

ФЕДЕРАЛЬНОЕ Государственное АВТОНОМНОЕ образовательное учреждение Высшего образования

**«БЕЛГОРОДСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»
(Н И У « Б е л Г У »)**

**ИНСТИТУТ ЭКОНОМИКИ
КАФЕДРА УЧЕТА, АНАЛИЗА И АУДИТА**

**ДИАГНОСТИКА ФИНАНСОВОГО СОСТОЯНИЯ И
ПРОГНОЗИРОВАНИЕ ВЕРОЯТНОСТИ БАНКРОТСТВА
АЭРОПОРТОВЫХ КОМПЛЕКСОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

Магистерская диссертация
обучающегося по направлению подготовки 38.04.01 Экономика
заочной формы обучения, группы 06001572
Устиновой Инны Сергеевны

Научный руководитель
к.э.н., доцент
Калуцкая Н.А.

Рецензенты
д.э.н., профессор кафедры
финансов, инвестиций и инноваций
ФГАОУ ВО НИУ «БелГУ»
Веретенникова И.И.

главный бухгалтер
ООО «ЭрЭс Софт»
Куслина Н.И.

БЕЛГОРОД 2018

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	3
ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ И МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ АНАЛИЗА ФИНАНСОВОГО СОСТОЯНИЯ И ПРОГНОЗИРОВАНИЯ БАНКРОТСТВА	
1.1. Содержание и систематизация понятийного аппарата по финансовому состоянию, вероятности банкротства.	9
1.2. Статистические модели прогнозирования несостоятельности и банкротства	18
ГЛАВА 2. ОЦЕНКА ФИНАНСОВОГО СОСТОЯНИЯ АЭРОПОРТОВЫХ КОМПЛЕКСОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ	
2.1. Статистический анализ деятельности международных аэропортов Российской Федерации	25
2.2. Анализ динамики, структуры имущества и источников его формирования аэропортовых комплексов	33
ГЛАВА 3. ОЦЕНКА МЕТОДИК АНАЛИЗА ФИНАНСОВОГО СОСТОЯНИЯ И ПРОГНОЗИРОВАНИЯ РИСКА БАНКРОТСТВА АЭРОПОРТОВЫХ КОМПЛЕКСОВ	
3.1. Анализ показателей ликвидности и платежеспособности	56
3.2. Диагностика финансового состояния и устойчивости международных аэропортов	66
3.3. Оценка зарубежных и российских методик прогнозирования банкротства международных аэропортов	73
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	82
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК	86
ПРИЛОЖЕНИЯ	

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы. Мировая авиационная отрасль выступает, несомненно, важным катализатором экономического и социального развития государства, обеспечивая более 63 млн. рабочих мест и превышая 2,7 трлн. \$ доходов. Кроме того, высокий спрос на авиаперевозки и низкие цены на нефтепродукты по данным за 2016 год позволили получить совокупную чистую прибыль мировых авиакомпаний около 35,6 млрд. \$ увеличив при этом результат предшествовавшего года на 300 млн. \$.

Несмотря на общее снижение темпов роста мировой экономики, объемы мировых пассажирских перевозок возросли и на регулярные рейсы, достигнув 3,77 млрд. пассажиров, что на 205 млн. пассажиров или 5,7 % выше результатов 2015 года. В связи с чем, важно быть уверенным в финансовом состоянии данных экономических субъектов.

Проблема осуществления достоверных оценки и прогнозирования финансового состояния хозяйствующих субъектов в условиях перехода экономики к новым результатам актуальна для потенциальных инвесторов, поскольку значительная часть из них испытывает финансовые затруднения.

Коренные изменения экономической системы и условий деятельности предприятий требуют их преобразования в целях эффективного функционирования. Российской наукой и практикой накоплен значительный опыт в области экономических и организационных форм и методов управления аэропортовыми комплексами, способных повысить эффективность производства. Однако, проблемам методологии диагностики и прогнозирования финансового состояния экономического субъекта, оптимального управления им с целью обеспечения устойчивого и надежного функционирования не уделялось должного внимания.

Чем больше суждений, тем большая вероятность выбора оптимального решения; формирование новых практических предложений и умозаключений.

В современных условиях большое количество экономических субъектов, в частности российских и международных аэропортов на территории России испытывают финансовые затруднения, вызванные различными причинами. Наличие финансовых затруднений у таких организаций от временной, технической неплатежеспособности до состояния банкротства оказывает негативное влияние на экономику нашей страны, ведя в конечном итоге к снижению валового внутреннего продукта, национального дохода и соответственно, жизненного уровня населения.

В этой ситуации заблаговременная диагностика финансовых затруднений имеет решающее значение для руководства предприятий, поскольку чем раньше будут выявлены финансовые проблемы в хозяйственной деятельности, тем более безболезненными и действенными окажутся мероприятия, предпринимаемые для их преодоления, которые впоследствии смогут обеспечить повышение привлекательности для потенциальных инвесторов, если предприятие будет нуждаться в инвестициях.

Поэтому необходимо не только разработать комплекс мероприятий, направленных на преодоление финансовых затруднений, но и направленных на повышение инвестиционной привлекательности (прежде всего, в финансовом ее аспекте).

Для принятия наиболее эффективных управленческих решений, направленных на улучшение финансового состояния промышленного предприятия необходима соответствующая информационная база. В качестве этой информационной базы должны выступать результаты комплексного анализа и целевого прогнозирования финансового состояния промышленного предприятия, позволяющие определить пути его улучшения. При этом комплексный анализ финансового состояния аэропортов должен учитывать их отраслевую специфику как с позиции отбора показателей, используемых в процессе анализа финансового состояния, так и с позиции разработки нормативной базы отобранных показателей. Особое внимание в ходе анализа

необходимо обратить на оценку интенсивности использования основных средств и запасов того или иного предприятия и эффективности его текущей деятельности.

Актуальность темы обусловлена необходимостью повышения инвестиционной привлекательности, обеспечения подъема и устойчивого развития отечественных аэропортовых комплексов, хронической неустойчивостью финансового состояния значительной их части, также нерешенностью ряда теоретико-методологических и прикладных аспектов анализа и прогнозирования финансового состояния международных аэропортов Российской Федерации.

Степень научной разработанности проблемы. Начало использованию финансовых показателей для прогнозирования банкротства было положено Бивером. Альтман внес свой вклад в построение моделей прогнозирования банкротства, впервые применив множественный дискриминантный анализ для преодоления ограничений модели Бивера. Бегли исследовал вопрос, сохраняют ли ранее разработанные модели свою прогнозную точность на данных текущего периода. Он выяснил, что ошибочная классификация модели на более современных данных обучающей выборки значительно возрастает по сравнению с результатами первоначальных работ. Среди методик, разработанных для диагностики возможного банкротства отечественных предприятий, можно назвать методики оценки финансового состояния на основе интегрального показателя, учитывающие специфику российских предприятий, разработанные А.В. Колышкиным и учеными Иркутской государственной экономической академии.

Несмотря на большое количество существующих методик прогнозирования финансового состояния, эту проблему нельзя считать полностью решенной по следующим причинам:

— применение разных методик приводит зачастую к противоречивым результатам;

— зарубежные модели не учитывают специфику экономической ситуации и организации предпринимательства в России.

В связи с вышеизложенным, возникает необходимость в разработке подходов оценки финансового состояния и прогнозирования банкротства.

Объект исследования. Объектом исследования диссертационной работы являются международных аэропортов Российской Федерации.

Предмет исследования. Предметом исследования выступает оценка финансового состояния международных аэропортов Российской Федерации.

Цель исследования. Разработка методических подходов в оценке финансового состояния и прогнозирования банкротства международных аэропортов Российской Федерации, учитывающих динамику изменения финансовых показателей.

Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие задачи:

- ✓ дать определение понятиям «несостоятельность», «банкротство», изучить порядок его прогнозирования;
- ✓ систематизировать существующие западные и отечественные модели прогнозирования банкротства и провести их анализ;
- ✓ провести вертикальный и горизонтальный (трендовый) анализ бухгалтерского баланса экономических субъектов;
- ✓ проанализировать показатели актива и пассива баланса исследуемых организаций;
- ✓ оценить платежеспособность хозяйствующих субъектов;
- ✓ проанализировать ликвидность организаций авиационного сектора;
- ✓ определить подходы к оценке финансовой устойчивости предприятий;
- ✓ выявить наиболее подходящие методики для оценки финансового состояния и прогнозирования банкротства.

Методологической и теоретической основой исследования являются теории финансового анализа деятельности предприятий, разные подходы к оценке финансового состояния, работы российских и зарубежных авторов в

области прогнозирования банкротства предприятий. Для решения поставленных в диссертационном исследовании задач применяются такие приемы, как документирование, инвентаризация, балансовое обобщение, системный подход, вертикальный и горизонтальный анализ, метод сравнений и других методов.

Информационная база исследования. В качестве информационной базы для анализа и оценки финансового состояния предприятий была использована годовая бухгалтерская отчетность за период 2014-2016 гг.

Научная новизна заключается в следующем:

- определена сущность и сформулирована авторская трактовка понятия финансового состояния предприятия, определены основные компоненты;
- обобщены и уточнены методики оценки финансового состояния экономического субъекта;
- обоснован и предложен набор финансовых показателей, позволяющих оценить финансовое положение аэропортовых комплексов с различных точек зрения с выявлением особенностей данной характеристики;
- проанализирована структура имущества аэропортовых комплексов, выявлена система показателей, направленная на изучение эффективности использования основного и оборотного капитала;
- исследованы и систематизированы показатели, отражающие ликвидность, платежеспособность и финансовую устойчивость,
- исследованы и проанализированы модели прогнозирования вероятности банкротства.

Практическое применение результатов. Полученные результаты могут быть использованы:

- во-первых, менеджерами разных уровней управления для установления неблагоприятного финансового положения предприятий - контрагентов;
- во-вторых, инвесторами для оценки и выбора объекта для инвестирования;

- в-третьих, руководителями организаций, испытывающим финансовые трудности, идентифицировать сценарий банкротства и найти оптимальный путь выхода из кризисной ситуации.

Апробация результатов исследования. Результаты исследования были представлены и опубликованы. Теоретические вопросы подняты на проводимых семинарских занятиях в рамках научно-педагогической практики.

Структура диссертации. Диссертационное исследование составляет введение, три главы, заключение, список использованной литературы и приложения.

ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ И МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ АНАЛИЗА ФИНАНСОВОГО СОСТОЯНИЯ И ПРОГНОЗИРОВАНИЯ БАНКРОТСТВА

1.1. Содержание и систематизация понятийного аппарата по финансовому состоянию, вероятности банкротства.

Анализируя такое понятие как финансовое состояние экономического субъекта, необходимо определить, следует ли относить его к категории экономических дефиниций. Целесообразно указать, что финансовое состояние с практической точки зрения характеризуется как неотъемлемый результат хозяйственной деятельности. В связи с чем, на наш взгляд, финансовое состояние может быть признано одним из наиболее важных показателей, отражающих существенные стороны экономических явлений и процессов на уровне хозяйствующих субъектов, в частности российских и международных аэропортов на территории РФ.

Следует отметить, что данным вопросом занимается ряд ученых-экономистов, но при этом их подходы к определению финансового состояния экономического субъекта кардинально различаются. Так, авторы Г.В. Савицкая предопределяет финансовое состояние, прежде всего, как способность экономического субъекта финансировать свою деятельность, постоянно поддерживать свою платежеспособность и инвестиционную привлекательность [57]. Данное определение поддерживается учеными И.П. Любушиным, Д.А. Ендовицким [18, 34]. Кроме того, Л.Н. Павлова, А.И. Гинзбург трактуют финансовое состояние как совокупность показателей или факторов, позволяющих оценить процесс формирования и использования финансовых средств [13, 47]. В свою очередь, автор Ковалев В.В. не дает определение финансовому состоянию экономического субъекта, но отождествляет его с понятием «финансовое положение» и указывает, что финансовое положение (финансовый потенциал) определяется достигнутыми

за отчетный период финансовыми результатами, приведенными в соответствующей форме отчетности [28, 29].

Основополагающие характеристики финансового состояния экономических субъектов, сформированные отдельными авторами, представлены в приложении 22.

Рассмотрение разных источников по данному элементу указывает на то, что в определениях финансового состояния чаще всего упоминается способность экономического субъекта финансировать свою деятельность, размещать и использовать финансовые ресурсы, совокупность факторов, позволяющих оценить финансовые возможности.

Оценивая приведенные трактовки данного понятия, на наш взгляд, целесообразно дать следующее определение, так под финансовым состоянием понимается экономическая категория, которая затрагивает ресурсный потенциал, его размещение, использование, а также их достаточность на определенный момент времени, представленное системой показателей, отражающих состояние капитала и устойчивости положения на рынке.

Раскрывая содержание определения финансового состояния экономического субъекта, в частности российских и международных аэропортов на территории России, необходимо указать на основные его составляющие:

- во-первых, платежеспособность экономического субъекта. То есть подбор наиболее приемлемого способа финансирования имущественного параметра экономического субъекта с целью эффективного использования финансовых ресурсов.

Но при этом, необходимо указать на многогранность показателя платежеспособности. Так, платежеспособность в целом – это система определенных показателей, характеризующих состояние имущества и капитала в процессе кругооборота [35]. Вместе с тем данная система сформирована совокупностью коэффициентов, оценивающих имущественное

состояние субъекта хозяйствования, его финансовую устойчивость, ликвидность и деловую активность.

- во-вторых, достаточность в собственных и заемных ресурсах на определенный период времени предопределяет регулирование с оптимальной точки зрения в отношении объема, состава и структуры, с целью достижения их наилучшего соотношения.

- в-третьих, устойчивость финансового положения экономического субъекта. Особенно это важно для российских и международных аэропортов на территории России, так как, в большинстве своем, они зарегистрированы в форме акционерных обществ и на рынке ценных бумаг данный факт обусловлен, прежде всего, необходимостью максимального увеличения рыночной стоимости акций с целью формирования их инвестиционной привлекательности.

Отмеченные выше составляющие финансового состояния направлены на установление степени платежеспособности экономического субъекта, а именно, на способность привлечения финансовых ресурсов как внутреннего, так и внешнего происхождения.

Необходимо с этой связи установить основную цель аналитических процедур в отношении оценки финансового состояния экономического субъекта, а именно, формирование аналитической информации для принятия управленческих решений по улучшению его платежеспособности.

При этом цель может быть достигнута путем решения следующих взаимосвязанных аналитических процедур (рис. 1.1):

В рамках основных объектов применения аналитических процедур финансового состояния экономических субъектов, в частности российских и международных аэропортов на территории России могут быть выделены разделы бухгалтерского баланса, такие как оборотные активы, внеоборотные активы, долгосрочные обязательства, краткосрочные обязательства и собственный капитал [29].

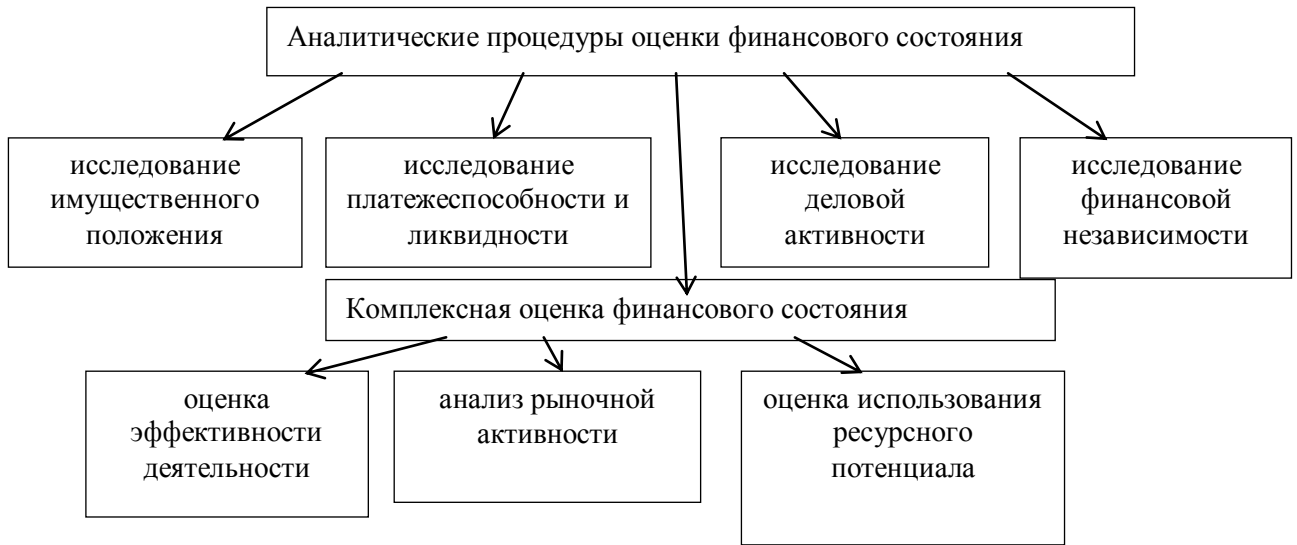


Рис. 1.1. Аналитические процедуры оценки финансового состояния

Кроме того, при необходимости более детального исследования отмеченные объекты могут быть подразделены на более частные параметры, так, в составе оборотных активов могут быть выделены запасы или денежные средства, а в составе долгосрочных обязательств – кредиты и займы).

Так, необходимо указать, что аналитические процедуры оценки оборотных активов включают составляющие оценки имущественного положения экономического субъекта (исследование структуры и динамики оборотных активов), ликвидности (исследование показателей ликвидности), интенсивности использования ресурсов (исследование индексов оборачиваемости оборотных активов) и эффективности использования ресурсов (исследование данных рентабельности оборотных активов) [25].

Применение аналитических процедур в отношении внеоборотных активов заключается в исследовании финансовой устойчивости (оценка собственного оборотного капитала и производных от него финансовых индексов), платежеспособности (оценка показателей общей платежеспособности и инвестирования), интенсивности использования

ресурсов (оценка параметров оборачиваемости (фондоотдачи) внеоборотных активов) и эффективности использования ресурсов (оценка коэффициентов рентабельности внеоборотных активов).

Использование аналитических процедур в отношении долгосрочных обязательств предполагает, также, исследование, направленное на оценку финансовой устойчивости (оценка показателей финансовой устойчивости), платежеспособности (оценка показателей общей платежеспособности и инвестирования), интенсивности использования ресурсов (оценка индексов оборачиваемости долгосрочных обязательств) и эффективности использования ресурсов (оценка параметров оборачиваемости рентабельности долгосрочных обязательств) [16].

Кроме того, аналитические процедуры в отношении краткосрочных обязательств могут содержать элементы исследования финансовой устойчивости (оценка индекса финансовой устойчивости), ликвидности (оценка параметров ликвидности), интенсивности использования ресурсов (оценка параметров оборачиваемости краткосрочных обязательств) и эффективности использования ресурсов (оценка коэффициентов рентабельности краткосрочных обязательств).

Следует упомянуть также, что аналитические процедуры в отношении собственного капитала экономического субъекта определяют составляющие исследования финансовой устойчивости (исследование показателей финансовой устойчивости), платежеспособности (оценка индекса инвестирования), интенсивности использования ресурсов (оценка коэффициентов оборачиваемости собственного капитала в целом и отдельных его элементов), эффективности использования ресурсов (оценка индекса рентабельности собственного капитала в целом и отдельных его элементов) и рыночной активности (оценка параметра рыночной активности).

Более того, исследование имущественного положения экономического субъекта, в частности российских и международных аэропортов на территории России, предусматривает исследование в том числе, его оборотных и внеоборотных активов, оценку финансовой устойчивости, включающей оценку долгосрочных обязательств, краткосрочных обязательств и собственного капитала, оценку платежеспособности, а именно внеоборотных активов, долгосрочных обязательств и собственного капитала, исследование показателей ликвидности, а именно оборотных активов и краткосрочных обязательств, оценку интенсивности использования ресурсов, в том числе оборотных активов, внеоборотных активов, долгосрочных и краткосрочных обязательств и собственного капитала, исследование показателей эффективности использования ресурсов, а именно оборотных активов, внеоборотных активов, долгосрочных и краткосрочных обязательств, собственного капитала, а также оценку параметров рыночной активности - собственного капитала экономического субъекта[11].

Целесообразно сформировать два основных этапа анализа финансового состояния аэропортового комплекса [17]:

- предварительная оценка состояния.
- комплексная оценка финансового состояния.

Предварительный анализ - это подготовительный этап финансового положения организации, при котором можно выявить некоторые предварительные суждения в ходе проведения расчетов и анализа показателей бухгалтерской (финансовой) отчетности рассматриваемого предприятия.

Целью предварительного анализа, или экспресс-анализа, финансового состояния можно считать оценку финансовой обеспеченности и изменения динамики развития промышленной организации. Также, в составе экспресс-анализа выделяются еще три этапа:

- подготовительный этап – проверка финансовой отчетности по незначительным признакам, переклассификация статей бухгалтерского баланса, с целью сделать его подходящим и удобным для анализа.

- предварительный обзор бухгалтерской отчетности заключается в ознакомлении с аудиторским заключением и учетной политикой, а также в оценке развития в финансовом состоянии организации за минувший период;

- в расчете и анализе наиболее существенных показателей анализа финансового состояния предприятия.

В свою очередь, в составе экспресс-анализа выделяются дополнительно три этапа:

- ✓ подготовительный этап, который сводится к визуальной и счетной проверке отчетности по формальным признакам и по существу, а также к аналитической взаимоувязке и перегруппировке статей баланса, чтобы сделать его более удобным для анализа;

- ✓ предварительный обзор отчетности, в виде оценки качественных изменений в финансовом состоянии аэропортового комплекса за истекший период;

- ✓ расчет и анализ наиболее значимых показателей анализа финансового состояния экономического субъекта (как правило, не более 15-25).

Первый этап предварительной оценки заключается в просмотре финансовой отчетности по формальным признакам. Смысл этого, на первый взгляд абсолютно формального мероприятия, в процессе которого оцениваются качество и объем отчетности, удобство ее структурирования, наличие минимального набора нормативно определенных отчетных форм, наличие и полнота расшифровочных элементов, а также доступность приводимых аналитических показателей [9].

Данный параметр состоит в следующем. Финансовая отчетность в отдельных условиях может являться своеобразным способом рекламы. Потенциальных инвесторов интересуют, зачастую, данные о возможности ознакомления с годовой бухгалтерской отчетностью потенциального

партнера, так как от того, насколько грамотно и привлекательно составлена отчетность, может в значительной степени зависеть результат предстоящих переговоров о сотрудничестве [54].

Обзор и исследование бухгалтерской отчетности связан с обнаружением «больных» статей в отчетности и их оценка в динамике. Смысл этой проверки состоит в том, что данные о несовершенстве в работе предприятия могут присутствовать в финансовой отчетности в явном или замаскированном виде. Первый случай существует, когда в отчетности есть «больные» статьи, которые относительно можно подразделить на две группы:

1) указывающие о крайне неудовлетворительной работе организации в отчетном периоде и появившемся в результате этого плохом финансовом положении;

2) свидетельствующие об упущениях и несовершенствах в работе аэропортовых комплексов.

К первой группе можно отнести такой параметр как отрицательный результат в статье «Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)» в бухгалтерском балансе. Эта строка свидетельствуют о крайне неудовлетворительной работе экономического субъекта в отчетном периоде и сложившемся в результате плохом финансовом положении. Причины формирования отрицательной разницы между доходами и расходами по укрупненной номенклатуре статей можно проследить в отчете о финансовых результатах. Более детально причины убыточной работы анализируются в ходе внутреннего анализа по данным финансовой отчетности.

Ко второй группе относятся статьи, непосредственно показанные в балансе, либо элементы статей, которые могут быть выделены при помощи аналитических расшифровок в ходе внутренней оценки. Об определенных недостатках в работе экономического субъекта можно судить также по некоторым неблагоприятным соотношениям между отдельными строками [59].

Смысл показателей второй группы заключается в следующем. Любой экономический субъект, в том числе аэропортовый комплекс, имеет определенный запас прочности. Так, дебиторы на некоторое время могут задерживать оплату, но организация будет продолжать работу. Тем не менее, не исключена ситуация, когда количественные изменения перейдут в качественные.

Показатели второй группы как раз-таки относятся к этой области. Они указывают на то, что экономический субъект, в частности аэропортовый комплекс, не вполне рационально использует свои средства; пока еще запас прочности позволяет ему выдерживать сложившееся положение, но такая ситуация не может продолжаться до бесконечности, особенно, если имеет место неблагоприятная динамика.

По итогам экспресс-анализа делается предварительное заключение о финансовом состоянии анализируемого экономического субъекта.

Цель комплексной оценки финансового состояния заключается в достаточно подробной характеристике финансового состояния аэропорта за истекший отчетный период, а также возможностей его изменения в ближайшей и долгосрочной перспективах. Данный вид оценки конкретизирует, расширяет и дополняет отдельные мероприятия экспресс-анализа и ведется в соответствии с направлениями анализа финансового состояния экономического субъекта [63].

По итогам комплексной оценки дается обобщающая характеристика финансового состояния экономического субъекта, в частности аэропортового комплекса, переходящая при необходимости в разработку предложений, направленных на его улучшение. Предложения определяются конкретными результатами анализа финансового состояния анализируемого экономического субъекта.

Завершив рассмотрение содержания и последовательности оценки финансового состояния экономического субъекта, необходимо отметить следующие основные моменты:

- дано авторское определение финансового состояния экономического субъекта;
- сформированы основные этапы оценки финансового состояния.

1.2. Статистические модели прогнозирования несостоятельности и банкротства

С того времени, как принимаемые за основу работы ученых Бивера и Альтмана [34, 67] весомая часть исследований была посвящена становлению и совершенствованию разработанных моделей прогнозирования несостоятельности экономического субъекта. Значительное внимание, при этом, к отмеченной нами отрасли изучения продолжает затрагивать ученых, практиков и до настоящего времени. Более того, доказательством данного факта является достаточное множество исследований, которые формируются предсказательными переменными, временными отрезками, статистическими схемами и способами. При этом научные труды зарубежных исследователей в сфере анализа финансового состояния и предупреждения вероятности факта несостоятельности экономического субъекта подчеркивают то, что из большого количества финансовых параметров можно остановиться лишь на некоторых из них, позволяющих дать критическую оценку финансовому состоянию и вероятностному подходу к проблемам банкротства.

Необходимо акцентировать внимание на методических вопросах, относящихся к прогнозированию вероятности банкротства, которые указывают на отдельные значимые характеристики финансового состояния

экономического субъекта, на этом основании большая часть методик исчисляет интегрированный показатель вероятности банкротства.

В своих исследованиях ученый Бивер (Beaver, 1966) [13] подчеркивал, что процесс банкротства - это конечный итог несостоятельности, сопровождающейся прекращением платежей по долговым обязательствам, который, по заверениям автора, напрямую зависит от выбранной модели денежного притока и оттока. При этом целью авторских разработок было создание одномерной статистической модели (в частности, идеи парных связей), дающей возможность применения определенного числа финансовых параметров для оценки вероятности банкротства.

Применение идеи взаимосвязанных элементностных пар позволило ученому адаптировать свои замыслы в исследованиях и оценке промышленных предприятий с достаточно большими объемами и возможностями капитализации, но при этом, потерпевших банкротство в период с 1954 по 1964 годы. Финансовые параметры для отдельной выборки были исчислены за пять лет до их фактической несостоятельности [52].

Автор методики утверждал, что замысел парных связей может позволить уклониться от влияния величины активов в той отрасли, в которой экономический субъект осуществляет свою деятельность, на риск банкротства.

Основываясь на минимизации коэффициента ошибок за исследуемый период, были сформированы парные показатели для рассмотрения вероятности банкротства, в разрезе статистической модели (приложение 23):

Рассматривая показатель «отсутствие внутреннего долга» следует подразумевать величину текущих активов за вычетом текущих обязательств экономического субъекта.

Сопоставляя усредненные показатели между организациями-банкротами и финансово-устойчивыми экономическими субъектами, Бивер отметил, что средние значения упомянутых на рисунке показателей за весь

исследуемый промежуток времени до фактического банкротства формировались как неблагоприятные [52].

Кроме того, как установил ученый, отмеченные усредненные значения показателей имели тенденцию к снижению по мере приближения экономического субъекта к состоянию несостоятельности, в этих же условиях те же значения показателей для организаций с удовлетворительным финансовым состоянием оценивались как приблизительно постоянные за весь исследуемый промежуток времени.

Последующим шагом исследователь применил, так называемый способ логического деления показателей, в виде классификационного тестового ресурса для оценки их предсказательного характера. Основная выборка была разбита на две отдельные выборки. Впоследствии для каждой переменной составляющей было найдено критическое значение путем минимизации ошибок первого и второго рода в каждой из отобранных единиц. Ошибка первого порядка формулировалась как допустимо ошибочная классификация организации-банкрота как финансово-устойчивого экономического субъекта, ошибка второго порядка определялась как ошибочная классификация финансово-устойчивой организации как банкрота. Затем прогнозная характеристика отдельно выделенного показателя была проанализирована с применением полученного критического значения на другой выборке.

Бивер установил, что наибольшую предсказательную характеристику имеет первый показатель, представленный в приложении 23, далее следует второй показатель, а за ним третий.

Экспериментальное исследование данного автора имело, на наш взгляд, фундаментальное значение, так как оно положило начало применению финансовых параметров при оценке вероятности банкротства.

Воспользовавшись в качестве теоретической основы замыслом модели денежного притока и оттока, он подчеркнул, что большое количество финансовых показателей может быть использовано для прогнозирования вероятности банкротства [13].

Еще один исследователь Альтман (1968) [44] внес ощутимый вклад в построение модели прогнозирования вероятности банкротства. Указанный автор в первый раз использовал множественный дискриминантный анализ (МДА) с целью устранения ограничений, возникших в модели Бивера. Следует показать, что преимущественным недостатком рассматриваемой ранее метода Бивера, является тот факт, что автор использовал только один параметр в каждый момент времени для оценки состоятельности экономического субъекта, что периодически может обеспечить противоречивые показатели результата, в первую очередь, в том случае если показатели были направлены противоположно. При таких условиях предлагаемый множественный дискриминантный анализ ориентирован, прежде всего, на применение достаточного количества показателей и их взаимного влияния для прогнозирования вероятности банкротства.

В результате, предложенная Э. Альтмана методика представляет собой пятифакторную модель, сформированную на основе данных удачно функционирующих и несостоятельных промышленных предприятий США. При построении Альтман использовал выборку организаций промышленного сектора экономики, половина из которых обанкротилась, а половина имела финансово-устойчивую динамику, и с помощью совокупности параметров мультипликативного дискриминантного анализа на основе пяти показателей выделил многофакторное регрессионное уравнение [46].

Итоговый коэффициент вероятности банкротства Z позволяет разделить экономические субъекты на определенные категории: стабильно функционирующие и потенциальные организации-банкроты.

Рассматривая далее процесс формирования моделей прогнозирования банкротства, остановимся на британских ученых Р. Тафлер и Г. Тишоу (Tafer, Tiso, 1977) [50]. Они в свое время, применили метод Альтмана на показателях деятельности британских предприятий и предложили четырехфакторную прогнозную модель с индивидуальным набором факторов.

Еще одним ученым, внесшим вклад в создание прогнозных моделей вероятности банкротства, выступает Дикин (1972) [13]. В своей работе автор акцентировал внимание на достоинствах методик Бивера и Альтмана. Ученым-исследователем было обнаружено, что дискриминантная модель Альтмана интуитивно более понятна в практической точке зрения, в то время как показатели, используемые Бивером, обеспечивают наилучшие эмпирические выводы в совокупности с точностью классификации.

Главная цель исследований Дикина определялась разработкой модели с помощью множественного дискриминантного анализа и с использованием показателей из исследования Бивера. Дикин проанализировал экономические субъекты, признанные банкротами. Причем процесс банкротства был отмечен им как невыполнение имеющихся обязательств, а также несостоятельность и ликвидация [13].

Выведенные Дикином результаты были аналогичны конечному итогу, полученному, в свое время, Бивером, и используемый показатель «денежный поток/общая величина активов» предопределил наглядным образом высокую предсказательную способность, в отношении предполагаемого времени до банкротства. Дикин впервые упомянул, что для возможности применения множественного дискриминантного анализ и достоверных оценок, целесообразно соблюдать условие нормального распределения независимых переменных. Указанный факт не удостоивался внимания в предшествовавших исследованиях.

Модель Фулмера [45] представляется как «модель классификации банкротств». Она была основана на изучении и обработке информации экономических субъектов, потерпевших крах, а также успешно работавших организаций, что в принципе, характерно для всех вышеуказанных исследований [47].

Предлагаемая автором модель включает в себя девять составляющих элементов, интегрированных в единственный коэффициент. В соответствии

со значением конечного коэффициента экономический субъект может быть отнесен к разряду надежных или обреченных на банкротство организаций.

Ученый Блум (Blum, 1974) [13] создавал модель вероятности банкротства с учетом множественного дискриминантного анализа для количественной характеристики организаций-банкротов. С целью повышения прогнозной способности предлагаемой модели, автор считал необходимым учесть стандартное отклонение каждого из показателей. При данном подходе организации объединялись, прежде всего, с учетом отраслевой принадлежности, объема продаж, количества сотрудников. Вместе с тем выборка была разбита на две составные части: первая из них использовалась для построения модели, тогда как другая - для тестирования. Z-показатель Блума исчислялся путем максимально возможных различий между отдельными выборками организаций-банкротов и организаций с удовлетворительным финансовым состоянием, тогда как внутри каждой из выборок различия между экономическими субъектами предполагалось минимизировать [21].

В рамках альтернативной модели прогнозирования вероятности банкротства предлагается субъективный анализ, включающий экспертную оценку риска вероятности банкротства экономического субъекта на основе предложенных стандартов. Это относится к так называемому методу балльной оценки или методу А-счета (показатель Аргенти). При этом недостатком отмеченного метода является, прежде всего, субъективность оценки [42].

Одним из вариантов метода множественного дискриминантного анализа (МДА) служит, предложенная французскими учеными Ж. Конаном и М. Голдером, модель оценки платежеспособности на основе выявления вероятности возникновения приостановки и отсрочки имеющихся платежей [40].

За последние десятилетия зарубежными бухгалтерами и экономистами было предложено и адаптировано множество модификаций отмеченных

ранее методик, так как проанализировать с применением множественного дискриминантного анализа можно не только единичные экономические субъекты, но и в целом отрасли в регионах [53, 36, 41].

К числу показателей оценки предложено относить:

- возобновляющиеся в течение периода времени убытки от основного вида деятельности;
- имеющаяся просроченная кредиторская задолженность в значительных суммах, достигающих критического значения;
- неконтролируемое использование краткосрочных заемных средств в качестве основного источника финансирования долгосрочных капитальных вложений;
- постоянно возобновляющаяся нехватка оборотных средств;
- устойчиво низкие показатели коэффициентов ликвидности;
- реинвестиционная политика экономического субъекта.

К достоинствам отмеченной методики можно отнести системный подход, комплексность оценке понимания финансового состояния и финансовой устойчивости экономического субъекта. Затруднения в применении предлагаемых рекомендаций заключаются в многокритериальности установленных параметров, субъективности принимаемых управленческих решений, а также необходимости составления других видов отчетов помимо финансовой отчетности.

ГЛАВА 2. ОЦЕНКА ФИНАНСОВОГО СОСТОЯНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ АЭРОПОРТОВЫХ КОМПЛЕКСОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

2.1. Статистический анализ деятельности международных аэропортов Российской Федерации

Согласно статистическим данным Федерального агентства воздушного транспорта Российской Федерации за 2016 год российскими авиакомпаниями было перевезено 88,6 млн. пассажиров. Вместе с тем суммарное снижение пассажиропотока составило 3,5 млн. пассажиров или 3,8% по сравнению с предыдущим годом.

Кроме того, за 2 последних года рынок гражданской авиации России сократился на 4,9% по сравнению, с так называемым «пиковым» значением, 2014 года, когда объем пассажирских перевозок достигал 93,2 млн. пассажиров. Суммарные потери периода спада перевозок составили более 4,6 млн. пассажиров.

Рассмотрим деятельность международных аэропортовых комплексов, в частности, Международный аэропорт Внуково, Международный аэропорт Владивостока, Международный аэропорт Пулково. Впоследствии по данным этих организаций сформируем мнение о финансовом состоянии и вероятности банкротства.

Международный аэропорт Внуково представляет собой одно из старейших авиапредприятий московского авиационного узла, имеющее особый статус — более шестидесяти лет аэропорт осуществляет обслуживание рейсов воздушных судов высших должностных лиц страны, глав иностранных государств и правительств, прибывающих в Россию.

Международный аэропорт Внуково обеспечен самой разветвленной и высокотехнологичной сетью транспортных коммуникаций и расположен всего в 28 километрах от исторического центра Москвы [70].

В аэровокзальный комплекс Внуково-1 входят два пассажирских терминала: новый пассажирский терминал А общей площадью 270 тыс. кв. м, который был открыт в декабре 2012 года и пассажирский международный терминал В общей площадью 25 тыс. кв. м. Аэродромный комплекс Внуково располагает двумя полностью реконструированными взлетно-посадочными полосами, пропускная способность которых составляет до 60 операций в час. Аэродром сертифицирован для приема воздушных судов всех типов, включая такие как Airbus 380 и Boeing 747 в любые метеоусловия.

Наземным обслуживанием воздушных судов занимаются: «Ю-Ти-Джи» и ЗАО «Центр Бизнес-Авиации». Компании используют современное оборудование ведущих мировых производителей. Парк операторов постоянно обновляется.

Обеспечение авиаперевозчиков топливом и заправку воздушных судов в аэропорту Внуково осуществляют ЗАО «Топливо-Заправочный Сервис» и ЗАО «Авиационно-Заправочная Компания» [70].

Внедрение многоуровневой системы контроля качества на всех стадиях производства позволяет обеспечить высочайший уровень предоставляемых услуг, а организационная структура предприятия построена таким образом, что предусматривает возможность предложить индивидуальный подход к каждому пассажиру. Также поставкой питания на борт ВС занимаются LSG Sky Chefs Rus и ООО «Гранд Сервис».

Общий пассажиропоток аэропорта в 2015 году 15 млн. 815 тыс. пассажиров, что почти в 6 раз больше чем в 2004 году. Маршрутная сеть

аэропорта Внуково насчитывает около 170 направлений. Карта полетов аэропорта охватывает всю территорию России, а также более 40 стран ближнего зарубежья, Европы, Азии и Африки. Ежегодно в аэропорту обслуживается свыше 170 тысяч рейсов российских и зарубежных авиакомпаний.

Результаты формирования пассажиропотока Международного аэропорта Внуково представлены на рис. 2.1.

Результаты снижения авиаперевозок первого полугодия 2016 года для Внуково стали определенным испытанием, которое было преодолено к концу года. В общей сложности по итогам 2016 года было обеспечено обслуживание 13 млн. 947 тыс. пассажиров и 152,3 тыс. рейсов.

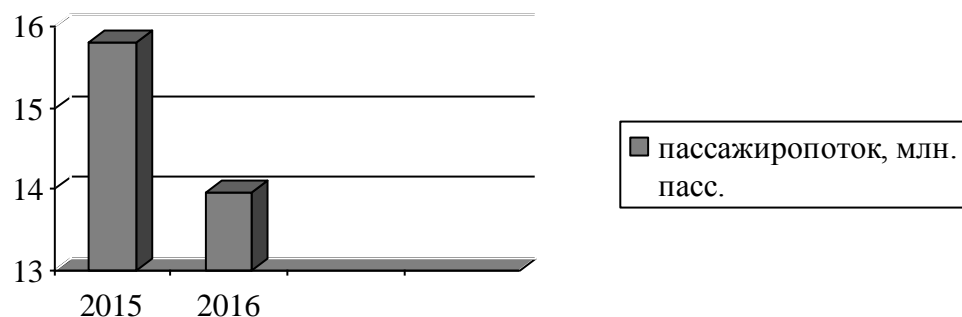


Рис. 2.1. Объем пассажиропотока Международного аэропорта Внуково.

В 2016 году, как уже было отмечено, аэропортом было обеспечено 152,3 тыс. рейсов, что меньше показателей предшествовавшего периода на 12,3% и в целом сопоставимо со снижением пассажиропотока на 11,8% (таблица 2.1).

Таблица 2.1.

Основные производственные показатели Внуково в 2015 и 2016 годах

Показатель	год		отклонение	
	2015	2016	+, -	%
Взлетно-посадочные операции, рейсы	173718	152313	-21405	12,3
Пассажиропоток (суммарно), пасс.	15815129	13946688	-1868441	11,8
Груз и почта, т.	39490,4	50943,5	+11453,1	29,0
Максимальная взлетная масса, т.	6360735	5161541	-1199194	18,9

За исследуемый период наблюдается общее снижение показателей взлетно-посадочных операций в 2016 году на 12,3%. Но по итогам 2016 года отмечен рост объемов перевозок груза и почты до 50 943,5 тонн, что на 29,0% или 11 453,1 тонн превышает показатель предшествовавшего года.

Кроме того, по итогам 2016 года пассажиропоток Московского авиационного узла составил 76 млн.126 тыс. пассажиров, сформировав при этом отрицательный результат к уровню 2015 года 1 млн. 495 тыс. пассажиров или 1,9% [70]. Объемы пассажирских перевозок московских аэропортов в рамках внутренних и международных воздушных линий представлены в таблице 2.2.

Таблица 2.2.

Объемы пассажирских перевозок московских аэропортов в 2015 и 2016 годах

Показатели	год		отклонение	
	2015	2016	+, -	%
Шереметьево				
ВВЛ, тыс. пасс.	13661	14994	+1333	9,8
МВЛ, тыс. пасс.	17618	18661	+1043	5,9
Итого	31279	33655	+2376	7,6
Внуково				
ВВЛ, тыс. пасс.	9516	10472	+956	10,0
МВЛ, тыс. пасс.	6299	3474	-2825	-44,8
Итого	15815	13947	-1868	-11,8
Домодедово				
ВВЛ, тыс. пасс.	16558	16619	+62	0,4
МВЛ, тыс. пасс.	13947	11881	-2066	-14,8
Итого	30505	28500	-2004	-6,6

Исходя из данных таблицы, можно отметить, что единственным московским аэропортом, обеспечивающим рост объемов обслуживания пассажирских перевозок в 2016 году, стал Международный аэропорт Шереметьево, а именно, увеличение составило 2 млн. 376 тыс. пассажиров или 7,6%. Данный аэропорт входит в число лидеров по количеству обслуженных пассажиров среди российских аэропортов. Всего за 2016 год пассажиропоток составил 33 млн. 655 тыс. пассажиров. Пассажиропоток Международного аэропорта Домодедово по сравнению с предшествовавшим годом снизился на 6,6% или 2 млн. 4 тыс. пассажиров и составил 28,5 млн. пассажиров. Причем в абсолютном выражении снижение пассажиропотока в Домодедово превысило «потери» аэропорта Внуково.

Затем представим показатели деятельности международного аэропорта Пулково.

Международный аэропорт «Пулково» (Санкт-Петербург) — это четвертый по величине аэропорт на территории Российской Федерации (после московских аэропортов Шереметьево, Домодедово и Внуково (Приложение 1, 2)). За 2016 г. Пулково обслужил 13,3 миллионов пассажиров. Из аэропорта «Пулково» совершают рейсы 70 авиакомпаний [69].

С 29 апреля 2010 года аэропортом Пулково управляет ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы». Компания реализует первый в авиационной отрасли России проект на основе государственно-частного партнерства без привлечения бюджетных средств. Общий объем инвестиций в развитие аэропорта в период с 2010 по 2015 год включительно составил 1,2 млрд. евро.

В состав акционеров консорциума «Воздушные Ворота Северной Столицы» входят компании «ВТБ Капитал», «Фрапорт АГ» и Суверенный фонд Катара.

В составе аэропортового комплекса работает грузовой терминал «Пулково». Грузооборот аэропорта Пулково по итогам года составил свыше 29 тыс. тонн, что на 9% превышает показатель 2015 года [69].

Основные производственные показатели Международного аэропорта Пулково в 2015 и 2016 годах приведены в таблице 2.3.

Таблица 2.3.

Основные производственные показатели Международного аэропорта
Пулково в 2015 и 2016 годах

Показатель	год		отклонение	
	2015	2016	+, -	%
Взлетно-посадочные операции, рейсы	138327	137969	-358	0,3
Пассажиропоток (суммарно), пасс.	13501454	13265037	-236417	1,7
ВВЛ, тыс. пасс.	7871200	8264760	+393560	5,0
МВЛ, тыс. пасс.	5630254	5000277	-629977	11,2
Груз и почта, т.	26828	29285	+2457	9,2

Данные таблицы показывают, что по итогам 2016 года пассажиропоток аэропорта «Пулково» составил 13 265 тыс. человек (-1,7%). В аэропорту «Пулково» замедлилось снижение пассажиропотока. Это произошло за счет увеличения на 5,0% пассажиропотока на внутренних воздушных линиях и на фоне падения на международных воздушных линиях на 11,2%.

Однако к концу 2016 года наблюдался существенный рост пассажиропотока как на внутренних, так и на международных авиалиниях. В частности, в декабре прирост составил 25% и 21% соответственно [69].

За период 2015-2016 внутренний пассажиропоток аэропорта вырос более чем на 15% по отношению к 2014 году, при этом международный пассажиропоток в данный период снижался впервые после кризиса 2008-2009 годов.

Лидерами Пулково по объему пассажиропотока в 2016 г. среди российских авиакомпаний стали «Россия», «Аэрофлот», «Сибирь», «Уральские авиалинии» и UTair. Среди иностранных авиаперевозчиков

наибольшим спросом пассажиров пользовались рейсы Lufthansa, «Белавиа», Uzbekistan Airways, «Эмирейтс» и Air France [69].

В течение 2016 г. в маршрутную сеть аэропорта добавилось 15 направлений полетов, в том числе 6 российских и 9 зарубежных. Среди них — Загреб (Хорватия, Croatia Airlines), Белград (Сербия, Air Serbia), Батуми (Грузия, «Уральские авиалинии»), Римини (Италия, «Россия») и другие. К регулярным полетам из Санкт-Петербурга приступили 11 новых авиаперевозчиков: 5 российских и 6 иностранных.

В декабре 2016 г. Пулково первым среди аэропортов России получил сертификат Welcome Chinese Китайской академии туризма о соответствии высоким стандартам качества услуг для китайских путешественников. За 12 месяцев минувшего года прямой пассажиропоток между Санкт-Петербургом и городами Китая составил 169 тыс. чел., на 82% превысив аналогичный показатель 2015 г. [69].

Далее рассмотрим показатели деятельности Международного аэропорта Владивосток. Международный аэропорт Владивосток является одним из крупнейших аэропортов Дальневосточного региона. Маршрутная сеть аэропорта насчитывает более 40 российских и международных направлений, полеты по которым в 2016 году совершали ведущие российские и зарубежные авиакомпании, в их числе «Аэрофлот», «Аврора», «Россия», S7 Airlines, Korean Airlines, China Southern, Air Koryo и другие.

Аэровокзальный комплекс (Терминал А), построенный в рамках мероприятий по подготовке к проведению саммита АТЭС в сентябре 2012 года, имеет общую площадь - 44 630 м², пропускная способность 1 360 пассажиров в час (3,5 млн. пассажиров в год). Уровень комфортности соответствует стандарту «С» по классификации ИАТА (Airport Terminal Reference Manual 8 th Edition, April 1995. IATA) [71].

По данным Транспортной клиринговой палаты в рейтинге российских аэропортов в 2016 году АО «Международный аэропорт Владивосток» поднялся на 3 позиции и занимает 14-ую по объемам пассажирских перевозок. Среди аэропортов ДФО и Восточной Сибири Владивосток занимает первое место по прямому общему пассажиропотоку и первое место по международному пассажиропотоку.

АО «МАН» включено в реестр операторов наземного обслуживания, сертифицированных по стандарту ISAGO [71]. Основные производственные показатели АО «Международный аэропорт Владивосток» в 2015 и 2016 годах приведены в таблице 2.4.

Таблица 2.4.

Основные производственные показатели АО «Международный аэропорт Владивосток» в 2015 и 2016 годах

Показатель	год		отклонение	
	2015	2016	+, -	%
Пассажиропоток (суммарно), тыс. пасс.	1 698	1 850	+152	8,9
ВВЛ, тыс. пасс.	1245	1291	+46	3,7
МВЛ, тыс. пасс.	454	560	+106	23,2
Максимальная взлетная масса, тыс. т.	716	732	+16	2,2
Самовылеты, ед.	7 916	9 064	+1148	14,5

За исследуемый период пассажиропоток аэропорта в 2016 году составил 1 млн. 850 тыс. пассажиров, в т. ч. на внутренних воздушных линиях – 1 млн. 290,7 тыс., на международных воздушных линиях – 559,6 тыс.

Обеспечено выполнение 9 тыс. самолетовылетов, показатель суммарной взлетной массы составил 732 тыс. тонн.

Рост пассажиропотока на внутренних воздушных линиях обусловлен увеличением количества рейсов авиакомпании «Аврора», «Уральские авиалинии», «Сибирь». Тогда как на международных воздушных линиях - увеличением количества рейсов и загрузки на китайском и корейском направлениях (а/к S7 Airlines, «Аврора», China Southern Airlines, Tianjin Airlines, China Eastern Airlines). Положительная динамика по показателю суммарная взлетная масса в 2016 г. в сравнении с 2015 г. наблюдается за счет роста суммарной взлетной массы по российским авиакомпаниям, прежде всего за счет увеличения частоты рейсов на международных направлениях в Восточную Азию [71].

По итогам года наибольший вклад в увеличение общего пассажиропотока оказали авиакомпании «Аврора», S7 Airlines и «Уральские авиалинии», увеличив количество перевезенных авиапутешественников на 123 тыс., 64 тыс. и 27 тыс. пассажиров соответственно. В 2016 году был отмечен значительный рост пассажиропотока у следующих авиакомпаний: China Southern (+90%), «Уральские авиалинии» (+58%), Uzbekistan Airways (+50%) [71].

С целью наращивания показателей деятельности Общества, развития маршрутной сети и привлечения новых перевозчиков коммерческой службой ведется масштабная работа по развитию и внедрению программ поощрений, согласовывается удобное время вылета, предоставляются

помещения для представительств авиакомпаний в новом аэровокзальном комплексе, и т. д.

2.2. Анализ динамики, структуры имущества и источников его формирования аэропортовых комплексов

С целью формирования общего представления о состоянии международных аэропортов используются данные, полученные при анализе баланса.

При этом для интерпретации показателей бухгалтерского баланса используют общепринятые способы:

- чтение бухгалтерского баланса, с целью понимания его структуры;
- вертикальный анализ;
- горизонтальный анализ;
- расчёт финансовых параметров [64].

Чтение даёт пользователям большую, но не исчерпывающую информацию об экономическом субъекте.

Для характеристики оценки финансового состояния исследуемых экономических субъектов составляют уплотненный баланс, в котором объединяют в группы однотипные статьи. В данном случае сокращается число статей баланса, что определяет его наглядность и позволяет сравнивать с балансами других комплексов.

Структурный анализ показателей АО «Международный аэропорт Внуково» приведен в приложении 24 в соответствии с приложением 3.

Данные приложения 24 по АО «Международный аэропорт Внуково» показывают, что значительно увеличилось за 2016 год значение показателей таких как «прочие внеоборотные активы» с 32 502 тыс. руб. до 83 556 тыс. руб. или на 157,1%. Значительно уменьшился показатель по строке «прочие оборотные активы» с 50 364 тыс. руб. до 18 773 тыс. руб. или на 62,7%. Следует указать, что незначительное увеличение наблюдается по «отложенным налоговым обязательствам» - на 13,3 %, с 2 424 774 тыс. руб. в 2015 году до 2 746 48 тыс. руб. в 2016 году, а так же по строке «дебиторская задолженность» на 12,7%.

Если рассматривать пассив баланса, то значительно увеличилась сумма по статьям: «займы и кредиты» краткосрочного характера с 1 487 801 тыс. руб. до 2 809 791 тыс. руб., или на 1 321 990 тыс. руб. (88,9%), «кредиторская задолженность» на 402 931 тыс. руб. (32,2 %). В первую очередь, данное увеличение возникло за счет задолженности поставщикам.

Необходимо отметить, что уменьшилась сумма кредитов и займов долгосрочного характера на 1 439 093 тыс. руб. или 14,2%. Сумма непокрытого убытка увеличилась на 12,8%, то есть с 9 001 059 тыс. руб. в 2015 году до 10 153 181 тыс. руб. в 2016 году.

По статьям «основные средства», «налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям», «переоценка необоротных активов», «доходы будущих периодов», «оценочные обязательства» сумма уменьшилась.

По остальным статья определяется либо увеличение, либо уменьшение показателя. Неизменной осталась статья «уставный капитал» в размере 1 618 тыс. руб. и статья «резервный капитал» в размере 50 тыс. руб.

Итог первого раздела баланса уменьшился на 1,8 % или 745 717 тыс. руб., второго раздела также уменьшился на 8,5 % или 87 584 тыс. руб., что в целом уменьшило сумму баланса на 833 301 тыс. руб. или 2,0 %. Показатели третьего раздела уменьшились на 1 152 826 тыс. руб., итог по четвертому разделу уменьшился на 1 372 887 тыс. руб. или 12,4%, тогда как итог пятого раздела увеличился на 1 692 412 тыс. руб. или 49,9 %.

Аналогично можно оценить ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково) представленной в приложении 25, сформированных в соответствии с приложением 10.

Данные приложения 25 по ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» показывают, что значительно увеличилось за 2016 год значение показателей таких, как «прочие оборотные активы» с 157 235 тыс. руб. до 2 725 418 тыс. руб., а именно на 1633,3%, «кредиторская задолженность» - на 116,8 %, с 1 297 877 тыс. руб. на 01.01.2016 года до 2 813 583 тыс. руб. на 01.01.2017 года.

Значительно уменьшилась сумма по статьям: «нематериальные активы» с 9 598 тыс. руб. до 1 586 тыс. руб., или на 8 012 тыс. руб. (83,5%), «прочие внеоборотные активы» на 4 666 474 тыс. руб. (87,4%), «оценочные обязательства» с 2 022 526 тыс. руб. до 489 158 тыс. руб. или на 1 533 368 тыс. руб. (75,8%).

Сумма непокрытого убытка ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» сократилась на 17,8%, то есть с 15 151 625 тыс. руб. на 01.01.2016 года до 12 461 018 тыс. руб. на 01.01.2017 года.

По остальным статья определяется либо увеличение, либо уменьшение показателя. Неизменной осталась статья «уставный капитал» и «добавочный капитал».

Итог первого раздела баланса уменьшился на 15,7 %, второго раздела увеличился соответственно на 19,9 % или 2 082 026 тыс. руб. Показатели третьего раздела увеличились на 2 690 607 тыс. руб., итог по четвертому разделу уменьшился на 8 391 992 тыс. руб. или 17,3%, тогда как итог пятого раздела уменьшился на 13,2 %, что, в свою очередь, привело в целом к уменьшению суммы баланса на 6 487 180 тыс. руб. или 9,9 %.

Аналогично можно оценить АО «Международный аэропорт Владивосток» представленной в приложении 26, сформированных на основе приложений 15, 18.

По данным таблицы можно отметить, что итог первого раздела баланса АО «Международный аэропорт Владивосток» значительно уменьшился на 41,0% или 229 031 тыс. руб., второго раздела увеличился на 33,2 % или 49 220 тыс. руб. Показатели третьего раздела уменьшились на 118 493 тыс. руб. или на 61,0 %, итог четвертого раздела уменьшился на 10 363 тыс. руб. или 45,3 %, а итог пятого раздела уменьшился соответственно на 47 955 тыс. руб.

или 9,9 %, что в свою очередь привело в целом к уменьшению баланса на 179 811 тыс. руб. или 25,5 %.

Целесообразно указать, что значительно увеличилось за 2016 год значение показателей таких как «прочие внеоборотные активы» с 231 тыс. руб. до 3 841 тыс. руб., «денежные средства» - на 2 176,5 %, с 5 171 тыс. руб. в 2015 году до 117 717 тыс. руб. в 2016 году, а также статья «оценочные обязательства» на 31 855 или 158,3%.

Сумма нераспределенной прибыли значительно уменьшилась на 61,0%, то есть с 194 052 тыс. руб. в 2015 году до 75 559 тыс. руб. в 2016 году. Также значительно уменьшилась сумма по статьям: «основные средства» на

219 131 тыс. руб. (41,0%), «отложенные налоговые активы» с 22 805 тыс. руб. до 9 476 тыс. руб. или на 13 329 тыс. руб. (58,4%), «дебиторская задолженность» - на 20 258 тыс. руб. (29,7%), «финансовые вложения» - на 49 047 тыс. руб. (98,8%).

По остальным статьям АО «Международный аэропорт Владивосток» определяется либо увеличение, либо уменьшение показателя.

Обобщая данные по рассматриваемым аэропортовым комплексам отметим, что они имеют достаточно большую дебиторскую и кредиторскую задолженности, пользуются краткосрочными кредитами, а также зачастую долгосрочными кредитами и займами.

Предварительную оценку финансового состояния международных аэропортов России можно сделать на основе выявления статей баланса, которые можно условно подразделить на две группы:

- свидетельствующие о крайне неудовлетворительной работе экономических субъектов в отчетном периоде и сложившемся в результате этого плохом финансовом положении – это «непокрытые убытки отчетного периода», в частности сумма непокрытого убытка уменьшается за анализируемый период, но она продолжает быть значительной;

- свидетельствующие об определенных недостатках в работе международных аэропортов, которые могут быть выявлены по данным аналитического учета: «Дебиторская задолженность», «Прочие оборотные активы», а также «Прочие внеоборотные активы».

В ходе функционирования аэропортовых комплексов величины активов и их структуры претерпевают постоянные изменения. Наиболее общие представления об имевших место, качественных изменениях в структуре средств их источников, можно получить с помощью вертикального

и горизонтального анализа. Данная структура стоимости имущества показывает долю каждого элемента в активах и соотношении заёмных и собственных средств, покрывающих их в пассивах.

Целью горизонтального анализа выступает выявление абсолютных и относительных изменений величин отдельных статей баланса за определенный период, формирование оценки этих изменений.

Горизонтальный анализ заключается в построении аналитических таблиц, в рамках которых абсолютные балансовые показатели дополняются относительными темпами роста (снижения). Один из вариантов горизонтального анализа бухгалтерского баланса (приложение 3) приведен в таблице 2.5.

Таблица 2.5

Горизонтальный (трендовый) анализ бухгалтерского баланса
АО «Международный аэропорт Внуково»

Показатели	На 01.01.2015года		На 01.01.2016 года		На 01.01.2017года	
	тыс. руб.	%	тыс. руб.	%	тыс. руб.	%
1	2	3	4	5	6	7
I. ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ						
Основные средства	39173377	100,0	37938535	96,8	36824994	94,0
Финансовые вложения	5011	100,0	4936	98,5	0	100,0
Отложенные налоговые активы	2260374	100,0	24244774	107,3	2746480	121,5
Прочие внеоборотные активы	115176	100,0	32502	28,2	83556	72,5
ИТОГО по разделу I	415539938	100,0	40400747	97,2	39655030	95,4

II. ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ						
Запасы	134981	100,0	131235	97,2	132441	98,1
Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	90620	100,0	461	0,5	98	0,1
Дебиторская задолженность	1153854	100,0	574927	49,8	502048	43,5
Денежные средства	426206	100,0	275588	64,2	291631	68,4
Финансовые вложения	-	100,0	-	-	-	-
Прочие оборотные активы	32175	100,0	50364	156,5	18773	58,3
ИТОГО по разделу II	1837836	100,0	1032575	56,2	944991	51,4
БАЛАНС	43391774	100,0	41433322	95,5	40600021	93,6

Продолжение табл. 2.5

1	2	3	4	5	6	7
III. КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЫ						
Уставный капитал	1618	100,0	1618	100,0	1618	100,0
Переоценка внеоборотных активов	267434	100,0	94961	35,5	94815	35,4
Добавочный капитал	35891891	100,0	35891888	99,9	35891888	99,9
Резервный капитал	50	100,0	50	100,0	50	100,0
Нераспределенная прибыль	(7366368)	100,0	(9001059)	122,2	(10153181)	137,8
ИТОГО по разделу III	28794625	100,0	26987458	93,7	25834632	89,7
IV. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА						
Займы и кредиты	11397208	100,0	10119627	88,8	8680534	76,2

Отложенные налоговые обязательства	871473	100,0	938388	107,7	1004594	115,3
Прочие долгосрочные обязательства	-	-	-	-	-	-
ИТОГО по разделу IV	12268681	100,0	11058015	90,1	9685128	78,9
V. КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА						
Займы и кредиты	78540	100,0	1487801	1894,3	2809791	3577,5
Кредиторская задолженность	1583516	100,0	1250016	78,9	1652947	104,4
Доходы будущих периодов	544116	100,0	524942	96,5	507157	93,2
Оценочные обязательства	122296	100,0	125090	102,3	110366	90,2
Прочие обязательства	-	-	-	-	-	-
ИТОГО по разделу V	2328468	100,0	3387849	145,5	5080261	218,2
БАЛАНС	43391774	100,0	41433322	95,5	40600021	93,6

Данные таблицы позволяют сделать вывод о том, что за два года в АО «Международный аэропорт Внуково» значительно увеличилась сумма отложенных налоговых активов на 28,8 %, отложенных налоговых обязательств – на 23,0%, краткосрочных кредитов и займов – на 5 271,8 %, непокрытого убытка в динамике – на 60,0%. Уменьшилась сумма основных средств АО «Международный аэропорт Внуково» – на 6,0%, денежных средств - на 31,6%, запасов в динамике – на 1,9%, долгосрочных займов и кредитов - на 23,8%, доходов будущих периодов – на 6,8%. Остались на неизменном уровне объемы уставного и добавочного капитала. В целом сумма валюты баланса возросла с 43 391 774 тыс. руб. до 40 600 021 тыс. руб., то есть на 6,4%.

Динамику разных параметров во времени можно изучить с помощью горизонтального анализа бухгалтерского баланса ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (приложение 10, 13), который представлен в таблице 2.6.

Таблица 2.6

Горизонтальный (трендовый) анализ бухгалтерского баланса

ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы»

Показатели	На 01.01.2015года		На 01.01.2016 года		На 01.01.2017года	
	тыс. руб.	%	тыс. руб.	%	тыс. руб.	%
1	2	3	4	5	6	7
I. ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ						
Нематериальные активы	10537	100,0	9598	91,1	1586	15,0
Основные средства	45600122	100,0	44916807	98,5	41951434	91,9
Отложенные налоговые активы	4770611	100,0	4350954	91,2	3421607	71,7
Прочие внеоборотные активы	5056861	100,0	5338867	105,6	672393	13,3
ИТОГО по разделу I	55438131	100,0	54616226	98,5	46047020	83,0
II. ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ						
Запасы	193142	100,0	238185	123,3	254959	132,0
Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	97245	100,0	5710	5,9	6801	7,0
Дебиторская задолженность	1478575	100,0	897193	60,7	714806	48,3
Денежные средства	8199381	100,0	8438458	102,9	8845272	107,9

Финансовые вложения	625951	100,0	728449	116,4	-	0,0
Прочие оборотные активы	238165	100,0	157235	66,0	2725418	1144,3
ИТОГО по разделу II	10832459	100,0	10465230	96,6	12547256	115,8
БАЛАНС	66270590	100,0	65081456	98,2	58594276	88,4
III. КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЫ						
Уставный капитал	1537760	100,0	1537770	100,1	1537770	100,1
Добавочный капитал	0	0,0	24239962	100,0	24239962	100,0
Нераспределенная прибыль	(15504928)	100,0	(15151625)	97,7	(12461018)	80,4
ИТОГО по разделу III	(13967168)	100,0	10726107	76,8	13416714	96,1
IV. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА						
Займы и кредиты	27637859	100,0	41980600	151,9	33883965	122,6
Отложенные налоговые обязательства	1857139	100,0	1862855	100,3	1653024	89,0
Оценочные обязательства	12005552	100,0	0	0	0	0

Продолжение табл. 2.6

1	2	3	4	5	6	7
Прочие долгосрочные обязательства	4418687	100,0	4562714	103,2	4477188	101,3
ИТОГО по разделу IV	35119237	100,0	48406169	137,8	40014177	113,9
V. КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА						
Займы и кредиты	40317185	100,0	2150968	53,3	1853773	4,6
Кредиторская задолженность	2626951	100,0	1297877	49,4	2813583	107,1

Доходы будущих периодов	4195	100,0	6871	163,8	6871	163,8
Оценочные обязательства	1775794	100,0	2022526	113,9	489158	27,5
Прочие обязательства	394396	100,0	470938	119,4	0	0
ИТОГО по разделу V	45118521	100,0	5949180	13,2	5163385	11,4
БАЛАНС	66270590	100,0	65081456	98,2	58594276	88,4

Информация в таблице свидетельствуют о том, что за два года в ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» значительно увеличилась сумма запасов в динамике – на 55,3 %, прочих оборотных активов – на 1 044,3%, денежных средств – на 10,8 %, прочих долгосрочных обязательств в динамике – на 4,5%, долгосрочных займов и кредитов – на 74,5%, доходов будущих периодов – на 63,8%.

Причем у ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково) имеется значительная задолженность по долгосрочным обязательствам, что не является положительным элементом.

Уменьшилась сумма прочих внеоборотных активов на 86,7%, значительно снизилась сумма налога на добавленную стоимость по приобретенным ценностям – на 93,0%, краткосрочных кредитов и займов – на 95,4%, непокрытый убыток – на 19,6%. Осталась практически на неизменном уровне сумма уставного капитала.

В целом сумма валюты бухгалтерского баланса незначительно уменьшилась в динамике на 11,6%.

Далее необходимо представить изменения показателей с помощью горизонтального анализа бухгалтерского баланса АО «Международный

аэропорт Владивосток» (приложение 15, 18), который представлен в таблице 2.7.

Таблица 2.7

Горизонтальный (трендовый) анализ бухгалтерского баланса

АО «Международный аэропорт Владивосток»

Показатели	На 01.01.2015года		На 01.01.2016 года		На 01.01.2017года	
	тыс. руб.	%	тыс. руб.	%	тыс. руб.	%
1	2	3	4	5	6	7
I. ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ						
Нематериальные активы	1159	100,0	796	68,7	615	53,1
Основные средства	643116	100,0	534446	83,1	315315	49,0
Отложенные налоговые активы	31648	100,0	22805	72,1	9476	29,9
Прочие внеоборотные активы	736	100,0	231	31,4	3841	521,9
ИТОГО по разделу I	676660	100,0	558278	82,5	329247	48,7
II. ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ						
Запасы	25977	100,0	25262	97,2	30144	116,0
Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	0	0,0	34	100,0	0	0,0
Дебиторская задолженность	222628	100,0	68066	30,6	47808	21,5
Денежные средства	18448	100,0	5171	28,0	117717	638,1
Финансовые вложения	20055	100,0	49618	247,4	571	2,8

Прочие оборотные активы	0	0,0	0	0,0	1131	100,0
ИТОГО по разделу II	287108	100,0	148151	51,6	197371	68,7
БАЛАНС	963768	100,0	706429	73,3	526618	54,6
III. КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЫ						
Уставный капитал	5256	100,0	5256	100,0	5256	100,0
Резервный капитал	788	100,0	788	100,0	788	100,0
Нераспределенная прибыль	160606	100,0	194052	120,8	75559	47,0
ИТОГО по разделу III	166650	100,0	200096	120,1	81603	48,9
IV. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА						
Займы и кредиты	41875	100,0	0	0,0	0	0,0
Отложенные налоговые обязательства	13804	100,0	16844	122,0	12489	90,5
Прочие долгосрочные обязательства	60959	100,0	6008	9,8	0	0,0
ИТОГО по разделу IV	116638	100,0	22852	19,6	12489	10,7

Продолжение табл. 2.7

1	2	3	4	5	6	7
V. КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА						
Займы и кредиты	30150	100,0	16926	56,1	0	0,0
Кредиторская задолженность	617625	100,0	446434	72,3	380551	61,6
Оценочные обязательства	32286	100,0	20120	62,3	51975	160,9
Прочие обязательства	419	100,0	0	0,0	0	0,0
ИТОГО по разделу V	680480	100,0	483481	71,0	432526	63,6

БАЛАНС	963768	100,0	706429	73,3	526618	54,6
--------	--------	-------	--------	------	--------	------

Оценивая показатели АО «Международный аэропорт Владивосток» можно отметить, что за два года значительно увеличилась сумма прочих внеоборотных активов на 421,9%, запасов – на 16,0 %, оценочных обязательств – на 60,9%, денежных средств – на 538,1%, прочих оборотных активов - на 100,0%.

Но общая тенденция показателей все-таки к снижению: дебиторской задолженности – на 78,5%, основных средств – на 51,0 %, финансовых вложений в динамике – на 97,2 %, нераспределенной прибыли – на 53,0%, отложенных налоговых обязательств – на 9,5%, кредиторской задолженности в динамике – на 38,4%, краткосрочных займов и кредитов – на 100,0%. Наблюдается значительное снижение суммы налога на добавленную стоимость по приобретенным ценностям – на 100,0%, в связи с чем к концу года она нулевая.

Причем у АО «Международный аэропорт Владивосток» отсутствует задолженность по долгосрочным обязательствам по окончании 2016 года погашена задолженность по краткосрочным, что, на наш взгляд, выступает как положительная динамика. Остались на неизменном уровне объемы уставного и резервного капитала. Относительно суммы валюты бухгалтерского баланса наблюдается снижение в динамике до 54,6%.

Достаточно значимым показателем в оценке финансового состояния выступает вертикальный (структурный) анализ актива и пассива баланса, который в свою очередь дает представление финансового отчета в виде относительных показателей.

Целью вертикального анализа можно назвать расчет удельного веса отдельных статей в итоге баланса и оценку их изменений. При помощи

вертикального анализа можно проводить межхозяйственные сравнения экономических субъектов, а относительные показатели сглаживают негативное влияние инфляционных процессов.

В приложении 27 структурно приведен бухгалтерский баланс для оценки вертикальным способом АО «Международный аэропорт Внуково» на основе показателей приложения 3.

Вертикальный анализ баланса АО «Международный аэропорт Внуково», представленный в приложении 27, позволяет наглядно определить значимость активов и пассивов бухгалтерского баланса аэропортового комплекса.

Внеоборотные активы за анализируемый 2014 год составили 90,3 % всех средств, к 2015 году их удельный вес увеличился до 91,62 %, тогда как в 2016 году уменьшился до 90,7 %.

Вместе с тем удельный вес отложенных налоговых активов за ряд лет возрос с 5,2% до 6,8%.

Оборотные средства АО «Международный аэропорт Внуково» за 2014 год составили незначительную долю в структуре баланса, всего 4,2% всех средств, преобладающая часть оборотных средств была представлена денежными средствами (1,0 %), дебиторской задолженностью (2,6%).

Но к 2015 году данные по показателю дебиторская задолженность уменьшились до удельного веса 1,4 %, а денежных средств - до 0,7 %, тем самым уменьшился удельный вес общего показателя оборотных активов – до 2,5%.

В 2016 году общий удельный вес оборотных активов составил 2,3 %, что говорит о дальнейшем уменьшении сумм по строке баланса. При этом дебиторская задолженность уменьшилась еще на 0,2% (1,2 %), что является

негативным фактором для организации, так как отвлекает средства из оборота, а денежных средств незначительно увеличился на 0,06 (0,76%).

Третье место принадлежит запасам. Их удельный вес за исследуемый период составляет 0,3% и в динамике он не изменяется.

Незначительный удельный вес в 2016 году имеют такие статьи, как прочие оборотные активы (0,0,4 %), прочие внеоборотные активы (0,2 %).

Уставный капитал предприятия занимает в источниках средств всего лишь 0,003% и практически остается неизменным.

Долгосрочные обязательства представлены, в первую очередь, кредитами и займами и их удельный вес снижается в рамках исследуемого периода с 26,3 % до 21,4%, Во-вторых, отложенными налоговыми обязательствами, которые за 2014-2016 года составили соответственно, 2,0:2,3%:2,5%.

Кредиторская задолженность АО «Международный аэропорт Внуково» снизилась с 3,7% в 2014 году до 3,0% в 2015 году и увеличилась в отчётном периоде до 4,1%, что свидетельствует о нестабильности расчётно-платёжной дисциплины в данном международном аэропорту на протяжении всего анализируемого периода.

Также увеличивается показатель удельного веса краткосрочных кредитов и займов с 0,2% в 2014 году до 6,9% в 2016 году.

Следует проанализировать состав и структуру бухгалтерского баланса аналогичным образом ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково), представленный в приложении 28 на основе данных приложений 10, 13.

Оценка бухгалтерского баланса ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково), представленная в таблице, позволяет установить, что внеоборотные активы за 2014 год составили 83,7 % всех активов, к 2015 году их удельный вес увеличился до 83,9 %, а в 2016 году снизился до 78,6 %, это связано с уменьшением суммы по прочим внеоборотным активам.

Наибольший удельный вес в 2016 году, как и в другие периоды, при этом принадлежит строке «основные средства», а именно 71,69%. Затем строка «отложенные налоговые активы» - 5,8%, далее «прочие внеоборотные активы» - 1,1%.

Оборотные средства за 2014 год составили 16,3% всех активов, преобладающая часть оборотных средств была представлена денежными средствами (12,5%), дебиторской задолженностью (2,2%), запасами (0,3 %). Следует указать, что в 2015 году данные по показателю запасы незначительно увеличился до удельного веса 0,4 %, а дебиторская задолженность снизилась до 1,4 %, а денежные средства увеличились до 13,0%.

В 2016 году удельный вес запасов остался на прежнем уровне и составил 0,4 %, тогда как дебиторской задолженности снизилась до 1,19 %, что не является положительным элементом для экономического субъекта, так как извлекают средства из оборота, а денежных средств снова увеличился до 15,1%.

Удельный вес финансовых вложений за исследуемый период составляет, соответственно, 0,9%:1,1%:0,0%.

Незначительный удельный вес в 2016 году имеют такие статьи, налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям (0,01%), прочие оборотные активы (4,7%).

Уставный капитал международного аэропорта занимает в источниках средств всего лишь 2,4% и остается практически неизменным.

Долгосрочные обязательства в ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково) представлены, в первую очередь, кредитами и займами и их удельный вес снижается в рамках исследуемого периода с 26,3 % до 21,4%, Во-вторых, отложенными налоговыми обязательствами, которые за 2014-2016 года составили соответственно, 2,0:2,3%:2,5%.

Краткосрочная кредиторская задолженность увеличилась с 4,0% в 2014 году до 4,8% в 2016 году, и снижалась в предшествовавшем периоде до 2,0%. Несмотря, на некоторое снижение задолженности, она все-таки остается большой, что свидетельствует о нестабильности расчётно-платёжной дисциплины в ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково) на протяжении всего анализируемого периода.

Следует отметить значительное снижение удельного веса краткосрочных кредитов и займов с 60,8% в 2014 году до 3,19% в 2016 году.

В приложении 29 структурно приведен бухгалтерский баланс для оценки вертикальным способом АО «Международный аэропорт Владивосток».

Вертикальный анализ баланса АО «Международный аэропорт Владивосток», представленный в приложении 29, позволяет определить, что внеоборотные активы за анализируемый 2014 год составили 70,2 % всех

средств, к 2015 году их удельный вес увеличился до 79,0 %, а в 2016 году уменьшился до 62,5 %.

Наибольший удельный вес в структуре внеоборотных активов 2016 году принадлежит строке «основные средства», а именно 59,88%. Затем строка «отложенные налоговые активы» - 1,8%, далее «прочие внеоборотные активы» - 0,72%.

Оборотные средства АО «Международный аэропорт Владивосток» за 2014 год составили 29,8% всех средств, преобладающая часть оборотных средств была представлена запасами (2,7 %), дебиторской задолженностью (23,1%), финансовыми вложениями (2,1%). Затем к 2015 году данные по показателю запасы увеличилась до удельного веса 3,6 %, а дебиторская задолженность уменьшилась до 9,599 %, финансовые вложения увеличились до удельного веса 7,1 %.

В 2016 году удельный вес запасов составил 5,7 %, тогда как дебиторской задолженности незначительно уменьшился (9,1 %), финансовые вложения значительно уменьшились до удельного веса 0,1 %.

Следует, на наш взгляд, обратить внимание на показатели денежных средств. Их удельный вес за исследуемый период составляет, соответственно, 1,9%:0,7%:22,4%. Незначительный удельный вес в 2016 году имеет такая статья, как нематериальные активы (0,1%).

Уставный капитал АО «Международный аэропорт Владивосток» занимает в источниках средств всего лишь 1,0% и изменилась с 2014 года незначительно.

Долгосрочные обязательства представлены отложенными налоговыми обязательствами, которые за 2014-2016 года составили соответственно, 1,4%:2,4%:2,4%.

Кредиторская задолженность снизилась с 64,01% в 2014 году до 63,2% в 2015 году, и увеличилась в отчётном периоде до 72,2%, что свидетельствует о нестабильности расчётно-платёжной дисциплины в АО «Международный аэропорт Владивосток» на протяжении всего анализируемого периода.

Коэффициенты, рассчитанные и интерпретированные с помощью какого-либо одного из приведенных приёмов оценки, зачастую, не дают полной характеристики и не могут выступать основанием для принятия решений пользователями без объяснения причин изменения анализируемых показателей.

При этом необходимо использовать совокупность всех методов оценки для наиболее достоверной характеристики существующего финансового положения аэропортового комплекса и определения стратегии и тактики его развития.

Бухгалтерский баланс показывает финансовое экономическое состояние аэропорта в денежном измерении на определённую дату. По своей форме бухгалтерский баланс представляет таблицу, в которой в активе отражаются средства организации, а в пассиве источники их образования. По активу и пассиву бухгалтерского баланса определяют ряд показателей [15], такими как:

- закрепления средств рассчитывается как соотношение суммы итога первого раздела баланса к его валюте.
- мобильности средств устанавливается как соотношение суммы итога второго раздела баланса к его валюте.
- абсолютной мобильности средств определяется как соотношение суммы денежных средств из второго раздела баланса к валюте.

— изменение основных средств в процентах рассчитывается как соотношение суммы основных средств на конец года к их сумме на начало года и умноженное на 100%.

Далее проанализируем эти показатели по данным аэропортовых комплексов, представленные в таблице 2.8.

Таблица 2.8

Показатели, характеризующие актив баланса

№ п/ п	Показатели	АО «Международный аэропорт Внуково»			ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково)			АО «Международный аэропорт Владивосток»			Нормати вные значени я
		2014 г.	2015 г.	2016 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	
1.	Коэффицие нт закреплен ия средств	0,96	0,98	0,97	0,84	0,84	0,79	0,67	0,79	0,62	0,3-0,45
2.	Коэффицие нт мобильнос ти	0,04	0,02	0,02	0,16	0,16	0,21	0,37	0,21	0,38	≥0,5
3.	Коэффицие нт абсолютно й мобильнос ти	0,01	0,01	0,01	0,12	0,13	0,15	0,22	0,01	0,02	0,05
4.	Изменение основных средств	97,9	96,8	97,1	119,1	98,5	93,3	58,9	83,1	65,2	-

Анализируя данную таблицу 2.8, можно сделать вывод о том, что коэффициент закрепления средств в АО «Международный аэропорт Внуково» за весь анализируемый период имел неоднозначную тенденцию к повышению в 2015 году с 0,96 до 0,98, из-за значительного увеличения внеоборотных активов, но в 2016 году уменьшился до 0,97. Что касается ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково), то коэффициент закрепления за исследуемый период увеличивается с 0,84 в 2014 и 2015 годах и до 0,79 в 2016 году, в связи с уменьшением стоимости основных средств. В организациях не соблюдается нормативное значение по данному показателю. Если рассматривать коэффициент закрепления АО «Международный аэропорт Владивосток» за исследуемый период увеличивается с 0,67 в 2014 году и до 0,62 в 2016 году, в связи с уменьшением стоимости основных средств. В данной организации так же не соблюдается нормативное значение по данному показателю.

В АО «Международный аэропорт Внуково» коэффициент мобильности средств, наоборот, с каждым годом уменьшался из-за снижения стоимости оборотных активов. Следует отметить, что в данной организации не соблюдается нормативное значение по данному показателю. Коэффициент мобильности средств в ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково) за весь анализируемый период имел тенденцию к увеличению в 2015 году с 0,16 до 0,21, из-за увеличения общей суммы оборотных активов, но данный показатель находится за пределами нормативного значения, так как оборотные активы находятся в недостатке, как и у предыдущей организации. В АО «Международный аэропорт Владивосток» рассматриваемый показатель, неоднозначен, так в 2014 году равен 0,37, тогда как в 2015 году соответствовал параметру 0,21, но в 2016 году увеличился из-за увеличения стоимости оборотных активов, в частности

запасов. Но целесообразно указать, что в данной организации не соблюдается нормативное значение по данному показателю.

Коэффициент абсолютной мобильности средств в ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково) в анализируемом периоде имел тенденцию к увеличению в 2014 году с 0,12 до 0,13, из-за увеличения денежных потоков, в 2016 году увеличился до 0,15. В АО «Международный аэропорт Внуково» коэффициент абсолютной мобильности средств на протяжении исследуемого периода имеет значение 0,01. В организациях не соблюдается нормативное значение, что говорит о недостаточности средств для погашения наиболее срочных обязательств. В АО «Международный аэропорт Владивосток» коэффициент абсолютной мобильности средств, в 2015 году уменьшился с 0,22 до 0,01, а в 2016 году незначительно увеличился до 0,02.

В АО «Международный аэропорт Внуково» изменение основных средств имело тенденцию к снижению в 2015 году, но незначительному увеличению в 2016 году, тогда как в ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково) наблюдается ежегодное уменьшение удельного веса основных средств. Если рассматривать АО «Международный аэропорт Владивосток», то показатели изменения основных средств неоднозначны. Изменение основных средств показало, что организации имеют достаточно большой удельный вес основных средств, что может негативно сказаться на деятельности при необходимости перевода их в денежные средства, так как это самые труднореализуемые активы. Особенно, это относится к АО «Международный аэропорт Внуково».

Коэффициенты, определяющие пассив баланса, сформированы в виде:
— автономии или собственности- рассчитывается как соотношение суммы третьего раздела баланса к его валюте.

- финансовой зависимости- исчисляется как соотношение суммы итогов четвертого и пятого разделов баланса к его валюте.
- соотношения собственных и заёмных средств- определяется как отношение суммы итогов четвертого и пятого разделов к итогу третьего раздела баланса.
- мобильности собственных средств- рассчитывается как соотношение суммы итога второго раздела к сумме итога третьего раздела баланса.
- привлечения долгосрочных заёмных средств- определяется как соотношение суммы итога четвертого раздела баланса к итогу третьего раздела баланса.
- привлечения краткосрочных заёмных средств- рассчитывается как соотношение суммы итога пятого раздела баланса к итогу третьего раздела баланса [15].

Теперь рассмотрим показатели, характеризующие пассив баланса, представленные в таблице 2.8.

Оценивая показатели, характеризующие пассив баланса, видим, что коэффициент автономии или собственности в АО «Международный аэропорт Внуково» в динамике лет имеет отрицательное значение. Показывает, что активы не образуются за счет собственного капитала, а формируются исключительно заемными источниками. В ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково) рассматриваемый показатель изменяется в течение периода значительно с отрицательного значения в 2014 году до 0,23 в 2016 году. Но в данной организации не достигается уровень нормативного значения, что говорит о недостаточности собственного капитала для формирования активов. Аналогичная ситуация складывается в АО «Международный аэропорт Владивосток». Коэффициент изменяется в течение рассматриваемого периода незначительно до уровня 0,15 в 2016 году.

Но во всех исследуемых организациях не достигается уровня нормативного значения, что говорит о недостаточности собственного капитала.

Коэффициент финансовой зависимости в АО «Международный аэропорт Внуково» с 2014 по 2016 году увеличивается и составляет в 2016 году 0,36, из-за увеличения доли заёмных средств.

Но следует отметить, что коэффициент в АО «Международный аэропорт Внуково» попадает в нормативное значение, то есть указывает на степень адекватной зависимости компании от внешних заимствований. В ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково) данный коэффициент изменялся в сторону уменьшения. Но в данном случае, необходимо указать, что коэффициент не соответствует нормативному значению, то есть отмечается значительная зависимость компании от внешних заимствований.

Таблица 2.8

Показатели, характеризующие пассив баланса

№ п/ п	Показатели	АО «Международный аэропорт Внуково»			ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково)			АО «Международный аэропорт Владивосток»			Норматив ное значение
		2014 г.	2015 г.	2016 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	
1.	Коэффициент автономии или собственности	-0,16	-0,22	-0,25	-0,2	0,16	0,23	0,17	0,28	0,15	$\geq 0,5$
2.	Коэффициент финансовой зависимости	0,34	0,35	0,36	1,21	0,83	0,77	0,83	0,72	0,85	$\leq 0,5$
3.	Коэффициент соотношения собственных и заёмных средств	0,51	0,54	0,57	-5,7	5,1	3,4	4,8	2,53	5,45	$\geq 1,0$
4.	Коэффициент мобильности собственных средств	0,06	0,04	0,04	-0,8	0,98	0,93	1,72	0,74	2,42	$\geq 0,5$

5.	Коэффициент привлечения долгосрочных заёмных средств	0,43	0,41	0,37	-2,5	4,5	2,9	0,7	0,11	0,15	$\leq 1,0$
6.	Коэффициент привлечения краткосрочных заёмных средств	0,08	0,13	0,19	-3,2	0,55	0,38	4,08	2,41	5,3	$\leq 1,0$

Коэффициент финансовой зависимости в АО «Международный аэропорт Владивосток» до 2015 года уменьшается, а в 2016 году увеличился и составлял 0,85, из-за увеличения доли заёмных средств. Следует отметить, что в организациях достаточно большая зависимость от привлеченных средств, нормативное значение в большинстве из них не соблюдается.

Коэффициент соотношения собственных и заёмных средств в АО «Международный аэропорт Внуково» увеличился в 2015 году из-за получения экономическим субъектом убытка, но в 2016 году продолжается данная тенденция. Рассматриваемый коэффициент в ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково) имеет тенденцию к увеличению в 2015 году, но несколько снизился в 2016 году. Но находится в пределах допустимого значения. Оценивая параметры АО «Международный аэропорт Владивосток» следует указать на значительное увеличение показателя за последний год.

В целом по исследуемым аэропортовым комплексам ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково), АО «Международный аэропорт Владивосток» соблюдается соотношение заемных и собственных источников.

Коэффициент мобильности собственных средств аналогичен предыдущему коэффициенту во всех рассматриваемых аэропортах России, так имеется тенденция за последний год к увеличению. По исследуемым аэропортовым комплексам ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково), АО «Международный аэропорт Владивосток» соблюдается нормативное значение данного показателя, что касается АО «Международный аэропорт Внуково», то показатель значительно ниже нормативного. Это говорит о повышающейся мобильности оборотных средств.

Коэффициент привлечения долгосрочных заёмных средств в АО «Международный аэропорт Внуково» в 2015 году снизился с 0,43 до 0,41, а в 2016 году - до 0,37. Это свидетельствует о снижающейся доли долгосрочных заёмных средств в составе собственных средств организации. И данный показатель находится в пределах допустимого значения.

В ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково) в 2015 году данный показатель заметно увеличился с отрицательного значения до 4,5, а в 2016 году уменьшился до 2,9. Это свидетельствует о снижающейся доли долгосрочных заёмных средств в составе собственных средств аэропорта, но значение данного показателя еще далеко до нормативного. Коэффициент привлечения долгосрочных заёмных средств в АО «Международный аэропорт Владивосток» ежегодно увеличивается в 2014 году составил 0,7, тогда как в 2016 году 0,15. Это свидетельствует о снижающейся доли долгосрочных заёмных средств в составе собственных средств организации. И показатель находится в пределах допустимого значения.

Коэффициент привлечения краткосрочных заёмных средств в АО «Международный аэропорт Внуково» ежегодно увеличивается с 0,08 в 2014 году до 0,19 в 2016 году, за счет значительного увеличения суммы краткосрочных кредитов и займов, что увеличило их долю в составе собственных средств.

Коэффициент привлечения краткосрочных заёмных средств в ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково) увеличивался с отрицательного значения в 2014 году до 0,55 в 2015 году, за счет значительного увеличения суммы кредиторской задолженности, что увеличило их долю в составе собственных средств. Но в 2016 году

данный показатель снизился до 0,38. Но данный показатель находится в пределах нормативного значения.

Коэффициент привлечения краткосрочных заёмных средств в АО «Международный аэропорт Владивосток» в 2015 году заметно снизился с 4,08 до 2,41, а в 2016 году увеличился до 5,3. Это свидетельствует об увеличении доли краткосрочных заёмных средств в составе собственных средств организации.

В итоге можно сделать следующий вывод о деятельности аэропортовых комплексов. Анализ показателей бухгалтерского баланса показал, что внеоборотные активы в исследуемых организациях имеют значительный удельный вес. В крупных аэропортовых комплексах, АО «Международный аэропорт Внуково», ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково), наблюдается за последние годы получение убытка, что осложняет их деятельность и влияет на финансовое состояние. В АО «Международный аэропорт Владивосток» получена небольшая нераспределенная прибыль. Собственный капитал АО «Международный аэропорт Внуково», ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково) формируется за счет добавочного капитала. Тогда как в АО «Международный аэропорт Владивосток» за счет прибыли. Следует указать на тот факт, что в АО «Международный аэропорт Внуково», ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково) за исследуемый период снижается сумма по долгосрочным кредитам и займам, что является, несомненно, положительным элементом в деятельности. При этом АО «Международный аэропорт Владивосток» не имеет долгосрочных кредитов и займов. Но вместе с тем в АО «Международный аэропорт Внуково» увеличивается сумма краткосрочных кредитов и займов, тогда как в ООО

«Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково), АО «Международный аэропорт Владивосток» она заметно снижается. Краткосрочная кредиторская задолженность увеличивается и в АО «Международный аэропорт Внуково», и в ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково), что свидетельствует о снижении расчётно-платёжной дисциплины на протяжении всего анализируемого периода. Но в АО «Международный аэропорт Владивосток» наблюдается тенденция по снижению суммы краткосрочной кредиторской задолженности.

В целом указанные показатели отмечают общую тенденцию всех аэропортовых комплексов Российской Федерации.

ГЛАВА 3 ОЦЕНКА МЕТОДИК АНАЛИЗА ФИНАНСОВОГО СОСТОЯНИЯ И ПРОГНОЗИРОВАНИЯ РИСКА БАНКРОТСТВА АЭРОПОРТОВЫХ КОМПЛЕКСОВ

3.1. Анализ показателей ликвидности и платежеспособности

Показатели ликвидности баланса рассматриваются как определенная степень покрытия обязательств аэропортовых комплексов, её активами, срок превращения которых в деньги соответствует сроку погашения обязательств. От ликвидности баланса следует отличать ликвидность активов, которая исчисляется как величина, обратная времени, необходимому для превращения их в денежные средства. Чем меньше время, которое потребуется, чтобы данный вид активов превратился в деньги, тем выше их ликвидность.

Оценка ликвидности баланса заключается в сравнении средств по активу, сгруппированных по степени их ликвидности и расположенных в порядке убывания ликвидности, с обязательствами по пассиву, сгруппированными по срокам их погашения и расположенными в порядке возрастания сроков [59].

Баланс считается абсолютно ликвидным, если имеют место следующие соотношения:

$$A1 \geq P1 \quad (1)$$

$$A2 \geq P2 \quad (2)$$

$$A3 \geq P3 \quad (3)$$

$$A4 \leq P4 \quad (4)$$

$$A5 \leq P5 \quad (5)$$

При условии выполнения первых трех неравенств в данной системе, выполняется четвертое и пятое неравенства, так как важно сопоставить итоги первых трёх групп по активу и пассиву.

При этом выполнение четвертого и пятого неравенства свидетельствует о соблюдении одного из оборотных средств. В случае, когда одно или несколько неравенств системы имеют противоположный знак от зафиксированного в оптимальном варианте, ликвидность баланса в большей или меньшей степени отличается от абсолютной. При этом недостаток средств по одной группе активов компенсируется их избытком по другой группе в стоимостной оценке, в реальной же ситуации менее ликвидные не могут заместить более ликвидные [16].

Анализ ликвидности баланса АО «Международный аэропорт Внуково», представленный в таблице 3.1, сформированного на основе приложения 3.

Таблица 3.1.

Анализ ликвидности баланса АО «Международный аэропорт Внуково» за
2015-2016 годы

Актив	Сумма, тыс. руб.		Пассив	Сумма, тыс. руб.		Платёжный излишек (+) или недостаток (-)	
	2015 год	2016 год		2015 год	2016 год	2015 год	2016 год
1	2	3	4	5	6	7	8
Наиболее ликвидные активы А1	275588	291631	Наиболее срочные обязательства П1	1250016	1652947	-974428	-1361316
Быстрореализуемые активы А2	574927	502048	Краткосрочные пассивы П2	1487801	2809791	-912874	2307743
Медленно реализуемые активы А3	108186	143880	Долгосрочные пассивы П3	1065816 3	9288337	-10549977	-9144457
Трудно реализуемые активы А4	40400747	39655030	Собственный капитал П4	2698745 8	25834632	13413289	13820398
Неликвидные активы А5	36937	3716	Доходы будущих периодов П5	524942	507157	-488005	-503441

Наиболее ликвидные активы А1	9166907	8845272	Наиболее срочные обязательства П1	1297877	2813583	7869030	6031689
Быстрореализуемые активы А2	897193	714806	Краткосрочные пассивы П2	2621906	1253773	-1724713	-1138967

Продолжение табл. 3.2.

1	2	3	4	5	6	7	8
Медленно реализуемые активы А3	353579	2951202	Долгосрочные пассивы П3	5042182 4	40496464	-50068245	-37545262
Трудно реализуемые активы А4	54616226	46047020	Собственный капитал П4	1072610 7	13416714	43890119	32630306
Неликвидные активы А5	41841	35976	Доходы будущих периодов П5	6871	6871	34970	29105

Результаты расчётов в ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково) по данным показывают, что в этой организации сопоставление итогов групп по активу и пассиву имеет следующий вид:

2015 год: {A1>П1; A2<П2; A3<П3; A4>П4; A5>П5}

2016 год: {A1>П1; A2<П2; A3<П3; A4>П4; A5>П5}

Следует отметить, что баланс ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково) можно считать ликвидный, так как общество в состоянии было рассчитаться по своим наиболее срочным обязательствам с помощью наиболее ликвидных активов.

В принципе это возможно было бы сделать только с помощью быстро, медленно- и труднореализуемых активов, так как величина платежного избытка по группам А2, А3 и А4 позволяла бы покрыть недостаток средств по группе А1, но для их задействования потребовалось бы больше времени, чем необходимо для расчета по наиболее срочным обязательствам, а это может привести к конфликтной ситуации с контрагентами общества.

Оценка ликвидности бухгалтерского баланса АО «Международный аэропорт Владивосток», представленный в таблице 3.3.

Таблица 3.3

Анализ ликвидности баланса АО «Международный аэропорт Владивосток»
за 2015-2016 годы

Актив	Сумма, тыс. руб.		Пассив	Сумма, тыс. руб.		Платёжный излишек (+) или недостаток (-)	
	2015 год	2016 год		2015 год	2016 год	2015 год	2016 год
Наиболее ликвидные активы А1	54789	118288	Наиболее срочные обяза-	446434	380551	-391645	-262263

			тельства П1				
Быстрореализуемые активы А2	68066	47808	Краткосрочные пассивы П2	16926	0	51140	47808
Медленно реализуемые активы А3	25296	30144	Долгосрочные пассивы П3	59898	64464	-34602	-34320
Трудно реализуемые активы А4	558278	329247	Собственный капитал П4	200096	81603	358182	247644
Неликвидные активы А5	0	1131	Доходы будущих периодов П5	0	0	0	1131

Расчётов по исчисленным параметрам указывают, что в этой организации сопоставление итогов групп по активу и пассиву имеет следующий вид:

2015 год: {A1<П1; A2>П2; A3<П3; A4>П4; A5>П5}

2016 год: {A1<П1; A2>П2; A3>П3; A4>П4; A5>П5}

Необходимо акцентировать внимание на том, что наиболее срочные обязательства АО «Международный аэропорт Владивосток» не покрываются наиболее ликвидными активами за последние два года, а медленно реализуемые активы по отношению к долгосрочным пассивам находятся в платёжном недостатке за ряд лет, но краткосрочные пассивы могут быть покрыты за счет быстрореализуемых активов.

Оценка соответствия неравенства по активу и пассиву представлена в таблице 3.4.

Таблица 3.4

Оценка степени ликвидности баланса

Обозначение групп по активу	АО «Международный аэропорт Внуково»		ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково)		АО «Международный аэропорт Владивосток»		Обозначение групп по пассиву
	2015 г.	2016 г.	2015 г.	2016 г.	2015 г.	2016 г.	
A1	<	<	>	>	<	<	П1
A2	<	<	<	<	>	>	П2
A3	<	>	<	>	<	<	П3
A4	>	>	>	>	>	>	П4
A5	<	<	>	>	>	>	П5

По данным таблицы 3.4, можно охарактеризовать ликвидность баланса и АО «Международный аэропорт Внуково», ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково) и АО «Международный аэропорт Владивосток» как недостаточную.

Проводимый по изложенной схеме анализ ликвидности баланса является приближённым.

На наш взгляд, детальным является оценка платежеспособности при помощи финансовых показателей:

- коэффициент абсолютной ликвидности равняется отношению величины наиболее ликвидных активов к сумме наиболее срочных обязательств и краткосрочных пассивов.

$$K_{\text{абс. ликв}} = A_1 / П_1 \quad (6)$$

АО «Международный аэропорт Внуково»

$$K_{\text{абс. ликв (на начало 2015г)}} = A_1 / П_1 = 275588 / 1250016 = 0,22$$

$$K_{\text{абс. ликв (на конец 2016г)}} = A_1 / П_1 = 291631 / 1652947 = 0,18$$

ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково)

$$K_{\text{абс. ликв (на начало 2015г)}} = A_1 / П_1 = 9166907 / 1297877 = 7,06$$

$$K_{\text{абс. ликв (на конец 2016г)}} = A_1 / П_1 = 8845272 / 2813583 = 3,14$$

АО «Международный аэропорт Владивосток»

$$K_{\text{абс. ликв (на начало 2015г)}} = A_1 / П_1 = 54789 / 446434 = 0,12$$

$$K_{\text{абс. ликв (на конец 2016г)}} = A_1 / П_1 = 118288 / 380551 = 0,31$$

- коэффициент срочной ликвидности равный отношению ликвидных средств первого и второго класса к задолженности отражает прогнозируемые платёжные возможности экономического субъекта при условии своевременного проведения расчётов с дебиторами [19].

$$K_{\text{ср. ликв}} = (A_1 + A_2) / П_1. \quad (7)$$

АО «Международный аэропорт Внуково»

$$K_{\text{ср. ликв (на начало 2015г.)}} = (A_1 + A_2) / П_1 = (275588 + 574927) / 1250016 = 0,68$$

$$K_{\text{ср. ликв (на конец 2016г.)}} = (A_1 + A_2) / П_1 = (291631 + 502048) / 1652947 = 0,48$$

ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково)

$$K_{\text{ср. ликв (на начало 2015г.)}} = (A_1 + A_2) / П_1 = (9166907 + 897193) / 1297877 = 7,7$$

$$K_{\text{ср. ликв (на конец 2016г.)}} = (A_1 + A_2) / П_1 = (8845272 + 714806) / 2813583 = 3,17$$

АО «Международный аэропорт Владивосток»

$$K_{\text{ср. ликв (на начало 2015г.)}} = (A_1 + A_2) / П_1 = (54789 + 68066) / 446434 = 0,27$$

$$K_{\text{ср. ликв (на конец 2016г.)}} = (A_1 + A_2) / П_1 = (118288 + 47808) / 380551 = 0,44$$

- коэффициент текущей ликвидности – это отношение текущих активов к краткосрочным обязательствам. Слишком высокое значение (3) также нежелательно, так как свидетельствует о неэффективном использовании ресурсов, выражающемся в зависимости от оборачиваемости средств, вложенных в производственные запасы и оборотные средства [28].

$$K_{\text{тек. ликв}} = (A_1 + A_2 + A_3) / П_1. \quad (8)$$

АО «Международный аэропорт Внуково»

$$K_{\text{тек. ликв (на начало 2015г.)}} = (A_1 + A_2 + A_3) / П_1 = (275588 + 574927 + 108186) / 1250016 = 0,77$$

$$K_{\text{тек. ликв (на конец 2016г.)}} = (A_1 + A_2 + A_3) / П_1 = (291631 + 502048 + 143880) / 1652947 = 0,57$$

ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково)

$$K_{\text{тек. ликв (на начало 2015г.)}} = (A_1 + A_2 + A_3) / П_1 = (9166907 + 897193 + 353579) / 1297877 = 8,03$$

$$K_{\text{тек. ликв (на конец 2016г.)}} = (A_1 + A_2 + A_3) / П_1 = (8845272 + 714806 + 2951202) / 2813583 = 4,45$$

АО «Международный аэропорт Владивосток»

$$K_{\text{тек. ликв (на начало 2015г.)}} = (A_1 + A_2 + A_3) / П_1 = (54789 + 68066 + 25296) / 446434 = 0,33$$

$$K_{\text{тек. ликв (на конец 2016г.)}} = (A_1 + A_2 + A_3) / П_1 = (118288 + 47808 + 30144) / 380551 = 0,52$$

Под *платежеспособностью* экономического субъекта понимается его способность своевременно производить платежи по своим срочным обязательствам. С целью комплексной оценки ликвидности баланса в целом следует использовать общий показатель платежеспособности, вычисляемый по формуле:

$$L1 = (A1 + 0,5 * A2 + 0,3 * A3) / (П1 + 0,5 * П2 + 0,3 * П3) \quad (9)$$

АО «Международный аэропорт Внуково»

$$L1_{\text{(на начало 2015г.)}} = (275588 + 0,5 * 574927 + 0,3 * 108186) / (1250016 + 1487801 * 0,5 + 10658163 * 0,3) = 0,11$$

$$L1_{\text{(на конец 2016г.)}} = (291631 + 0,5 * 502048 + 0,3 * 143880) / (1652947 + 0,5 * 2809791 + 0,3 * 9288337) = 0,1$$

ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково)

$$L1_{\text{(на начало 2015г.)}} = (9166907 + 0,5 * 897193 + 0,3 * 353579) / (1297877 + 0,5 * 2621906 + 0,3 * 50421824) = 0,55$$

$$L1_{\text{(на конец 2016г.)}} = (8845272 + 0,5 * 714806 + 0,3 * 2951202) / (2813583 + 0,5 * 1853773 + 0,3 * 40496464) = 0,63$$

АО «Международный аэропорт Владивосток»

$$L1_{\text{(на начало 2015г.)}} = (54789 + 0,5 * 68066 + 0,3 * 25296) / (446434 + 0,5 * 16926 + 0,3 * 59898) = 0,20$$

$$L1_{\text{(на конец 2016г.)}} = (118288 + 0,5 * 47808 + 0,3 * 30144) / (380551 + 0,5 * 0 + 0,3 * 64464) = 0,38$$

Проведём анализ платежеспособности аэропортовых комплексов в таблице 3.5 с помощью приложений 3, 10, 13, 15, 18.

Таблица 3.5

Коэффициенты, характеризующие платежеспособность

№ п/п	Показатели	АО «Международный аэропорт Внуково»		ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково)		АО «Международный аэропорт Владивосток»		Нормативное значение
		2015 г.	2016 г.	2015 г.	2016 г.	2015 г.	2016 г.	
1.	Коэффициент абсолютной ликвидности	0,22	0,18	7,06	3,14	0,12	0,31	0,2-0,5
2.	Коэффициент срочной ликвидности	0,68	0,48	7,7	3,17	0,27	0,44	0,5-1,0
3.	Коэффициент текущей ликвидности	0,77	0,57	8,03	4,45	0,33	0,52	0,2
4.	Коэффициент платежеспособности	0,11	0,1	0,55	0,63	0,20	0,38	>1,0

Проанализировав таблицу 3.5 по АО «Международный аэропорт Внуково», можно заметить, что коэффициент абсолютной ликвидности в 2015 году находится в пределах нормативного значения, а это значит, что исследуемая организация обладает достаточным объемом оборотных средств для покрытия наиболее срочных обязательств. А в 2016 году данный показатель несколько ниже нормативного значения. Коэффициент срочной ликвидности в 2016 году несколько ниже нормативного значения. Это

указывает на то, что наиболее ликвидные и быстрореализуемые активы смогут на 90% покрыть наиболее срочные обязательства. Коэффициент текущей ликвидности АО «Международный аэропорт Внуково» в динамике лет не соответствует нормативному значению. Это говорит о том, что оборотные активы не полностью покрывают краткосрочные обязательства.

Коэффициент платежеспособности в динамике лет не соответствует нормативному значению, что говорит о том, что сумма обязательств не соответствует сумме собственных средств. Это также говорит об увеличении финансовой зависимости.

Данные таблицы в отношении ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково) показывают, что коэффициент абсолютной ликвидности значительно больше нормативного показателя, а значит, компания держит слишком большой объем свободных средств, которые могли бы быть задействованы для дальнейшего развития собственного бизнеса. Коэффициент срочной ликвидности был больше в 2015 году, а в 2016 году уменьшился до 3,17. При этом значение более 3 может свидетельствовать о нерациональной структуре капитала, это может быть связано с медленной оборачиваемостью средств, вложенных в запасы, ростом дебиторской задолженности. Коэффициент текущей ликвидности ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково) в динамике лет не соответствует нормативному значению и достаточно высок. Это говорит о том, причина кроется в недостаточно активном использовании оборотных средств и капитал имеет нерациональную, неэффективную структуру.

Коэффициент платежеспособности в динамике лет гораздо меньше нормативного значения, что свидетельствует о том, что сумма обязательств

больше суммы собственных средств. Это также говорит об уменьшении финансовой независимости.

Информация в таблице указывает, что коэффициент абсолютной ликвидности АО «Международный аэропорт Владивосток» находится в пределах нормативного показателя, а значит, компания сформировала достаточный объем свободных средств, которые могли бы быть задействованы для дальнейшего осуществления операций. Коэффициент срочной ликвидности АО «Международный аэропорт Владивосток» был ниже в 2015 году, а в 2016 году увеличился до 0,44, а именно высоко- и быстроликвидных активов недостаточно для полного погашения текущих долгов в течение непродолжительного времени. Коэффициент текущей ликвидности АО «Международный аэропорт Владивосток» в динамике лет не соответствует нормативному значению и несколько высок. Коэффициент платежеспособности в динамике лет гораздо меньше нормативного значения, что свидетельствует о том, что сумма обязательств больше суммы собственных средств. Это также говорит об уменьшении финансовой независимости, как и у остальных аэропортовых комплексов.

3.2. Диагностика финансового состояния и устойчивости международных аэропортов

В процессе осуществления хозяйственной деятельности финансовое состояние аэропортовых комплексов может остаться неизменным, улучшаться либо ухудшаться. Поток финансово-хозяйственных операций, совершаемых ежедневно, предопределяет состояние финансовой устойчивости, а также выступает немаловажным фактором превращения одного типа устойчивости в другой.

При этом имея представление о предельных границах изменения источников формирования средств для покрытия вложений капитала в основные фонды или материальные запасы, можно создавать такие потоки хозяйственных операций, которые, в свою очередь, приведут к корректированию финансового состояния экономического субъекта, к повышению его устойчивости.

Причем оценка устойчивости финансового состояния на какую-либо дату позволяет ответить на важный вопрос: насколько правильно хозяйствующий субъект управлял финансовыми ресурсами в течение периода, предшествующего исследуемой дате. При этом немаловажным является факт того, чтобы состояние финансовых ресурсов соответствовало рыночным условиям и отвечало потребностям развития международных аэропортов, так как недостаточная финансовая устойчивость может привести к неплатёжеспособности аэропорта и отсутствию у него средств для развития производства, а избыточная – препятствовать развитию, отягощая затраты Общества излишними запасами и резервами. Таким образом, сущность финансовой устойчивости определяется эффективным формированием, распределением и использованием финансовых ресурсов.

Резюмирующим показателем финансовой устойчивости является излишек или недостаток источников средств для формирования запасов и затрат, который определяется в виде разницы величины источников средств и величины запасов и затрат.

В конечном счете, целесообразно распределение в рамках четырёх типов финансовых ситуаций:

- абсолютная устойчивость финансового состояния. Данная ситуация встречается крайне редко, представляет собой крайний тип финансовой

устойчивости, где все три показателя наличия источников средств для формирования запасов и затрат больше 0;

- нормальная устойчивость финансового состояния. Данная ситуация показывает платёжеспособность, где первый показатель наличия источников средств формирования запасов и затрат меньше 0, а второй и третий больше;
- неустойчивое финансовое состояние, сопряжено, в первую очередь, с нарушением платёжеспособности, но при этом всё же сохраняется возможность восстановления равновесия за счёт пополнения источников собственных средств, за счёт сокращения дебиторской задолженности, ускорения оборачиваемости запасов, где первые два показателя наличия источников средств формирования запасов и затрат меньше 0, а третий больше;
- кризисное финансовое состояние, при котором экономический субъект практически находится на грани банкротства, поскольку в данной ситуации денежные средства, краткосрочные ценные бумаги и дебиторская задолженность не покрывают даже его кредиторской задолженности, где все показатели наличия источников средств формирования запасов и затрат меньше 0 [15].

Далее необходимо проанализировать финансовое состояние аэропортовых комплексов, представленное в приложении 30, используя приложения 3, 10, 13, 15, 18.

Анализируя данные таблицы приложения 30, можно увидеть, что собственный оборотный капитал в АО «Международный аэропорт Внуково» в динамике лет находился в большом недостатке, особенно заметно это прослеживается в 2016 году по сравнению с 2015 годом. Так в 2016 году недостаток составил 13 820 398 тыс. руб. Функционирующий капитал находился в недостатке как в 2015 году, так и в 2016 году. Общая величина источников формирования за весь рассматриваемый период находились

также в недостатке. Следовательно, можно сделать вывод, что в 2015, 2016 годах у АО «Международный аэропорт Внуково» наблюдалось неустойчивое финансовое состояние.

Если мы рассмотрим показатели деятельности ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково) можно определить, что собственный оборотный капитал данного Общества в динамике лет находился в большом недостатке, особенно заметно это прослеживается в 2015 году по сравнению с 2016 годом. Так, в 2016 году недостаток составил 32 630 306 тыс. руб. При этом функционирующий капитал находился в излишке как в 2015 году, так и в 2016 году. Общая величина источников формирования за весь исследуемый период находилась также в излишке. В связи с чем напрашивается вывод, что в 2015, 2016 годах у ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково) наблюдалось нормальная устойчивость финансового состояния.

Рассматривая показатели третьего экономического субъекта, АО «Международный аэропорт Владивосток», делаем вывод о том, что собственный оборотный капитал данного Общества в динамике лет находился так же, как и у предшествовавших организаций в недостатке.

Так, в 2016 году недостаток составил 247 617 тыс. руб. Функционирующий капитал также находился в недостатке как в 2015 году, так и в 2016 году. Но вместе с тем, общая величина источников формирования за весь исследуемый период находились в излишке. В связи, с чем можно сформировать вывод, что в 2015, 2016 годах у АО «Международный аэропорт Владивосток» наблюдалось неустойчивое финансовое состояние.

Также при оценке финансового состояния, финансовой устойчивости определяют следующие коэффициенты:

- финансовой автономии определяется, как отношение собственного капитала организации к итогу баланса. Он характеризует, какая часть активов организации сформирована за счёт собственных источников средств;
- концентрации заёмного капитала определяется, как отношение заёмных средств к итогу баланса, показывает, какая часть активов сформирована за счёт заёмных средств долгосрочного и краткосрочного характера;
- финансовой зависимости определяется, как отношение итога баланса к собственному капиталу организации, показывает, какая часть и сумма активов приходится на 1 рубль собственных средств. Если его величина равна 1, то это означает, что все активы организации сформированы только за счёт собственных средств. Его значение 1,5 показывает, что на каждые 1,5 рубля, вложенных в активы приходится 1 рубль собственных средств и 0,5 рублей заёмных;
- текущей задолженности определяется, как отношение краткосрочных обязательств к итогу баланса, показывает, какая часть активов сформирована за счёт краткосрочных заёмных средств;
- устойчивого финансирования определяется, как отношение суммы собственного капитала и долгосрочных обязательств к итогу баланса, характеризует, какая часть активов сформирована за счёт устойчивых источников;
- финансовой независимости капитализированных источников определяется, как отношение собственного капитала к сумме собственного капитала и долгосрочных обязательств;

- финансовой зависимости капитализированных источников определяется, как отношение долгосрочных обязательств к сумме собственного капитала и долгосрочных обязательств;
- покрытия долгов собственным капиталом определяется, как отношение собственного капитала к заёмному;
- финансового левериджа (коэффициент финансового риска) определяется, как отношение заёмного капитала к собственному. Этот коэффициент оказывает большое влияние на увеличение или уменьшение величины прибыли и собственного капитала организации [73].

Исходя из данных баланса (приложение 3, 10, 13, 15, 18), коэффициенты, характеризующие финансовую устойчивость, имеют значения, приведённые в приложении 31.

Анализируя таблицу приложения 31, можно сделать следующие выводы в отношении АО «Международный аэропорт Внуково» о том, что коэффициент финансовой независимости в 2016 году по сравнению с 2015 годом снизился на 0,01, что говорит о снижающейся доли собственного капитала в составе средств международного аэропорта и о возрастающей доли заёмных средств, но показатель находится в зоне допустимого значения.

Тогда как в ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково) и АО «Международный аэропорт Владивосток» данный показатель ниже нормативного параметра, что свидетельствует о недостаточности доли активов организации, которые обеспечиваются собственными источниками формирования.

Коэффициент концентрации заёмных средств АО «Международный аэропорт Внуково» в динамике лет увеличился, что говорит о возрастающей

доле заёмного капитала в составе средств аэропорта. Данный показатель находится в пределах допустимого значения.

Если рассматривать данный коэффициент в отношении ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково), то в динамике лет снижается, что свидетельствует об уменьшении доли заёмного капитала в составе средств аэропорта, но, тем не менее, он выше нормативного значения. В АО «Международный аэропорт Владивосток» рассматриваемый показатель увеличивается и находится за пределами нормативного значения. Его высокое значение указывает на то, что аэропортовые комплексы вынуждены развиваться главным образом за счет привлеченных источников.

Коэффициент финансовой зависимости во всех трех исследуемых экономических субъектах соответствует нормативному значению и показывает, что зачастую увеличивается доля заёмных средств, вложенных в активы.

В ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково) и АО «Международный аэропорт Владивосток» данный показатель значительно превышает допустимый предел.

Коэффициент текущей задолженности АО «Международный аэропорт Внуково» в 2016 году по отношению к 2015 году увеличился на 0,04, находится в рамках допустимого предела, тогда как в ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково) остался на прежнем уровне 0,09 и ниже установленного значения. В отношении АО «Международный аэропорт Владивосток» можно отметить, что показатель увеличивается и больше допустимого предела, что говорит о возрастающей части активов, сформированной за счёт краткосрочных заёмных средств.

Коэффициент устойчивого финансирования в АО «Международный аэропорт Внуково» снижался в динамике лет на 0,04, находится в рамках допустимого предела. В ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково) данный коэффициент остался на прежнем уровне 0,91 и практически находится в пределах установленного значения. В отношении АО «Международный аэропорт Владивосток» можно отметить, что показатель уменьшается и значительно ниже допустимого предела, что говорит о снижении устойчивых источников формирования средств и в целом устойчивости компании.

Коэффициент финансовой независимости капитализированных источников АО «Международный аэропорт Внуково» в 2016 году по сравнению с 2015 годом увеличился на 0,02 и составил 0,73, что говорит о небольшом повышении доли заёмных средств по отношению к прошлым периодам. Рассматривая данный показатель в ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково) можно указать, что он увеличился на 0,07, но ниже допустимого значения. В АО «Международный аэропорт Внуково» и АО «Международный аэропорт Владивосток» коэффициент в пределах нормы, то есть обязательства компании могут быть покрыты за счет собственных источников.

Коэффициент финансовой зависимости капитализированных источников является обратным показателем предыдущего. В АО «Международный аэропорт Внуково» в 2016 году по сравнению с 2015 годом уменьшился на 0,02 и составил 0,27. Рассматривая данный показатель в ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково) можно указать, что он снизился на 0,07 и выше допустимого значения. В АО «Международный аэропорт Внуково» и АО «Международный аэропорт Владивосток» коэффициент в пределах нормы,

то есть меру способности организации, ликвидировав свои активы и полностью погасить кредиторскую задолженность.

Коэффициент покрытия долгов собственным капиталом АО «Международный аэропорт Внуково» соответствует нормативному значению, то есть активы аэропорта сформированы, в том числе за счет собственного капитала. Если рассматривать показатели ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково) и АО «Международный аэропорт Владивосток», то они ниже допустимого значения, что может свидетельствовать об опасности неплатежеспособности и затруднениях в возможности получения кредита.

Коэффициент финансового левериджа АО «Международный аэропорт Внуково» в 2016 году по сравнению с 2015 годом повысился на 0,03, что сопровождается повышением финансового риска, связанного с возможным недостатком средств для выплаты процентов и налогов, но данный показатель в пределах допустимого значения. Если рассматривать показатели ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково) и АО «Международный аэропорт Владивосток», то они значительно выше допустимого значения, что свидетельствует о том, что данные организации финансируют свои активы за счет привлеченных средств кредиторов и велика зависимость деятельности компании от заемных средств.

Так как деятельность аэропортовых комплексов за весь анализируемый период можно оценить, как недостаточно платёжеспособную и целесообразно дать прогноз возможного банкротства.

В зарубежных странах для оценки риска банкротства и кредитоспособности предприятий широко используются факторные модели известных западных экономистов Альтмана, Лиса, Таффлера и других,

разработанные с помощью многомерного дискриминантного анализа, которые представлены в разделе 3.3.

3.3. Оценка зарубежных и российских методик прогнозирования банкротства международных аэропортов.

Наиболее широкую известность получила модель Альтмана [44, 66]. Цель «Z-анализа» Альтмана – отнести изучаемый объект к одной из двух групп: либо к предприятиям-банкротам, либо к успешно действующим предприятиям.

Уравнение Z-оценки представляется следующим образом:

$$Z=0,717*X_1+0,847*X_2+3,107*X_3+0,42*X_4+0,995*X_5, \text{ где} \quad (10)$$

$$X_1= \frac{\text{собственный оборотный капитал}}{\text{сумму активов}} ; \quad (11)$$

сумму активов

$$X_2= \frac{\text{нераспределённая прибыль}}{\text{сумму активов}} ; \quad (12)$$

сумму активов

$$X_3= \frac{\text{прибыль до уплаты процентов}}{\text{сумму активов}} ; \quad (13)$$

$$X_4= \frac{\text{собственный капитал}}{\text{заёмный капитал}} ; \quad (14)$$

заёмный капитал

$$X5 = \frac{\text{выручка}}{\text{сумму активов}}; \quad (15)$$

Константа сравнения 1,23, если значение $Z < 1,23$, то это признак высокой вероятности банкротства, если $Z > 1,23$, то это свидетельствует о малой вероятности банкротства [44].

Теперь проведём анализ банкротства, представленный в таблице 3.6.

Таблица 3.6

Модель «Z-анализ» Альтмана

№ п/п	Показатели	АО «Международный аэропорт Внуково»		ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково)		АО «Международный аэропорт Владивосток»	
		2015 год	2016 год	2015 год	2016 год	2015 год	2016 год
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	Собственный оборотный капитал	-2355274	-4135270	4516050	7383871	-335330	-235155
2.	Сумма активов	41433322	40600021	65081456	58594276	706429	526618
3.	X1	-0,057	-0,0102	0,069	0,0126	-0,475	-0,447
4.	Нераспределённая прибыль	-9001059	-10153181	-15151625	- 12461018	194052	75559
5.	X2	-0,217	-0,250	-0,233	-0,213	0,275	0,143
6.	Прибыль до уплаты процентов	147381	-444363	5137615	4526691	57510	68980
7.	X3	0,004	-0,011	0,079	0,077	0,081	0,131

8.	Собственный капитал	26987458	25834632	10726107	13416714	200096	81603
----	---------------------	----------	----------	----------	----------	--------	-------

Продолжение табл. 3.6.

1	2	3	4	5	6	7	8
9.	Заёмный капитал	14445864	14765389	54355349	45177562	506333	445015
10.	X4	1,868	1,749	0,197	0,297	0,395	0,183
11.	Выручка	6199144	5357840	14028486	14239891	1182566	1168406
12.	X5	0,149	0,132	0,216	0,243	1,674	2,219
13.	Z (анализ Альтмана)	0,72	0,55	0,4	0,52	1,98	2,49
14.	Вероятность	высокая	высокая	высокая	высокая	низкая	низкая

Проведя «Z – анализ» по методу Альтмана, можно сделать вывод, что вероятность наступления банкротства в АО «Международный аэропорт Внуково», ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково) велика и сохранялась в 2015 и 2016 годах. Рассматривая АО «Международный аэропорт Владивосток», можно отметить, что вероятность наступления банкротства очень мала, так как за весь анализируемый период $Z > 1,23$.

Дискриминантная модель, разработанная Лис для Великобритании, получила следующее выражение [38]:

$$Z=0,063*X1+0,092*X2+0,057*X3+0,001*X4, \text{ где} \quad (16)$$

$$X1=\text{оборотный капитал/ сумму активов}; \quad (17)$$

$$OK = OA (\text{стр. 1200}) - КП (\text{стр. 1500}),$$

где:

ОК — оборотный капитал;

ОА — оборотные активы, величину которых можно найти в балансе по строке 1200;

КП — краткосрочные пассивы, величину которых в балансе можно найти по строке 1500.

$X2 = \text{прибыль от продажи} / \text{сумму активов};$ (18)

$X3 = \text{нераспределённая прибыль} / \text{сумму активов};$ (19)

$X4 = \text{собственный капитал} / \text{заёмный капитал}.$ (20)

Здесь предельное значение равняется 0,037 [38].

Теперь проведём анализ банкротства с помощью модели Лис, представленный в таблице 3.7.

Таблица 3.7

Анализ по модели Лиса.

№ п/п	Показатели	АО «Международный аэропорт Внуково»		ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково)		АО «Международный аэропорт Владивосток»	
		2015 год	2016 год	2015 год	2016 год	2015 год	2016 год
1.	Оборотный капитал	-2355274	-4135270	4516050	7383871	-335330	-235155
2.	Сумма активов	41433322	40600021	65081456	58594276	706429	526618
3.	X1	-0,057	-0,0102	0,069	0,0126	-0,475	-0,447
4.	Прибыль от	147381	-444363	5137615	4526691	57510	68980

	продажи						
5.	X2	0,004	-0,011	0,079	0,077	0,081	0,131
6.	Нераспределённая прибыль	-9001059	-10153181	-15151625	-12461018	194052	75559
7.	X3	-0,217	0,25	-0,233	-0,213	0,275	0,143
8.	Собственный капитал	26987458	25834632	10726107	13416714	200096	81603
9.	Заёмный капитал	14445864	14765389	54355349	45177562	506333	445015
10.	X4	1,868	1,749	0,197	0,297	0,395	0,183
11.	Z (анализ Лис)	-0,014	0,009	-0,002	0,003	-0,006	-0,008
12.	Вероятность	высокая	высокая	высокая	высокая	высокая	высокая

Проведя «Z – анализ» по методу Лиса, можно сделать вывод, что АО «Международный аэропорт Внуково», ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково) и АО «Международный аэропорт Владивосток» угрожает банкротство на протяжении всего анализируемого периода, так как коэффициенты ниже нормативного значения.

Таффлер сформировал собственную модель [50]:

$$Z=0,58*X1+0,13*X2+0,18*X3+1,16*X4, \text{ где} \quad (21)$$

$$X1=\text{прибыль от продажи/краткосрочные обязательства;} \quad (22)$$

$$X2=\text{оборотные активы/сумму обязательств;} \quad (23)$$

$$X3=\text{краткосрочные обязательства/сумму активов;} \quad (24)$$

$$X4=\text{выручка/сумму активов.} \quad (25)$$

Если величина Z-счёта $> 0,3$, это говорит о том, что у предприятия неплохие долгосрочные перспективы, если $< 0,2$, то банкротство более чем вероятно [50].

Теперь проведём анализ Таффлера, представленный в таблице 3.8.

Таблица 3.8

Анализ по модели Таффлера

№ п/п	Показатели	АО «Международный аэропорт Внуково»		ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково)		АО «Международный аэропорт Владивосток»	
		2015 год	2016 год	2015 год	2016 год	2015 год	2016 год
1.	Прибыль от продажи	147381	-444363	5137615	4526691	57510	68980
2.	Краткосрочные обязательства	3387849	5080261	5949180	5163385	483481	432526
3.	X1	0,043	-0,087	0,863	0,877	0,119	0,159
4.	Оборотные активы	1032575	944991	10465230	12547256	148151	197371
5.	Сумма обязательств	14445864	14765389	54355349	45177562	506333	445015
6.	X2	0,071	0,064	0,193	0,278	0,293	0,444
7.	Сумма активов	41433322	40600021	65081456	58594276	706429	526618
8.	X3	0,082	0,125	0,091	0,088	0,684	0,821
9.	Выручка	6199144	5357840	14028486	14239891	1182566	1168406
10.	X4	0,149	0,132	0,216	0,243	1,674	2,219
11.	Z (анализ	0,22	0,13	0,79	0,84	2,17	2,87

	Таффлера)						
12.	Вероятность	вероятно	вероятно	малове- роятно	малове- роятно	малове- роятно	малове- роятно

Проведя «Z – счета» по методу Таффлера, можно сделать вывод, что в АО «Международный аэропорт Внуково» вероятность банкротства на протяжении всего анализируемого периода высокая, так как коэффициенты ниже нормативного значения. Что касается ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково) и АО «Международный аэропорт Владивосток», то вероятность банкротства этих организаций мала.

Одной из последних методик прогнозирования банкротства с использованием метода рейтинговой оценки являются модели российского ученого А.В. Колышкина. Модели автора имеют отличные от других аналитических моделей принципы построения: А.В. Колышкин отобрал показатели, наиболее часто встречающиеся в моделях других исследователей, и, исходя из этого, придал им вес [43].

В результате были получены три статистические модели прогнозирования банкротства. В общем виде модели выглядят следующим образом (таблица 3.9):

$$\text{Модель № 1} = 0,47K1 + 0,14K2 + 0,39K3 \quad (26)$$

$$\text{Модель № 2} = 0,61K4 + 0,39K5 \quad (27)$$

$$\text{Модель № 3} = 0,49K4 + 0,12K2 + 0,19K6 + 0,19K3 \quad (28)$$

где, K1 – рабочий капитал отнесенный к сумме актива;

K2 – рентабельность собственного капитала;

K3 – денежный поток к задолженности;

K4 – коэффициент покрытия;

K5 - рентабельность активов;

K6 – рентабельность продаж.

Несомненным достоинством рейтинговых моделей, на наш взгляд, является простота. Вместе с тем, методы определения весовых значений показателей далеко не всегда обеспечивают необходимую точность [43].

Таблица 3.9

Критические показатели рассматриваемых моделей

Модель	Благополучные	Зона неопределенности	Банкроты
I	0.08-0.16	(-0.08)-0.08	(-0.20) - (-0.08)
II	1.07-1.54	0.49-1.07	0.35-0.49
III	0.92-1.36	0.38-0.92	0.25-0.38

Теперь проведём анализ по моделям А.В. Колышкина, представленный в таблице 3.10.

Проведя анализ по моделям А.В. Колышкина, следует указать, что АО «Международный аэропорт Внуково» и АО «Международный аэропорт Владивосток» за 2015 и 2016 годах по модели № 1 находятся в зоне банкротства, аналогичная ситуация складывается по моделям № 2 и № 3 на протяжении всего анализируемого периода международные аэропорты находятся в зоне вероятности банкротства.

Таблица 3.10

Анализ по моделям А.В. Колышкина

№ п/п	Показатели	АО «Международный аэропорт Внуково»		ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково)		АО «Международный аэропорт Владивосток»	
		2015 год	2016 год	2015 год	2016 год	2015 год	2016 год
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	Оборотные активы	1032575	944991	10465230	12547256	148151	197371
2.	Краткосрочные обязательства	3387849	5080261	5949180	5163385	483481	432526
3.	Рабочий капитал	-2355274	-4135270	4516050	7383871	-335330	-235155
4.	Валюта баланса	41433322	40600021	65081456	58594276	706429	526618
5.	К1	-0,057	-0,102	0,069	0,126	-0,475	-0,447
6.	Чистая прибыль	-1807164	-1152268	353303	2690607	33037	-118493
7.	Собственный капитал	26987458	25834632	10726107	13416714	200096	81603
8.	К2	-0,067	-0,045	0,033	0,200	0,165	-1,452
9.	Денежный поток	30518	150613	8438458	8845272	5171	117717
10.	Кредиторская задолженность	1250016	1652947	1297877	2813583	446434	380551
11.	К3	0,024	0,091	6,502	3,144	0,012	0,309
12.	К4	0,305	0,186	1,759	2,430	0,306	0,456
13.	К5	-0,044	-0,028	0,005	0,046	0,047	-0,225
14.	Валовая прибыль	674495	1155677	6989335	7081110	57510	68980
15.	Выручка от продажи	6199144	5357840	14028486	14239891	1182566	1168406

16.	К6	0,109	0,022	0,498	0,497	0,049	0,059
17.	Модель Колышкина А.В.						
	Модель № 1	-0,04	-0,02	2,57	1,31	-0,19	-0,29
	Модель № 2	0,17	0,1	1,07	1,5	0,2	0,19
	Модель № 3	0,17	0,1	2,19	1,9	0,18	0,12
18.	Характеристика организации						
	Модель № 1	банкрот	банкрот	благопол.	благопол.	банкрот	банкрот
	Модель № 2	банкрот	банкрот	благопол.	благопол.	банкрот	банкрот
	Модель № 3	банкрот	банкрот	благопол.	благопол.	банкрот	банкрот

Анализируя деятельность ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково) по моделям А.В. Колышкина, следует указать, что за 2015 и 2016 годах по модели № 1 находится в зоне благополучия, по моделям № 2 и № 3 на протяжении всего анализируемого периода аэропорт находится также в зоне благополучия.

В итоге можно сделать следующий вывод: в 2015 и 2016 годах у исследуемых аэропортовых комплексов наблюдалось критическое финансовое состояние. АО «Международный аэропорт Внуково», ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково) и АО «Международный аэропорт Владивосток» за весь анализируемый период можно оценить, как недостаточно платёжеспособное и финансово-устойчивое.

Проведя «Z – анализ» по методу Альтмана, можно сделать вывод, что вероятность наступления банкротства в АО «Международный аэропорт Внуково», ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный

аэропорт Пулково) велика и сохранялась в 2015 и 2016 годах, тогда как в АО «Международный аэропорт Владивосток», можно отметить, что вероятность наступления банкротства очень мала

«Z – анализ» по методу Лиса показал, что АО «Международный аэропорт Внуково», ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково) и АО «Международный аэропорт Владивосток» находятся в зоне банкротства на протяжении всего анализируемого периода.

«Z – счета» по методу Таффлера указывает, что в АО «Международный аэропорт Внуково» вероятность банкротства на протяжении всего анализируемого периода высокая, тогда как в ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково) и АО «Международный аэропорт Владивосток», то вероятность банкротства этих организаций мала.

Анализ по моделям А.В. Колышкина определяет, что АО «Международный аэропорт Внуково» и АО «Международный аэропорт Владивосток» за 2015 и 2016 годах по модели № 1 находятся в зоне банкротства, аналогичная ситуация складывается по моделям № 2 и № 3 на протяжении всего анализируемого периода международные аэропорты находятся в зоне вероятности банкротства. ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково) по моделям А.В. Колышкина по данным 2015 и 2016 годов по модели № 1 находится в зоне благополучия, по моделям № 2 и № 3 на протяжении всего анализируемого периода аэропорт находится также в зоне благополучия.

Следует отметить, что данная модель, на наш взгляд, наиболее полно показывает и оценивает деятельность организации, тем более, что она приближена к оценке финансового состояния.

Из приведенных зарубежных методик, на наш взгляд, наиболее отвечающая требованиям российской экономики «Z-анализ» по методу Альтмана.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Рассмотрев деятельность международных аэропортовых комплексов, в частности, Международный аэропорт Внуково, Международный аэропорт Владивостока, Международный аэропорт Пулково мы сформировали мнение о финансовом состоянии и вероятности банкротства.

За два года в АО «Международный аэропорт Внуково» значительно увеличилась сумма отложенных налоговых активов на 28,8 %, отложенных налоговых обязательств – на 23,0%, краткосрочных кредитов и займов – на 5 271,8 %, непокрытого убытка в динамике – на 60,0%. Уменьшилась сумма основных средств АО «Международный аэропорт Внуково» – на 6,0%, денежных средств - на 31,6%, запасов в динамике – на 1,9%, долгосрочных займов и кредитов - на 23,8%, доходов будущих периодов – на 6,8%. Остались на неизменном уровне объемы уставного и добавочного капитала. В целом сумма валюты баланса возросла с 43 391 774 тыс. руб. до 40 600 021 тыс. руб., то есть на 6,4%.

В ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» за аналогичный период значительно увеличилась сумма запасов в динамике – на 55,3 %, прочих оборотных активов – на 1 044,3%, денежных средств – на 10,8 %, прочих долгосрочных обязательств в динамике – на 4,5%, долгосрочных займов и кредитов – на 74,5%, доходов будущих периодов – на 63,8%. Причем у ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково) имеется значительная задолженность по долгосрочным обязательствам, что не является положительным элементом. Уменьшилась сумма прочих внеоборотных активов на 86,7%, значительно снизилась сумма налога на добавленную стоимость по приобретенным ценностям – на 93,0%, краткосрочных кредитов и займов – на 95,4%, непокрытый убыток – на 19,6%.

Осталась практически на неизменном уровне сумма уставного капитала. В целом сумма валюты бухгалтерского баланса незначительно уменьшилась в динамике на 11,6%.

Оценивая показатели АО «Международный аэропорт Владивосток» можно отметить, что за два года значительно увеличилась сумма прочих внеоборотных активов на 421,9%, запасов – на 16,0 %, оценочных обязательств – на 60,9%, денежных средств – на 538,1%, прочих оборотных активов - на 100,0%. Но общая тенденция показателей, все-таки к снижению: дебиторской задолженности – на 78,5%, основных средств – на 51,0 %, финансовых вложений в динамике – на 97,2 %, нераспределенной прибыли – на 53,0%, отложенных налоговых обязательств – на 9,5%, кредиторской задолженности в динамике – на 38,4%, краткосрочных займов и кредитов – на 100,0%. Наблюдается значительное снижение суммы налога на добавленную стоимость по приобретенным ценностям – на 100,0%, в связи с чем к концу года она нулевая. Причем у АО «Международный аэропорт Владивосток» отсутствует задолженность по долгосрочным обязательствам по окончании 2016 года погашена задолженность по краткосрочным, что, на наш взгляд, выступает как положительная динамика. Остались на неизменном уровне объемы уставного и резервного капитала. Относительно суммы валюты бухгалтерского баланса наблюдается снижение в динамике до 54,6%.

Анализ показателей бухгалтерского баланса показал, что внеоборотные активы в исследуемых организациях имеют значительный удельный вес. В крупных аэропортовых комплексах, АО «Международный аэропорт Внуково», ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково), наблюдается за последние годы получение убытка, что осложняет их деятельность и влияет на финансовое

состояние. В АО «Международный аэропорт Владивосток» получена небольшая нераспределенная прибыль. Собственный капитал АО «Международный аэропорт Внуково», ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково) формируется за счет добавочного капитала. Тогда как в АО «Международный аэропорт Владивосток» за счет прибыли. Следует указать на тот факт, что в АО «Международный аэропорт Внуково», ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково) за исследуемый период снижается сумма по долгосрочным кредитам и займам, что является, несомненно, положительным элементом в деятельности. При этом АО «Международный аэропорт Владивосток» не имеет долгосрочных кредитов и займов. Но вместе с тем в АО «Международный аэропорт Внуково» увеличивается сумма краткосрочных кредитов и займов, тогда как в ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково), АО «Международный аэропорт Владивосток» она заметно снижается. Краткосрочная кредиторская задолженность увеличивается и в АО «Международный аэропорт Внуково», и в ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково), что свидетельствует о снижении расчётно-платёжной дисциплины на протяжении всего анализируемого периода. Но в АО «Международный аэропорт Владивосток» наблюдается тенденция по снижению суммы краткосрочной кредиторской задолженности.

В 2015 и 2016 годах у исследуемых аэропортовых комплексов наблюдалось критическое финансовое состояние. АО «Международный аэропорт Внуково», ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково) и АО «Международный аэропорт Владивосток» за весь анализируемый период можно оценить, как недостаточно платёжеспособное и финансово-устойчивое.

Проведя «Z – анализ» по методу Альтмана, можно сделать вывод, что вероятность наступления банкротства в АО «Международный аэропорт Внуково», ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково) велика и сохранялась в 2015 и 2016 годах, тогда как в АО «Международный аэропорт Владивосток», можно отметить, что вероятность наступления банкротства очень мала

«Z – анализ» по методу Лиса показал, что АО «Международный аэропорт Внуково», ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково) и АО «Международный аэропорт Владивосток» находятся в зоне банкротства на протяжении всего анализируемого периода.

«Z – счета» по методу Таффлера указывает, что в АО «Международный аэропорт Внуково» вероятность банкротства на протяжении всего анализируемого периода высокая, тогда как в ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково) и АО «Международный аэропорт Владивосток», то вероятность банкротства этих организаций мала.

Анализ по моделям А.В. Колышкина определяет, что АО «Международный аэропорт Внуково» и АО «Международный аэропорт Владивосток» за 2015 и 2016 годах по модели № 1 находятся в зоне банкротства, аналогичная ситуация складывается по моделям № 2 и № 3 на протяжении всего анализируемого периода международные аэропорты находятся в зоне вероятности банкротства. ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Международный аэропорт Пулково) по моделям А.В. Колышкина по данным 2015 и 2016 годов по модели № 1 находится в зоне благополучия, по моделям № 2 и № 3 на протяжении всего анализируемого периода аэропорт находится также в зоне благополучия.

Следует отметить, что данная модель, на наш взгляд, наиболее полно показывает и оценивает деятельность организации, тем более, что она приближена к оценке финансового состояния.

Из приведенных зарубежных методик, на наш взгляд, наиболее отвечающая требованиям российской экономики «Z-анализ» по методу Альтмана.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

Законодательные и нормативные акты, положения
по ведению бухгалтерского учета

1. Российская Федерация. Государственная Дума. Гражданский кодекс Российской Федерации [Электронный ресурс]: Часть первая, вторая, третья, четвертая. – Ресурс доступа:
<http://base.consultant.ru/consi/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=112770>
2. Российская Федерация. Государственная Дума. Налоговый кодекс РФ [Электронный ресурс]: часть 1 от 31.07.97 г. № 146-ФЗ (в ред. от 18.07.2017 № 173-ФЗ), часть 2 от 05.08.2000 г. № 117-ФЗ (ред. от 29.07.2017 № 254-ФЗ). Ресурс доступа:
<http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=115685>
3. Об акционерных обществах [Электронный ресурс]: Федеральный закон от 26.12.1995 № 208-ФЗ (в ред. ФЗ РФ от 29.07.2017 № 233-ФЗ) // Ресурс доступа: <http://base.consultant.ru>
4. О бухгалтерском учете [Электронный ресурс]: Федеральный закон от 06.12.2011г. № 402-ФЗ (в ред. ФЗ РФ от 18.07.2017 № 160-ФЗ) . Ресурс доступа: <http://base.consultant.ru/cons/cgi>
5. О несостоятельности (банкротстве). [Электронный ресурс] Федеральный закон № 127-ФЗ от 26.10.2002 (в ред. от 29.07.2017 № 266-ФЗ) // Ресурс доступа: <http://base.consultant.ru/cons>
6. Об организации проведения учета и анализа финансового состояния стратегических предприятий и организаций и их платежеспособности [Электронный ресурс]. Постановление Правительства РФ от 21.12.2005 N 792

(ред. от 03.02.2007) Ресурс доступа:
<http://www.consultant.ru/search/?q=%EF%EE+%EF>

7. Об определении критериев проведения анализа финансового состояния организаций [Электронный ресурс]. Письмо Минздравсоцразвития РФ от 14.03.2007 N 427-15-07 // Ресурс доступа:
<http://www.consultant.ru/search/?q>

8. Об утверждении Методики проведения Федеральной налоговой службой учета и анализа финансового состояния и платежеспособности стратегических предприятий и организаций [Электронный ресурс]. Приказ Минэкономразвития РФ от 21.04.2006 N 104 (ред. от 13.12.2011) (Зарегистрировано в Минюсте РФ 21.06.2006 N 7953) Ресурс доступа:
<http://www.consultant.ru/search/?q=%EF%E>

Монографии, учебники, методические пособия и сборники научных трудов

9. Алексеева, Ю.А. Оценка финансового состояния и прогнозирования банкротства [Текст] Дис. канд. экон. наук / Ю.А. Алексеева. – М., 2011 – 127 с.

10. Бланк И.А. Антикризисное финансовое управление предприятием [Текст] / – М.: Издание: Ника-Центр, Эльга, 2006 – 672 с.

11. Герасимов В. Д. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности промышленного предприятия [Текст] учеб. пособие /В. Д. Герасимов. – Москва: КноРус, 2017. — 356 с.

12. Гиляровская Л.Т., Анализ и оценка финансовой устойчивости коммерческих организаций [Текст]: учебник для вузов / Л. Т. Гиляровская. - М.:ЮНИТИ-ДАНА, 2015 - 159 с.

13. Гинзбург А.И. Экономический анализ / А.И. Гинзбург., 3-е изд. - СПб.: Питер, 2011. — 448 с.

14. Гончаров, А.И. Система индикаторов платежеспособности предприятия [Текст] / А.И. Гончаров // Финансы. 2009. - № 6. - с. 69-70.
15. Гончаров, А.И., Барулин, С.В., Терентьева, М.В. Финансовое оздоровление предприятий: теория и практика [Текст] / А.И. Гончаров. - М.: Ось-89, 2010. - 544 с.
16. Демчук, О.В. Анализ и диагностика банкротства: Конспект лекций для студентов направления подготовки 38.04.01 «Экономика» / О.В. Демчук, А.М. Морозова, ФГБОУ ВО «КГМТУ», каф. экономики предприятия. - Керчь, 2015 - 69 с.
17. Долгин, С.В. Оценка активов предприятия в условиях банкротства [Текст] / С.В. Долгин // Финансы. 2011. - № 8. - с. 69-71.
18. Ендовицкий Д.А. Финансовый анализ: учебник / Д.А. Ендовицкий, Н.П. Любушин, Н.Э. Бабичева. — 3-е изд., перераб. — Москва: КНОРУС, 2017. — 300 с. — (Бакалавриат и магистратура).
19. Журиха А. М. Научные подходы к антикризисному управлению предприятием [Текст] // Проблемы и перспективы экономики и управления: материалы V Междунар. науч. конф. (г. Санкт-Петербург, декабрь 2016 г.). — СПб.: Свое издательство, 2016. — С. 110-112.
20. Зайцева, Н. А. Проблемы, возникающие при применении положений о вступлении в дело о банкротстве [Электронный ресурс] / Н.А. Зайцева // Арбитражная практика, 2011 - №7, июль. Ресурс доступа: <http://e.arbitr-praktika.ru/article.aspx?id=255425>
21. Зевайкина, С.Н. Диагностика вероятности банкротства организации [Текст] / С.Н. Зевайкина. - М.: Финансы и статистика, 2010. - 412 с.
22. Иванов, Г.П. Антикризисное управление: от банкротства - к финансовому оздоровлению [Текст] / Г.П. Иванов. - М.: Закон и право, ЮНИТИ, 2009. - с.130

23. Каплин, С. Ю. Срок взыскания судебных расходов в деле о банкротстве ограничен законом [Электронный ресурс] / С. Ю. Каплин // Арбитражная практика, 2012 - №1 январь. Ресурс доступа: <http://e.arbitr-praktika.ru/article.aspx?id=274314>
24. Кириллов, В.Н. Вопросы совершенствования института банкротства в связи с его использованием для изменения отношения собственности [Текст] / В.Н. Кириллов // Среднее профессиональное образование, январь 2012 - № 1. - с. 4043
25. Клевцов С.М. Методы анализа финансового состояния и принятие управленческих решений на предприятии [Текст] / С.М. Клевцов, А.С. Тевяшова // Научный журнал «Дискурс». – 2017 – 1 (3). – С. 242-254.
26. Ковалева А.М., Финансовый менеджмент: Учебник [Текст] / Под ред. А.М. Ковалевой. - 2-е изд., перераб. и доп. - М.: НИЦ Инфра-М, 2013. - 336 с.
27. Ковалев В.В., Ковалев Вит. В. Анализ баланса [Текст]/ В.В. Ковалев, Вит. В. Ковалев 4-е изд. - М.: Проспект, 2016. – 912 с.
28. Ковалев В.В., Ковалев Вит. В. Корпоративные финансы и учет: понятия, алгоритмы, показатели [Текст]/ В.В. Ковалев, Вит. В. Ковалев. 3-е изд. - М.: Проспект, 2015. – 992 с.
29. Комплексный экономический анализ: учебное пособие [Текст] / М. В. Мельник, А. И. Кривцов, О. В. Горлова. – М.: ФОРУМ: ИНФРА-М, 2014 – 368 с.
30. Круглова Н. Причины банкротства и способы его предупреждения: / Центр креативных технологий. [Электронный ресурс]: Ресурс доступа: <http://www.inventech.ru/lib/right/right-0351/>
31. Крылов С.И. Финансовое состояние коммерческой организации: анализ и управление. Теория, методика и практика: Монография / [Электронный ресурс]: - Saarbrücken (Германия): LAP LAMBERT Academic Publishing GmbH & Co. KG, 2012. Ресурс доступа. <http://1-fin.ru/?id=758&ht=28436&w=%EA%F0%F>

32. Крылов С.И. Анализ бухгалтерского баланса коммерческой организации с помощью финансовых коэффициентов [Текст] / С.И. Крылов - Финансы и статистика; ИНФРА-М, 2011.
33. Крылов Э.И. Анализ финансовых результатов предприятия: учеб. пособие [Текст] / Э. И. Крылов, В. М. Власова; ГУАП. – СПб., 2006. – 256 с.
34. Любушин Н.П. Экономика организации: учебник / Н.П. Любушин, Н.Э. Бабичева. М.: КНОРУС, 2016.
35. Масленников В.В., Ляндау Ю.В., Чигров А. Формализация стратегий на основе сбалансированной системы показателей: учебное пособие онлайн/ В.В Масленников, - М.: Русайнс, 2018 – 232 с.

Статьи в периодических изданиях и интернет-ресурсы

36. Маслова, И.А., Пчеленок, Н.В. Методы диагностики вероятности банкротства [Электронный ресурс] / И.А.Маслова, Н.В. Пчеленок // Управленческий учет, 2011г. - № 2. Ресурс доступа: <http://www.upruchet.ru/articles/2006/2/4011.html>
37. Мельникова, К. С. Договор долевого строительства. Как получить объект в случае банкротства застройщика [Электронный ресурс] / К.С. Мельникова // Арбитражная практика, 2013 - №1 январь. Ресурс доступа: <http://e.arbitr-praktika.ru/article.aspx?aid=303239>
38. Модель Лиса // Анализ финансового состояния предприятия [Электронный ресурс] Ресурс доступа: http://afdanalyse.ru/publ/finansovyj_analiz/1/model_lisa/13-1-0-107
39. Модель О.П.Зайцевой для оценки риска банкротства предприятия // Анализ финансового состояния предприятия [Электронный ресурс] Ресурс

доступа: http://afdanalyse.ru/publ/finansovyj_analiz/1/model_zajcevoj/13-1-0-108

40. Модель Ж. Конана и М. Голдера оценки платежеспособности // Анализ финансового состояния предприятия [Электронный ресурс] Ресурс доступа: http://afdanalyse.ru/publ/finansovyj_analiz/1/model_zh_konana_i_m_goldera_ocenki_platezhesposobnosti/13-1-0-120

41. Метод credit-men, оценки финансовой ситуации на предприятии // Анализ финансового состояния предприятия [Электронный ресурс] Ресурс доступа:

http://afdanalyse.ru/publ/finansovyj_analiz/1/metod_credit_men_ocenki_finansovoj_situacii_na_predpriyatii/13-1-0-121

42. Модель Аргенти (А-модель) // Анализ финансового состояния предприятия [Электронный ресурс] Ресурс доступа: http://afdanalyse.ru/publ/finansovyj_analiz/1/model_argenti_a_model/13-1-0-139

43. Модели прогнозирования банкротства А.В. Колышкина // Анализ финансового состояния предприятия [Электронный ресурс] Ресурс доступа: http://afdanalyse.ru/publ/finansovyj_analiz/1/modeli_prognozirovaniya_bankrotsva_a_v_kolyshkina/13-1-0-163

44. Модель Альтмана (Z модель). Пример расчета // Анализ финансового состояния предприятия [Электронный ресурс] Ресурс доступа: http://afdanalyse.ru/publ/finansovyj_analiz/1/bankrot_1/13-1-0-10

45. Модель Фулмера классификации банкротства // Анализ финансового состояния предприятия [Электронный ресурс] Ресурс доступа: http://afdanalyse.ru/publ/finansovyj_analiz/1/model_fulmera_klassifikacii_bankrotstva/13-1-0-38

46. Моисеева Н. В. Методы финансового оздоровления предприятий (критериальные оценки) [Электронный ресурс] / Проблемы современной

экономики, 2010, №2 (2) Ресурс доступа: <http://www.m-economy.ru/art.php?nArtId=79>

47. Павлова Л.Н. Финансовый менеджмент в предприятиях и коммерческих организациях. Управление денежным оборотом. - М.: Финансы и статистика, 1993.- 160 е.: ил.

48. Паутова, Л. Н., Кация, Т. В., Целовальникова, В. С. Проблемы, возникающие при упрощенном порядке банкротства» [Электронный ресурс] / Л.Н. Паутова, Т.В. Кация // Арбитражная практика, 2010. - №12, декабрь Ресурс доступа: <http://e.arbitr-praktika.ru/article.aspx?id=255277>

49. Популова И.В. Теоретические аспекты исследования финансового здоровья компании // IV-я Всероссийская научно-практическая конференция «Актуальные вопросы развития современного образования: теория и практика», 01-10 апреля 2017 г. – 0,2 п. л. – URL: Ресурс доступа: http://akademnova.ru/publications_on_the_results_of_the_conferences

50. Прогнозирование вероятности банкротства на основе модели Таффлера // Анализ финансового состояния предприятия [электронный ресурс] Ресурс доступа: http://afdanalyse.ru/publ/finansovyj_analiz/1/bankrot_tafler/13-1-0-37

51. Прогнозная модель платежеспособности Спрингейта // Анализ финансового состояния предприятия [Электронный ресурс] Ресурс доступа: http://afdanalyse.ru/publ/finansovyj_analiz/1/prognoznaja_model_platezhesposobnosti_springejta/13-1-0-39

52. Прогнозирование вероятности банкротства на основе модели Бивера // Анализ финансового состояния предприятия [Электронный ресурс] Ресурс доступа: <http://www.upruchet.ru/articles>

53. Пугановская, Т.И., Галямин, А.В. Анализ зарубежных исследований в области моделирования банкротства предприятия [Текст] / Т.И. Пугановская, А.В. Галямин А.В //Проблемы региональной экономики. - 2009, с. 48-82.

54. Романовская А. Как спрогнозировать финансовый кризис [Текст] / А. Романовская // Консультант. 2010. - № 19. - с. 58-62.
55. Рукинов, М. В. Причины и виды банкротства [Электронный ресурс] / М.В. Рукинов // Проблемы современной экономики, № 1 (25), 2015. Ресурс доступа: <http://www.m-economy.ru/art.php?nArtId=1830>
56. Рыков, И. Ю. Могу ли я себя признать банкротом? [Электронный ресурс] / И.Ю. Рыков // В курсе правового дела. Ресурс доступа: http://saldo.ru/artvcourse/index.ru.html?pub_id=8921
57. Савицкая Г.В. Комплексный анализ хозяйственной деятельности предприятия: Учебник / Г.В. Савицкая. - 6-е изд., перераб. и доп. - М.: НИЦ Инфра-М, 2013. - 607 с.
58. Сафронов, Н.А., Волков, Л.В. Несовершенство системы корпоративного управления - основная причина несостоятельности российских предприятий [Текст] / Н.А. Сафронов, Л.В. Волков // Финансы и кредит, 2010. - № 1. - с. 35 - 43
59. Сычева Н. В. Диагностика вероятности банкротства организации как процедура выявления причин финансовой несостоятельности [Электронный ресурс] /Альманах современной науки и образования Тамбов: Грамота, 2011. № 9 (52). С. 111-114. Адрес статьи: www.gramota.net/materials/1/2011/9/36.html
60. Ткачев, В.Н. Несостоятельность (банкротство) в Российской Федерации. Правовое регулирование конкурсных отношений [Текст] / В.Н. Ткачев. - М.: Книжный мир, 2010. - 249 с.
61. Ткачев, В.Н. Термины «банкротство» и «несостоятельность»: сущность и соотношение [Текст] / В.Н. Ткачев // Адвокат, 2012 г. - № 3, март
62. Федорова, Г.В. Учет и анализ банкротств: учебник для бакалавров [Текст] / Г.В. Федорова. - М.: Омега-Л, 2013 - 295 с.

63. Чинахова С. Е., Манаева И. И. Показатели оценки и диагностики финансовой устойчивости [Текст] /С.Е., Чинахова, И.И. Манаева // Молодой ученый. — 2017. — №14. — С. 475-479.
64. Чуев, И.Н., Чечевицына, Л.Н. Анализ финансово-хозяйственной деятельности: [Текст] Учебник.- изд. 4-е перераб. и допол / И.Н. Чуев, Л.Н. Чечевицына.- М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков», 2012.- 352с.
65. Шеремет, А.Д., Негашев, Е.В. Методика финансового анализа деятельности коммерческих организаций [Текст] / А.Д. Шеремет, Е.В. Негашев. — М.: ИНФРА-М, 2008. — 237 с.
66. Эйтингон В. И. Прогнозирование банкротства: основные методики и проблемы [Электронный ресурс] / Портал iTeam: Технологии корпоративного управления. Ресурс доступа:
http://www.iteam.ru/publications/strategy/section_16/article_141/
67. Altman E. Corporate financial distress and bankruptcy, 2nd Edition – New York, John Wiley and Sons, 1993 – 154 p.
68. Официальный сайт научной электронной библиотеки. – Режим доступа: <http://www.elibrary.ru> (Дата обращения 20.09.2017 г.)
69. Официальный сайт аэропорта Пулково (Санкт-Петербург): Режим доступа: <https://pulkovoairport.ru/> (Дата обращения 20.09.2017 г.)
70. Официальный сайт аэропорта Внуково (Москва): Режим доступа: <http://www.vnukovo.ru/> (Дата обращения 23.09.2017 г.)
71. Официальный сайт аэропорта Владивостока: Режим доступа: <http://vvo.aero/> (Дата обращения 24.09.2017 г.)