
« 15 » июль 2022 г.

**ДИПЛОМНАЯ РАБОТА**

специальность 38.05.01 «Экономическая безопасность»

ОЦЕНКА ФИНАНСОВОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПАО «ЮТЭЙР» НА ОСНОВЕ  
КОНЦЕПЦИИ ФИНАНСОВОЙ СТАБИЛЬНОСТИ

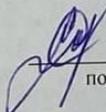
Руководитель

  
подпись, дата

доцент, к.э.н.,  
должность, учёная степень

С.Н. Гриб  
инициалы, фамилия

Выпускник

  
подпись, дата

М.С. Козлова  
инициалы, фамилия

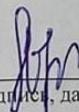
Рецензент

  
подпись, дата

доцент, к.э.н.,  
должность, учёная степень

Т.В. Кожина  
инициалы, фамилия

Нормоконтролер

  
подпись, дата

Е.В. Шкарпетина  
инициалы, фамилия

Красноярск 2022