

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
**«НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ТОМСКИЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**

Школа инженерного предпринимательства
Направление подготовки: 38.03.02 Менеджмент

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

Тема работы
Оценка вероятности банкротства авиакомпаний РФ

УДК 657.47:687

Студент

Группа	ФИО	Подпись	Дата
ЗА61	Миронова М.В.		

Руководитель

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Доцент	Юдахина О.Б.	к.э.н		

КОНСУЛЬТАНТЫ:

По разделу «Социальная ответственность»

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Доцент	Черепанова Н.В.	к.филос.н		

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ:

Руководитель ООП	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Доцент	Видяев И.Г.	к.э.н		

**Планируемые результаты обучения по ООП
38.03.02 Менеджмент**

Код результата	Результат обучения
<i>Универсальные компетенции</i>	
P1	Использовать фундаментальные научные знания в сфере профессиональной деятельности для постановки и решения новых задач
P2	Осуществлять коммуникации в профессиональной среде и в обществе в целом, в том числе на иностранном языке, презентовать и защищать результаты профессиональной деятельности
P3	Демонстрировать знания социальных и экологических аспектов хозяйственной деятельности, осведомленность в вопросах охраны здоровья и безопасности жизнедеятельности.
P4	Активно пользоваться основными методами и средствами получения и переработки информации, навыками работы с компьютером как средством управления информацией на современном уровне.
P5	Самостоятельно учиться и непрерывно повышать квалификацию в течение всего периода профессиональной деятельности
<i>Профессиональные компетенции</i>	
P6	Применять знания основ функционирования экономической системы на разных уровнях для анализа и прогнозирования социально-значимых проблем и процессов, происходящих в обществе.
P7	Применять знания экономики предприятия для повышения эффективности хозяйственной деятельности.
P8	Применять теоретические знания менеджмента в практике управления предприятием
P9	Разрабатывать и реализовывать стратегию управления человеческими ресурсами предприятия в целях решения стратегических и оперативных задач
P10	Строить стандартные теоретические и эконометрические модели исследуемых процессов и объектов в целях эффективного управления предприятием.
P11	Применять инструменты маркетинга и методы социологических исследований для обеспечения конкурентоспособности предприятия
P12	Применять методы учета имущества, доходов, расходов и результатов деятельности организаций для формирования учетной политики, анализировать финансовую отчетность предприятий в целях принятия управленческих решений
P13	Использовать правовые нормы в документировании и управлении деятельностью предприятия.
P14	Организовывать, управлять и совершенствовать бизнес-процессы промышленного предприятия, в том числе производственные и логистические процессы, в целях повышения эффективности его функционирования и развития.
P15	Организовывать и оценивать эффективность создания новых бизнес-структур
P16	Оценивать эффективность и риски реальных и финансовых инвестиций предприятия
P17	Управлять операционной и финансовой деятельностью предприятия для обеспечения развития и роста стоимости капитала собственников

<i>анализ и т. д.).</i>	
<p>Перечень подлежащих исследованию, проектированию и разработке вопросов (аналитический обзор по литературным источникам с целью выяснения достижений мировой науки техники в рассматриваемой области; постановка задачи исследования, проектирования, конструирования; содержание процедуры исследования, проектирования, конструирования; обсуждение результатов выполненной работы; наименование дополнительных разделов, подлежащих разработке; заключение по работе).</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Теоретические основы процедуры банкротства; – Анализ финансового состояния; – Оценка вероятности банкротства.
<p>Перечень графического материала (с точным указанием обязательных чертежей)</p>	<p>Таблица 1 – Стадии банкротства и функции руководящего органа компании Таблица 2 – Положительные и негативные последствия банкротства предприятий Таблица 3 – Модели оценки вероятности банкротства Таблица 4 – Сравнительная характеристика моделей диагностики вероятности банкротства Таблица 5 – Перевозка пассажиров в 2018-2019 годах Таблица 6 – Показатели платежеспособности авиакомпаний РФ в 2019 году Таблица 7 – Показатели финансовой устойчивости авиакомпаний РФ в 2019 году Таблица 8 – Показатели оборачиваемости авиакомпаний РФ в 2019 году Таблица 9 – Показатели рентабельности авиакомпаний РФ в 2019 году Таблица 10 – Оценка вероятности банкротства компании «Аэрофлот» с помощью двухфакторной модели Альтмана Таблица 11 – Оценка вероятности банкротства компании «Utair» с помощью двухфакторной модели Альтмана Таблица 12 – Оценка вероятности банкротства компании «Уральские авиалинии» с помощью двухфакторной модели Альтмана Таблица 13 – Оценка вероятности банкротства компании «S7» с помощью двухфакторной модели Альтмана Таблица 14 – Оценка вероятности банкротства компании «Аэрофлот» с помощью пятифакторной модели Альтмана Таблица 15 – Оценка вероятности банкротства</p>

	<p>компания «Utair» с помощью пятифакторной модели Альтмана</p> <p>Таблица 16 – Оценка вероятности банкротства компании «Уральские авиалинии» с помощью пятифакторной модели Альтмана</p> <p>Таблица 17 – Оценка вероятности банкротства компании «S7» с помощью пятифакторной модели Альтмана</p> <p>Таблица 18 – Оценка вероятности банкротства компании «Аэрофлот» с помощью модели Спрингейта</p> <p>Таблица 19 – Оценка вероятности банкротства компании «Utair» с помощью модели Спрингейта</p> <p>Таблица 20 – Оценка вероятности банкротства компании «Уральские авиалинии» с помощью модели Спрингейта</p> <p>Таблица 21 – Оценка вероятности банкротства компании «S7» с помощью модели Спрингейта</p> <p>Таблица 22 – Оценка вероятности банкротства компании «Аэрофлот» с помощью модели Лиса</p> <p>Таблица 23 – Оценка вероятности банкротства компании «Utair» с помощью модели Лиса</p> <p>Таблица 24 – Оценка вероятности банкротства компании «Уральские авиалинии» с помощью модели Лиса</p> <p>Таблица 25 – Оценка вероятности банкротства компании «S7» с помощью модели Лиса</p> <p>Таблица 26 – Оценка вероятности банкротства компании «Аэрофлот» с помощью модели Давыдовой-Беликова</p> <p>Таблица 27 – Оценка вероятности банкротства компании «Utair» с помощью модели Давыдовой-Беликова</p> <p>Таблица 28 – Оценка вероятности банкротства компании «Уральские авиалинии» с помощью модели Давыдовой-Беликова</p> <p>Таблица 29 – Оценка вероятности банкротства компании «S7» с помощью модели Давыдовой-Беликова</p> <p>Таблица 30 – Оценка вероятности банкротства компании «Аэрофлот» с помощью модели Зайцевой</p> <p>Таблица 31 – Оценка вероятности банкротства компании «Utair» с помощью модели Зайцевой</p> <p>Таблица 32 – Оценка вероятности банкротства компании «Уральские авиалинии» с помощью модели Зайцевой</p> <p>Таблица 33 – Оценка вероятности банкротства компании «S7» с помощью модели Зайцевой</p> <p>Таблица 34 – Оценка вероятности банкротства российских авиакомпаний с помощью двухфакторной модели Альтмана</p> <p>Таблица 35 – Оценка вероятности банкротства</p>
--	--

	<p>российских авиакомпаний с помощью пятифакторной модели Альтмана</p> <p>Таблица 36 – Оценка вероятности банкротства российских авиакомпаний с помощью модели Спрингейта</p> <p>Таблица 37 – Оценка вероятности банкротства российских авиакомпаний с помощью модели Лиса</p> <p>Таблица 38 – Оценка вероятности банкротства российских авиакомпаний с помощью модели Давыдовой-Беликова</p> <p>Таблица 39 – Оценка вероятности банкротства российских авиакомпаний с помощью модели Зайцевой</p> <p>Рисунок 1 – Схема стадий банкротства</p> <p>Рисунок 2 – Динамика изменения количества авиакомпаний в РФ</p> <p>Рисунок 3 – Динамика пассажироперевозок российских авиакомпаний на внутренних и международных авиалиниях</p> <p>Рисунок 4 – Распределение долей рынка авиаперевозок в РФ</p> <p>Рисунок 5 – Динамика активов авиакомпаний РФ</p> <p>Рисунок 6 – Выручка от продаж, себестоимость и прибыль от продаж авиакомпаний на конец 2019 года</p> <p>Рисунок 7 – Соотношение собственных средств к заемным в 2019г</p>
--	--

Консультанты по разделам выпускной квалификационной работы
(с указанием разделов)

Раздел	Консультант
Социальная ответственность	Черепанова Наталья Владимировна

Дата выдачи задания на выполнение выпускной квалификационной работы по линейному графику

Задание выдал руководитель:

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Доцент	Юдахина Ольга Борисовна	к.э.н.		

Задание принял к исполнению студент:

Группа	ФИО	Подпись	Дата
ЗА61	Миронова Мария Владимировна		

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
**«НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ТОМСКИЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**

Школа инженерного предпринимательства
Направление подготовки (специальность) 38.03.02 Менеджмент
Уровень образования бакалавриат
Период выполнения (весенний семестр 2020 учебного года)

Форма представления работы:

Бакалаврская работа

Оценка вероятности банкротства авиакомпаний РФ
--

КАЛЕНДАРНЫЙ РЕЙТИНГ-ПЛАН

выполнения выпускной квалификационной работы

Срок сдачи студентом выполненной работы:	
--	--

Дата контроля	Название раздела (модуля) / вид работы (исследования)	Максимальный балл раздела (модуля)
10.03.20	1. Теоретические аспекты процедуры банкротства	20
2.04.20	2. Оценка финансового состояния авиакомпаний	35
29.04.20	3. Оценка вероятности банкротства авиакомпаний РФ	35
31.05.20	4. Корпоративная социальная ответственность	10
		100

Составил преподаватель:

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Доцент ШИП	Юдахина О.Б.	к.э.н.		

Принял студент:

ФИО	Подпись	Дата
Миронова Мария Владимировна		

Согласовано:

Руководитель ООП	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Доцент ШИП	Видяев И.Г.	к.э.н.		

Реферат

Выпускная квалификационная работа содержит 91 страницу, 8 рисунков, 41 таблицу, 20 использованных источников информации.

Ключевые слова: банкротство, оценка вероятности, платежеспособность, финансовая устойчивость, рентабельность, деловая активность, авиакомпания.

Объектом исследования является – основные участники рынка авиаперевозок РФ («Аэрофлот», «Уральские авиалинии», «Utair», «S7»).

Цель работы – оценить вероятность банкротства авиакомпаний Российской Федерации.

В процессе работы были исследованы теоретические аспекты процедуры банкротства, история его возникновения и трактовка определения самого понятия от разных авторов.

Проведен анализ рынка авиаперевозок России, выявлены основные участники рынка. Дана краткая характеристика деятельности основных участников рынка авиаперевозок Российской Федерации. Проанализировано финансовое состояние исследуемых авиакомпаний. Анализ проводился на основе таких форм отчетности как, баланс предприятия и отчет о финансовых результатах.

Проведена оценка вероятности банкротства российских авиакомпаний с помощью моделей зарубежных и отечественных авторов. Проведен сравнительный анализ моделей оценки вероятности банкротства, выявлены методики, учитывающие специфику отрасли.

Определения, обозначения, сокращения, нормативные ссылки

Банкротство – признанная уполномоченным государственным органом неспособность должника (гражданина или организации) удовлетворить в полном объеме требования кредиторов по денежным обязательствам и (или) исполнить обязанность по уплате обязательных государственных платежей.

Внешнее управление – процедура, применяемая в деле о банкротстве к должнику в целях восстановления его платежеспособности.

Конкурсное производство – процедура, применяемая в деле о банкротстве к должнику, признанному банкротом, в целях соразмерного удовлетворения требований кредиторов.

Мировое соглашение – процедура, применяемая в деле о банкротстве на любой стадии его рассмотрения в целях прекращения производства по делу о банкротстве путем достижения соглашения между должником и кредиторами.

Наблюдение – процедура, которая применяется в деле о банкротстве, для обеспечения сохранности имущества должника.

Финансовое оздоровление – процедура, применяемая в деле о банкротстве к должнику в целях восстановления его платежеспособности и погашения задолженности в соответствии с графиком погашения задолженности.

Стейкхолдеры – это человек, группа людей или организация, действия которых, прямо и/или косвенно могут повлиять на организацию.

РФ – Российская Федерация.

Оглавление

Введение.....	12
1 Теоретические аспекты оценки вероятности банкротства	14
1.1 Понятие банкротства и история его возникновения	14
1.2 Процедура банкротства в РФ.....	19
1.3 Методики и оценки вероятности банкротства	24
2 Оценка финансового состояния авиакомпаний РФ.....	28
2.1 Анализ рынка авиаперевозок в РФ	28
2.2 Краткая характеристика деятельности основных участников рынка авиаперевозок РФ.....	32
2.3 Анализ финансового состояния авиакомпаний	38
3 Оценка вероятности банкротства авиакомпаний РФ	48
3.1 Оценка вероятности банкротства авиакомпаний РФ с помощью зарубежных методик.....	48
3.2 Оценка вероятности банкротства авиакомпаний РФ с помощью отечественных методик.....	56
3.3 Сравнительный анализ результатов оценки вероятности банкротства авиакомпаний	61
4 Корпоративная социальная ответственность	69
4.1 Сущность корпоративной социальной ответственности	69
4.2 Анализ эффективности программ КСО на предприятии ПАО «Аэрофлот».....	71
Заключение	74
Список использованных источников	77
Приложение А Анализ динамики и структуры баланса авиакомпании «Аэрофлот».....	80
Приложение Б Анализ структуры отчета о финансовых результатах авиакомпаний «Аэрофлот»	82
Приложение В Анализ динамики и структуры баланса авиакомпании «Utair»	83
Приложение Г Анализ структуры отчета о финансовых результатах авиакомпаний «Utair»	85

Приложение Д Анализ динамики и структуры баланса авиакомпании «Уральские авиалинии».....	86
Приложение Е Анализ структуры отчета о финансовых результатах авиакомпании «Уральские авиалинии»	88
Приложение Ж Анализ динамики и структуры баланса авиакомпании «S7»	89
Приложение И Анализ структуры отчета о финансовых результатах авиакомпании «S7»	91

Введение

На сегодняшний день, практически все коммерческие хозяйствующие субъекты, в целях минимизации риска банкротства, должны проводить мониторинг своей финансово-хозяйственной деятельности. Выявление предпосылок возникновения риска несостоятельности (банкротства) на ранних этапах его нарастания, может помочь компании вовремя принять необходимые управленческие решения, которые позволят снизить данный риск.

Опасность наличия риска возникновения несостоятельности (банкротства) заключается в том, что предприятие полностью может остановить свою производственно-сбытовую деятельность и быть ликвидировано как юридическое лицо. Риск возникновения банкротства присущ абсолютно любой коммерческой организации, т.е. ни одна компания, даже очень крупная, либо имеющая высокий уровень собственных финансовых ресурсов, не застрахована от данного вида риска.

Основным критерием при оценке финансовой устойчивости является соотношение собственных средств, к заемным. И тут должен сохраняться некий баланс, при котором предприятие может работать максимально эффективно, но при этом не зависеть от заемных средств. Как только заемные средства начинают превышать собственные, возникает необходимость срочных мер по оздоровлению предприятия, поскольку велика вероятность его банкротства в будущем.

Актуальность выбранной темы заключается в том, что в настоящий момент в связи со сложной экономической ситуацией, сложившейся из-за мировой пандемии вируса, все компании находятся в сложном положении. Особенно сильно это повлияло на авиаотрасль. Фактически все авиакомпании можно считать банкротами, т.к. денежные поступления отсутствуют, а затраты остались прежние. Немногие компании способны

пережить этот кризис, поэтому необходимо оценить насколько предприятия финансово устойчивы и оценить степень вероятности их банкротства.

Объектом исследования является – основные участники рынка авиаперевозок РФ («Аэрофлот», «Уральские авиалинии», «Utair», «S7»).

Предметом изучения данной работы является финансово-хозяйственная деятельность основных участников рынка авиаперевозок РФ.

Цель работы – оценить вероятность банкротства авиакомпаний Российской Федерации.

Исходя из поставленной цели, можно выделить следующие задачи для исследования, которые необходимо решить для ее достижения:

- анализ рынка авиаперевозок в РФ и выявление основных участников рынка;
- краткая характеристика деятельности основных участников рынка авиаперевозок;
- анализ финансового состояния основных участников рынка;
- оценка вероятности банкротства авиакомпаний с помощью зарубежных и отечественных методик;
- сравнение результатов оценки вероятности банкротства авиакомпаний, полученных в результате расчета разными методиками и определение методики, наиболее подходящей для авиаотрасли.

1 Теоретические аспекты оценки вероятности банкротства

1.1 Понятие банкротства и история его возникновения

О процессе банкротства знали еще с античных времен, когда началось развитие торговли и денежных отношений. К примеру, в Древней Греции семья должника вместе с прислугой попадала в долговое рабство. Оно прекращалось только после полной компенсации убытков кредитора их физическим трудом. Но в некоторых городах Древней Греции срок долгового рабства ограничивался 5 годами, а также гарантировалась физическая неприкосновенность для семьи должника.

В Древнем Риме постепенно был разработан целый свод правил и процедур по взысканию долгов и объявлению гражданина Рима несостоятельным. Древние римляне могли забрать все имущество должника в счет неоплаченных кредитов. Но если должник находил необходимые средства, то он мог выкупить свое имущество, после того как расплатится со всеми долгами.

Самое сильное развитие институт банкротства получил в римском праве. Именно тогда было положено начало для современных процедур признания должника несостоятельным в большинстве современных государств. В то время стали появляться формализованные правила по изъятию имущества должника, которые учитывали интересы всех кредиторов. [21]

После падения Римской империи именно на ее территории сохранился и продолжал развиваться наиболее отработанный институт несостоятельности. Чаще всего он применялся в торговле. Для этого в Италии существовали специальные торговые суды. Несостоятельным мог объявить себя и сам должник. Имущество должника передавалось в управление специальному комитету кредиторов. Но возможна была и мировая сделка кредиторов с должником.

В процессе развития торговых отношений в различных странах процедура неплатежеспособности приобретала все более четкое оформление и правила. Разрабатываются своды законодательных норм и правил. Так например, в Англии в начале XVIII века впервые в мировой практике было сформулировано, что добросовестный банкрот может рассчитывать на прощение невыплаченных долгов. Это было законодательно закреплено в 1705 году. С этого момента при неумышленном банкротстве полностью устранялась уголовная ответственность.[19]

Позже в законодательстве большинства европейских странах были закреплены восстановительные процедуры, которые применялись в ходе судебных процессов по делам о банкротстве.

На Руси первые нормы о несостоятельности должника были прописаны в статьях 68 и 69 Карамзинского списка. В них содержатся правила о личной ответственности должника, реструктуризации задолженности, если банкротство было неумышленное и т.д.

К началу 30-х годов XX века в Советском Союзе была полностью упразднена частная собственность. В связи с развитием коллективизации и свертывании НЭПа процедура банкротства отсутствовала. 90-е годы в Советском Союзе характеризовались переходом к рыночной экономике. В новых условиях хозяйствования появилась необходимость в возрождении института банкротства. Уже в 1992 году в России был принят закон «О несостоятельности (банкротстве) предприятий».

В России в настоящее время банкротство определяется и регламентируется федеральным законом от 26 октября 2002 года N 127-ФЗ «О несостоятельности (банкротстве)». Закон распространяется на все юридические лица, граждан, в том числе индивидуальных предпринимателей, за исключением казённых предприятий, кредитных организаций, субъектов естественных монополий, политических партий и религиозных организаций.

В мировой экономической литературе существует несколько вариантов определения понятия «банкротство». Слово банкрот происходит от итальянского «bancarotta», что означает «сломанная скамья». Это связано с тем, что в Италии во времена развития капиталистических отношений обменом денег занимались менялы. Они сидели на рынках на скамьях и в случае разорения ломали свои скамьи.

В некоторых случаях в качестве синонима употребляется понятие «несостоятельность». Явление банкротства связано с неплатежеспособностью физического или юридического лица. Оно возникает, если расходы превышают доходы, а также, если денежных средств не хватает для погашения задолженностей.

Ученый Р.А. Попов полагает, что «смысловая сущность банкротства одна – крах, прекращение деятельности, конец существования в прежней форме» .[14]

По мнению Е.А. Максимова, банкротство является результатом развития кризисного финансового состояния компании от временной до устойчивой неспособности удовлетворять требования кредиторов, в т.ч. по взаимоотношениям с бюджетом .[8]

О.М. Свириденко утверждает, что «банкротство – это крайняя мера, применяемая к должнику, не способному удовлетворить требования своих кредиторов; процедура, которая осуществляется исключительно арбитражным судом и никем иным применена быть не может. При этом кредиторская задолженность не может быть формальным основанием для признания должника банкротом, без осуществления процедур по ее погашению».[16]

Наиболее четкое определение дано профессором Н. А. Бреславцевой. Ею определено, что «банкротство – это цивилизованная форма разрешения конфликта, возникшего между кредиторами и должником, позволяющая в определенной мере соблюсти интересы обоих, поскольку после завершения процедуры банкротства бывший должник освобождается от обязательств, и

снова имеет возможность предпринимательства, а кредитор, в свою очередь, получает часть затраченных средств» .[2]

Банкротство компании из определения Федерального закона РФ «О несостоятельности (банкротстве)» – это неспособность предприятия в полном объеме удовлетворить требования кредиторов по денежным обязательствам и (или) исполнить обязанности по уплате обязательных платежей.[1]

Как показывает практика, причины задолженности часто носят объективный характер и не всегда возникают по вине самого должника (бюджетное недофинансирование, несогласованность действий различных министерств и ведомств, курирующих объект, внеплановые чрезвычайные затраты и т.д.).

Фирма может обанкротиться вследствие ряда факторов, среди них можно выделить внутренние и внешние причины. По статистике, в странах с устойчивым экономическим развитием, в которых развивается рыночная экономика, банкротство компаний на 1/3 зависит от внешних факторов и на 2/3 от внутренних.

К внешним причинам относят:

– экономические: экономический кризис, производственный спад, рост цен на ресурсы, инфляция, изменение конъюнктуры рынка, нестабильность финансовой системы, банкротство компаний-партнеров, неправильная фискальная политика государства и неплатежеспособность фирм-партнеров. Для предприятия высокий уровень налогообложения может оказаться слишком тяжелым;

– политические: смена политического режима, монополизация экономики, потеря рынков сбыта, разрыв экономических отношений с иностранными партнерами, политическая нестабильность государства, неправильная внешнеэкономическая политика страны;

– усиление международной конкуренции по причине развития научно-технического прогресса;

- научно-технический прорыв, который приведет к смене потребительских предпочтений;

- демографические: смена состава народонаселения и уклада общества, резкая смена численности населения, снижение уровня благосостояния народа.

Некоторые факторы могут привести к внезапному банкротству предприятия, какие-то постепенно усиливаясь и накапливаясь, приводят к медленному движению предприятия к спаду производства, а затем и банкротству.

К внутренним причинам относятся следующие:

- неэффективное и нерациональное использование ресурсов и сырья на предприятии, что может привести к высокому уровню себестоимости товаров и значительно снизить конкурентоспособность компании;

- слабое состояние модернизации производства, устаревание техники;

- недостаток собственного оборотного капитала, из-за неэффективной инвестиционной политики или неправильной производственной и коммерческой деятельности;

- создание остатков незавершенного производства, производственных запасов и готовой продукции сверх нормы, что приводит к затовариванию. Вследствие чего замедляется оборачиваемость капитала и образуется его недостаток. Это вынуждает предприятие брать кредиты, что может являться причиной банкротства;

- недобросовестные клиенты компании, которые проводят оплату с опозданием или же не платят совсем, так как сами находятся на грани банкротства, что вынуждает предприятие самому брать в долг. Все это может привести к цепному банкротству;

- неправильная организация подбора кадров, которая может привести к неэффективной работе предприятия;

- отсутствие сбыта из-за низкого уровня организации маркетинговой деятельности по изучению рынков сбыта продукции, формированию

портфеля заказов, повышению качества и конкурентоспособности продукции, выработке ценовой политики;

– привлечение заемных средств на невыгодных условиях, что может привести к увеличению финансовых расходов, снижению рентабельности.

Помимо перечисленных факторов возникновения банкротства, существуют и субъективные причины банкротства. К ним относятся следующие:

– отсутствие эффективного сбыта из-за слабого уровня организации маркетинговой деятельности;

– неспособность руководства распознать возможное банкротство и избежать его в дальнейшем;

– низкая рентабельность продукции;

– снижение объемов производства;

– снижение качества и цены продукции.

Не вовремя предоставленная финансовая отчетность и резкие изменения в структуре бухгалтерского баланса и отчета о финансовых результатах – первые сигналы, которые говорят о надвигающемся банкротстве предприятия.

1.2 Процедура банкротства в РФ

Банкротство юридических лиц, а точнее – суть процедуры заключается в следующем: если компания не может расплатиться по долгам, она либо предоставляет свое имущество кредиторам для его реализации в счет долга, либо в отношении нее вводятся специальные мероприятия, направленные на восстановление платежеспособности для погашения задолженности.

Основной признак банкротства – долг в размере более 300 000 рублей, срок расчета по которому наступил более 3 месяцев назад. Компания признается банкротом по решению арбитражного суда.

Четкий регламент и обязательные этапы банкротства юридического лица утверждены в Законе № 127-ФЗ от 26.10.02 г. В этом документе представлен алгоритм необходимых действий, которые следует проводить в случае, если компанию признают неплатежеспособной. Все требования являются обязательными для всех участников процесса независимо от организационного статуса организации или ее отраслевой принадлежности.

Процедура банкротства начинается с подачи заявления о признании компании-должника банкротом, причем, такое заявление могут подать как кредиторы, так и само предприятие, которое таким образом в добровольном порядке объявляет себя банкротом. После принятия заявления о признании должника банкротом арбитражный суд рассматривает обоснованность такого заявления. [7]

Общепринятый порядок признания юридического лица банкротом включает в себя проведение пяти обязательных стадий. Схема стадий банкротства представлена на рисунке 1.



Рисунок 1 – Схема стадий банкротства

Из представленной схемы становится понятен механизм рассмотрения судом дел о неплатежеспособности. Каждый из этапов признания фирмы несостоятельной тесно взаимосвязан друг с другом и проводится ради достижения поставленных целей.

В отношении должника – юридического лица может быть введена одна из предусмотренных законом процедур.

Стадия 1. Наблюдение

Это процедура, которая применяется в деле о банкротстве, для обеспечения сохранности имущества должника, также проводится анализ финансового состояния должника, составляется реестр требований от кредиторов.

На этом этапе проводится анализ текущего материального положения должника. Для независимой оценки финансового состояния назначается временный управляющий.

Максимальная продолжительность наблюдения составляет 7 месяцев. За этот период проводится полный сбор сведений о должнике, его финансово-хозяйственной деятельности, величине активов и обязательств. По итогам управляющий подготавливает сводный отчет, который представляется в арбитраж. Далее суд принимает решение, рассматривать дело о банкротстве дальше или завершить дело, т.к. есть возможность оздоровления организации.

Стадия 2. Финансовое оздоровление

Финансовое оздоровление – процедура, применяемая в деле о банкротстве к должнику в целях восстановления его платежеспособности и погашения задолженности в соответствии с графиком погашения задолженности. Для этого проводится реструктуризация долгов и разрабатывается специальный график их погашения, утвержденный арбитражным судом.

Решение о применении данного этапа утверждается на первом кредиторском собрании, где также разрабатывается предварительный график

погашения долгов. Ответственным назначается независимый управляющий. Максимальный срок проведения составляет 2 года (календарных). Если же предпринятые меры не принесли ожидаемых результатов в виде улучшения финансового состояния юридического лица, осуществляется переход к внешнему управлению или сразу к конкурсному производству, то есть к распродаже активов.

Стадия 3. Внешнее управление

Внешнее управление – процедура, применяемая в деле о банкротстве к должнику в целях восстановления его платежеспособности.

В соответствии с требованиями статьи 93-123 Закона № 127-ФЗ этап внешнего управления вводится по итогам оздоровления при невозможности возврата к успешной жизнедеятельности должника. Или применяется как единственная альтернатива при отсутствии резервов восстановления нормального материального положения компании.

План управления может включать самые радикальные меры, необходимые для оздоровления должника, вплоть до массового сокращения персонала, прекращения выпуска продукции и привлечения сторонних квалифицированных управленцев. Максимальный период проведения равен полутора годам.

Стадия 4. Конкурсное производство

Конкурсное производство – процедура, применяемая в деле о банкротстве к должнику, признанному банкротом, в целях соразмерного удовлетворения требований кредиторов.

Завершением признания несостоятельности должника выступает введение конкурсного производства. Сама процедура означает неизбежность банкротства бизнеса. Основная цель производства – максимально полное погашение кредиторских требований через продажу активов компании.

По судебному решению органами ИФНС вносится запись в единый реестр (ЕГРЮЛ), деятельность юридического лица прекращается.

Стадия 5. Мирное соглашение

Мировое соглашение – процедура, применяемая в деле о банкротстве на любой стадии его рассмотрения в целях прекращения производства по делу о банкротстве путем достижения соглашения между должником и кредиторами.

Составление по обоюдному взаимному согласию мирового договора допускается на любом этапе рассмотрения банкротства. Первоначальное предложение может исходить от должника или кредиторов, но соглашение вступает в действие только, если никто из участников процесса не возражает. Если инициатором выступают кредиторы, соответствующее решение необходимо единогласно утвердить на собрании. Автоматически подписание соглашения подразумевает полное прекращение процедуры неплатежеспособности.

В соглашении отражается следующая информация: точный порядок погашения обязательств кредиторов, формат расчетов, включая сроки и процентные ставки. Нарушение исполнения условий соглашения со стороны должника служит поводом для возобновления процедуры банкротства компании.

Таким образом, были рассмотрены основные этапы банкротства компании. В нижеприведенной таблице 1 представлены стадии банкротства, их максимальный срок проведения, а также назначенный ответственный.

Таблица 1 – Стадии банкротства и функции руководящего органа компании

Стадия банкротства	Функции и права руководящего органа компании	Уполномоченное лицо – управляющий	Максимальные сроки (месяцы)
Наблюдение	Ограничены	Временный	7
Финансовое оздоровление	Ограничены, полностью прекращаются только по решению суда	Административный	24
Внешнее управление	Прекращены полностью	Внешний	18
Конкурсное производство	Прекращены полностью	Конкурсный	12

Из всего вышесказанного следует, что если рассматривать процесс банкротства с юридической стороны, то этот процесс является достаточно сложным и длительным. Но в некоторых ситуациях только официальная ликвидация должника через банкротство позволяет избежать административной и уголовной ответственности в виде крупных денежных штрафов и реальных сроков наказания.

1.3 Методики и оценки вероятности банкротства

На сегодняшний день все больше предприятий сталкиваются с кризисами в своем развитии, что приводит к банкротству многих из них. Важным направлением анализа финансового состояния организации является оценка вероятности наступления его банкротства. В современных условиях хозяйствования любому предприятию необходимо регулярно оценивать собственную платежеспособность и определять степень угрозы банкротства или риска потери имеющейся финансовой устойчивости. Так как вовремя замеченный дисбаланс и отклонения от нормы в структуре баланса и основных показателях экономической деятельности могут помочь предприятию миновать неустойчивого финансового положения и возможного банкротства.

Основные обязанности и ответственность организации, с точки зрения процедуры банкротства – это своевременно и в полном объеме исполнить свои обязательства в виде полного погашения всех видов задолженностей, а также ответственность за несвоевременное внесение обязательных платежей и выполнение обязательств перед кредиторами. [17]

Однако если предприятию действительно грозит банкротство, в сложившейся ситуации есть как отрицательные, так и положительные стороны. Иногда это может привести предприятие в более качественное и улучшенное состояние. В таблице 2 приведены некоторые положительные и отрицательные стороны признания предприятия банкротом.

Таблица 2 – Положительные и негативные последствия банкротства предприятий

Положительные последствия	Негативные последствия
возможность начать новый бизнес	кредиторы теряют часть своего капитала
неэффективных руководителей и специалистов заменят на более высокопрофессиональные кадры, бизнес передадут в более надежное и компетентное управление	ухудшается материальное положение сотрудников предприятия из-за длительной задержки выплат заработной платы, пособий и т.д.
восстановление финансовой устойчивости компании и её реструктуризация с целью создания более эффективного и стабильного предприятия	сокращаются рабочие места, появляется социальная напряженность в следствии чего снижается платежеспособность, а следовательно, и покупательская способность населения
заккрытие нерентабельных производств, что приводит к снижению издержек и повышению эффективности общественного производства	может возникнуть череда последующих банкротств, так называемый «эффект домино»
высвобождение ресурсов, вовлеченных в неконкурентоспособное производство	вероятность расхищения имущества

Применение методик и моделей прогнозирования и оценки вероятности банкротства может помочь при диагностике текущего финансового состояния предприятия и своевременно предотвратить наступление неблагоприятных последствий.[15]

В таблице 3 указаны модели оценки вероятности банкротства предприятий с подробным описанием показателей.

Таблица 3 – Модели оценки вероятности банкротства

Модели и её формула расчета	Используемые показатели
Двухфакторная модель Альтмана $X = -0,3877 - 1,0736 * K_1 + 0,0579 * K_2$	K1 – коэффициент текущей ликвидности; K2 – удельный вес заемных средств в пассивах.
Пятифакторная модель Альтмана $Z = 0,717K_1 + 0,841K_2 + 3,107K_3 + 0,42K_4 + 0,995K_5$	K1 – собственный капитал/сумма активов; K2 – нераспределенная прибыль/ сумма активов; K3 – прибыль до уплаты процентов и налогов/ сумма активов; K4 – собственный капитал/ заемный капитал; K5 – выручка от реализации/сумма активов.
Модель Спрингейта $Z = 1,03K_1 + 3,07K_2 + 0,66K_3 + 0,4K_4$	K1 – собственный капитал/ сумма активов; K2 – прибыль до налогообложения/активы; K3 – прибыль до налогообложения/краткосрочные обязательства; K4 – выручка/общая сумма всех активов.

Продолжение таблицы 3

<p>Модель Лиса $Z = 0,063K_1 + 0,092K_2 + 0,057K_3 + 0,001K_4$</p>	<p>K1 – оборотный капитал/сумма всех активов; K2 – прибыль от продаж/сумма всех активов; K3 – нераспределенная прибыль/сумма всех активов; K4 – собственный капитал/ заемный капитал.</p>
<p>Модель Давыдовой-Беликова $Z = 8,38K_1 + 1K_2 + 0,054K_3 + 0,63K_4$</p>	<p>K1 – собственный оборотный капитал/сумма всех активов; K2 – чистая прибыль/собственный капитал; K3 – выручка, деленная на общую сумму всех активов; K4 – чистая прибыль, деленная на себестоимость.</p>
<p>Модель Зайцевой $K_{факт} = 0,25K_1 + 0,1K_2 + 0,2K_3 + 0,25K_4 + 0,1K_5 + 0,1K_6$</p>	<p>K1 – прибыль до налогообложения, деленная на собственный капитал; K2 – кредиторская задолженность, деленная на дебиторскую задолженность; K3 – краткосрочные обязательства, деленные на наиболее ликвидные активы; K4 – прибыль до налогообложения, деленная на выручку; K5 – заемный капитал, деленный на собственный капитал; K6 – активы, деленные на выручку</p>

На данный момент нет такой модели прогнозирования банкротства, которая была бы совершенна. У каждой методики есть свои преимущества и недостатки. За много лет практического применения каждой из приведенных выше моделей позволило выявить ряд недостатков. Их необходимо знать перед тем, как применять ту или другую методику. А затем делать на основании полученных результатов какие-либо выводы. Сравнительный анализ данных моделей представлен в таблице 4.

Таблица 4 – Сравнительная характеристика моделей диагностики вероятности банкротства

Модель	Достоинства	Недостатки
<p>Двухфакторная модель Альтмана</p>	<p>Простота расчета, возможность применения при проведении внешнего анализа на основе бухгалтерского баланса</p>	<p>Нет учета отраслевой и региональной специфики функционирования субъектов экономики</p>

Продолжение таблицы 4

Пятифакторная модель Альтмана	Переменные в модели отражают различные аспекты деятельности предприятия, возможно динамическое прогнозирование изменений финансовой устойчивости	Модель применима только в отношении крупных компаний, которые разместили свои акции на фондовом рынке
Модель Спрингейта	Модель показывает достаточный уровень надежности прогноза	Нет отраслевой и региональной дифференциации Z-счета. Между переменными наблюдается достаточно высокая корреляция.
Модель Лиса	Все показатели финансовой деятельности зависят от величины активов независимо от того, является ли эта статья доходной или расходной. Модель основана на допущении, что чем больше активов, тем выше их ликвидность.	При попытках применения модели Лиса к российской действительности показатели могут быть некорректными и излишне завышенными. Связано это с тем, что в модели Лиса высокое значение принадлежит прибыли от продаж без учета налогообложения
Модель Давыдовой-Беликова	Механизм разработки и все основные этапы расчетов подробно описаны, что облегчает практическое применение методики. Разрабатывалась на основе российской статистики и определяют процентную вероятность банкротства	Применима для торговых предприятий. Методика годится для прогнозирования кризисной ситуации, когда уже заметны очевидные ее признаки, а не заранее, еще до появления таковых
Модель Зайцевой	Использует в качестве переменных 6 финансовых показателей, с определенными нормативными значениями. Возможность использования в российских условиях. Простота интерпретации результатов.	Методика недостаточно хорошо описана. Существует необходимость привлечения данных коэффициентов загрузки за предыдущие периоды, что ограничивает возможности использования модели при проведении внешнего анализа

В настоящее время на практике нет таких методов оценки банкротства компаний, которые были бы безупречны с теоретической точки зрения. Если использовать данные методы в целом, учитывая все плюсы и минусы каждой из этих моделей, то абсолютно реально дать точную оценку вероятности наступления банкротства предприятия.

2 Оценка финансового состояния авиакомпаний РФ

2.1 Анализ рынка авиаперевозок в РФ

После распада СССР, на базе авиаотрядов советского Аэрофлота началось формирование авиакомпаний, число которых быстро достигло 383. С этого момента их число стремительно снижалось как в годы спада авиаперевозок, так и в годы подъема. Динамика изменения количества авиакомпаний представлена на рисунке 2.

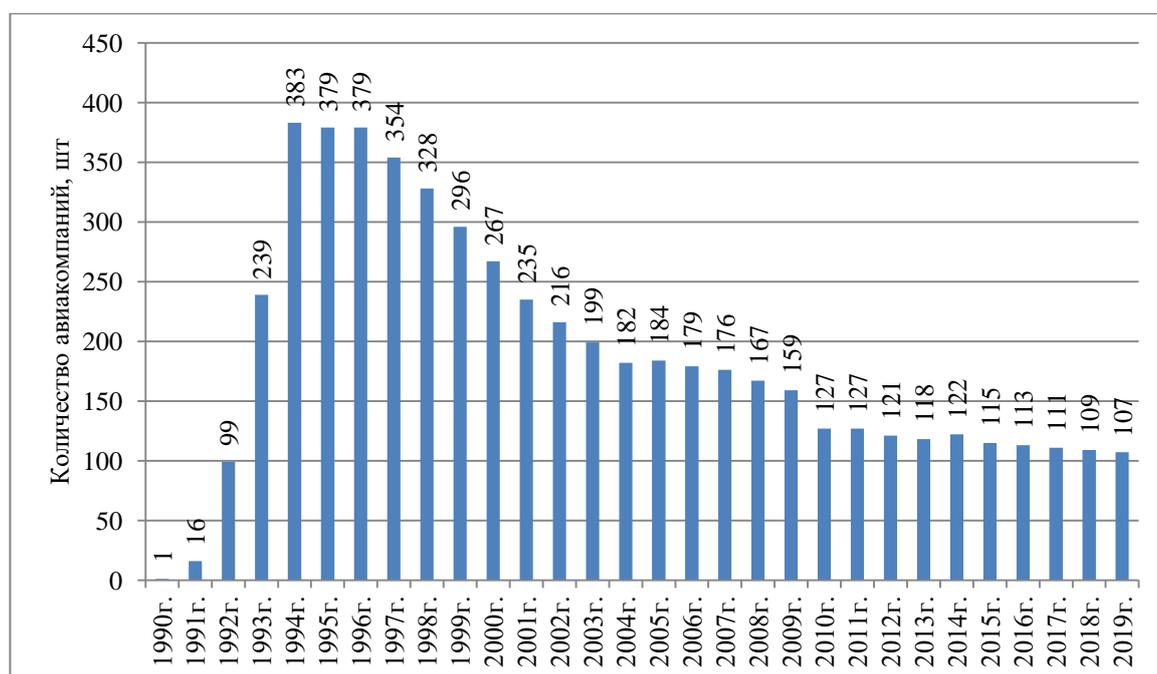


Рисунок 2 – Динамика изменения количества авиакомпаний в РФ

Пик перевозок в РСФСР был достигнут в 1990 году – 94,3 млн пассажиров и 159,5 млрд пассажирокилометров, после чего началось длительное снижение на фоне общеэкономического спада 90-х годов. Минимальные значения были зафиксированы в 1999 году – 28,5 млн пассажиров и 53,4 млрд пассажирокилометров. За десять лет показатели упали почти в 3 раза. После этого начался медленный процесс восстановления. К концу первого десятилетия 21 века, миновав краткосрочный спад из-за мирового кризиса 2008-2009 годов, российским

авиакомпаниям все же удалось удвоить объемы перевозок пассажиров, а пассажирооборот даже утроить, выйдя на уровень показателей 1990 года.

С 2010 года рост объемов перевозок в России имеет рекордные показатели, существенно опережающие общемировые. С 2009 по 2019 годы объемы перевозок пассажиров и пассажирооборот в России выросли почти в 3 раза. Такие высокие темпы роста зафиксированы несмотря на кризис 2015 года. При этом, в 2015-2016 годах фиксировалось только снижение пассажирооборота, количество же перевезенных пассажиров оставалось практически на уровне 2014 года. Снижение пассажиропотока на международных линиях было полностью компенсировано за счет роста пассажиропотока на внутренних линиях. На рисунке 3 представлена динамика пассажироперевозок российских авиакомпаний на внутренних и международных авиалиниях.

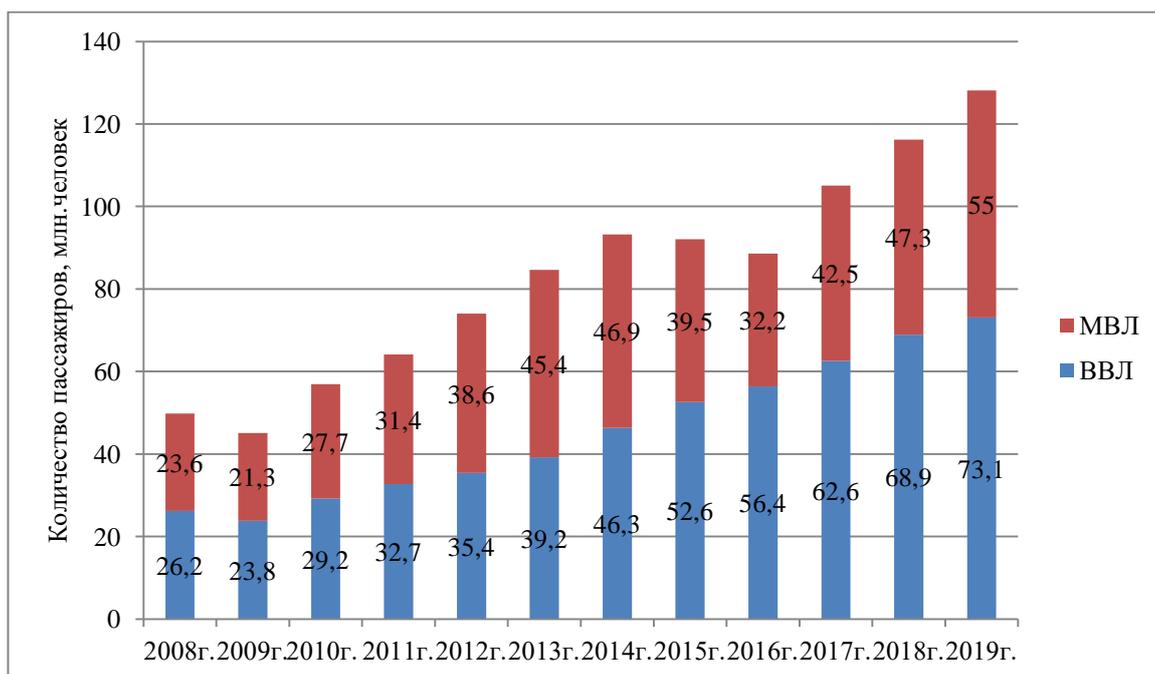


Рисунок 3 – Динамика пассажироперевозок российских авиакомпаний на внутренних и международных авиалиниях

В десятке наиболее популярных международных направлений у российских авиакомпаний: Турция, Германия, Италия, Китай, Испания и Канарские острова, Таиланд, Армения, Кипр, Тунис, Вьетнам. Наиболее популярными внутренними направлениями по-прежнему остаются Москва,

Санкт-Петербург и курорты Юга России – Республика Крым и Краснодарский край. Причем, открытие автомобильного и железнодорожного движения по Крымскому мосту на воздушный пассажирский трафик не повлияло.[9]

С 2010 года численность авиакомпаний в России стабилизировалась, лишь с незначительным снижением. За минувшее десятилетие структура рынка существенно изменилась. Всего 15 авиакомпаний из 107 зарегистрированных осуществляют перевозку 93% пассажиров и выполняют около 94% пассажирооборота. В таблице 5 представлен список крупнейших авиакомпаний России, а также данные по перевозке пассажиров за последние 2 года.

Таблица 5 – Перевозка пассажиров в 2018-2019 годах

Авиакомпания	2018 г.	2019 г.	% изменения
Аэрофлот	35 762 452	37 220 668	104,1
S7	11 598 533	14 046 452	121,1
Россия	11 140 330	11 553 055	103,7
Победа	7 814 779	10 287 233	143,2
Уральские авиалинии	9 000 615	9 616 908	106,8
Utair	7 652 155	7 760 642	101,4
АЗУР эйр	4 236 952	5 788 726	136,6
Северный ветер	4 921 715	5 535 177	112,5
Глобус	4 361 048	3 898 870	89,4
Ред Вингс	2 621 469	3 070 961	117,1
Роял Флайт	1 727 025	2 258 915	130,8
Икар	2 020 298	2 161 817	107,0
Нордавиа	1 189 568	2 033 375	170,9
Ямал	1 966 568	1 746 224	88,8
Аврора	1 622 679	1 657 741	102,2

Как видно из таблицы в 2018 году в целом было перевезено примерно 115 млн. пассажиров, а в 2019 году российские авиакомпании перевезли более 128,1 млн. пассажиров. Таким образом, показатели увеличились на 10% по сравнению с прошлым годом. На международных линиях было перевезено более 55 млн. пассажиров, а на внутренних – порядка 73 млн. пассажиров. В то же время, Росавиация относит к числу магистральных перевозчиков только 18 авиакомпаний, ещё 21 – к региональным. Остальные

– к местным, вертолетным, грузовым, бизнес и специальным перевозчикам. Также следует обратить внимание, что помимо коммерческих эксплуатантов присутствует немалое количество операторов авиации общего назначения и авиационных работ.

Следует отметить, что из обозначенных 15 авиакомпаний, четверка крупнейших игроков (8 авиакомпаний) – Группа Аэрофлот (Аэрофлот, Россия, Победа, Аврора), S7 (Сибирь, Глобус), Уральские авиалинии и ЮТэйр занимают 75% доли рынка авиаперевозок. Причем, у Группы Аэрофлот доля рынка почти половина – 47,4% (рис. 4).

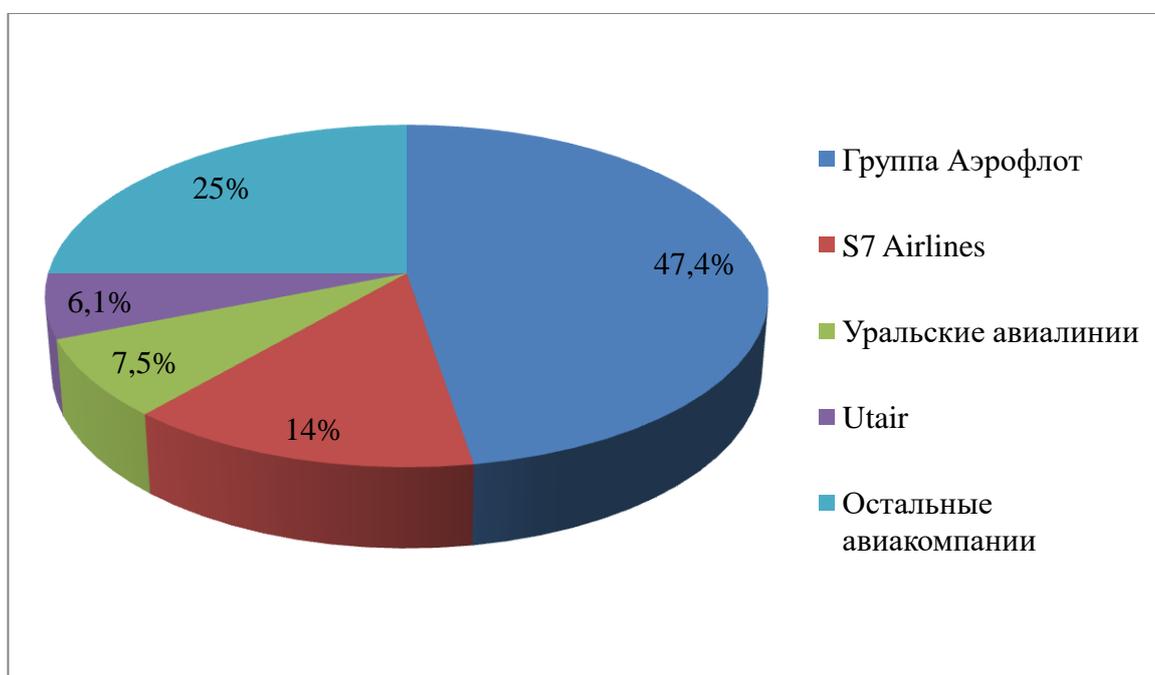


Рисунок 4 – Распределение долей рынка авиаперевозок в РФ

На сегодняшний день российский рынок авиаперевозок постоянно подвергается изменениям, обновляется и трансформируется. Геополитические события последних лет негативно сказались на экономике страны, что привело к изменению в развитии авиатранспортной отрасли.

Несмотря на это в России проводят региональные программы по развитию авиаотрасли, обновляют парк самолётов и выделяют средства на развитие внутренних и межрегиональных авиаперевозок.

В России запущен процесс обновления авиафлота и большая ставка делается на расширение производства отечественных самолётов Sukhoi Superjet 100. В ближайшее время многие российские компании по авиаперевозкам получат 1170 новых пассажирских самолетов на сумму 135 млрд долларов.

В общей сложности российский парк пассажирских самолётов насчитывает 981 единицу, а средний возраст авиапарка 16,8 лет, что выше среднего мирового показателя на 11,4 лет.

2.2 Краткая характеристика деятельности основных участников рынка авиаперевозок РФ

Компания Аэрофлот на сегодня считается одним из лидеров среди компаний авиаперевозчиков в Российской Федерации. С 2009 года генеральным директором компании считается Савельев В.Г.

Аэрофлот основан 17 марта 1923 года. На данный момент считается самой старейшей авиакомпанией мира и самым наиболее узнаваемым российским брендом. На протяжении трех лет считался одним из самых сильных брендов среди авиакомпаний мира. На основании данных одного из ведущих мировых независимых консультантов по оценке брендов BrandFinance. В 2017 году компания попала в топ-20 мировых авиаперевозчиков по количеству перевезённых пассажиров, а в конце 2018 года значительно укрепила свою позицию в списке самых крупных авиаперевозчиков мира по показателям пассажиропотока и пассажирооборота.

Аэрофлот одна из первых российских компаний, которая вступила в Международную ассоциацию воздушного транспорта (IATA).

В России находится 5 филиалов компании Аэрофлот. Они расположены в таких городах как Санкт-Петербург, Калининград, Пермь, Красноярск и Владивосток.

В 2019 году компанией Аэрофлот было перевезено около 37 миллионов пассажиров. Это больше на 4,1%, чем в предыдущем году. Пассажирооборот увеличился на 3,8% и достиг примерно 102 млрд пассажиро-километров. По количеству занятых пассажирских кресел процент компании Аэрофлот составил около 80%. В общем компания «Аэрофлот» перевезла за весь 2019 год около 61 млн пассажиров.

Аэрофлот владеет самым молодым самолетным парком в мире в числе авиационных перевозчиков, которые эксплуатируют больше ста воздушных судов. На балансе компании имеется порядка 247 авиалайнеров. С 2020 года начинает принимать в свой флот новые широкофюзеляжные машины Airbus A350.

Аэрофлот имеет в наличии крупнейший центр управления полетами в Восточной Европе. На базе компании была открыта собственная школа авиации, а также создан высокотехнологичный ситуационный центр. Он позволяет эффективно управлять производственными процессами, в случае какой-либо кризисной ситуации или сбоев в работе.

Около 52% акций ПАО «Аэрофлот» являются собственностью Российской Федерации, в частности Федеральному агентству по управлению государственным имуществом. Примерно 40% акций принадлежат институциональным и частным инвесторам, которые находятся в свободном обращении.

Аэрофлот оказывает немаловажную помощь обществу, постоянно поддерживает благотворительные организации и способствует проведению социально значимых мероприятий и акций.

Компания Аэрофлот в 2023 году планирует перевезти от 90 до 100 млн. пассажиров. А также открыть новые региональные базы в Новосибирске, Сочи, Екатеринбурге к 2023 году.[10]

S7Airlines одна из крупнейших частных авиакомпаний России. Имеет самый современный парк воздушных судов на российском рынке. Широкая

маршрутная сеть позволяет пассажирам путешествовать в 181 город в 26 странах мира.

S7Airlines по данным международного рейтинга Skytrax входит в тройку лучших авиакомпаний Восточной Европы. В 2018 году S7Airlines стала самой пунктуальной российской авиакомпанией. Компания заняла шестое место в европейском рейтинге пунктуальности компаний OAG Punctuality League 2019.

S7Airlines входят в число самых экологичных авиаперевозчиков мира, по данным экологической организации Atmosfair. Авиакомпания занимает 16 место в мировом рейтинге.

В 1957 году с аэродрома в Новосибирской области был отправлен первый гражданский рейс. Это событие послужило открытию Толмачёвского объединённого авиаотряда. В 1992 году на данной базе была создана государственная авиакомпания «Сибирь». 2005 год был переломным для компании «Сибирь». В то время на базе компании и её подразделений была организована группа компаний «S7 Group». Проведен ребрендинг, смена раскраски корпусов самолетов.

С 12 сентября 2019 года генеральным директором S7 Airlines является Клебанов В.А. Штаб-квартира авиакомпании расположена в городе Новосибирске.

Парк воздушных судов компании S7 считается одним из самых современных на российском рынке. Все рейсы выполняются на самолетах, созданными ведущими мировыми производителями. Всего в парке находится 101 воздушное судно.

S7Airlines первой в России начинает эксплуатировать самые новые самолеты.

В 2017 году поступил первый лайнер нового поколения – Airbus A320neo. Это более экологичные самолеты, признанные самыми тихими в своем классе.

Осенью 2018 года S7Airlines получила первый в России современный среднемагистральный лайнер Boeing737 MAX.[12]

«Уральские авиалинии» входят в топ крупнейших российских авиакомпаний. Каждый год услугами авиакомпании пользуется все больше пассажиров – в 2019 году было перевезено 9 616 908 человек. Это на 11% больше, чем в 2018 году. География полетов насчитывает уже более 200 направлений. Авиакомпания имеет центры по техническому обслуживанию самолетов в таких аэропортах города Екатеринбург, Москва, Самара и Челябинск.

Авиакомпания «Уральские авиалинии» выросла из Свердловского авиаотряда, который сформировался на базе аэропорта Кольцово в Свердловске еще в 1943 году. Под брендом «Уральские авиалинии» авиакомпания существует с 1993 года и к 2006 году перевезла более 1 000 000 пассажиров, при этом все полеты совершались самолетами российского производства.

С 2006 года компания направила фокус внимания на развитие авиационно-технической базы. Тогда была запущена программа обновления воздушного парка: самолеты Ан-24, Ту-134, Ту-156 и Ил-86 заменили на Airbus A230. В 2012 году в компании был открыт собственный тренажерный центр по подготовке пилотов самолетов семейства Airbus 320, а в 2014 году в аэропорту Кольцово завершилось строительство ангарного комплекса, позволяющего авиакомпании осуществлять техническое обслуживание различной сложности.

Генеральным директором компании Уральские авиалинии является Скуратов С.Н. Штаб-квартира расположена в Екатеринбурге.

Авиакомпания зарегистрирована в реестре IOSA. Такое решение было принято по итогу международного аудита на соответствие стандартам эксплуатационной безопасности до 25 апреля 2020 года. Обязательная сертификация IOSA является частью политики компании, которая направлена на постоянное совершенствование деятельности.[11]

Осенью 2015 года компания Уральские авиалинии приняла участие в проверке системы государственного контроля по обеспечению безопасности полетов РФ. Проверкой занимались аудиторы Международной организации гражданской авиации ICAO.

Авиационный технический центр «Уральских авиалиний» открыт в январе 2015 года. Новый комплекс был построен с использованием новейших современных инновационных технологий. Он дает возможность авиаперевозчикам самостоятельно проводить сложнейшие формы технического обслуживания эксплуатируемых воздушных судов. В то время как раньше такие операции проводились за рубежом.

В 2012 году на базе компании был открыт центр по подготовке пилотов. Он оснащен современным тренажером-симулятором для семейства самолетов A320, который был изготовлен одним из крупнейших производителей в мире «Sim Industries». С помощью этого тренажера можно смоделировать всевозможные ситуации на борту.

Авиакомпания Utair не только одна из крупнейших авиакомпаний России, но также и крупнейший оператор по вертолетным перевозкам. Компания постоянно развивается и самосовершенствуется. В своей работе делает ставку на прозрачность в отношениях с клиентами. Руководство компании планирует добиться статуса лидера в области авиаперевозок в Российской Федерации.

История Utair началась в 1967 году. Тогда было создано Тюменское управление гражданской авиации. На протяжении многих лет компания принимала участие в освоении природных месторождений Западной Сибири, благодаря чему накопила фундаментальный авиационный опыт.

В 1991 году Тюменское управление гражданской авиации было реорганизовано в авиакомпанию Тюменьавиатранс.

В 2002 году компания произвела ребрендинг, сменила название и начала обновлять авиапарк.

Utair располагает современным парком воздушных судов, который насчитывает порядка 65 самолётов.

Авиакомпания «Utair» имеет на сегодняшний день один из самых крупных воздушных флотов, который состоит как из самолётов, так и из вертолётов. Хотя авиаперевозчик по большей части известен своими самолетами, авиапарк вертолетов у данного предприятия насчитывает больше 350 воздушных судов. Они используются в основном для перевозки пассажиров на местных авиалиниях, для транспортировки грузов, а также для выполнения наблюдательных полётов и т.д.

По объему пассажирооборота и пассажиропотока компания находится на пятом месте в РФ после Аэрофлота, авиакомпании Россия, Уральских Авиалиний и S7. В 2017 году было перевезено на международных и внутренних рейсах около 7,5 млн. пассажиров.

Штаб-квартира компании расположена в городе Сургуте. Генеральным директором компании является Мартиросов А.З.

В составе авиакомпании «Utair» имеется несколько дочерних предприятий. Они весьма широко известны в России, а также за ее пределами, в особенности в странах западной Европы и т.д. Авиакомпания «Utair» ежедневно предоставляет различные скидки на осуществление полетов для своих пассажиров. Это делает данного перевозчика весьма популярным и в тоже время конкурентно способным среди других крупных авиакомпаний. Деятельность авиакомпании напрямую зависит от сотрудничества с различными туристическими фирмами. Это позволяет компании развивать новые направления, а также открывать новые авиарейсы, как в города России, так и в страны дальнего зарубежья.

Так как в мире складывается нестабильная экономическая ситуация, компания «Utair» строит свою деятельность по трем основным направлениям. К ним относятся вертолетные перевозки по России, вертолетные перевозки за рубеж и пассажирские авиаперевозки. Такое

разнообразие в деятельности компании позволит ей быть готовой к любым экономическим проблемам даст возможность оставаться на плаву.

2.3 Анализ финансового состояния авиакомпаний

Анализ финансового состояния предприятия включает в себя анализ бухгалтерских балансов и отчетов о финансовых результатах за прошедшие периоды в целях определения основных финансовых показателей. Финансовый анализ также служит основой понимания истинного положения предприятия и степени финансовых рисков. Результаты финансового анализа непосредственно влияют на определение целей планирования деятельности предприятия на следующие периоды. [4]

Горизонтальный анализ баланса проводится путем сравнения данных на конец отчетного периода с данными на начало отчетного периода по каждой позиции отчета. Рассчитывается разница в абсолютных значениях и рассчитывается относительное изменение (темп изменения), как отношение рассчитанной разницы показаний на конец и начало периода к значению показателя на начало отчетного периода.

Вертикальный (структурный) анализ баланса предприятия представляет собой расчет отношения каждой позиции отчета к итоговой величине (валюта баланса). Данные по структуре баланса рассчитываются на начало и конец отчетного периода.

Горизонтальный и вертикальный анализ баланса авиакомпании «Аэрофлот» приведены в приложении А.

Баланс предприятия характеризует финансовое положение предприятия, на его основании оцениваются потенциал развития предприятия, заложенный в активах и риск неплатежеспособности, как в краткосрочной, так и долгосрочной перспективе.

За 2019 год активы компании увеличились на 27 279 841 тыс. рублей (15,89%).

Оборотные активы выросли на 19 190 336 тыс. рублей (18,2%), внеоборотные активы также увеличились на 8 089 505 тыс. рублей (12,22%).

Капиталы и резервы в 2019 году увеличились на 9 470 054 тыс. рублей (15,72%), по сравнению с предыдущим годом. Долгосрочные обязательства увеличились на 1 525 361 тыс. рублей (19,35%). Краткосрочные обязательства выросли на 16 284 426 тыс. рублей (15,73 %).

В 2019 году в разделе краткосрочных обязательств появились заемные средства, которые отсутствовали на протяжении прошлых периодов. Доля заемных средств составляет 6,3%.

Вертикальный (структурный) анализ отчета о финансовых результатах предприятия представляет собой расчет отношения каждой позиции отчета к выручке предприятия. [4]

Анализ структуры отчета о финансовых результатах компании «Аэрофлот» представлен в приложении Б.

Отчет о финансовых результатах дает оценку эффективности деятельности предприятия и необходим для анализа рентабельности и деловой активности.

Доля себестоимости реализованной продукции составила 98,41%. В 2019 году коммерческие и управленческие расходы в структуре выручки составили 5,89% и 2,37%. По сравнению с предыдущим периодом, доля себестоимости уменьшилась на 0,6%, доля коммерческих расходов уменьшилась на 0,02%, доля управленческих расходов уменьшилась на 0,37%.

Доля валовой прибыли увеличилась с 0,99% до 1,59%, по причине роста доли себестоимости. Доля прибыли от продаж уменьшилась с 7,65% до 6,67%, вследствие увеличения доли коммерческих затрат. Доля прибыли до налогообложения уменьшилась с 0,81% до 0,42%. Чистая прибыль в 2019 году составила 5 286 800 тыс. рублей.

Горизонтальный и вертикальный анализ баланса авиакомпании «Utair» приведены в приложении В.

За 2019 год активы компании уменьшились на 17 602 338 тыс. рублей (21,19%).

Оборотные активы снизились на 3 145 173 тыс. рублей (9,26%), внеоборотные активы также уменьшились на 14 457 165 тыс. рублей (29,43%).

Капиталы и резервы в 2019 году уменьшились на 14 406 471 тыс. рублей (92,76%), по сравнению с предыдущим годом. Долгосрочные обязательства увеличились на 2 951 191 тыс. рублей (15,08%). Краткосрочные обязательства снизились на 244 676 тыс. рублей (0,31 %).

На протяжении трех лет раздел капитал и резервы имеет отрицательное значение, из-за большого непокрытого убытка.

В 2018 и 2019 году в разделе краткосрочных обязательств значительно увеличились заемные средства по сравнению с предыдущим годом. В 2018 году заемные средства увеличились на 67 513 493 тыс. рублей. Доля заемных средств в 2019 году составила 108,98%.

Анализ структуры отчета о финансовых результатах компании «Utair» представлен в приложении Г.

Доля себестоимости реализованной продукции составила 97,48%. В 2019 и 2018 году коммерческие и управленческие расходы отсутствуют. По сравнению с предыдущим годом, доля себестоимости уменьшилась на 6,53%.

В 2019 году валовая прибыль получила положительное значение и её доля составила 2,52%. Так как коммерческие и управленческие расходы отсутствуют, то доля прибыли от продаж остается на таком же уровне как доля валовой прибыли. Доля прибыли до налогообложения увеличилась с - 8,99% до -14,23%. В 2019 году убыток компании составил 14 406 471 тыс.рублей.

Горизонтальный и вертикальный анализ баланса авиакомпании «Уральские авиалинии» приведены в приложении Д.

За 2019 год активы компании увеличились на 2 117 037 тыс. рублей (10,33%).

Оборотные активы увеличились на 1 586 764 тыс. рублей (10,1%), внеоборотные активы также увеличились на 530 273 тыс. рублей (11,07%).

Капиталы и резервы в 2019 году увеличились на 2 091 775 тыс. рублей (37,61%), по сравнению с предыдущим годом. Долгосрочные обязательства уменьшились на 772 674 тыс. рублей (24,72%). Краткосрочные обязательства увеличились на 797 936 тыс. рублей (6,76 %).

В 2019 году заемные средства уменьшились на 250 217 тыс. рублей. Доля заемных средств в 2019 году составила 9,51%.

Анализ структуры отчета о финансовых результатах компании «Уральские авиалинии» представлен в приложении Е.

Доля себестоимости реализованной продукции составила 91,96%. В 2019 году коммерческие и управленческие расходы в структуре выручки составили 4,44% и 1,97%. По сравнению с предыдущим периодом, доля себестоимости уменьшилась на 1,37%, доля коммерческих расходов уменьшилась на 0,34%, доля управленческих расходов увеличилась на 0,02%.

В 2019 году доля валовой прибыли составила 8,04%. Доля прибыли от продаж составила 1,63%. Доля прибыли до налогообложения увеличилась с 0,51% до 2,96%. В 2019 году чистая прибыль компании составила 2 091 775 тыс.рублей.

Горизонтальный и вертикальный анализ баланса авиакомпании «S7» приведены в приложении Ж.

За 2019 год активы компании увеличились на 7 175 483 тыс. рублей (12,55%).

Оборотные активы уменьшились на 2 052 600 тыс. рублей (4,31%), в то время как внеоборотные активы увеличились почти в два раза, по сравнению с прошлым годом на 9 228 083 тыс. рублей (96,22%).

Капиталы и резервы в 2019 году увеличились на 4 318 820 тыс. рублей (50,77%), по сравнению с предыдущим годом. Долгосрочные обязательства уменьшились на 1 000 000 тыс. рублей (4,76%). Краткосрочные обязательства увеличились на 3 856 663 тыс. рублей (13,94%).

В 2019 году заемные средства увеличились на 998 208 тыс. рублей. Доля заемных средств в 2019 году составила 1,60%.

Анализ структуры отчета о финансовых результатах компании «S7» представлен в приложении И.

Доля себестоимости реализованной продукции составила 91,9%. В 2019 году коммерческие и управленческие расходы в структуре выручки составили 2,51% и 3,86%. По сравнению с предыдущим периодом, доля себестоимости увеличилась на 2,89%, доля коммерческих расходов уменьшилась на 0,13%, доля управленческих расходов уменьшилась на 0,78%.

В 2019 году доля валовой прибыли составила 8,10%. Доля прибыли от продаж составила 1,73%. Доля прибыли до налогообложения уменьшилась с 5,25% до 4,57%. В 2019 году чистая прибыль компании составила 5 455 292 тыс.рублей.

Динамика активов авиакомпаний представлена на рисунке 5.

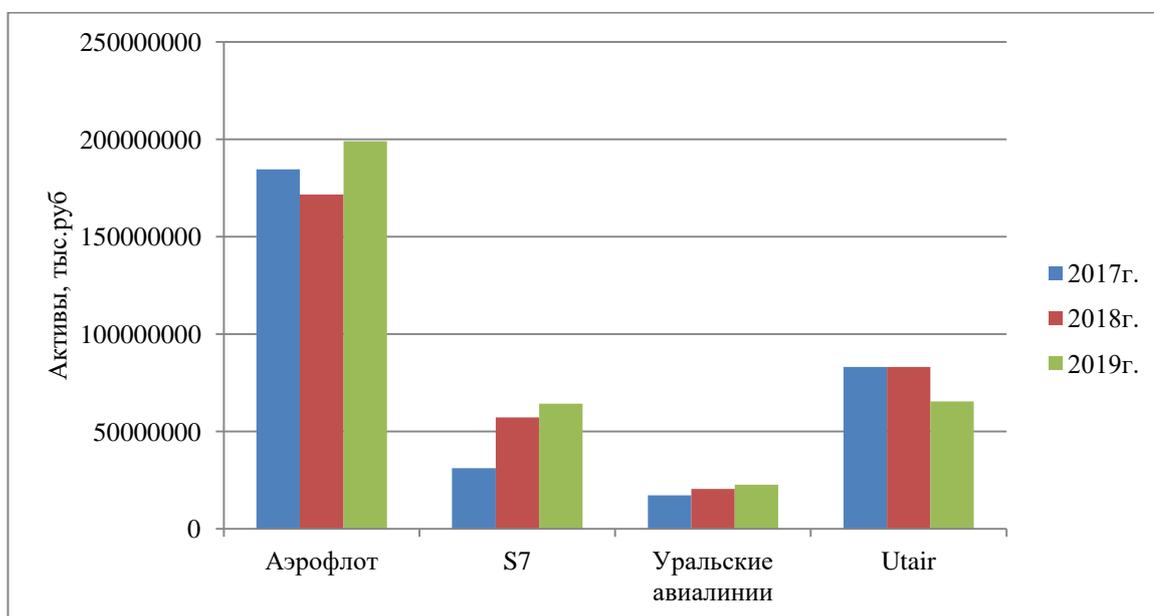


Рисунок 5 – Динамика активов авиакомпаний РФ

Наибольшая сумма активов принадлежит группе «Аэрофлот». В 2019 году эта сумма составила 198 931 740 тыс. руб. На протяжении трех лет компания «Уральские авиалинии» увеличила свои активы на 5 333 445 тыс.

руб. Активы компании «Utair» после 2018 г. начали снижаться, в большей степени за счет снижения внеоборотных активов и на следующий год сумма активов составила 65 477 896 тыс.руб.

Выручка, себестоимость и прибыль от продаж на конец 2019 года представлены на рисунке 6.

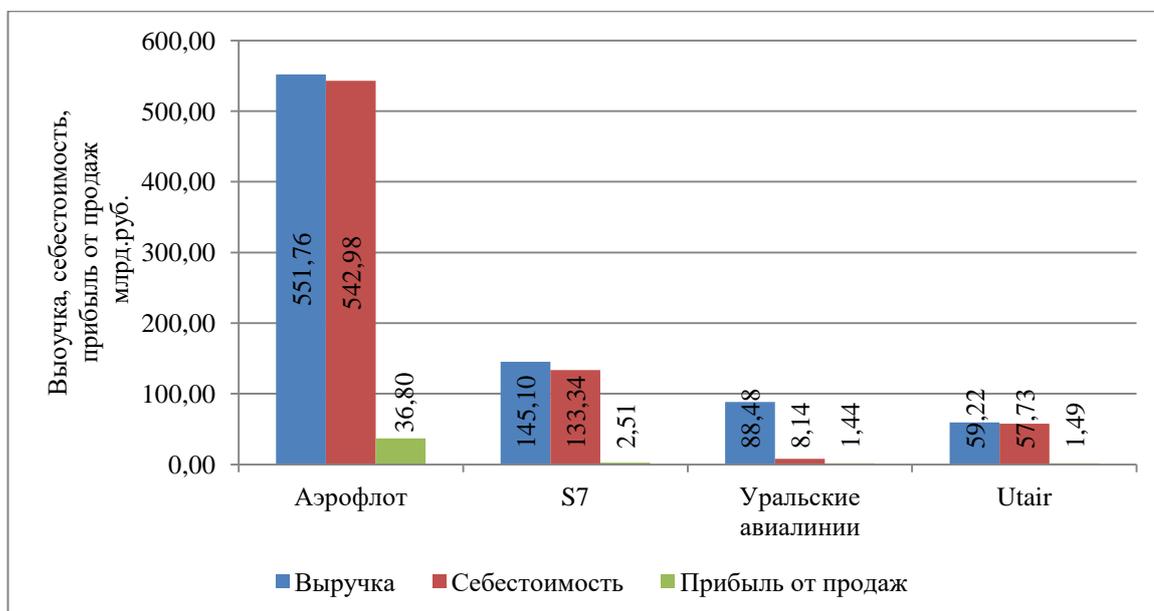


Рисунок 6 – Выручка от продаж, себестоимость и прибыль от продаж авиакомпаний на конец 2019 года

Исходя из данных представленных на рисунке 6, видно, что компания «Аэрофлот» получает наибольшую прибыль от продаж, по сравнению с остальными компаниями. Их прибыль от продаж составила 36 795 771 тыс.руб. А у компании «Utair», очень высокая себестоимость, за счет этого эта компания имеет низкую прибыль от продаж.

Основным критерием при оценке финансовой устойчивости является соотношение собственных средств, к заемным. И тут должен сохраняться некий баланс, при котором предприятие может работать максимально эффективно, но при этом не зависеть от заемных средств. Наглядное представление этого соотношения показано на рисунке 7.

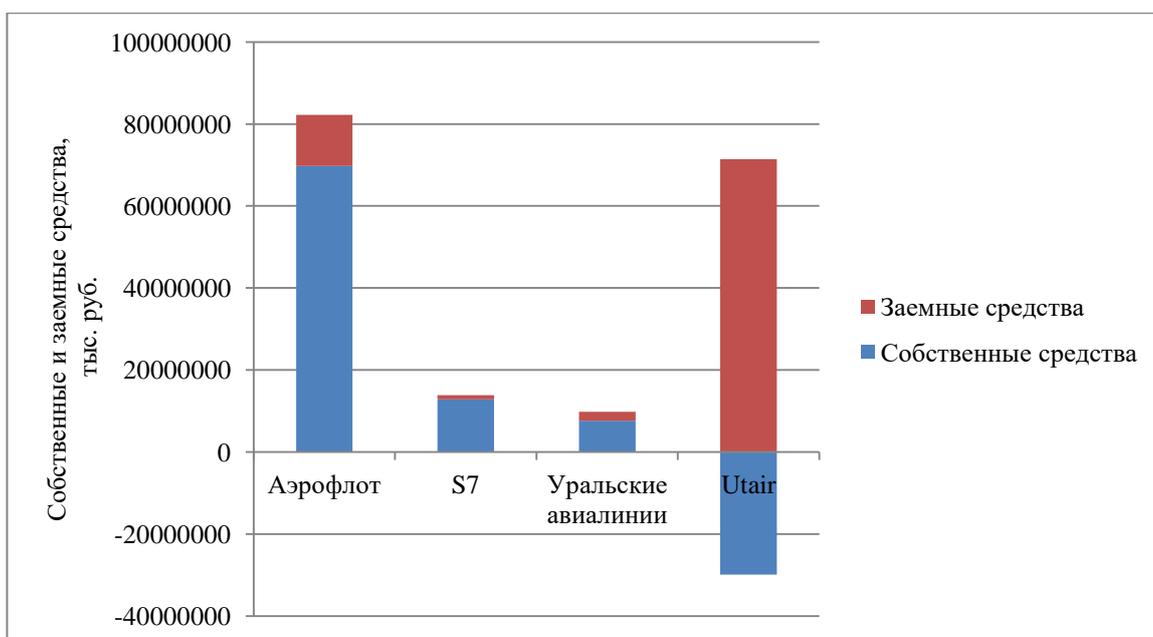


Рисунок 7 – Соотношение собственных средств к заемным в 2019г.

Как видно из рисунка 7, собственные средства компании «Utair» имеют отрицательное значение, что связано с убытками компании, а также у предприятия имеется большая доля заемных средств. Остальные компании не зависят от заемных средств, доля их собственных средств превышает заемные.

Показатели ликвидности дают представление о способности фирмы рассчитаться по текущим долгам с помощью денежных средств и прочих ликвидных активов. Платежеспособность выражается через коэффициенты платежеспособности, представляющие собой отношение оборотных активов к сумме текущих (краткосрочных) обязательств на отчетную дату. [4]

Таблица 6 – Показатели платежеспособности авиакомпаний РФ в 2019 году

Компания/показатель	Чистые оборотные активы	Коэффициент текущей ликвидности	Коэффициент срочной ликвидности	Коэффициент абсолютной ликвидности
Аэрофлот	4 827 982	1,04	0,94	0,06
S7	14 007 337	1,44	1,38	1,03
Уральские авиалинии	4 684 704	1,37	0,73	0,04
Utair	- 47 990 346	0,39	0,36	0,02

Исходя из данных, представленных в таблице 6 можно сделать следующие выводы по анализу платежеспособности:

1. Все показатели платежеспособности компании «Utair» ниже нормы, у остальных компаний показатели близки к норме или находятся в её пределах.

2. Отрицательное значение чистых оборотных активов компании «Utair» указывает на то, что предприятие не имеет суммы собственного капитала для финансирования оборотных активов.

3. Коэффициенты текущей ликвидности при норме 1,5–3 находятся в промежутке от 0,39 до 1,44; коэффициенты срочной ликвидности при норме 0,8–1,2 находятся в промежутке от 0,36 до 1,38; коэффициенты абсолютной ликвидности при норме 0,25–0,35 находятся в промежутке от 0,06 до 1,03. Всё это указывает на то, что большинство предприятий платежеспособно. Неплатежеспособность выявлена лишь у одной компании «Utair».

Финансовая устойчивость характеризует способность предприятия сохранять платежеспособность и обслуживать долги в долгосрочной перспективе.[20]

Данные по анализу финансовой устойчивости представлены в таблице 7.

Таблица 7 – Показатели финансовой устойчивости авиакомпаний РФ в 2019 году

Компания/показатель	Коэффициент автономии	Коэффициент левериджа	Коэффициент покрытия процентов	Коэффициент долга
Аэрофлот	55,95%	1,79	197,27	64,95%
S7	28,17%	3,55	1,42	50,58%
Уральские авиалинии	44,25%	2,26	2,80	66,16%
Utair	-97,17%	-1,03	0,43	145,72%
Рекомендуемое значение	>40%	<2,5	>7	<60%

Исходя из данных, представленных в таблице 7 можно сделать следующие выводы по анализу финансовой устойчивости:

1. Все показатели компании «Аэрофлот» находятся в пределах нормы, кроме коэффициента долга. Его отклонение незначительно и составляет 4,95%.

2 . Показатели компании «S7», не соответствуют рекомендуемому значению. Это может быть связано с небольшим значением стоимости собственного капитала, а также большой суммой процентов к уплате. Коэффициент долга в пределах нормы.

3. Все показатели компании «Utair» находятся в критичном положении. Это связано в большей степени с высоким уровнем задолженности и убытками компании.

4. Компания «Уральские авиалинии» имеет достаточный уровень собственных средств в источниках финансирования.

Деловая активность связана с поведением менеджеров, их предприимчивостью, инициативой, способностью организовать бизнес. Эти показатели, являются характеристикой эффективности управления предприятием и отражают время, которое тратится для выполнения производственных и коммерческих операций. [4]

Данные по анализу оборачиваемости представлены в таблице 8.

Таблица 8 – Показатели оборачиваемости авиакомпаний РФ в 2019 году

Компания/ показатель	Рабочий капитал	Оборачива емость активов	Оборачива емость оборотных активов	Оборачива емость запасов	Оборачива емость ДЗ	Оборачива емость КЗ
Аэрофлот	19 054 174	2,98	4,80	55,50	5,91	5,72
S7	-4 039 804	2,39	3,12	82,09	13,46	8,07
Уральские авиалинии	212 036	4,10	5,36	64,46	10,58	8,40
Utair	22 443 632	0,80	1,83	20,28	2,10	6,69

Исходя из полученных результатов, можно сделать следующие выводы по анализу оборачиваемости:

1. Все авиакомпании, кроме S7, имеют положительное значение рабочего капитала. Это означает, что кредиторская задолженность компании превышает дебиторскую задолженность. Также у компании наибольшее значение показателей оборачиваемости запасов и дебиторской задолженности.

2. У компании «Уральские авиалинии» наибольшее значение среди показателей оборачиваемости активов, оборотных активов и кредиторской задолженности.

Доходность фирмы характеризуется абсолютными и относительными показателями. Абсолютный показатель доходности – сумма прибыли. Относительный показатель – уровень рентабельности. Анализ рентабельности представлен в таблице 9.

Таблица 9 – Показатели рентабельности авиакомпаний РФ в 2019 году

Компания/показатель	Валовая рентабельность продаж	Операционная рентабельность продаж	Чистая рентабельность продаж	Рентабельность активов	Чистая рентабельность активов	Рентабельность собственного капитала
Аэрофлот	1,59	6,67	0,96	19,86	2,85	8,13
S7	8,10	1,73	3,76	4,13	8,98	51,14
Уральские авиалинии	8,04	1,63	2,36	6,69	9,70	31,66
Utair	2,52	2,52	-24,33	2,01	-19,40	63,37

Исходя из полученных результатов, можно сделать следующие выводы по анализу рентабельности, а именно, что существуют показатели с отрицательным значением рентабельности у компании «Utair». Отрицательная рентабельность показывает процент убыточности производства или продаж на каждый вложенный рубль в товар. Получается, что себестоимость продукции выше, чем прибыль от ее реализации, а цена недостаточно высока для покрытия всех издержек.

3 Оценка вероятности банкротства авиакомпаний РФ

3.1 Оценка вероятности банкротства авиакомпаний РФ с помощью зарубежных методик

Для того, чтобы оценить степень вероятности банкротства рассматриваемых компаний, необходимо провести анализ с помощью методик оценки вероятности банкротства.

Целесообразно начать рассмотрение с зарубежных методик прогнозирования банкротства, так как именно на их основе российские ученые проводили разработки в этой области, формируя новые методики диагностики кризисного состояния предприятия.

Наибольшее распространение в условиях российской экономики получили модели, предложенные известным профессором Нью-Йоркского университета Альтманом, чьи модели послужили прототипом всех подобных моделей прогнозирования банкротства.

В зависимости от величины Z вероятность банкротства определяется следующим образом: если Z больше 0, то вероятность банкротства больше 50%, если Z меньше 0, то вероятность банкротства меньше 50%, если же Z равен 0, то вероятность банкротства равна 0.

Таблица 10 – Оценка вероятности банкротства компании «Аэрофлот» с помощью двухфакторной модели Альтмана

Показатель	2017 г.	2018 г.	2019 г.
Коэффициент текущей ликвидности	1,4210	1,0186	1,0403
Удельный вес заемных средств в пассивах	0	0	0,0630
Z	-1,91	-1,48	-1,50
Вероятность банкротства = 0	0	0	0

Таким образом, расчет с помощью двухфакторной модели Альтмана показал, что вероятность банкротства компании «Аэрофлот» составляет менее 50%.

Таблица 11 – Оценка вероятности банкротства компании «Utair» с помощью двухфакторной модели Альтмана

Показатель	2017 г.	2018 г.	2019 г.
Коэффициент текущей ликвидности	3,8736	0,4296	0,3910
Удельный вес заемных средств в пассивах	0,0030	0,8157	1,0898
Z	-4,55	-0,80	-0,74
Вероятность банкротства = 0	0	0	0

Расчет с помощью двухфакторной модели Альтмана показал, что вероятность банкротства компании «Utair» составляет менее 50%.

Таблица 12 – Оценка вероятности банкротства компании «Уральские авиалинии» с помощью двухфакторной модели Альтмана

Показатель	2017 г.	2018 г.	2019 г.
Коэффициент текущей ликвидности	1,9247	1,3298	1,3715
Удельный вес заемных средств в пассивах	0,0382	0,1172	0,0951
Z	-2,45	-1,81	-1,85
Вероятность банкротства = 0	0	0	0

Таким образом, расчет с помощью двухфакторной модели Альтмана показал, что вероятность банкротства компании «Уральские авиалинии» составляет менее 50%.

Таблица 13 – Оценка вероятности банкротства компании «S7» с помощью двухфакторной модели Альтмана

Показатель	2017 г.	2018 г.	2019 г.
Коэффициент текущей ликвидности	1,0869	1,7201	1,4445
Удельный вес заемных средств в пассивах	0,00	0,0005	0,0160
Z	-1,55	-2,23	-1,94
Вероятность банкротства = 0	0,00	0,00	0,00

Расчет с помощью двухфакторной модели Альтмана показал, что вероятность банкротства компании «S7» составляет менее 50%.

Следовательно, анализ банкротства с помощью двухфакторной модели Альтмана не выявил предприятий с высоким риском вероятности банкротства.

При расчете с помощью пятифакторной модели Альтмана, если значение Z находится в интервале от 1,23 до 2,8, то вероятность банкротства в зоне неопределённости. Если значение Z больше 2,8, то вероятность банкротства мала. Вероятность банкротства высокая, если значение Z меньше 1,23.

Таблица 14 – Оценка вероятности банкротства компании «Аэрофлот» с помощью пятифакторной модели Альтмана

Показатель	2017 г.	2018 г.	2019 г.
K1 – собственный оборотный капитал / общая сумма всех активов	0,4267	0,3510	0,3505
K2 – нераспределенная прибыль / общая сумма всех активов	0,4188	0,3836	0,3433
K3 – прибыль до уплаты процентов и налогов / общая сумма всех активов	0,0083	0,2249	0,1850
K4 – балансовая стоимость собственного капитала / заемный капитал	0,0000	0,0000	5,5674
K5 – выручка от реализации (объем продаж) / общая сумма активов	2,4208	2,9402	2,7737
Z	3,09	4,20	6,21
Вероятность банкротства мала	2,8	2,8	2,8

Таким образом, пятифакторная модель Альтмана показала, что банкротство компании «Аэрофлот» маловероятно.

Таблица 15 – Оценка вероятности банкротства компании «Utair» с помощью пятифакторной модели Альтмана

Показатель	2017 г.	2018 г.	2019 г.
K1 – собственный оборотный капитал / общая сумма всех активов	-0,1359	-0,1869	-0,4572
K2 – нераспределенная прибыль / общая сумма всех активов	-0,4564	-0,5092	-0,8661
K3 – прибыль до уплаты процентов и налогов / общая сумма всех активов	0,0145	-0,0282	0,0228
K4 – балансовая стоимость собственного капитала / заемный капитал	-44,6295	-0,2292	-0,4195
K5 – выручка от реализации (объем продаж) / общая сумма активов	0,6622	0,7040	0,9045
Z	-18,52	-0,05	-0,26
Вероятность банкротства мала	2,8	2,8	2,8

Пятифакторная модель Альтмана показала, что компания «Utair» имеет высокую вероятность банкротства.

Таблица 16 – Оценка вероятности банкротства компании «Уральские авиалинии» с помощью пятифакторной модели Альтмана

Показатель	2017 г.	2018 г.	2019 г.
K1 – собственный оборотный капитал / общая сумма всех активов	0,3884	0,2713	0,3384
K2 – нераспределенная прибыль / общая сумма всех активов	0,3119	0,2047	0,2781
K3 – прибыль до уплаты процентов и налогов / общая сумма всех активов	0,1878	-0,002	0,0638
K4 – балансовая стоимость собственного капитала / заемный капитал	10,1732	2,3159	3,5576
K5 – выручка от реализации (объем продаж) / общая сумма активов	3,8579	3,9657	3,9122
Z	9,24	5,28	6,06
Вероятность банкротства мала	2,8	2,8	2,8

Таким образом, пятифакторная модель Альтмана показала, что банкротство компании «Уральские авиалинии» маловероятно.

Таблица 17 – Оценка вероятности банкротства компании «S7» с помощью пятифакторной модели Альтмана

Показатель	2017 г.	2018 г.	2019 г.
K1 – собственный оборотный капитал / общая сумма всех активов	0,1802	0,1488	0,1993
K2 – нераспределенная прибыль / общая сумма всех активов	0,1727	0,1447	0,1957
K3 – прибыль до уплаты процентов и налогов / общая сумма всех активов	0,1245	0,0762	0,0390
K4 – балансовая стоимость собственного капитала / заемный капитал	0	277,20	12,47
K5 – выручка от реализации (объем продаж) / общая сумма активов	3,4631	2,0593	2,2552
Z	4,11	118,94	7,91
Вероятность банкротства мала	2,8	2,8	2,8

Пятифакторная модель Альтмана показала, что вероятность банкротства предприятий мала. Высокая степень вероятности банкротства только у компании «Utair».

При расчете с помощью модели Спрингейта, если значение Z больше 0,862, то банкротство предприятия маловероятно. Если значение Z меньше 0,862, то банкротство предприятия вероятно.

Таблица 18 – Оценка вероятности банкротства компании «Аэрофлот» с помощью модели Спрингейта

Показатель	2017 г.	2018 г.	2019 г.
K1 – собственный оборотный капитал / общая сумма всех активов	0,4267	0,3510	0,3505
K2 – прибыль до налогообложения / общая сумма всех активов	0,1909	0,0238	0,0116
K3 – прибыль до налогообложения / краткосрочные обязательства	0,3718	0,0394	0,0193
K4 – выручка / общая сумма активов	2,4208	2,9402	2,7737
Z	2,24	1,64	1,52
Граница	0,862	0,862	0,862

Таким образом, модель Спрингейта показала, что банкротство компании «Аэрофлот» маловероятно.

Таблица 19 – Оценка вероятности банкротства компании «Utair» с помощью модели Спрингейта

Показатель	2017 г.	2018 г.	2019 г.
K1 – собственный оборотный капитал / общая сумма всех активов	-0,1359	-0,18695	-0,45723
K2 – прибыль до налогообложения / общая сумма всех активов	0,0047	-0,0633	-0,1287
K3 – прибыль до налогообложения / краткосрочные обязательства	0,0410	-0,0665	-0,1069
K4 – выручка / общая сумма активов	0,6622	0,7040	0,9045
Z	0,17	-0,15	-0,57
Граница	0,862	0,862	0,862

Таким образом, модель Спрингейта показала, что компания «Utair» находится в критичном положении и ее положение ухудшается.

Таблица 20 – Оценка вероятности банкротства компании «Уральские авиалинии» с помощью модели Спрингейта

Показатель	2017 г.	2018 г.	2019 г.
K1 – собственный оборотный капитал / общая сумма всех активов	0,3884	0,2713	0,3384
K2 – прибыль до налогообложения / общая сумма всех активов	0,2109	0,0203	0,1159
K3 – прибыль до налогообложения / краткосрочные обязательства	0,4059	0,0352	0,2078
K4 – выручка / общая сумма активов	3,8579	3,9657	3,9122
Z	2,86	1,95	2,41
Граница	0,862	0,862	0,862

Таким образом, модель Спрингейта показала, что банкротство компании «Уральские авиалинии» маловероятно.

Таблица 21 – Оценка вероятности банкротства компании «S7» с помощью модели Спрингейта

Показатель	2017 г.	2018 г.	2019 г.
K1 – собственный оборотный капитал / общая сумма всех активов	0,1802	0,1488	0,1993
K2 – прибыль до налогообложения / общая сумма всех активов	0,1431	0,1081	0,1031
K3 – прибыль до налогообложения / краткосрочные обязательства	0,1958	0,2234	0,2105
K4 – выручка / общая сумма активов	3,4631	2,0593	2,2552
Z	2,14	1,46	1,56
Граница	0,862	0,862	0,862

Таким образом, расчеты с помощью модели Спрингейта показали, что банкротство большинства предприятий маловероятно. Тем не менее, у компании «Аэрофлот» значение Z стремиться к границе, указывающей на то, что банкротство вероятно. Поэтому необходимо принять меры для предотвращения данной тенденции. Расчеты с помощью модели Спрингейта показали, что у компании «Utair» высокая степень вероятности банкротства.

При расчете с помощью модели Лиса, если значение Z больше 0,037, то вероятность банкротства предприятия низкая. Если Z меньше 0,037, то вероятность банкротства высокая.

Таблица 22 – Оценка вероятности банкротства компании «Аэрофлот» с помощью модели Лиса

Показатель	2017 г.	2018 г.	2019 г.
К1 – оборотный капитал / общая сумма всех активов	0,4267	0,3510	0,3505
К2 – прибыль от продаж / общая сумма всех активов	0,0083	0,2249	0,1850
К3 – нераспределенная прибыль / общая сумма всех активов	0,4188	0,3836	0,3433
К4 – собственный капитал / заемный капитал	0	0	5,567399
Z	0,05	0,06	0,06
Граница	0,037	0,037	0,037

Таким образом, модель Лиса показала, что вероятность банкротства предприятия низкая.

Таблица 23 – Оценка вероятности банкротства компании «Utair» с помощью модели Лиса

Показатель	2017 г.	2018 г.	2019 г.
К1 – оборотный капитал / общая сумма всех активов	-0,1359	-0,18695	-0,45723
К2 – прибыль от продаж / общая сумма всех активов	0,0145	-0,0282	0,0228
К3 – нераспределенная прибыль / общая сумма всех активов	-0,4564	-0,50919	-0,8661
К4 – собственный капитал / заемный капитал	-44,6295	-0,2292	-0,4195
Z	-0,08	-0,04	-0,08
Граница	0,037	0,037	0,037

Таким образом, модель Лиса показала, что вероятность банкротства компании «Utair» высокая.

Таблица 24 – Оценка вероятности банкротства компании «Уральские авиалинии» с помощью модели Лиса

Показатель	2017 г.	2018 г.	2019 г.
К1 – оборотный капитал / общая сумма всех активов	0,3884	0,2713	0,3384
К2 – прибыль от продаж / общая сумма всех активов	0,1878	-0,002	0,0638
К3 – нераспределенная прибыль / общая сумма всех активов	0,3119	0,2047	0,2781
К4 – собственный капитал / заемный капитал	10,17	2,32	3,56
Z	0,07	0,031	0,05
Граница	0,037	0,037	0,037

Таким образом, модель Лиса показала, что банкротство компании «Уральские авиалинии» маловероятно.

Таблица 25 – Оценка вероятности банкротства компании «S7» с помощью модели Лиса

Показатель	2017 г.	2018 г.	2019 г.
К1 – оборотный капитал / общая сумма всех активов	0,1802	0,1488	0,1993
К2 – прибыль от продаж / общая сумма всех активов	0,1245	0,0762	0,0390
К3 – нераспределенная прибыль / общая сумма всех активов	0,1727	0,1447	0,1957
К4 – собственный капитал / заемный капитал	0	277,199	12,4658
Z	0,033	0,302	0,040
Граница	0,037	0,037	0,037

Исходя из полученных результатов, можно сделать вывод о том, что расчеты с помощью модели Лиса показали, что вероятность банкротства предприятий низкая. Только у компании «Utair» вероятность банкротства находится на высоком уровне.

3.2 Оценка вероятности банкротства авиакомпаний РФ с помощью отечественных методик

Российская экономическая наука также исследует проблемы, связанные с диагностикой вероятности банкротства. В частности, авторами наиболее известных методик являются: Г.В. Давыдова и А.Ю. Беликов, О.П. Зайцева, А.Д. Шерemet и Р.С. Сайфуллин, В.В. Ковалев и О.Н. Волкова, Г.В. Савицкая.[3]

В данной работе расчеты приведены по двум моделям отечественных авторов – Зайцевой О.П., Давыдовой Г.В. и Беликова А.Ю.

При расчете с помощью модели Давыдовой-Беликова, если значение Z находится в промежутке от 0 до 0,42, то вероятность банкротства составляет от 10% до 90%. Если значение Z больше 0,42, то вероятность банкротства меньше 10%. Вероятность банкротства равна 90-100%, если Z меньше 0.

Таблица 26 – Оценка вероятности банкротства компании «Аэрофлот» с помощью модели Давыдовой-Беликова

Показатель	2017 г.	2018 г.	2019 г.
K1 – собственный оборотный капитал / общая сумма всех активов	0,4267	0,3510	0,3505
K2 – чистая прибыль / собственный капитал	0,3613	0,0464	0,0758
K3 – выручка / общая сумма всех активов	2,4208	2,9402	2,7737
K4 – чистая прибыль / себестоимость	0,0711	0,0056	0,0097
Z	4,11	3,15	3,17
Вероятность банкротства < 10%	0,42	0,42	0,42
Вероятность банкротства 90 -100%	0,00	0,00	0,00

Таким образом, модель Давыдовой-Беликова показала, что вероятность банкротства предприятия менее 10%.

Таблица 27 – Оценка вероятности банкротства компании «Utair» с помощью модели Давыдовой-Беликова

Показатель	2017 г.	2018 г.	2019 г.
K1 – собственный оборотный капитал / общая сумма всех активов	-0,1359	-0,18695	-0,45723
K2 – чистая прибыль / собственный капитал	-0,0824	0,2818	0,4812
K3 – выручка / общая сумма всех активов	0,6622	0,7040	0,9045
K4 – чистая прибыль / себестоимость	0,0173	-0,0720	-0,2496
Z	-1,17	-1,29	-3,46
Вероятность банкротства < 10%	0,42	0,42	0,42
Вероятность банкротства 90 -100%	0,00	0,00	0,00

Таким образом, модель Давыдовой-Беликова показала, что вероятность банкротства компании «Utair» составляет от 90 до 100%.

Таблица 28 – Оценка вероятности банкротства компании «Уральские авиалинии» с помощью модели Давыдовой-Беликова

Показатель	2017 г.	2018 г.	2019 г.
K1 – собственный оборотный капитал / общая сумма всех активов	0,3884	0,2713	0,3384
K2 – чистая прибыль / собственный капитал	0,4820	0,0188	0,0925
K3 – выручка / общая сумма всех активов	3,8579	3,9657	3,9122
K4 – чистая прибыль / себестоимость	0,0545	0,0051	0,0257
Z	3,98	2,51	3,16
Вероятность банкротства < 10%	0,42	0,42	0,42
Вероятность банкротства 90 -100%	0,00	0,00	0,00

Таким образом, модель Давыдовой-Беликова показала, что вероятность банкротства компании «Уральские авиалинии» менее 10%.

Таблица 29 – Оценка вероятности банкротства компании «S7» с помощью модели Давыдовой-Беликова

Показатель	2017 г.	2018 г.	2019 г.
K1 – собственный оборотный капитал / общая сумма всех активов	0,1802	0,1488	0,1993
K2 – чистая прибыль / собственный капитал	0,5147	0,5210	0,4253
K3 – выручка / общая сумма всех активов	3,4631	2,0593	2,2552
K4 – чистая прибыль / себестоимость	0,0298	0,0423	0,0409
Z	2,23	1,91	2,24
Вероятность банкротства < 10%	0,42	0,42	0,42
Вероятность банкротства 90 -100%	0,00	0,00	0,00

Модель Давыдовой-Беликова показала, что вероятность банкротства компании «S7» составляет менее 10%.

Таким образом, расчеты с помощью модели Давыдовой-Беликова показали, что вероятность банкротства компании «Utair» составляет от 90-100%. У остальных компаний вероятность банкротства менее 10%.

При расчете с помощью модели Зайцевой, если фактический коэффициент больше нормативного коэффициента, то вероятность банкротства высокая. Если фактический коэффициент меньше нормативного коэффициента, то вероятность банкротства незначительная.

Таблица 30 – Оценка вероятности банкротства компании «Аэрофлот» с помощью модели Зайцевой

Показатель	2017 г.	2018 г.	2019 г.
K1 – прибыль до налогообложения / собственный капитал	0,4475	0,0678	0,0332
K2 – кредиторская задолженность / дебиторская задолженность	0,0857	0,0842	0,0724
K3 – краткосрочные обязательства / денежные средства	2,7785	10,4858	16,3279
K4 – прибыль до налогообложения / выручка	0,0789	0,0081	0,0042
K5 – заемный капитал / собственный капитал	0	0	0,1796

Продолжение таблицы 30

К6 – активы / выручка	0,4131	0,3401	0,3605
Кфакт	0,74	2,16	3,34
Кнорм	1,64	1,64	1,64

Таким образом, модель Зайцевой показала, что вероятность банкротства предприятия, начиная с 2018 года высокая.

Таблица 31 – Оценка вероятности банкротства компании «Utair» с помощью модели Зайцевой

Показатель	2017 г.	2018 г.	2019 г.
К1 – прибыль до налогообложения / собственный капитал	-0,0348	0,33849	0,28144
К2 – кредиторская задолженность / дебиторская задолженность	0,1475	0,1799	0,1054
К3 – краткосрочные обязательства / денежные средства	43,31	425,13	223,72
К4 – прибыль до налогообложения / выручка	0,0071	-0,0899	-0,1423
К5 – заемный капитал / собственный капитал	-0,0224	-4,3631	-2,3836
К6 – активы / выручка	1,5101	1,4204	1,1056
Кфакт	8,82	84,81	44,66
Кнорм	1,64	1,64	1,64

Таким образом, модель Зайцевой показала, что вероятность банкротства компании «Utair», на протяжении всего исследуемого периода высокая.

Таблица 32 – Оценка вероятности банкротства компании «Уральские авиалинии» с помощью модели Зайцевой

Показатель	2017 г.	2018 г.	2019 г.
К1 – прибыль до налогообложения / собственный капитал	0,5430	0,0619	0,3423
К2 – кредиторская задолженность / дебиторская задолженность	1,3995	1,1799	1,1370

Продолжение таблицы 32

К3 – краткосрочные обязательства / денежные средства	18,4116	45,7451	26,3072
К4 – прибыль до налогообложения / выручка	0,0547	0,0051	0,0296
К5 – заемный капитал / собственный капитал	0,0983	0,4318	0,2811
К6 – активы / выручка	0,2592	0,2522	0,2556
Кфакт	4,01	9,35	5,52
Кнорм	1,64	1,64	1,64

Таким образом, модель Зайцевой показала, что вероятность банкротства компании «Уральские авиалинии», на протяжении всего исследуемого периода высокая.

Таблица 33 – Оценка вероятности банкротства компании «S7» с помощью модели Зайцевой

Показатель	2017 г.	2018 г.	2019 г.
К1 – прибыль до налогообложения / собственный капитал	0,7941	0,7262	0,5172
К2 – кредиторская задолженность / дебиторская задолженность	1,0410	1,5266	1,5369
К3 – краткосрочные обязательства / денежные средства	2,0001	0,7759	0,9662
К4 – прибыль до налогообложения / выручка	0,0413	0,0525	0,0457
К5 – заемный капитал / собственный капитал	0	0,0036	0,0802
К6 – активы / выручка	0,2888	0,4856	0,4434
Кфакт	0,74	0,55	0,54
Кнорм	1,64	1,64	1,64

Модель Зайцевой показала, что вероятность банкротства компании «S7» низкая.

Таким образом, расчеты с помощью модели Зайцевой показали, что вероятность банкротства почти у всех предприятий высокая. В большей степени это связано с уменьшением суммы денежных средств на предприятии.

3.3 Сравнительный анализ результатов оценки вероятности банкротства авиакомпаний

В рамках данной работы было определено, что наиболее достоверными моделями для оценки компаний, которые занимаются авиаперевозками, являются пятифакторная модель Альтмана, которая несколько занизила результаты, выявив только компании, находящиеся в сильном кризисном состоянии, и модель Зайцевой. Оценка с помощью двухфакторной модели Альтмана не выявила компаний с высокой вероятностью банкротства. Пятифакторная модель Альтмана показала высокую вероятность банкротства компаний, которые действительно имеют на текущий момент трудное финансовое положение.

Таблица 34 – Оценка вероятности банкротства российских авиакомпаний с помощью двухфакторной модели Альтмана

Компания	2017г.	2018г.	2019г.
Аэрофлот	низкая	низкая	низкая
S7	низкая	очень низкая	низкая
Уральские авиалинии	очень низкая	низкая	низкая
Utair	очень низкая	низкая	низкая

Оценка вероятности банкротства с помощью двухфакторной модели Альтмана не выявила компании с высокой степенью риска банкротства.

Таблица 35 – Оценка вероятности банкротства российских авиакомпаний с помощью пятифакторной модели Альтмана

Компания	2017г.	2018г.	2019г.
Аэрофлот	низкая	очень низкая	очень низкая
S7	низкая	очень низкая	низкая
Уральские авиалинии	очень низкая	низкая	низкая
Utair	очень высокая	высокая	высокая

Пятифакторная модель Альтмана, результаты которой представлены в таблице 35, показала высокую вероятность банкротства компании «Utair», у которой действительно на текущий момент трудное финансовое положение.

Таблица 36 – Оценка вероятности банкротства российских авиакомпаний с помощью модели Спрингейта

Компания	2017г.	2018г.	2019г.
Аэрофлот	низкая	низкая	низкая
S7	низкая	низкая	низкая
Уральские авиалинии	низкая	низкая	низкая
Utair	высокая	высокая	высокая

Оценка вероятности банкротства с помощью модели Спрингейта выявила одну компанию с высокой степенью риска банкротства – компанию Utair. У остальных компаний вероятность банкротства маловероятна.

Таблица 37 – Оценка вероятности банкротства российских авиакомпаний с помощью модели Лиса

Компания	2017г.	2018г.	2019г.
Аэрофлот	низкая	низкая	низкая
S7	низкая	низкая	низкая
Уральские авиалинии	низкая	высокая	низкая
Utair	высокая	высокая	высокая

Оценка вероятности банкротства с помощью модели Лиса также выявила только одну компанию с высокой степенью риска банкротства – компанию Utair.

Наиболее точными в условиях рыночной экономики являются многофакторные модели прогнозирования банкротства, которые обычно состоят из пяти-семи финансовых показателей. Поэтому российские аналитики постоянно занимаются разработкой методик прогнозирования банкротства и адаптацией иностранных моделей к российским условиям.

Таблица 38 – Оценка вероятности банкротства российских авиакомпаний с помощью модели Давыдовой-Беликова

Компания	2017г.	2018г.	2019г.
Аэрофлот	очень низкая	низкая	низкая
S7	низкая	низкая	низкая
Уральские авиалинии	низкая	низкая	низкая
Utair	высокая	высокая	очень высокая

Оценка вероятности банкротства с помощью модели Давыдовой-Беликова показала очень высокую степень вероятности банкротства

компании «Utair» в 2019г. У остальных компаний вероятность банкротства низкая или очень низкая.

Таблица 39 – Оценка вероятности банкротства российских авиакомпаний с помощью модели Зайцевой

Компания	2017г.	2018г.	2019г.
Аэрофлот	низкая	высокая	высокая
S7	низкая	низкая	низкая
Уральские авиалинии	высокая	очень высокая	высокая
Utair	высокая	очень высокая	очень высокая

Оценка вероятности банкротства с помощью модели Зайцевой показала высокую степень вероятности банкротства большинства компаний.

Таким образом, исходя из анализа вероятности банкротства авиакомпаний РФ, можно сделать вывод о том, что на протяжении трех лет высокая степень вероятности банкротства имелась только у одной компании «Utair».

Компания «Utair» действительно находится в кризисном состоянии уже несколько лет. Это связано с резким ростом компании в 2009г., когда освободилась доля рынка после банкротства компании «AiRUnion», и обновлением парка воздушных судов.[13]

Оценка вероятности банкротства компании «Аэрофлот» показала, что банкротство предприятия маловероятно. Модели, как зарубежных, так и отечественных авторов характеризуют ПАО «Аэрофлот» как финансово устойчивое предприятие с минимальным риском банкротства. Однако модель Зайцевой показала, что риск вероятности банкротства существует. В большей степени это связано уменьшением денежных средств на предприятии.

У компании «S7» существуют свободные денежные средства для дальнейшего развития и продвижения себя как на внутреннем рынке авиаперевозчиков, так и за рубежом. На данный момент компания не является убыточной, не подвержена, и в ближайшие несколько лет не будет подвержена банкротству.

Оценка вероятности банкротства компании «Уральские авиалинии» показала, что у предприятия имеется высокая вероятность банкротства. Это может быть связано с уменьшением денежных средств на предприятии.

В настоящий момент в связи с пандемией вируса авиаотрасль по всему миру испытывает серьезные трудности. Объем авиаперевозок во время эпидемии упал на 85% внутри России и более чем на 90% – за рубеж.

В марте-апреле большинство стран, в том числе Россия, закрыли государственные границы и почти полностью прекратили международные пассажирские авиаперевозки. Остались только внутренние, но и по стране люди стали летать реже.

Мировая авиационная индустрия оказалась в числе секторов экономики, по которым карантин и вызванный эпидемией кризис ударили сильнее всего. Пассажирский авиационный трафик в мире упал почти на порядок, и авиакомпании, как правило, работающие не с очень высокой маржей, лишились источника оборотных средств. Не менее трудно складываются дела и у авиапроизводителей – количество заказов стремительно снижается, и даже самые крупные авиастроительные корпорации начинают испытывать проблемы с деньгами.

Ситуация с закрытием международных полетов из России может привести к банкротству ряда авиакомпаний. Среди крупных перевозчиков в самом критичном положении находится компания Utair.

Авиакомпания «Уральские авиалинии» находится на грани банкротства из-за прекращения полетов во время эпидемии коронавируса и не может взять кредиты в банках. Вопрос о спасении предприятия вынесен на уровень правительства РФ. Для поддержания деятельности компания переоборудовала 12 воздушных судов для грузовых перевозок, а также участвует в вывозе российских граждан из других стран по государственной программе вывозных рейсов.

В середине апреля «Аэрофлот» впервые в своей истории уступил звание перевозчика, выполняющего наибольшее в России число рейсов

другой авиакомпании. В среднем «Аэрофлот» выполнял по 70-80 рейсов в день, тогда как авиакомпания S7 – по 120-130 рейсов.

В 1990-х годах S7, носившая тогда название «Сибирь», уже обгоняла «Аэрофлот» по числу рейсов, выполняемых внутри России, но за счет международных рейсов последний все равно оставался лидером. Однако теперь рейсы за границу обе компании не выполняют (за исключением вывозных) в связи с закрытием международного авиасообщения в условиях пандемии.

Без господдержки ряд компаний могут понести значительные убытки и действительно обанкротиться. Ситуация осложняется и неопределенностью с тем, когда закончится эпидемия. Также особенность этого кризиса в том, что наиболее уязвимыми окажутся крупные авиакомпании, потому что у них дороже обслуживание инфраструктуры.

Государство однозначно поддержит «Аэрофлот» как компанию со статусом национального перевозчика с госучастием. Компания S7 может рассчитывать на займы в банках, потому что у компании минимальная кредиторская задолженность и у нее очень хорошая кредитная история.

А вот Utair рискует не получить помощь от банков без вмешательства административного ресурса. У компании гигантский кредитный портфель и не лучшая долговая дисциплина.

На сегодняшний момент правительство России приняло решение выделить авиакомпаниям субсидии в размере 23,4 млрд. рублей для возмещения убытков, связанных с эпидемией вируса. Субсидии можно направить на зарплаты авиационному персоналу (не менее 60% от суммы), лизинговые платежи (не более 30%), оплату стоянки воздушных судов (не более 10%). Средства можно использовать на операционную деятельность и содержание имущества. Субсидии, выделенные государством, помогут авиакомпаниям пережить период ограничений, связанных со сложной эпидемиологической ситуацией и позволят сохранить кадровый потенциал гражданской авиации.

Всего Росавиация получила 31 заявление на господдержку от авиакомпаний. Среди них находятся компании Уральские авиалинии, S7, Azur air, Smartavia, группа Аэрофлот и др. Компания «Utair» планирует подать заявление на получение субсидий и занимается подготовкой всех необходимых документов.

Также известно, что авиакомпания «Уральские авиалинии» получила льготный кредит в Сбербанке в размере 3 млрд.руб. в рамках госпрограммы поддержки системообразующих предприятий. А также компания рассчитывает получить более 2 млрд. руб. от правительства РФ в качестве поддержки из-за проблем на фоне распространения вируса. Эти деньги выделят из предусмотренных 23,4 млрд. руб. Федеральные средства авиакомпания направит на заработную плату сотрудникам, оплату стоянок воздушных судов в аэропортах и на другие необходимые производственные затраты.

Первой всю необходимую документацию в Росавиацию предоставила группа Аэрофлот, ее заявка одобрена и три авиакомпании – Россия, Аврора и Аэрофлот уже получили субсидии общим размером в 7,9 млрд. руб.

В июне 2020 года многие авиакомпании планируют восстановить полеты по всем маршрутам внутри страны.

**ЗАДАНИЕ ДЛЯ РАЗДЕЛА
«СОЦИАЛЬНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ»**

Студенту:

Группа	ФИО
ЗА61	Мироновой Марии Владимировне

Школа	Инженерного предпринимательства	Направление	38.03.02 Менеджмент
Уровень образования	Бакалавриат		

Исходные данные к разделу «Социальная ответственность»:

1. <i>Описание рабочего места (рабочей зоны, технологического процесса, используемого оборудования) на предмет возникновения:</i> – вредных проявлений факторов производственной среды (метеоусловия, вредные вещества, освещение, шумы, вибрации, электромагнитные поля, ионизирующие излучения и т.д.) – опасных проявлений факторов производственной среды (механической природы, термического характера, электрической, пожарной природы) – чрезвычайных ситуаций социального характера	Соответствует внутренним документам ПАО «Аэрофлот»
2. <i>Список законодательных и нормативных документов по теме</i>	Кодекс корпоративной этики ПАО «Аэрофлот», Утвержден решением Совета директоров Общества от 31.05.2019г.

Перечень вопросов, подлежащих исследованию, проектированию и разработке:

1. Анализ факторов внутренней социальной ответственности: – принципы корпоративной культуры исследуемой организации; – системы организации труда и его безопасности; – развитие человеческих ресурсов через обучающие программы и программы подготовки и повышения квалификации; – системы социальных гарантий организации; – оказание помощи работникам в критических ситуациях.	Анализ внутренней социальной ответственности: – охрана здоровья и безопасность труда; – обучение персонала; – мероприятия по повышению работоспособности и укреплению здоровья. – соблюдение интересов работников и собственников; – прозрачность финансово-хозяйственной деятельности;
1. <i>Анализ факторов внешней социальной ответственности:</i> – содействие охране окружающей среды; – взаимодействие с местным сообществом и местной властью; – спонсорство и корпоративная благотворительность; – ответственность перед потребителями товаров и услуг (выпуск качественных товаров), – готовность участвовать в кризисных ситуациях и т.д.	Анализ внешней социальной ответственности: – сохранение окружающей среды ; – забота о здоровье потребителей; – взаимодействие со СМИ.
2. <i>Правовые и организационные вопросы обеспечения социальной ответственности:</i> – Анализ правовых норм трудового	Анализ правовых норм трудового законодательства – ТК РФ; Анализ внутренних нормативных документов и

законодательства; – Анализ специальных (характерные для исследуемой области деятельности) правовых и нормативных законодательных актов. – Анализ внутренних нормативных документов и регламентов организации в области исследуемой деятельности.	регламентов организации – устав предприятия, приказы, договора.
Перечень графического материала:	
<i>При необходимости представить эскизные графические материалы к расчётному заданию (обязательно для специалистов и магистров)</i>	Рисунок 8 – Компоненты социальной ответственности в трактовке А. Кэрлла Таблица 40 – Стейкхолдеры предприятия ПАО «Аэрофлот» Таблица 41 – Структура программ КСО на предприятии ПАО «Аэрофлот»

Дата выдачи задания для раздела по линейному графику	
--	--

Задание выдал консультант:

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Доцент ШИП	Черепанова Н.В.	к. философ. н.		

Задание принял к исполнению студент:

Группа	ФИО	Подпись	Дата
ЗА61	Миронова Мария Владимировна		

4 Корпоративная социальная ответственность

4.1 Сущность корпоративной социальной ответственности

Под корпоративной социальной ответственностью понимается международная бизнес-деятельность, которая появилась в конце XX века и прочно вошла в корпоративное управление. На современном этапе для того, что бы стать успешной компаний, необходимо внедрять и проведение мероприятия КСО.

КСО – это концепция, в соответствии с которой компания учитывает интересы общества и берет на себя ответственность за влияние своей деятельности на клиентов, потребителей, работников, поставщиков, акционеров, местные сообщества и прочие заинтересованные стороны, а также на окружающую среду. Только при условии своевременного и адекватного восприятия российским бизнесом основных принципов корпоративной социальной ответственности она сможет стать двигателем позитивных перемен в социально значимых сферах общества, создавать и поддерживать достойные условия труда занятого на его предприятиях персонала.[5]

В настоящее время корпоративная социальная ответственность (КСО) относится к ряду видов деятельности, таких как экологический менеджмент, экоэффективность, привлечение ответственного источника, взаимодействие с заинтересованными сторонами, стандарты труда и условия труда, отношения между работниками и обществом, социальная справедливость, права человека права, эффективное управление и антикоррупционные меры.

Для того, что бы провести анализ программ корпоративной социальной ответственности предприятия, необходимо изучить уровни, входящие в КСО. По мнению А. Кэролла, корпоративная социальная ответственность состоит из нескольких уровней, которые можно представить в виде пирамиды (рис.8).



Рисунок 8 – Компоненты социальной ответственности в трактовке А. Кэрлла

В основе пирамиды находится экономическая ответственность, которая непосредственно определяется базовой функцией компании на рынке как производителя товаров и услуг, позволяющих удовлетворять потребности потребителей и, соответственно, извлекать прибыль.

Правовая ответственность подразумевает необходимость законопослушности бизнеса в условиях рыночной экономики, соответствие его деятельности ожиданиям общества, зафиксированным в правовых нормах.

Этическая ответственность, в свою очередь, требует от деловой практики созвучности ожиданиям общества, не оговоренным в правовых нормах, но основанным на существующих нормах морали.

Филантропическая ответственность побуждает компанию к действиям, направленным на поддержание и развитие благосостояния общества через добровольное участие в реализации социальных программ.[6]

Чаще всего под КСО понимается только благотворительность, в то время как она представляет только часть социальной ответственности предприятия перед обществом.

Конечной целью КСО, так или иначе, является капитализация бизнеса, а благотворительность – добровольное, бескорыстное пожертвование.

Отличительной чертой КСО является ориентация на долгосрочную перспективу и двухстороннюю пользу от мероприятий, как для общества, так и для предприятия.

4.2 Анализ эффективности программ КСО на предприятии ПАО «Аэрофлот»

В рамках раздела корпоративной социальной ответственности для примера была выбрана одна из рассматриваемых компаний – ПАО «Аэрофлот». На предприятии ПАО «Аэрофлот» реализуются как внешние, так и внутренние программы корпоративной социальной ответственности.

К внутренним программам относится обеспечение:

- безопасности на рабочих местах;
- стабильности заработной платы;
- программ по подготовке повышению квалификации;
- материальная помощь сотрудниками и их семьям.

К внешней социальной ответственности относятся программы по:

- охране окружающей среды;
- организации системы экологического менеджмента;
- проведению благотворительных мероприятий и праздников;
- оказание помощи при чрезвычайных ситуациях;
- повышению лояльности потребителей. [24]

ПАО «Аэрофлот» заботится об окружающей среде и непрерывно повышает энергетическую и экологическую эффективность, используя современный и молодой парк воздушных судов и самые передовые технологии. Также активно участвует в социально значимых и благотворительных проектах, развивает воздушную транспортную сеть России, а также создает новые рабочие места в регионах, поддерживает и принимает активное участие в развитии российской авиастроительной промышленности.

Одной из главных задач оценки эффективности программы КСО является оценка соответствия программ КСО стейкхолдерам компании.

Стейкхолдер – это лица и институты внутри или вне компании, либо оказывающие влияние на то, как компания осуществляет свою деятельность, либо испытывающие на себе влияние деятельности компании. Это государство и общество, инвесторы, кредиторы, потребители, поставщики, работники, менеджеры.

Таблица 40 – Стейкхолдеры предприятия ПАО «Аэрофлот»

Прямые стейкхолдеры	Косвенные стейкхолдеры
Сотрудники компании	Конкуренты
Потребители	СМИ
Собственники	Государственные и муниципальные органы власти РФ
Инвесторы	Благотворительные организации
Акционеры	

Как видно из таблицы, предприятие взаимодействует с достаточно широким кругом стейкхолдеров и несет ответственность перед ними. Как известно, компания «Аэрофлот» является одной из крупнейших авиакомпаний в России, поэтому достаточно сильное влияние оказывают Правительство РФ, СМИ и компании-конкуренты. Также КСО предприятия направлено и на прямых стейкхолдеров: предприятие ежегодно (ежеквартально) подготавливает отчеты перед руководством, акционерами компании, заботится о персонале посредством эффективной мотивации, вознаграждений, премий и поддержания здоровья.

Портретом предприятия является программы КСО, структура которых связана с целями и стейкхолдерами, на которых направлены данные программы КСО. В таблице 41 приведены основные мероприятия КСО, которые проводит предприятие ПАО «Аэрофлот».

Таблица 41 – Структура программ КСО на предприятии ПАО «Аэрофлот»

Наименование мероприятия	Элемент	Стейкхолдеры	Сроки реализации мероприятия	Ожидаемый результат от реализации мероприятия

Продолжение таблицы 41

Благотворительные и социальные программы	Благотворительные пожертвования	Организации социальной сферы	Ежегодно	Помощь детям и поддержка ветеранов
Помощь населению при ЧС	Социально-ответственное поведение	Население РФ	В течение года	Обеспечение благосостояния и безопасности населения разных регионов Российской Федерации
Природоохранная деятельность	Социально-ответственное поведение	Потребители, сотрудники предприятия, фонды дикой природы, Правительство РФ	Ежегодно	Повышение энергетической и экологической эффективности конечного продукта компании – перевозки пассажиров, багажа, почты и грузов.
Обучение персонала	Развитие человеческих ресурсов через обучающие программы	Сотрудники	Бессрочно	Рост производительности и труда
Обеспечение безопасности рабочего пространства	Социально-ответственное поведение	Сотрудники	Ежегодно	Обеспечение безопасных и комфортных условий труда каждого работника

Наличие выгод для организации от социальных программ обусловлено тем, что они дают возможность в большей степени расширить круг своих потребителей, и повышают их лояльность к бренду, обеспечивают подготовку высококвалифицированных работников, а также выстраивают и поддерживают гармоничные отношения с сотрудниками. Социальные инвестиции позволяют организации повысить уровень этичности своей деятельности и продемонстрировать понимание своей ответственности за благополучие общества в долгосрочной перспективе.

Таким образом, можно сделать вывод, что предприятие стремится максимально удовлетворить ожидания стейкхолдеров, проводя социально-значимую деятельность.

Заключение

Банкротство – это документально подтвержденная неспособность субъекта хозяйствования платить по своим долговым обязательствам, а также финансировать текущую деятельность, в виду отсутствия денежных средств. Главным критерием для признания компании банкротом является неспособность обеспечить выполнение требований кредиторов в течение трех месяцев со дня наступления сроков платежей.

Оценка вероятности банкротства компании важная часть финансово-хозяйственной деятельности любого предприятия. Все коммерческие хозяйствующие субъекты, в целях минимизации риска банкротства, должны проводить мониторинг своей финансово-хозяйственной деятельности. Выявление предпосылок возникновения риска несостоятельности (банкротства) на ранних этапах его нарастания, может помочь компании вовремя принять необходимые управленческие решения, которые позволят снизить данный риск.

Основным критерием при оценке финансовой устойчивости является соотношение собственных средств, к заемным. И тут должен сохраняться баланс, при котором предприятие может работать максимально эффективно, но при этом не зависеть от заемных средств. Как только заемные средства начинают превышать собственные, возникает необходимость срочных мер по оздоровлению предприятия, поскольку велика вероятность его банкротства в будущем.

Всего 15 авиакомпаний из 107 зарегистрированных осуществляют перевозку 93% пассажиров и выполняют около 94% пассажирооборота.

Из обозначенных 15 авиакомпаний, четверка крупнейших игроков (8 авиакомпаний) – Группа Аэрофлот (Аэрофлот, Россия, Победа, Аврора), S7 (Сибирь, Глобус), Уральские авиалинии и ЮТэйр занимают 75% доли рынка авиаперевозок. Причем, у Группы Аэрофлот доля рынка почти половина – 47,4%

В данной работе оценка вероятности банкротства проводилась с помощью методик отечественных и зарубежных авторов, а именно Э.Альтмана, Гордона Л.В.Спрингейта, В. Лиса, Зайцевой О.П., Давыдовой Г.В. и Беликова А.Ю.

Основываясь на проведенной оценке вероятности банкротства с помощью шести методик, было выявлено, что из всех авиакомпаний только у компании «Utair» имеется высокая степень вероятности банкротства и эта степень сохраняется на протяжении трех лет на достаточно высоком уровне.

Оценка вероятности банкротства компании «Аэрофлот» показала, что банкротство предприятия маловероятно. Модели, как зарубежных, так и отечественных авторов характеризуют ПАО «Аэрофлот» как финансово устойчивое предприятие с минимальным риском банкротства. Однако модель Зайцевой показала, что риск вероятности банкротства существует. В большей степени это связано уменьшением денежных средств на предприятии.

У компании «S7» существуют свободные денежные средства для дальнейшего развития и продвижения себя как на внутреннем рынке авиаперевозчиков, так и за рубежом. На данный момент компания не является убыточной, не подвержена, и в ближайшие несколько лет не будет подвержена банкротству.

Авиакомпания «Уральские авиалинии» на текущий момент находится в сложном положении из-за прекращения полетов во время эпидемии.

Также учитывая ситуацию с пандемией вируса, на данный момент фактически все компании являются банкротами. Но так как государство готово помочь тем авиакомпаниям, которые пострадали от кризиса, ситуация может прийти в норму. Но необходимо учитывать ограниченные финансовые ресурсы, поэтому следует помогать тем компаниям, которые до кризиса были финансово устойчивы и имели низкую степень вероятности банкротства.

Основываясь на оценке вероятности банкротства наиболее достоверной моделью для оценки компаний, которые занимаются авиаперевозками, является пятифакторная модель Альтмана, которая

выявила компании, которые действительно имеют на текущий момент трудное финансовое положение.

На сегодняшний момент правительство России приняло решение выделить авиакомпаниям субсидии в размере 23, 4 млрд.рублей для возмещения убытков, связанных с эпидемией вируса. Субсидии можно направить на зарплаты авиационному персоналу (не менее 60% от суммы), лизинговые платежи (не более 30%), оплату стоянки воздушных судов (не более 10%). Средства можно использовать на операционную деятельность и содержание имущества. Субсидии, выделенные государством, помогут авиакомпаниям пережить период ограничений, связанных со сложной эпидемиологической ситуацией и позволят сохранить кадровый потенциал гражданской авиации.

Список использованных источников

1. Федеральный Закон о несостоятельности № 127 –ФЗ от 26.10.2002г. [Электронный ресурс]. – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_39331/ (дата обращения: 2.05.2020).
2. Бреславцева Н. А., Сверчкова О. Ф. Банкротство организаций: Учебное пособие М.: Высшее образование, Издательство «Феникс», 2017. – С.34.
3. Ендовицкий Д.А. Анализ чувствительности – процедура диагностического анализа финансовой несостоятельности организации // Экономический анализ: теория и практика. – 2015. – № 13. – С. 2–8.
4. Жданова А.Б. Финансовый анализ и планирование на предприятии: метод. указ. 080200 «Менеджмент», 38.03.02 «Менеджмент» / Баннова К.А., Рахимов Т.Р.; Томский политехнический университет. – Томск: Изд-во Томского политехнического университета, 2015. – С. 47.
5. Компоненты эффективной системы функционирования КСО [Электронный ресурс]. – URL: https://studopedia.ru/2_27440_vzaimodeystvie-s-partnerami.html (дата обращения: 11.05.2020).
6. Корпоративная социальная ответственность: учебное пособие / Н. В. Черепанова; Томский политехнический университет. – Томск: Изд-во Томского политехнического университета, 2012. – С.94.
7. Кравченко Л. Н. Учет и анализ банкротств: учебное пособие / Л.Н.Кравченко, И. А. Слабинская. Белгород: Изд-во БГТУ, 2014. 306 с.
8. Максимов Е.А. Пути оздоровления при банкротстве компании: экономические и правовые аспекты // Законодательство и экономика. – 2009. – № 11. – С. 22–26.
9. Официальный сайт авиастатистики [Электронный ресурс]// URL:<https://www.aviastat.ru/statistics/12-perevozki-passazhirov-v-rossii-itogi-2019-goda> (дата обращения: 3.05.2020).

10. Официальный сайт [Электронный ресурс] / Аэрофлот / URL: <https://www.aeroflot.ru/ru-ru/about> (дата обращения: 10.05.2020).
11. Официальный сайт [Электронный ресурс] / Уральские авиалинии / URL: https://www.uralairlines.ru/about_us/ (дата обращения: 10.05.2020).
12. Официальный сайт [Электронный ресурс] / S7 / URL: <https://www.s7.ru/ru/about/s7-airlines.dot> (дата обращения: 10.05.2020).
13. Официальный сайт [Электронный ресурс] / Utair / URL: <https://www.utair.ru/about/news/> (дата обращения: 10.05.2020).
14. Попов Р.А. Антикризисное управление: учебник. – М.: Высш. шк., 2005. – 429 с.
15. Рисин И.Е. Применение К-прогнозных моделей в финансовом анализе предприятия // Экономический анализ: теория и практика. – 2004. – № 3. – С. 21–26.
16. Свириденко О.М. Концепция несостоятельности (банкротства) в России: монография. – М.: Юстицинформ, 2009. – 208 с.
17. Слабинская И. А., Кравченко Л. Н. Прогнозирование банкротства как метод оценки экономической безопасности организаций. // Вестник Белгородского государственного технологического университета им. В.Г. Шухова. 2017. № 8. С. 195–199.
18. Хелферт Э. Техника финансового анализа: учебник. СПб.: Питер, 2014. 640 с.
19. Чернышева Ю.Г. Комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности. Ростов-на-Дону: Феникс, 2014. 250 с.
20. Чуев И.Н., Чуева Л.Н. Комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности: учебник для вузов. М.: ИТК Дашков и Ко, 2014. 368 с.
21. Шершеневич Г. Ф. Курс торгового права. - М., 2002. С. 87.
22. Шеремет А.Д., Сайфулин Р.С. Методика финансового анализа: учеб. пособие. М.: ИНФРА-М, 2013. 208 с.

23. Щенникова Л. Банкротство в гражданском праве России: традиции и перспективы // Российская Юстиция. 1998. № 10.

24. Элементы корпоративной социальной ответственности [Электронный ресурс]. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/elementy-korporativnoy-sotsialnoy-otvetstvennosti>(дата обращения: 04.05.2020).

25. Юркова Т.И., Юрков С.В. Экономика предприятия: учебник. СПб.: Питер, 2013. 116 с

Приложение А
Анализ динамики и структуры баланса авиакомпании «Аэрофлот»

Наименование показателя	на 31 декабря 2019г.		на 31 декабря 2018г.		на 31 декабря 2017г.		Изменение за 2019г.		Изменение за 2018г.	
	Сумма, тыс. руб	Удельный вес, %	Сумма, тыс. руб	Удельный вес, %	Сумма, тыс. руб	Удельный вес, %	Сумма, тыс. руб	Удельный вес, %	Сумма, тыс. руб	Удельный вес, %
Актив										
I. Внеоборотные Активы										
Нематериальные активы	543 413	0,27	40 946	0,02	69 825	0,04	502 467	1227,15	-28 879	-41,36
Результаты исследований и разработок	316 517	0,16	436 462	0,25	570 130	0,31	-119 945	-27,48	-133 668	-23,45
Основные средства	12 346 077	6,21	13 031 367	7,59	11 072 450	6,00	- 685 290	-5,26	1 958 917	17,69
Доходные вложения в материальные ценности	756 791	0,38	800 729	0,47	566 919	0,31	-43 938	-5,49	233 810	41,24
Финансовые вложения	19 960 050	10,03	17 722 982	10,32	18 544 406	10,05	2 237 068	12,62	-821 424	-4,43
Отложенные налоговые активы	7 530 352	3,79	3 848 924	2,24	3 168 364	1,72	3 681 428	95,65	680 560	21,48
Дебиторская задолженность	27 990 102	14,07	26 541 046	15,46	10 607 943	5,75	1 449 056	5,46	15 933 103	150,20
Прочие внеоборотные активы	4 864 086	2,45	3 795 427	2,21	5 289 909	2,87	1 068 659	28,16	- 1 494 482	-28,25
Итого по разделу I	74 307 388	37,35	66 217 883	38,58	49 889 946	27,04	8 089 505	12,22	16 327 937	32,73
II. Оборотные Активы										
Запасы	10 204 179	5,13	9 363 819	5,46	7 242 830	3,93	840 360	8,97	2 120 989	29,28
Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	926 190	0,47	436 698	0,25	319 349	0,17	489 492	112,09	117 349	36,75
Дебиторская задолженность	104 635 508	52,60	82 150 336	47,86	92 169 373	49,95	22 485 172	27,37	-10 019 037	-10,87
Финансовые вложения	144 669	0,07	2 500 000	1,46	-	-	- 2 355 331	-94,21	-	-
Денежные средства и денежные эквиваленты	7 336 914	3,69	9 871 604	5,75	34 094 269	18,48	-2 534 690	-25,68	- 24 222 665	-71,05

Продолжение приложения А

Прочие оборотные активы, в том числе	1 376 892	0,69	1 111 559	0,65	790 457	0,43	265 333	23,87	321 102	40,62
Итого по разделу II	124 624 352	62,65	105 434 016	61,42	134 616 278	72,96	19 190 336	18,20	-29 182 262	-21,68
БАЛАНС	198 931 740	100,00	171 651 899	100,00	184 506 224	100,00	27 279 841	15,89	-12 854 325	-6,97
Пассив										
III. Капитал И Резервы										
Уставный капитал (складочный капитал, уставный фонд, вклады товарищей)	1 110 616	0,56	1 110 616	0,65	1 110 616	0,60	-	0,00	-	0,00
Собственные акции	-	-	- 7 039 736	-4,10	-	-	-	-	-	-
Переоценка внеоборотных активов	53 961	0,03	58 974	0,03	61 951	0,03	-5 013	-8,50	-2 977	-4,81
Резервный капитал, в том числе	277 654	0,14	277 654	0,16	277 654	0,15	-	0,00	-	0,00
Нераспределенная прибыль	68 284 001	34,33	65 848 670	38,36	77 271 364	41,88	2 435 331	3,70	- 11 422 694	-14,78
Итого по разделу III	69 726 232	35,05	60 256 178	35,10	78 721 585	42,67	9 470 054	15,72	- 18 465 407	-23,46
IV. Долгосрочные Обязательства										
Отложенные налоговые обязательства	1 379 866	0,69	564 056	0,33	550 750	0,30	815 810	144,63	13 306	2,42
Оценочные обязательства	458 786	0,23	401 439	0,23	2 604 138	1,41	57 347	14,29	- 2 202 699	-84,58
Кредиторская задолженность	7 570 486	3,81	6 918 282	4,03	7 899 479	4,28	652 204	9,43	- 981 197	-12,42
Итого по разделу IV	9 409 138	4,73	7 883 777	4,59	11 054 367	5,99	1 525 361	19,35	- 3 170 590	-28,68
V. Краткосрочные Обязательства										
Заемные средства	12 524 022	6,30	-	-	-	-	-	-	-	-
Кредиторская задолженность	95 785 513	48,15	93 992 946	54,76	82 553 305	44,74	1 792 567	1,91	11 439 641	13,86
Доходы будущих периодов	1 082 083	0,54	359 042	0,21	408 807	0,22	723 041	201,38	- 49 765	-12,17
Оценочные обязательства	10 404 752	5,23	9 159 956	5,34	11 768 160	6,38	1 244 796	13,59	- 2 608 204	-22,16
Итого по разделу V	119 796 370	60,22	103 511 944	60,30	94 730 272	51,34	16 284 426	15,73	8 781 672	9,27
БАЛАНС	198 931 740	100,00	171 651 899	100,00	184 506 224	100,00	27 279 841	15,89	-12 854 325	-6,97

Приложение Б
Анализ структуры отчета о финансовых результатах авиакомпании «Аэрофлот»

Наименование показателя	2019 г.		2018 г.		Изменения за период	
	Сумма, тыс. руб	Удельный вес, %	Сумма, тыс. руб	Удельный вес, %	Сумма, тыс. руб	Темп изменения, %
Выручка	551 767 420	100,00	504 696 789	100,00	47 070 631	9,33
Себестоимость продаж	542 976 396	98,41	499 683 382	99,01	43 293 014	8,66
Валовая прибыль (убыток)	8 791 024	1,59	5 013 407	0,99	3 777 617	75,35
Коммерческие расходы	32 512 519	5,89	29 815 806	5,91	2 696 713	9,04
Управленческие расходы	13 074 276	2,37	13 810 326	2,74	-736 050	-5,33
Прибыль (убыток) от продаж	36 795 771	6,67	38 612 725	7,65	-1 816 954	-4,71
Доходы от участия в других организациях	6 824 260	1,24	2 213 828	0,44	4 610 432	208,26
Проценты к получению	1 246 583	0,23	2 885 714	0,57	-1 639 131	-56,80
Проценты к уплате	186 526	0,03	-	-	-	-
Прочие доходы	61 357 368	11,12	63 556 751	12,59	-2 199 383	-3,46
Прочие расходы	30 128 901	5,46	25 960 860	5,14	4 168 041	16,06
Прибыль (убыток) до налогообложения	2 317 013	0,42	4 082 708	0,81	-1 765 695	-43,25
Текущий налог на прибыль	-	-	2 755 346	0,55	-	-
в т.ч. постоянные налоговые обязательства (активы)	3 329 020	0,60	1 272 192	0,25	2 056 828	161,68
Изменение отложенных налоговых обязательств	815 810	0,15	13 306	0,00	802 504	6031,14
Изменение отложенных налоговых активов	3 681 428	0,67	680 560	0,13	3 000 868	440,94
Прочее (иные налоговые платежи)	104 169	0,02	801 488	0,16	-697 319	-87,00
Чистая прибыль (убыток)	5 286 800	0,96	2 796 104	0,55	2 490 696	89,08

Приложение В
Анализ динамики и структуры баланса авиакомпании «Utair»

Наименование показателя	на 31 декабря 19г.		на 31 декабря 18г.		на 31 декабря 2017г.		Изменение за 2019г.		Изменение за 2018г.	
	Сумма, тыс. руб	Удельный вес, %	Сумма, тыс. руб	Удельный вес, %	Сумма, тыс. руб	Удельный вес, %	Сумма, тыс. руб	Удельный вес, %	Сумма, тыс. руб	Удельный вес, %
Актив										
I. Внеоборотные Активы										
Нематериальные активы	46 194	0,07	17 367	0,02	1 157	0,001	28 827	165,99	16 210	1401,04
Результаты исследований	461	0,001	640	0,001	819	0,001	-179	-27,97	- 179	-21,86
Основные средства	5 614 054	8,57	6 261 693	7,54	4 222 042	5,08	-647 639	-10,34	2 039 651	48,31
Доходные вложения в материальные ценности	-	-	-	-	6 921	0,01	-	-	-	-
Финансовые вложения	28 256 960	43,15	36 053 911	43,40	35 705 809	42,98	-7 796 951	-21,63	348 102	0,97
Отложенные налоговые активы	681 385	1,04	6 613 448	7,96	5 630 743	6,78	-5 932 063	-89,70	982 705	17,45
Прочие внеоборотные активы	69 864	0,11	179 024	0,22	415 464	0,50	-109 160	-60,98	- 236 440	-56,91
Итого по разделу I	34 668 918	52,95	49 126 083	59,13	45 982 955	55,35	-14 457 165	-29,43	3 143 128	6,84
II. Оборотные Активы										
Запасы	1 851 487	2,83	3 842 649	4,63	4 185 774	5,04	-1 991 162	-51,82	-343 125	-8,20
Налог на добавленную стоимость	35 578	0,05	3 869	0,00	80 450	0,10	31 709	819,57	-76 581	-95,19
Дебиторская задолженность	27 156 535	41,47	29 147 157	35,08	31 636 580	38,08	-1 990 622	-6,83	- 2 489 423	-7,87
Финансовые вложения	1 156 214	1,77	217 063	0,26	234 293	0,28	939 151	432,66	- 17 230	-7,35
Денежные средства и денежные эквиваленты	352 228	0,54	185 929	0,22	221 097	0,27	166 299	89,44	- 35 168	-15,91
Прочие оборотные активы, в том числе	256 936	0,39	557 484	0,67	734 493	0,88	-300 548	-53,91	- 177 009	-24,10

Продолжение приложения В

Итого по разделу II	30 808 978	47,05	33 954 151	40,87	37 092 687	44,65	-3 145 173	-9,26	-3 138 536	-8,46
БАЛАНС	65 477 896	100,00	83 080 234	100,00	83 075 642	100,00	-17 602 338	-21,19	4 592	0,01
Пассив III. Капитал И Резервы										
Уставный капитал	3 702 208	5,65	3 702 208	4,46	3 702 208	4,46	0	0,00	0	0,00
Добавочный капитал	22 946 366	35,04	22 946 366	27,62	22 804 475	27,45	0	0,00	141 891	0,62
Резервный капитал, в том числе	123 450	0,19	123 450	0,15	118 395	0,14	0	0,00	5 055	4,27
Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	-56 710 164	-86,61	-42 303 693	-50,92	-37 915 129	-45,64	-14 406 471	34,05	-4 388 564	11,57
Итого по разделу III	-29 938 140	-45,72	-15 531 669	-18,69	- 11 290 051	-13,59	-14 406 471	92,76	-4 241 618	37,57
IV. Долгосроч. Обяз.										
Заемные средства	12 682 619	19,37	13 300 859	16,01	79 195 430	95,33	-618 240	-4,65	- 65 894 571	-83,21
Отложенные налоговые обязательства	1 070 785	1,64	1 022 027	1,23	927 575	1,12	48 758	4,77	94 452	10,18
Кредиторская задолженность	2 863 308	4,37	5 245 017	6,31	4 667 036	5,62	-2 381 709	-45,41	577 981	12,38
Итого по разделу IV	16 616 712	25,38	19 567 903	23,55	84 790 041	102,06	-2 951 191	-15,08	- 65 222 138	-76,92
V. Краткос. Обязат-ва										
Заемные средства	71 359 097	108,98	67 766 466	81,57	252 973	0,30	3 592 631	5,30	67 513 493	26688,0 2
Кредиторская задолженность	6 564 390	10,03	10 687 556	12,86	8 770 339	10,56	-4 123 166	-38,58	1 917 217	21,86
Оценочные обязательства	875 837	1,34	589 978	0,71	552 340	0,66	285 859	48,45	37 638	6,81
Итого по разделу V	78 799 324	120,34	79 044 000	95,14	9 575 652	11,53	-244 676	-0,31	69 468 348	725,47
БАЛАНС	65 477 896	100,00	83 080 234	100,00	83 075 642	100,00	-17 602 338	-21,19	4 592	0,01

Приложение Г
Анализ структуры отчета о финансовых результатах авиакомпании «Utair»

Наименование показателя	2019г.		2018г.		Изменения за 2019г.	
	Сумма, тыс. руб	Удельный вес, %	Сумма, тыс. руб	Удельный вес, %	Сумма, тыс. руб	Темп изменения, %
Выручка	59 223 907	100,00	58 490 400	100,00	733 507	1,25
Себестоимость продаж	57 729 298	97,48	60 830 929	104,00	-3 101 631	-5,10
Валовая прибыль (убыток)	1 494 609	2,52	-2 340 529	-4,00	3 835 138	-163,86
Коммерческие расходы	-	-	-	-	-	-
Управленческие расходы	-	-	-	-	-	-
Прибыль (убыток) от продаж	1 494 609	2,52	-2 340 529	-4,00	3 835 138	-163,86
Доходы от участия в других организациях	-	-	252 881	0,43	-	-
Проценты к получению	5 453	0,01	12 265	0,02	-6 812	-55,54
Проценты к уплате	3 453 428	5,83	3 603 861	6,16	-150 433	-4,17
Прочие доходы	3 781 267	6,38	7 406 446	12,66	-3 625 179	-48,95
Прочие расходы	102 535 662	173,13	6 984 465	11,94	95 551 197	1368,05
Прибыль (убыток) до налогообложения	-8 425 661	-14,23	-5 257 263	-8,99	-3 168 398	60,27
Текущий налог на прибыль	-	-	-	-	-	-
в т.ч. постоянные налоговые обязательства (активы)	1 163 452	1,96	169 737	0,29	993 715	585,44
Изменение отложенных налоговых обязательств	48 785	0,08	107 152	0,18	-58 367	-54,47
Изменение отложенных налоговых активов	570 465	0,96	988 867	1,69	-418 402	-42,31
Прочее	6 502 490	10,98	1 385	0,00	6 501 105	469393,86
Чистая прибыль (убыток)	-14 406 471	-24,33	-4 376 933	-7,48	-10 029 538	229,15

Приложение Д
Анализ динамики и структуры баланса авиакомпании «Уральские авиалинии»

Наименование показателя	на 31 декабря 2019г.		на 31 декабря 2018г.		на 31 декабря 2017г.		Изменение за 2019г.		Изменение за 2018г.	
	Сумма, тыс. руб	Удельный вес, %	Сумма, тыс. руб	Удельный вес, %	Сумма, тыс. руб	Удельный вес, %	Сумма, тыс. руб	Удельный вес, %	Сумма, тыс. руб	Удельный вес, %
АКТИВ										
I. ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ										
Нематериальные активы	73 131	0,32	24 056	0,12	228	0,001	49 075	204,00	23 828	10450,88
Основные средства	5 159 298	22,81	4 721 477	23,03	4 479 540	25,92	437 821	9,27	241 937	5,40
Доходные вложения в материальные ценности	33 719	0,15	34 558	0,17	35 399	0,20	-839	-2,43	-841	-2,38
Финансовые вложения	6 067	0,03	6 067	0,03	6 067	0,04	0	0,00	0	0,00
Отложенные налоговые активы	49 839	0,22	5 623	0,03	5 623	0,03	44 216	786,34	0	0,00
Итого по разделу I	5 322 054	23,53	4 791 781	23,38	4526857	26,19	530 273	11,07	264 924	5,85
II. ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ										
Запасы	1 411 936	6,24	1 112 551	5,43	925 431	5,35	299 385	26,91	187 120	20,22
Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	40 682	0,18	138	0,00	4 824	0,03	40 544	29379,71	-4 686	-97,14
Дебиторская задолженность	8 758 010	38,72	7 975 470	38,91	5 944 781	34,40	782 540	9,81	2 030 689	34,16
Финансовые вложения	-	-	-	-	10 805	0,06	-	-	-	-
Денежные средства и денежные эквиваленты	479 325	2,12	258 208	1,26	487 703	2,82	221 117	85,64	-229 495	-47,06
Прочие оборотные активы, в том числе	6 604 433	29,20	6 361 255	31,03	5 382 594	31,14	243 178	3,82	978 661	18,18
Итого по разделу II	17 294 386	76,47	15 707 622	76,62	12 756 138	73,81	1 586 764	10,10	2 951 484	23,14

Продолжение приложения Д

БАЛАНС	22 616 440	100,00	20 499 403	100,00	17 282 995	100,00	2 117 037	10,33	3 216 408	18,61
ПАССИВ										
III. КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЫ										
Уставный капитал (складочный капитал, уставный фонд, вклады товарищей)	159	0,001	159	0,001	159	0,00	0	0,00	0	0,00
Переоценка внеоборотных активов	1 363 452	6,03	1 364 392	6,66	1 321 273	7,64	-940	-0,07	43 119	3,26
Резервный капитал, в том числе	48	0,00	48	0,00	48	0,00	0	0,00	0	0,00
Нераспределенная прибыль	6 289 899	27,81	4 197 184	20,47	5 390 503	31,19	2 092 715	49,86	-1 193 319	-22,14
Итого по разделу III	7653558	33,84	5561783	27,13	6711983	38,84	2 091 775	37,61	-1 150 200	-17,14
IV. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА										
Заемные средства	2 314 268	10,23	3 122 384	15,23	1 588 145	9,19	-808 116	-25,88	1 534 239	96,61
Отложенные налоговые обязательства	38 932	0,17	3 490	0,02	3 490	0,02	35 442	1015,53	0	0,00
Итого по разделу IV	2 353 200	10,40	3 125 874	15,25	1 591 635	9,21	-772 674	-24,72	1 534 239	96,39
V. КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА										
Заемные средства	2 151 303	9,51	2 401 520	11,72	659 774	3,82	-250 217	-10,42	1 741 746	263,99
Кредиторская задолженность	9 957 910	44,03	9 410 226	45,90	8 319 603	48,14	547 684	5,82	1 090 623	13,11
Оценочные обязательства	500 469	2,21	-	-	-	-	-	-	-	-
Итого по разделу V	12 609 682	55,75	11 811 746	57,62	8 979 377	51,95	797 936	6,76	2 832 369	31,54
БАЛАНС	22 616 440	100,00	20 499 403	100,00	17 282 995	100,00	2 117 037	10,33	3 216 408	18,61

Приложение Е
Анализ структуры отчета о финансовых результатах авиакомпании «Уральские авиалинии»

Наименование показателя	2019 г.		2018 г.		Изменения за 2019г.	
	Сумма, тыс. руб	Удельный вес, %	Сумма, тыс. руб	Удельный вес, %	Сумма, тыс. руб	Темп изменения, %
Выручка	88 480 195	100,00	81 294 558	100,00	7 185 637	8,84
Себестоимость продаж	81 363 570	91,96	75 869 359	93,33	5 494 211	7,24
Валовая прибыль (убыток)	7 116 625	8,04	5 425 199	6,67	1 691 426	31,18
Коммерческие расходы	3 928 897	4,44	3 882 564	4,78	46 333	1,19
Управленческие расходы	1 744 781	1,97	1 582 883	1,95	161 898	10,23
Прибыль (убыток) от продаж	1 442 947	1,63	-40 248	-0,05	1 483 195	-3685,14
Доходы от участия в других организациях	37 693	0,04	25 475	0,03	12 218	47,96
Проценты к получению	11 005	0,01	6 486	0,01	4 519	69,67
Проценты к уплате	515 399	0,58	334 946	0,41	180 453	53,88
Прочие доходы	4 421 889	5,00	3 582 979	4,41	838 910	23,41
Прочие расходы	2 777 993	3,14	2 824 350	3,47	-46 357	-1,64
Прибыль (убыток) до налогообложения	2 620 142	2,96	415 396	0,51	2 204 746	530,76
Текущий налог на прибыль	495 624	0,56	-	-	-	-
в т.ч. постоянные налоговые обязательства (активы)	40 881	0,05	-	-	-	-
Изменение отложенных налоговых обязательств	35 443	0,04	-	-	-	-
Изменение отложенных налоговых активов	44 215	0,05	-	-	-	-
Прочее	41 515	0,05	29 472	0,04	12 043	40,86
Чистая прибыль (убыток)	2 091 775	2,36	385 472	0,47	1 706 303	442,65

Приложение Ж
Анализ динамики и структуры баланса авиакомпании «S7»

Наименование показателя	на 31 декабря 2019г.		на 31 декабря 2018г.		на 31 декабря 2017г.		Изменение за 2019г.		Изменение за 2018г.	
	Сумма, тыс. руб	Удельный вес, %	Сумма, тыс. руб	Удельный вес, %	Сумма, тыс. руб	Удельный вес, %	Сумма, тыс. руб	Удельный вес, %	Сумма, тыс. руб	Удельный вес, %
АКТИВ										
I. ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ										
Нематериальные активы	68 161	0,11	14 881	0,03	2 711	0,01	53 280	358,04	12 170	448,91
Основные средства	7 775 127	12,08	241 399	0,42	248 753	0,80	7 533 728	3120,86	-7 354	-2,96
Финансовые вложения	9 781 594	15,20	7 241 520	12,67	5 907 541	18,92	2 540 074	35,08	1 333 979	22,58
Прочие внеоборотные активы	1 193 837	1,86	2 092 836	3,66	259 303	0,83	-898 999	-42,96	1 833 533	707,10
Итого по разделу I	18 818 719	29,25	9 590 636	16,78	6 418 308	20,56	9 228 083	96,22	3 172 328	49,43
II. ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ										
Запасы	1 876 932	2,92	1 371 705	2,40	945 317	3,03	505 227	36,83	426 388	45,11
Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	153	0,0002	155	0,0003	127	0,0004	-2	-1,29	28	22,05
Дебиторская задолженность	11 019 898	17,13	10 548 676	18,45	12 438 165	39,84	471 222	4,47	-1 889 489	-15,19
Денежные средства и денежные эквиваленты	32 617 349	50,69	35 649 452	62,36	11 408 002	36,54	-3 032 103	-8,51	24 241 450	212,50
Прочие оборотные активы, в том числе	8 690	0,01	5 634	0,01	8 081	0,03	3 056	54,24	-2 447	-30,28
Итого по разделу II	45 523 022	70,75	47 575 622	83,22	24 799 692	79,44	-2 052 600	-4,31	22 775 930	91,84
БАЛАНС	64 341 741	100,00	57 166 258	100,00	31 218 000	100,00	7 175 483	12,55	25 948 258	83,12
ПАССИВ										
III. КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЫ										

Продолжение приложения Ж

Уставный капитал (складочный капитал, уставный фонд, вклады товарищей)	204 134	0,32	204 134	0,36	204 134	0,65	0	0,00	0	0,00
Переоценка внеоборотных активов	0	0,00	249	0,00	249	0,00	-249	-100,00	0	0,00
Резервный капитал	30 620	0,05	30 620	0,05	30 620	0,10	0	0,00	0	0,00
Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	12 591 302	19,57	8 272 233	14,47	5 391 669	17,27	4 319 069	52,21	2 880 564	53,43
Итого по разделу III	12 826 056	19,93	8 507 236	14,88	5 626 672	18,02	4 318 820	50,77	2 880 564	51,19
IV. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА										
Заемные средства	20 000 000	31,08	21 000 000	36,73	2 254 403	7,22	-1 000 000	-4,76	18 745 597	831,51
Прочие обязательства	0	0,00	0	0,00	519 780	1,67	0	-	-519 780	-100,00
Итого по разделу IV	20 000 000	31,08	21 000 000	36,73	2 774 183	8,89	-1 000 000	-4,76	18 225 817	656,98
V. КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА										
Заемные средства	1 028 898	1,60	30 690	0,05	0	0,00	998 208	3252,55	30 690	-
Кредиторская задолженность	16 936 634	26,32	16 103 622	28,17	12 948 371	41,48	833 012	5,17	3 155 251	24,37
Оценочные обязательства	715 107	1,11	457 885	0,80	535 027	1,71	257 222	56,18	-77 142	-14,42
Прочие обязательства	12 835 046	19,95	11 066 825	19,36	9 333 747	29,90	1 768 221	15,98	1 733 078	18,57
Итого по разделу V	31 515 685	48,98	27 659 022	48,38	22817145	73,09	3 856 663	13,94	4 841 877	21,22
БАЛАНС	64 341 741	100,00	57 166 258	100,00	31 218 000	100,00	7 175 483	12,55	25 948 258	83,12

Приложение И
Анализ структуры отчета о финансовых результатах авиакомпании «S7»

Наименование показателя	2019г.		2018г.		Изменения за период	
	Сумма, тыс. руб	Удельный вес, %	Сумма, тыс. руб	Удельный вес, %	Сумма, тыс. руб	Темп изменения, %
Выручка	145 103 322	100	117 722 498	100	27 380 824	23,26
Себестоимость продаж	133 343 182	91,90	104 783 784	89,01	28 559 398	27,26
Валовая прибыль (убыток)	11 760 140	8,10	12 938 714	10,99	-1 178 574	-9,11
Коммерческие расходы	3 645 829	2,51	3 112 975	2,64	532 854	17,12
Управленческие расходы	5 602 799	3,86	5 469 365	4,65	133 434	2,44
Прибыль (убыток) от продаж	2 511 512	1,73	4 356 374	3,70	-1 844 862	-42,35
Доходы от участия в других организациях	2 312	0,00	12 000	0,01	-9 688	-80,73
Проценты к получению	1 380 800	0,95	964 355	0,82	416 445	43,18
Проценты к уплате	1 770 864	1,22	894 442	0,76	876 422	97,99
Прочие доходы	12 160 068	8,38	9 229 702	7,84	2 930 366	31,75
Прочие расходы	7 649 973	5,27	7 490 092	6,36	159 881	2,13
Прибыль (убыток) до налогообложения	6 633 855	4,57	6 177 897	5,25	455 958	7,38
Текущий налог на прибыль	1 178 563	0,81	1 774 059	1,51	-595 496	-33,57
Прочее	0	0,00	28 023	0,02	-28 023	-100,00
Чистая прибыль (убыток)	5 455 292	3,76	4 431 861	3,76	1 023 431	23,09