

УДК 338.4

А.М. Исупов\*

## АНАЛИЗ СОВРЕМЕННОГО ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ АВИАСТРОИТЕЛЬНОГО КЛАСТЕРА САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ

В статье предпринята попытка анализа финансового и экономического положения предприятий самарского авиастроительного кластера. В основу диагностики положена рейтинговая система оценки функционирования хозяйствующих субъектов. Определен проблемный характер современного финансового состояния ядра авиастроительного кластера региона – ОАО «Авиакор – Авиационный завод».

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

Современное финансово-экономическое состояние предприятий авиастроительного кластера Самарской области<sup>1</sup> находится в непосредственной зависимости от уровня развития экономики страны и нашего региона, а также от внешнеполитической ситуации, сложившейся в последние годы. Анализ проведем на примере двух предприятий, не очень больших по численности работающих, но занимающих видное место в данном кластере экономики, являющихся основными его участниками, – это открытое акционерное общество «Авиакор – Авиационный завод» и публичное акционерное общество «Гидроавтоматика» [9, с. 57].

Закрытое акционерное общество «Авиакор – Авиационный завод» было создано в 1996 г. как дочернее предприятие ОАО «Международная авиационная корпорация». В соответствии с решением внеочередного собрания акционеров ЗАО «Авиакор – Авиационный завод» в связи с изменением типа общества с закрытого на открытое и на основании регистрации устава в новой редакции было переименовано в ОАО «Авиакор – Авиационный завод».

Открытое акционерное общество «Авиакор – Авиационный завод» создано на базе Куйбышевского авиационного завода и известно как одно из авиастроительных предприятий мира. В 1931 году в Воронеже заложен фундамент первого корпуса авиационного завода № 18 им. Ворошилова. Завод серийно выпускал самолеты. В предвоенный период заводом было выпущено 1898 самолетов. Осенью 1941 года авиационный завод № 18 был эвакуирован в Куйбышев (Самару), где было продолжено серийное производство самолетов-штурмовиков Ил-2, ставших самыми массовыми самолетами, выпущенными во время войны. Невозможно переоценить вклад Куйбышевского авиационного завода, изготовившего 15 025 самолетов Ил-2 и 3237 самолетов Ил-10, в победный исход Второй мировой войны. После окончания войны Куйбышевский авиационный завод серийно выпускал самолет Ту-4 и Ил-28; освоил серийное производство самолета Ту-95, единственного в мире самолета такого класса с турбовинтовыми двигателями, не имеющего аналогов по конструктивному исполнению. Заводом изготавливались все модификации самолета Ту-95, включая Ту-142, Ту-126, Ту-95МС. Начиная с 1958 года выпускался самолет Ту-114, успешно эксплуатировавшийся на внутренних и международных авиалиниях в течение 15 лет. В 1970 году заводом освоено серийное производство пассажирского лайнера Ту-154 – одного из лучших представителей второго поколения отечественных турбореактивных самолетов.

С 1984 года самолет выпускался в модификации Ту-154М. На базе самолета Ту-154 созданы две летающие лаборатории для отработки системы автоматической посадки, подготовки экипажей и освоения режимов без двигательного маневрирования и посадки космического корабля многоразового использования «Энергия – Буран». В 1992 году завод приступил к изготовлению и отработке опытных образцов легкомоторного самолета «Молния-012», выполненного по схеме «триплан», а в 1993 году серийный самолет совершил первый полет. Кроме перечисленных выше работ по серийному производству самолетов авиационный завод производил титановые детали и узлы для самолета Ту-144; детали и узлы летающей лаборатории Ту-155 для отработки двигателя НК-88; панели и узлы из титана для космического корабля многоразового использования «Буран»; крыло с механизацией для самолетов Ту-204. За большие заслуги в международном сотрудничестве завод награжден международной премией «Золотой Меркурий». За отличные достижения в интеграции страны в мировую экономику и за

\* © Исупов А.М., 2018

Исупов Андрей Михайлович (a-isupov@yandex.ru), кафедра государственного и муниципального управления, Самарский национальный исследовательский университет имени академика С.П. Королева, 443086, Российская Федерация, г. Самара, Московское шоссе, 34.

<sup>1</sup> О кластерной организации экономики см., например, в работах [1–8].

качественную и конкурентоспособную продукцию завод в 1993 году был удостоен международного приза «Золотой Глобус». Согласно Уставу, ОАО «Авиакор – Авиационный завод» создано как коммерческая организация для производства, ремонта, испытания и сертификации авиационной техники, в том числе авиационной техники двойного назначения, а также ее реализации. Завод занимается многими другими видами деятельности, не запрещенными законодательством [10].

В 2014 г. обострились политические отношения между Россией и Украиной, что отрицательно повлияло на положение ОАО «Авиакор – Авиационный завод», работающего с украинскими организациями по проекту «Ан-140». Проект был свернут, самолеты данного типа выпускались только по ранее заключенным контрактам, а новые не заключались [11, с. 14].

В 2015 году был передан заказчику один самолет Ан-140 и капитально отремонтированы два самолета Ту-154. Остались в производстве два самолета Ан-140, в капитальном ремонте – шесть воздушных судов типа Ту-154 [10].

В 2016 году в связи с постепенным выводом самолета Ту-154 из эксплуатации по причине естественного устаревания парка самолетов и его низких эксплуатационных и экономических показателей вероятность достройки самолетов Ту-154 на ОАО «Авиакор – Авиационный завод» стремится к нулю. Потенциал развития данного направления бизнеса отсутствует ввиду того, что разработчик самолета не предполагает дальнейшей модификации проекта Ту-154. Однако 25 самолетов Ту-154 будут находиться в эксплуатации в государственной авиации еще 5–10 лет, предприятие будет обеспечивать эксплуатирующие организации запасными частями, проводить капитальные ремонты в соответствии с требованиями эксплуатационной документации. Поскольку в будущем этот тип самолета будет выведен из эксплуатации, предполагается заменить данный вид бизнеса на проведение обслуживания и ремонта других воздушных судов, в том числе импортного производства. Компенсационным заказом для предприятия в 2016 г. стало участие в работах по модернизации самолетов Ту-95, выпускаемых заводом ранее. В планах предприятия – выполнение капитального ремонта самолетов типа Ту-95 и производство особо востребованных запасных частей для данного типа воздушных средств в интересах государственного заказчика.

В 2017 г. в целом динамика производственной деятельности имела тенденцию к спаду. Особенно существенное негативное влияние на деятельность предприятия оказывает снятие с коммерческой эксплуатации самолета Ту-154, обслуживание и ремонт которого составляли основную деятельность предприятия, и происходит это в момент закрытия проекта «Ан-140» в связи с политической обстановкой на Украине. Предприятие в 2017 году активно вело работу по улучшению финансового состояния по таким направлениям, как: диверсификация производства и портфеля заказов; сокращение накладных расходов и оптимизация производства; истребование дебиторской задолженности; получение доавансирования по действующим контрактам до уровня 80 % от ориентировочной цены; реализация неликвидных активов.

Меры, принятые в 2017 г., позволили несколько исправить финансовую ситуацию. ОАО «Авиакор – Авиационный завод» в 2017 г. получило прибыль от продаж в сумме 107,5 млн рублей, чистый убыток по сравнению с 2016 годом уменьшился в пять раз, вовремя выплачивалась заработная плата, наблюдался рост чистых активов [10].

Второе анализируемое нами предприятие – публичное акционерное общество «Гидроавтоматика» – начинало свою деятельность в г. Москве в 1938 г. как специализированное предприятие по выпуску авиационных нормалей.

В ноябре 1941 г. завод был эвакуирован в г. Куйбышев. В 1948 г. завод был реорганизован в два предприятия: одно переведено в г. Горький – Горьковский завод нормалей, второе оставлено в г. Куйбышеве – завод № 305, который начал выпускать новые изделия, ширпотреб.

В связи с ростом и развитием авиастроения, появления ракетной и космической отраслей возросли потребности в изделиях предприятия. К 1955 г. номенклатура изделий составляла почти 1000 наименований, изготавливаются детали из резины и пластмасс взамен металла.

В августе 1969 г. предприятию присвоено наименование Куйбышевский завод «Гидроавтоматика». С конца 50-х и до 70-х годов производственные мощности завода постоянно увеличивались. Завод был дважды награжден почетной грамотой Министерства и ЦК профсоюзов. За самоотверженный труд и большой вклад в дело развития авиационной техники, за создание совершенных летательных аппаратов более 200 рабочих и инженеров завода награждены орденами и медалями СССР.

С декабря 1994 г. самарский завод «Гидроавтоматика» является открытым акционерным обществом, а с 2017 г. – публичным акционерным обществом и под этим названием работает сейчас.

В настоящее время ПАО «Гидроавтоматика» – одно из крупнейших машиностроительных предприятий страны, осуществляющих производство агрегатов пневматических, топливных и гидравлических систем для всех видов летательных аппаратов отечественного производства, крупнейший поставщик агрегатов гидравлических систем для станков и автомашин, запасных частей и комплектующих к автомобилям и сельскохозяйственной технике. Предприятие прибыльное и финансово устойчивое [12].

В таблице приведены показатели финансового состояния ОАО «Авиакор – Авиационный завод» и ПАО «Гидроавтоматика» за последние три года [10; 12].

Таблица

**Показатели финансового состояния предприятий авиастроительного кластера Самарской области за 2015–2017 годы**

Годы	«Авиакор»	«Гидроавтоматика»
<b>1. Показатели оценки прибыльности (рентабельности) хозяйственной деятельности</b>		
1.1. Рентабельность активов – Ра, %		
2015	- 4,1	6,7
2016	- 4,6	18,7
2017	- 1,0	16,8
Среднее значение	-3,2	14,1
1.2. Рентабельность текущих активов – Рга, %		
2015	- 5,7	10,1
2016	- 6,3	28,2
2017	- 1,6	24,5
Среднее значение	- 4,5	20,9
1.3. Рентабельность производственных фондов – Рпрф, %		
2015	- 5,9	10,6
2016	- 7,1	30,3
2017	- 3,5	19,0
Среднее значение	- 5,5	20,0
1.4. Рентабельность производства – Рпр, %		
2015	- 18,5	4,7
2016	- 16,8	5,0
2017	- 3,6	4,1
Среднее значение	- 12,8	4,6
1.5. Рентабельность продаж (оборота) – Ро, %		
2015	- 3,2	5,2
2016	- 13,6	23,1
2017	5,0	13,3
Среднее значение	- 7,3	13,9
<b>2. Показатели оценки ликвидности активов</b>		
2.1. Коэффициент абсолютной ликвидности – Кал		
2015	0,1	0,34
2016	0,1	0,43
2017	0,1	1,09
Среднее значение	0,1	0,62
2.2. Коэффициент текущей ликвидности – Ктл		
2015	0,62	1,04
2016	0,87	1,28
2017	0,63	2,4
Среднее значение	0,71	1,57
<b>3. Показатели финансовой устойчивости</b>		
3.1. Коэффициент финансовой независимости – Кфн		
2015	- 0,1	0,49
2016	- 0,14	0,55
2017	-0,16	0,61
Среднее значение	- 0,13	0,55
3.2. Коэффициент финансовой напряженности – К фнапр		
2015	1,09	0,51
2016	1,14	0,45
2017	1,16	0,39
Среднее значение	1,13	0,45
3.3. Коэффициент маневренности – Км		
2015	3,78	0,24
2016	3,02	0,39
2017	2,74	0,48
Среднее значение	3,18	0,37
3.4. Коэффициент обеспеченности собственными оборотными средствами – Ко		
2015	- 0,49	0,18
2016	- 0,19	0,32
2017	- 0,6	0,43
Среднее значение	- 0,43	0,31

Мы вычислили среднюю величину каждого показателя за анализируемый период и можем сделать следующие выводы.

Показатели первой группы – оценки прибыльности (рентабельности) хозяйственной деятельности – по предприятию «Авиакор – Авиационный завод» имеют отрицательные значения, как по каждому году, так и средние. Исключение составляет положительный показатель рентабельности продаж (оборота) за 2017 год, когда завод получил прибыль от операционной деятельности. Остальные годы были убыточными, показатели прибыли от продаж и чистой прибыли имели отрицательные значения. Все показатели первой группы ПАО «Гидроавтоматика» имеют положительные значения за все три года. Особенно удачным для предприятия был 2016 год, когда прибыль от продаж была наибольшей и показатели рентабельности выше из трех анализируемых лет.

Показатели второй группы – оценки ликвидности активов – также у ПАО «Гидроавтоматика» имеют рекомендуемые значения, в то время как у ОАО «Авиакор – Авиационный завод» они не достигают рекомендуемых значений. Например, коэффициент абсолютной ликвидности, характеризующий возможность предприятия немедленно погасить свои краткосрочные обязательства за счет денежных средств и легко реализуемых краткосрочных финансовых вложений, – по норме от 0,2 до 0,5. По предприятиям он равен 0,62 и 0,1.

Коэффициент текущей ликвидности – в норме больше 1, по предприятиям он составляет 1,57 и 0,71 [13, с. 107].

По третьей группе показателей – финансовой устойчивости – нормативные значения следующие:

– коэффициент финансовой независимости – рекомендуемое значение 0,5 и больше, у предприятий – 0,55 и 0,13;

– коэффициент финансовой напряженности – рекомендуется меньше 0,5, у предприятий – 0,45 и 1,13;

– коэффициент маневренности – рекомендуемое значение от 0,2 до 0,5, у предприятий – 0,37 и 3,18;

– коэффициент обеспеченности собственными оборотными средствами – рекомендуется 0,1 и больше, у предприятий – 0,31 и -0,43 (см. таблицу 1) [9, с. 60].

Итак, на фоне успешного, прибыльного предприятия ПАО «Гидроавтоматика» ОАО «Авиакор – Авиационный завод» выглядит весьма плачевно, несмотря на усилия предприятия по заключению контрактов с предприятиями ОАК, с Министерством обороны РФ. Необходимо, чтобы главными заказчиками продукции предприятия стали государственные организации, заинтересованные в оперативном принятии многих важных решений. Немаловажная роль в развитии авиастроения принадлежит и региональным компаниям, которым важно развитие рынка региональных самолетов и выгодные лизинговые условия.

### Библиографический список

1. Исупов А.М. Модель и содержание этапов развития Нижегородского авиастроительного кластера // Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки. 2014. Вып. 5. Ч. I. С. 42–51.

2. Исупов А.М. Проблемы развития машиностроительного комплекса региона (на примере гражданского авиастроения Самарской области) // Актуальные проблемы развития финансово-экономических систем и институтов: материалы и доклады первой международной научно-методической конференции (Самара, 7 апр. 2010): в 2 ч. / под общ. ред. А.Н. Сорочайкина. Ч. 1. Самара: Изд-во «Самарский университет», 2010. С. 130–142.

3. Исупов А.М. Промышленный кластер: понятие, структура, опыт функционирования в Российской Федерации // Актуальные проблемы развития финансово-экономических систем и институтов: материалы и доклады первой международной научно-методической конференции (Самара, 7 апр. 2010): в 2 ч. / под общ. ред. А.Н. Сорочайкина. Ч. 2. Самара: Изд-во «Самарский университет», 2010. С. 31–42.

4. Исупов А.М. Совершенствование механизма функционирования авиастроительных кластеров: дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05. Оренбург, 2014. 225 с.

5. Исупов А.М. Специфика и проблемы функционирования кластерных объединений в авиационной промышленности // Аудит и финансовый анализ. 2012. №3. С. 402–410.

6. Исупов А.М. Формирование Концепции развития промышленных кластеров (на примере авиационной промышленности): монография. Самара: Изд-во «Самарский университет», 2013. 236 с.

7. Исупов А.М., Тюкавкин Н.М. К вопросу о сущности и структуре авиастроительных кластеров // Вестник Самарского государственного университета. 2013. № 10 (111). С. 25–31.

8. Исупов А.М., Мартышкин С.А. Совершенствование государственной поддержки автомобильной промышленности (на примере Самарской области) // Вестник Самарского государственного университета. 2010. № 5 (79). С. 27–33.

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

10. ОАО «Авиакор – Авиационный завод» [Электронный ресурс]: официальный сайт. URL: <http://www.aviacor.ru>.

11. Зимин В.А., Исупов А.М. Машиностроительный комплекс региона, его развитие: монография. Самара: ООО «Научно-технический центр», 2017. 158 с.
12. ПАО «Гидроавтоматика» [Электронный ресурс]: официальный сайт. URL: <http://www.gidroavtomatika.ru>.
13. Исупов А.М. Диагностика финансового состояния предприятий авиастроительного кластера Самарской области // Вопросы экономики и права. 2013. № 2. С. 105–110.

## References

1. Isupov A.M. *Model' i sodержanie etapov razvitiia Nizhegorodskogo aviastroitel'nogo klastera* [Model and the content of stages of development of Nizhny Novgorod aircraft-building cluster]. *Izvestiia Tul'skogo gosudarstvennogo universiteta. Ekonomicheskie i iuridicheskie nauki* [Izvestiya Tula State University. Economic and Legal Sciences], 2014, Issue 5, Part 1, pp. 42–51 [in Russian].
2. Isupov A.M. *Problemy razvitiia mashinostroitel'nogo kompleksa regiona (na primere grazhdanskogo aviastroeniia Samarskoi oblasti)* [Problems of region's machine-building complex development (on the example of civil aircraft industry of the Samara Region)]. In: *Aktual'nye problemy razvitiia finansovo-ekonomicheskikh sistem i institutov: materialy i doklady pervoi mezhdunarodnoi nauchno-metodicheskoi konferentsii (Samara, 7 apr. 2010): v 2 ch. Pod obshch. red. A.N. Sorochaikina. Ch. 1* [Actual problems of development of financial and economic systems and institutions: materials and reports of the 1<sup>st</sup> International research conference (Samara, April 7, 2010): in 2 parts. Sorochaikin A.N. (Ed.). Part 1]. Samara: Izd-vo «Samarskii universitet», pp. 130–142 [in Russian].
3. Isupov A.M. *Promyshlennyi klaster: poniatie, struktura, opyt funktsionirovaniia v Rossiiskoi Federatsii* [Industrial cluster: concept, structure and experience of functioning in the Russian Federation]. In: *Aktual'nye problemy razvitiia finansovo-ekonomicheskikh sistem i institutov: materialy i doklady pervoi mezhdunarodnoi nauchno-metodicheskoi konferentsii (Samara, 7 apr. 2010): v 2 ch. Pod obshch. red. A.N. Sorochaikina. Ch. 2*. [Actual problems of development of financial and economic systems and institutions: materials and reports of the 1<sup>st</sup> International research conference (Samara, April 7, 2010): in 2 parts. Sorochaikin A.N. (Ed.). Part 2]. Samara: Izd-vo «Samarskii universitet», 2010, pp. 31–42 [In Russian].
4. Isupov A.M. *Sovershenstvovanie mekhanizma funktsionirovaniia aviastroitel'nykh klasterov: dissertatsiia na soiskanie uchenoi stepeni kandidata ekonomicheskikh nauk: 08.00.05* [Improvement of the mechanism of functioning of aircraft-building clusters: Candidate's of Economical Sciences thesis 08.00.05]. Orenburg, 2014, 225 p. [in Russian].
5. Isupov A.M. *Spetsifika i problemy funktsionirovaniia klasternykh ob"edinenii v aviatsionnoi promyshlennosti* [Specificity and problems of functioning of the cluster associations in the aircraft industry]. *Audit i finansovyi analiz* [Audit and financial analysis], 2012, no. 3, pp. 402–410 [in Russian].
6. Isupov A.M. *Formirovanie Kontseptsii razvitiia promyshlennykh klasterov (na primere aviatsionnoi promyshlennosti): monografiia* [Formation of the Concept of development of industrial clusters (on the example of the aviation industry): monograph]. Samara: Izd-vo «Samarskii universitet», 2013, 236 p. [in Russian].
7. Isupov A.M., Tyukavkin N.M. *K voprosu o sushchnosti i strukture aviastroitel'nykh klasterov* [On the issue about the essence and structure of aircraft-building clusters]. *Vestnik Samarskogo gosudarstvennogo universiteta* [Vestnik of Samara State University]. 2013, no. 10 (111), pp. 25–31 [in Russian].
8. Isupov A.M., Martyshkin S.A. *Sovershenstvovanie gosudarstvennoi podderzhki avtomobil'noi promyshlennosti (na primere Samarskoi oblasti)* [Improvement of automotive industry state support on the example of the Samara Region]. *Vestnik Samarskogo gosudarstvennogo universiteta* [Vestnik of Samara State University], 2010, no. 5 (79), pp. 27–33 [in Russian].
9. Isupov A.M. *Organizatsionno-ekonomicheskii mekhanizm gosudarstvennogo regulirovaniia aviastroitel'nogo klastera Samarskoi oblasti* [Economic-organizing mechanism of state regulation of the Samara Region aircraft-building cluster]. *Osnovy ekonomiki, upravleniia i prava* [Foundations of Economics, Management and Law], 2012, no. 5, pp. 57–68 [in Russian].
10. *Ofitsial'nyi sait OAO «Aviakor – Aviatsionnyi zavod» [Elektronnyi resurs]* [Official web-site of OJSC «Aviakor – Aviation plant»]. Available at: <http://aviakor.ru> [in Russian].
11. Zimin V.A., Isupov A.M. *Mashinostroitel'nyi kompleks regiona, ego razvitie: monografiia* [Machine-building complex of the region, its development: monograph]. Samara: ООО «Научно-технический центр», 2017, 158 p. [in Russian].
12. *Ofitsial'nyi sait PAO «Gidroavtomatika» [Elektronnyi resurs]* [Official web-site of OJSC «Gidroavtomatika»]. Available at: <http://gidroavtomatika.ru> [in Russian].
13. Isupov A.M. *Diagnostika finansovogo sostoiianiia predpriatii aviastroitel'nogo klastera Samarskoi oblasti* [Diagnostics of financial condition of the Samara Region aircraft-building cluster enterprises]. *Voprosy ekonomiki i prava* [Economic and Law Issues], 2013, no. 2, pp. 105–110 [in Russian].

*A.M. Isupov\****ANALYSIS OF MODERN FINANCIAL AND ECONOMIC CONDITION  
OF THE SAMARA REGION AIRCRAFT-BUILDING CLUSTER ENTERPRISES**

The attempt of analysis of financial and economic position of the enterprises of the Samara aircraft-building cluster is made in the article. The basis of the diagnostic is rating system of assessment of business entities' functioning. The problematic nature of modern financial condition of the kernel of aircraft-building cluster of the region – OJSC «Aviakor – aviation plant» is defined.

**Key words:** aircraft manufacturing cluster, rating, profitability of economic activity, liquidity of assets, financial stability, business activity.

Статья поступила в редакцию 11/IX/2018.

The article received 11/IX/2018.

---

\* *Isupov Andrei Mihailovich* (a-isupov@yandex.ru), Department of State and Municipal Management, Samara National Research University, 34, Moskovskoe shosse, Samara, 443086, Russian Federation.