

А.А. Кашликова¹

A.A. Kashlikova

**ОЦЕНКА ФИНАНСОВОЙ УСТОЙЧИВОСТИ
И ЛИКВИДНОСТИ БАЛАНСА
ОАО «АЭРОФЛОТ»****THE ASSESSMENT OF FINANCIAL
STABILITY AND LIQUIDITY
OF JSC AEROFLOT'S BALANCE**

В статье рассматривается оценка финансовой устойчивости и ликвидности баланса ОАО «Аэрофлот» за 2011–2012 гг.

Ключевые слова: ОАО «Аэрофлот», ликвидность, финансовая устойчивость, коэффициенты, анализ, баланс.

In the article the assessment of financial stability and liquidity of JSC Aeroflot's balance for 2011–2012 is considered.

Keywords: JSC Aeroflot, liquidity, financial stability, coefficients, analysis, balance.

«Аэрофлот» – лидер российского рынка авиаперевозок и одна из крупнейших авиакомпаний стран СНГ и Восточной Европы, история которой началась в 1923 году. «Аэрофлот» является одним из наиболее узнаваемых российских брендов. Указом Президента Российской Федерации от 4 августа 2004 года № 1009 ОАО «Аэрофлот» включено в Перечень стратегических предприятий и стратегических акционерных обществ.

Группа «Аэрофлот» включает в себя ряд дочерних компаний. В настоящее время Группа «Аэрофлот» – крупнейший в России и динамично развивающийся авиационный холдинг. В рамках Группы «Аэрофлот» созданы единая дальневосточная авиакомпания «Аврора» (первый рейс совершила в ноябре 2013 г.), а также бюджетный перевозчик «Добролет», начало деятельности которого запланировано на 2014 год.

Группа компаний «Аэрофлот» вошла в число ведущих глобальных авиаперевозчиков по пассажирообороту, выполненному в 2013 году. Наличие этого показателя, составляющего более 85 млрд пассажиро-километров (пассажиро-километр – единица измерения пассажирских перевозок. Пассажиро-километраж получают путем умножения числа перевезенных пассажиров на расстояние их перевозки, выраженное в километрах), дало Группе «Аэрофлот» полное

¹ Студентка НОУ ВПО «Российский новый университет».

право на вход в первую пятерку европейских и топ-20 мировых авиаперевозчиков.

Целью данной статьи является оценка финансовой устойчивости и ликвидности баланса ОАО «Аэрофлот» в 2011–2012 гг. В современных условиях залогом выживаемости и стабильного положения компании служит его финансовая устойчивость. Чтобы быть «на плаву» в условиях рыночной экономики и не допустить банкротства компании, нужно хорошо знать, как управлять финансами, какой должна быть структура капитала по составу и источникам образования, какую долю должны занимать собственные средства, а какую – заемные. Для этого производится анализ ликвидности баланса предприятия – т.е. определяется возможность предприятия своевременно и в полном объеме погасить все свои обязательства [1].

На основании бухгалтерской (финансовой) отчетности ОАО «Аэрофлот» был проведен анализ финансовой устойчивости, который выявляет тип финансовой устойчивости компании. Данный анализ определяет, какие источники средств и в каком объеме используются для покрытия запасов. Изучение состояния обеспеченности материально-производственных запасов ОАО «Аэрофлот» собственными оборотными средствами проводится на основе расчетных данных, представленных в табл. 1 (расчет произведен автором по бухгалтерской (финансовой) отчетности ОАО «Аэрофлот» за 2012 год.).

**Материально-производственные запасы и источники их формирования
ОАО «Аэрофлот» в 2011–2012 гг., млн руб.**

Показатель	Значение		Для покрытия запасов (излишек/ недостаток) источников средств	
	2011 г.	2012 г.	2011 г.	2012 г.
Материально-производственные запасы (МПЗ) ¹	2 891 875	4 273 673		
Собственные оборотные средства (СОС) ²	27 913 593	20 749 753	25 021 718	16 476 080
Источники формирования запасов (ИФЗ) ³	39 913 593	22 830 805	37 021 718	18 557 132

¹ Материально-производственные запасы = Запасы + Налог на добавленную стоимость – Расходы будущих периодов

² Собственные оборотные средства = Оборотные активы – Краткосрочные обязательства

³ Источники формирования запасов = Собственные оборотные средства + Долгосрочные заемные средства

Как показал анализ в 2011 и в 2012 годах МПЗ < СОС (2 891 875 < 27 913 593 в 2011, 4 273 673 < 20 749 753), что говорит об абсолютной финансовой устойчивости компании ОАО «Аэрофлот». Компания имеет достаточно собственных средств, то есть баланс ОАО «Аэрофлот» является ликвидным, а ОАО «Аэрофлот»

является ссудозаемной компанией. Такое положение вещей подтверждает предварительная оценка активов по степени ликвидности и пассивов по срокам их погашения (см. табл. 2) (расчет произведен автором по бухгалтерской (финансовой) отчетности ОАО «Аэрофлот» за 2012 год).

Таблица 2

**Анализ активов баланса ОАО «Аэрофлот» по степени ликвидности
и пассивов по срокам оплаты в 2011–2012 гг., млн руб.**

АКТИВ	2011	2012	Пассив	2011	2012	Платежный излишек, недостат.	
						2011	2012
1	2	3	4	5	6	7 = 2-5	8 = 3-6
A1	11 635 958	15 670 161	П1	27 208 969	34 428 061	-15 573 011	-18 757 900
A2	44 882 744	47 123 463	П2	4 304 902	12 000 000	40 577 842	35 123 463
A3	13 159 765	12 890 668	П3	15 376 500	9 442 169	-2 216 735	3 448 499
A4	27 046 956	31 891 666	П4	49 835 052	51 705 728	-22 788 096	-19 814 062

В группу показателей A1 входит сумма денежных средств и финансовых вложений;

A2 – дебиторская задолженность + прочие оборотные активы – расходы будущих периодов;

A3 – запасы + долгосрочные финансовые вложения;

A4 – внеоборотные активы – долгосрочные финансовые вложения + расходы будущих периодов;

П1 – краткосрочная кредиторская задолженность + доходы будущих периодов;

П2 – доходы будущих периодов + краткосрочные заемные средства;

П3 – долгосрочные обязательства;

П4 – капитал + доходы будущих периодов [1; 2]

Далее рассмотрим соотношение структуры активов по степени ликвидности и по срокам оплаты.

В 2011 году:

$A1 < П1$ (11 635 958 < 27 208 969) – это говорит о том, что у Компании не хватает денежных средств;

$A2 > П2$ (44 882 744 > 4 304 902) – следовательно, у ОАО «Аэрофлот» есть возможность в ближайшей перспективе погасить долги;

$A3 < П3$ (13 159 765 < 15 376 500) – в дальнейшей перспективе не будет возможности погасить долги;

$A4 < П4$ (27 046 956 < 49 835 052) – из этого следует, что Компания за счет собственного капитала может погасить труднореализуемые активы и у ОАО «Аэрофлот» достаточно мобильных средств.

В 2012 году:

$A1 < П1$ (15 670 161 < 34 428 061) – по сравнению с 2011 годом ситуация не изменилась, у Компании ОАО «Аэрофлот» также не хватает денежных средств;

$A2 > П2$ (47 123 463 > 12 000 000) – возможность погашения долгов в ближайшей перспективе имеется;

$A3 > П3$ (12 890 668 > 9 442 169) – по сравнению с 2011 годом, в 2012 году у ОАО «Аэрофлот» в дальнейшей перспективе будет иметься возможность погашения своих долгов;

$A4 < П4$ (31 891 666 < 51 705 728) – из этого следует, что Компания за счет собственного капитала может погасить труднореализуемые активы и у ОАО «Аэрофлот» достаточно мобильных средств.

Однако следует отметить, что проводимый по изложенной схеме анализ ликвидности баланса является приближенным, более детальным является анализ платежеспособности при помощи финансовых коэффициентов (см. табл. 3) (расчет произведен автором по бухгалтерской (финансовой) отчетности ОАО «Аэрофлот» за 2012 год).

Таблица 3

Расчет и оценка показателей ликвидности в 2011–2012 гг.

Показатель	2011	2012	Норма
К-т текущей ликвидности	$ТА^0/КО^0 = 1,88$	$ТА^1/КО^1 = 1,44$	1,0 – 2,0
К-т быстрой ликвидности	$ЛА^0/КО^0 = 0,37$	$ЛА^1/КО^1 = 0,34$	0,8 – 1,0
К-т абсолютной ликвидности	$(ДК^0 + КФВ^0)/КО^0 = 0,37$	$(ДК^1 + КФВ^1)/КО^1 = 0,34$	0,2 – 0,7

Коэффициент текущей ликвидности дает общую оценку ликвидности активов, показывая, сколько рублей текущих активов предприятия приходится на один рубль текущих обязательств.

Как видно из приведенных в таблице 3 данных, коэффициент текущей ликвидности в 2012 году снизился с 1,88 до 1,44, но остался в пределах допустимой нормы.

Коэффициент быстрой ликвидности по смысловому назначению аналогичен коэффициенту текущей ликвидности, однако исчисляется по более узкому кругу текущих активов, когда из расчета исключена наименее ликвидная их часть – производственные запасы.

Логика такого исключения состоит не только в значительно меньшей ликвидности запасов, но, что гораздо более важно, и в том, что денежные средства, которые можно выручить в случае вынужденной реализации производственных запасов, могут быть существенно ниже затрат по их приобретению.

В частности, в условиях рыночной экономики типичной является ситуация, когда при ликвидации предприятия выручают 40% и менее от учетной стоимости запасов. Ориентировочное нижнее значение показателя – 1, однако эта оценка также носит условный характер [1; 2].

Как видно из приведенных в таблице 3 данных, коэффициент текущей ликвидности в 2012 году снизился с 0,37 до 0,34, но остался в пределах допустимой нормы.

Коэффициент абсолютной ликвидности является наиболее жестким критерием ликвидности предприятия, он показывает, какая часть краткосрочных заемных обязательств может быть при необходимости погашена немедленно.

Рекомендательная нижняя граница показателя, приводимая в западной литературе, – 0,2.

Как видно из приведенных в таблице 3 данных, коэффициент текущей ликвидности в 2012 году снизился с 0,37 до 0,34, но остался в пределах допустимой нормы, что говорит нам

о том, что предприятие имеет возможность немедленного погашения краткосрочных заемных средств.

В целом основные показатели ликвидности, финансовой устойчивости и платежеспособности ОАО «Аэрофлот» находятся в зоне рекомендуемых значений, что позволяет нам судить об абсолютной ликвидности Компании и о ее стабильном независимом финансовом положении.

Как видно, на фоне произошедших в 2012 году изменений в регулировании российской авиационной отрасли, высокой волатильности цен на авиационное топливо и роста объемов работ в целях реализации высокого потенциала развития российского рынка авиаперевозок ОАО «Аэрофлот» по итогам 2012 года продемонстрировал стабильное финансовое состояние.

Литература

1. Банк В.Р. Финансовый анализ : учеб. пособие. – М. : ТК Велби, Изд-во Проспект, 2011. – 344 с.
2. Ефимова О.В. Финансовый анализ: современный инструментарий для принятия экономических решений : учебник / О.В. Ефимова. – М. : Омега-Л, 2010. – 351 с.
3. Ильина Г.Г. Особенности анализа финансового состояния предприятия в рыночной экономике // Вестник Московского государственного лингвистического университета. – 2009. – № 542. – С. 69–73.
4. Бухгалтерская (финансовая) отчетность ОАО «Аэрофлот» за 2012 г.