

## ДИАГНОСТИКА ФИНАНСОВОГО СОСТОЯНИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ АВИАСТРОИТЕЛЬНОГО КЛАСТЕРА САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ

© 2013 А.М. Исупов

Самарский государственный университет

E-mail: a-isupov@yandex.ru

Предпринята попытка анализа финансового положения основных предприятий самарского авиастроительного кластера. В основу диагностики положена рейтинговая система оценки функционирования хозяйствующих субъектов. Доказан проблемный характер современного финансового состояния ядра авиастроительного кластера региона - ОАО "Авиакор - авиационный завод".

*Ключевые слова:* авиастроительный кластер, рейтинговая оценка, рентабельность хозяйственной деятельности, ликвидность активов, финансовая устойчивость, деловая активность.

Авиастроение является одним из наиболее высокотехнологичных производств: по данным Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), норма затрат на исследования и разработки в авиакосмической отрасли составляет 29,1 % к добавленной стоимости против 24,6 % в приборостроении и 13,3 % автомобилестроении<sup>1</sup>. Производство такой высокотехнологичной продукции может дать не только импульс развитию других видов экономической деятельности (производство металлов и сплавов, электрооборудования, наука и научное обслуживание), но и определить высокие позиции государства на международной политической арене.

Российская Федерация на сегодня обладает значительным потенциалом в сфере как военного, так и гражданского авиастроения. На территории России осталась большая часть научных, конструкторских, образовательных и производственных организаций бывшего СССР. Однако для рассматриваемой сферы характерен ряд до сих пор не решенных проблем<sup>2</sup>. Проблемы российского авиапрома решает государство, в том числе путем инициирования и другой поддержки кластерных структур. Создание инновационных кластеров, к которым относятся и авиастроительные, является одним из направлений политики инновационного развития регионов их базирования<sup>3</sup>.

Глобальный финансово-экономический кризис 2008 - 2009 гг. показал, что даже лучшие международные компании должны постоянно следить за своим финансовым положением, а также анализировать финансовую устойчивость фирм, с которыми они сотрудничают<sup>4</sup>. Это в еще большей мере относится к предприятиям и организа-

циям кластеров в авиастроении Российской Федерации, которые на протяжении 20 лет находятся в состоянии системного кризиса. С другой стороны, в настоящее время довольно высок интерес научной общественности к проблемам финансового состояния хозяйствующих субъектов<sup>5</sup>. В настоящей статье предпринята попытка диагностики финансового состояния основных предприятий - участников кластера в авиастроении Самарской области. В основе нашего анализа лежит рейтинговая система - метод сравнительной оценки деятельности нескольких предприятий отрасли, региона или конкурентов по определенной системе показателей, отражающих их финансовое состояние. Используемая система показателей для рейтинговой оценки довольно разнообразна по составу; те показатели, которые находят применение чаще всего, объединяются в четыре группы<sup>6</sup> (табл. 1).

Используя приведенные в табл. 1 формулы расчета показателей и данные бухгалтерской отчетности по предприятиям (бухгалтерский баланс - форма № 1 и отчет о прибылях и убытках - форма № 2), рассчитаем значения этих показателей за 2007-2011 гг., а также их средние значения за пять лет по предприятиям: ОАО "Авиакор - авиационный завод" (АВИАКОР), ОАО "Гидроавтоматика" (ГИДРОАВТОМАТИКА), ОАО "Авиаагрегат" (АВИААГРЕГАТ).

Далее, каждому из четырех групп показателей по степени их ухудшения присвоим количество баллов от трех до одного (см. табл. 2).

В результате получим у ОАО "Авиакор - авиационный завод" - 26 баллов; ОАО "Гидроавтоматика" - 50 баллов; ОАО "Авиаагрегат" - 38 баллов. Наиболее высокий рейтинг у ОАО

Таблица 1

## Показатели, характеризующие финансовое состояние промышленных предприятий

Показатели	Экономическое содержание	Формула расчета / обозначение
1. Показатели оценки прибыльности (рентабельности) хозяйственной деятельности		
1.1. Доходность активов	Показывает, насколько эффективно предприятие использует активы, общую доходность вложенного в производство капитала, как собственного, так и заемного	(1) $Da = \frac{Пч}{Ka} \cdot 100\%$ , где $Пч$ - прибыль чистая; $Ka$ - средняя величина валюты баланса за определенный отчетный период
1.2. Доходность собственного капитала	Показывает эффективность собственного капитала	(2) $Дск = \frac{Пч \cdot 100\%}{Кск}$ , где $Кск$ - средняя величина собственного капитала за определенный отчетный период (стр. 490+ стр. 640 - стр. 252 - стр. 244 - стр. 450)
1.3. Доходность текущих активов	Показывает эффективность использования оборотных средств	(3) $Дта = \frac{Пч \cdot 100\%}{Кта}$ , где $Кта$ - средняя величина текущих активов (оборотных средств) за определенный отчетный период (стр. 290)
1.4. Рентабельность производственных фондов	Эффективность использования основных и оборотных производственных фондов	(4) $Рпρφ = \frac{Пч}{Косф + Кобф} \cdot 100\%$ , где $Косф$ - средняя величина основных производственных фондов за определенный отчетный период (стр.120); $Кобф$ - средняя величина оборотных производственных фондов (стр. 210)
1.5. Рентабельность производства	Характеризует доходность основной деятельности предприятия	(5) $Рпр = \frac{Пч \cdot 100\%}{Спол}$ , где $Спол$ - полная себестоимость продукции
1.6. Рентабельность продаж (оборота)	Показывает взаимосвязь между ценами, количеством реализованной продукции и величиной издержек производства и реализации	(6а) $Ро = \frac{Пр \cdot 100\%}{В}$ или (6б) $Ро = \frac{Пч \cdot 100\%}{В}$ , где $Пр$ - прибыль от реализации продукции; $В$ - выручка от реализации продукции без налогов, включаемых в стоимость продукции
2. Показатели оценки ликвидности активов		
2.1. Коэффициент абсолютной ликвидности	Характеризует возможность предприятия немедленно погасить свои краткосрочные обязательства за счет денежных средств и легко реализуемых краткосрочных финансовых вложений. Рекомендуемое значение от 0,2 до 0,5	(7) $Кабс = \frac{A1}{П1 + П2}$ , где $A1$ - наиболее ликвидные активы: денежные средства (наличные и на счетах) и краткосрочные финансовые вложения ( $A1 = \text{стр. 250} + \text{стр. 260}$ ); $П1$ - наиболее срочные обязательства: кредиторская задолженность и прочие краткосрочные пассивы ( $П1 = \text{стр. 620} + \text{стр. 660}$ ); $П2$ - краткосрочные пассивы: заемные средства из раздела "Краткосрочные обязательства" ( $П2 = \text{стр. 610}$ )
2.2. Коэффициент быстрой (критической) ликвидности	Показывает, какая часть краткосрочных обязательств может быть немедленно погашена за счет денежных средств, средств краткосрочных финансовых вложений, а также поступлений по расчетам с клиентами. Оптимальное значение от 0,8 до 1	(8) $Кбл = \frac{A1 + A2}{П1 + П2}$ , где $A2$ - быстро реализуемые активы: дебиторская задолженность, срок погашения которой меньше 12 месяцев, готовая продукция, товары отгруженные и прочие оборотные активы ( $A2 = \text{стр. 240} + \text{стр. 270} + \text{стр. 214} + \text{стр. 215}$ )

Продолжение табл. 1

Показатели	Экономическое содержание	Формула расчета / обозначение
2.3. Коэффициент текущей ликвидности	Показывает, в какой мере текущие кредиторские обязательства обеспечиваются текущими активами, т.е. сколько денежных единиц текущих активов приходится на 1 денежную единицу текущих обязательств. Оптимально - больше 1	$(9) K_{тл} = \frac{A1 + A2 + A3}{П1 + П2}$ <p>где <math>A3</math> - медленно реализуемые активы: запасы, за исключением статей "Расходы будущих периодов", "Готовая продукция", "Товары отгруженные", а также дебиторская задолженность, платежи по которой ожидаются через 12 месяцев (стр. 230 + стр. 210 + стр. 220 - стр. 214 - стр. 215).</p>
2.4. Коэффициент общей ликвидности	С помощью данного показателя осуществляется оценка изменения финансовой ситуации в организации с точки зрения ликвидности. Показатель применяется также при выборе наиболее надежного партнера из множества потенциальных партнеров на основе отчетности	$(10) K_{обцл} = \frac{A1 + 0,5 \cdot A2 + 0,3 \cdot A3}{П1 + 0,5 \cdot П2 + 0,3 \cdot П3}$
<b>3. Показатели финансовой устойчивости</b>		
3.1. Коэффициент финансовой независимости	Рекомендуемое значение 0,5. Превышение указывает на укрепление финансовой независимости предприятия от внешних источников	$(11) K_{фн} = \frac{K_{соб}}{В_{бал}}$ <p>где <math>K_{соб}</math> - собственный капитал, 3 разд. баланса "Капитал и резервы" (стр. 490); <math>В_{бал}</math> - валюта баланса</p>
3.2. Коэффициент задолженности	Показывает, сколько заемных средств привлечено на рубль собственных и насколько каждый рубль долга подкреплен собственностью. Рост коэффициента больше 1, т.е. критической точки, свидетельствует об усилении зависимости предприятия от внешних источников, об утере финансовой устойчивости	$(12) K_{задол} = \frac{K_{заем}}{K_{соб}}$ <p>где <math>K_{заем}</math> - заемный капитал = долгосрочные обязательства + текущие пассивы, т.е. итоги 4 и 5 разд. пассива баланса, за исключением стр. 640 и 650</p>
3.3. Коэффициент финансовой напряженности	Определяет долю заемных средств в валюте баланса. Значение не должно быть больше 0,5. Превышение свидетельствует о высокой зависимости от внешних финансовых источников	$(13) K_{фн} = \frac{K_{заем}}{В_{бал}}$
3.4. Коэффициент имущества производственного назначения	Определяет долю имущества производственного назначения в активах предприятия. Показывает уровень производственного потенциала, обеспеченность производственного процесса средствами производства. Рекомендуемое значение более или равное 0,5	$(14) K_{им} = \frac{A_{внеоб} + З}{В_{бал}}$ <p>где <math>A_{внеоб}</math> - внеоборотные активы; <math>З</math> - запасы</p>
3.5. Коэффициент маневренности	Характеризует степень мобилизации собственного капитала. Рекомендуемое значение от 0,2 до 0,5. Чем выше, тем больше финансовых возможностей для маневра	$(15) K_{м} = \frac{C_{об}}{K_{соб}}$ <p>где <math>C_{об}</math> - собственные оборотные средства (чистый оборотный капитал): разность собственного капитала и внеоборотных активов (стр. 490 - стр. 190)</p>

Окончание табл. 1

Показатели	Экономическое содержание	Формула расчета / обозначение
3.6. Коэффициент обеспеченности собств. оборотными средствами	Показывает долю собственных оборотных средств (чистого оборотного капитала) в оборотных активах. Рекомендуемое значение больше или равно 0,1, т. е. чтобы оборотные средства пополнялись хотя бы на 10 % собственным капиталом, а на 90 % за счет заемных и привлеченных средств	$(16) Ko = \frac{Cоб}{Aоб},$ где $Aоб$ - оборотные активы
3.7. Коэффициент обеспеченности материальных запасов собственным оборотным капиталом	Если фактические запасы превышают нормальные потребности производства, то собственные оборотные средства не могут покрыть их полностью и $Kобес$ меньше 1. При недостатке производственных запасов $Kобес$ больше 1, но это не будет свидетельствовать об устойчивости финансового состояния	$(17) Kобес = \frac{Cоб}{Зматер},$ где $Зматер$ - материальные запасы (стр. 210+ стр. 220)
4. Показатели деловой активности		
4.1. Коэффициент оборачиваемости активов	Определяет скорость оборота, т.е. количество совершенных активами оборотов за период, характеризует эффективность использования ресурсов предприятия	$(18) Kобора = \frac{B}{A},$ где $A$ - средняя стоимость активов за рассматриваемый период
4.2. Длительность периода оборота	Средний срок, за который возвращаются в хозяйственную деятельность денежные средства, вложенные в материальные и нематериальные активы	$(19) По = \frac{Прасч}{Kобора},$ где $Прасч$ - длительность расчетного периода, дн.

Таблица 2

Количество баллов по показателям финансового состояния промышленных предприятий авиастроительного кластера Самарской области

Показатели	АВИАКОР	ГИДРОАВТОМАТИКА	АВИААГРЕГАТ
1.1	1	2	3
1.2	1	2	3
1.3	1	2	3
1.4	1	3	2
1.5	1	3	2
1.6	1	3	2
2.1	2	3	1
2.2	1	3	2
2.3	3	2	1
2.4	2	3	1
3.1	1	3	2
3.2	1	3	2
3.3	1	3	2
3.4	2	1	3
3.5	1	3	2
3.6	2	3	1
3.7	2	3	1
4.1	1	2	3
4.2	1	3	2
Всего	26	50	38

“Гидроавтоматика”, так как по количеству баллов оно превосходит ОАО “Авиакор - авиационный завод” и ОАО “Авиаагрегат”. Поскольку расчет нескольких показателей был связан с выручкой от продажи товаров, продукции, работ, услуг и с чистой прибылью, постольку важно проследить изменение этих показателей.

По предприятию ОАО “Авиакор - авиационный завод” показатель “Выручка от продажи продукции” резко изменяется по годам, например, в 2009 г. она составляла 151,6 % к 2008 г., в 2010 г. - 64,5 % к 2009 г., в 2011 г. - 108,1 % к 2010 г. В 2011 г. по сравнению с 2010 г. произошло увеличение объема выручки от продаж по производству самолетов на 212 801 тыс. руб. в связи с реализацией в 2011 г. самолета Ан-140 № 002 МО РФ, а также в связи с выполнением первого этапа по поставке технологического оборудования в рамках кооперации с ЗАО “Авиастар-СП” и ОАО “ОАК”. Данное направление является значимым для Авиакора, так как позволяет ему участвовать в целевых программах ОАО “ОАК”, получая таким образом господдержку. Показатель “Чистая прибыль” имеет отрицательное значение, кроме 2009 г., когда за счет внереализационных доходов был получен положительный результат. Показатель “Прибыль от продаж” стабильно отрицательный. Основными негативными факторами, повлиявшими на прибыльность производства, являлись: снижение платежеспособного спроса на самолетную продукцию, резкий спад производства на российских предприятиях, единичный характер заказов. Соответственно, предприятие не достигает зоны безубыточности. ОАО “Авиакор - авиационный завод” участвует в проекте “Ан-140” совместно с предприятиями Украины, однако перспектива данного проекта во многом зависит от политики России в области гражданского самолетостроения, уровня государственной поддержки предприятий авиапрома.

Более стабильной можно назвать работу предприятия ОАО “Авиаагрегат”: по показателям выручки и прибыли оно имело положительный результат и динамику. В 2010 г. произошло снижение этих показателей к 2009 г. и составило, соответственно, 94 и 51 %. В 2011 г. происходило наращивание выпуска шасси в соответствии с программой развития авиационной тематики до 2015 г. Выручка от продажи продукции составила в 2011 г. 152,3 % к 2010 г., чистая прибыль увеличилась за тот же период в 3,1 раза. Поскольку

предприятие в течение многих лет находилось в значительной зависимости от политики государства в сфере самолетостроения, то менеджмент завода принял решение, помимо производства шасси для самолетов, осваивать производство других изделий, в частности, газовых амортизаторов и вязкостных муфт для автомобилей УАЗ, ГАЗ, запасных частей к комбайнам, частей железнодорожных вагонов.

Самый высокий рейтинг из анализируемых предприятий у ОАО “Гидроавтоматика”, которое имело стабильные показатели выручки и прибыли за 2007 - 2011 гг. Например, 2011 г. к уровню 2010 г. составил по выручке 129,3 %, по прибыли 2010 г. к 2009 г. 181,5 %, в 2011 г. чистая прибыль уменьшилась по сравнению с 2010 г. на 18 028 тыс. руб. По этому предприятию финансовые показатели (см. табл. 2) в наибольшей степени соответствуют рекомендуемым значениям. Увеличение доли экспортируемой продукции, реализация Государственной программы вооружений на 2011 - 2020 гг. дают некоторые перспективы стабильной работы ОАО “Гидроавтоматика” по удовлетворению заказов крупнейших авиастроительных предприятий на ближайшее десятилетие в агрегатах топливной, гидравлической, пневматической систем, систем управления, пожаротушения и пр. Вместе с тем, можно с уверенностью говорить, что на вторичном рынке объем закупок комплектующих существенно снизится в связи с интенсивным списанием воздушных судов, выпущенных более 20 лет назад, не соответствующих международным стандартам, а также в связи с закупкой ведущими авиакомпаниями иностранной техники.

Полагаем, что самолетостроение нуждается в поддержке со стороны государства, так как в силу сложившихся объективных условий<sup>7</sup> отсутствие собственных оборотных средств не позволяет предприятиям в должной мере выполнять имеющиеся заказы/контракты. Емкость рынка авиационной продукции зависит от экономического состояния авиасборочных и авиаремонтных предприятий РФ, заключенных внутренних и экспортных контрактов, политики федеральных органов государственной власти, проводимой в отношении поддержки авиационной промышленности. Государство уже начало процесс концентрации ресурсов на тех стратегически важных направлениях, где потенциал роста еще сохранился. Это относится и к авиационной промышленности. Однако, например, ОАО “Авиакор - авиационный завод”, ядро авиастроительного кластера

Самарской области, остается без системной государственной поддержки<sup>8</sup>, так как не входит в открытое акционерное общество “Объединенная авиастроительная корпорация”. Между тем такая поддержка необходима по причине, с одной стороны, сложного финансового положения предприятия, а с другой стороны, востребованности со стороны рынка продукции, выпускаемой ОАО “Авиакор - авиационный завод”<sup>9</sup>.

По итогам оценки финансового положения предприятий авиастроительного кластера Самарской области можно сделать следующий вывод: наиболее благополучное финансовое состояние у предприятий авиационной промышленности, которые производят продукцию для разных отраслей экономики, т.е. диверсифицируют производство, а также периодически получают государственный заказ.

<sup>1</sup> Клинов В. Современные тенденции развития машиностроения // Вопросы экономики. 2006. № 9.

<sup>2</sup> Исупов А.М. Специфика и проблемы функционирования кластерных объединений в авиационной промышленности // Аудит и финансовый анализ. 2012. № 3. С. 402-410.

<sup>3</sup> Климова Т.Б., Бондарева Я.Ю. Методологические подходы к формированию инновационных кластеров в контексте обеспечения сбалансированного регионального развития // Корпоративные финансы. 2011. № 3.

<sup>4</sup> Жданов В.Ю., Афанасьева О.А. Модель диагностики риска банкротства предприятий авиационно-промышленного комплекса // Корпоративные финансы. 2011. № 4. С. 77-89.

<sup>5</sup> См.: Григорьева С.В. Эконометрический анализ финансового состояния автодорожного предприятия // Вопросы экономики и права. 2012. № 6; Лискунова И.В. Оценка финансовой устойчивости предприятия в современных условиях хозяйствования // Вопросы экономики и права. 2011. № 3.

<sup>6</sup> Тюкавкин Н.М. Финансы предприятий: учеб. пособие для вузов. Самара, 2009.

<sup>7</sup> Стратегия развития авиационной промышленности на период до 2015 года. URL: [www.rosatom.gov.ru/docs/2559.doc](http://www.rosatom.gov.ru/docs/2559.doc).

<sup>8</sup> Производство самолетов может позволить себе только сильное государство // Отраслевое агентство “Авиапорт”. URL: <http://www.aviaport.ru/digest/2011/12/20/227006.html>.

<sup>9</sup> Исупов А.М. Организационно-экономический механизм государственного регулирования авиастроительного кластера Самарской области // Основы экономики, управления и права. 2012. № 5 (5). С. 57-68.

Поступила в редакцию 03.01.2013 г.