
УДК 658.14/.17:334.7

Анализ перспектив оценки предприятий авиационной промышленности России

Е. Н. Никулина, А. В. Трубина

Аннотация:

В статье приведена информация, характеризующая состояние рынка услуг по оценке предприятий авиационной промышленности России, как одного из инструментов, способствующих созданию высококонкурентной отрасли. Авторы статьи акцентировали внимание на текущем положении авиационной отрасли, проанализировали финансовое состояние авиационных предприятий и сделали обоснованные выводы о необходимости расширения сферы проведения оценки предприятий авиационной промышленности России. В статье сформулированы также пути внедрения независимой финансовой оценки в практику работы менеджмента авиационных предприятий.

Ключевые слова:

авиационная промышленность; оценка предприятий.

Авиационная промышленность является отраслью высокотехнологического сектора, обладающей потенциалом «интеллектуализации» ВВП, опережающего развития экспорта продукции машиностроительного комплекса и импортозамещения, отхода экономики страны от сырьевой модели развития.

Несмотря на значимость авиационной индустрии для экономики России, ее текущее состояние можно охарактеризовать как кризисное. Износ основных фондов и оборудования в авиационной отрасли превышает 50 %, в последние годы резко сократились объемы производства отечественных самолетов.

Вывод отрасли из этого состояния предполагает совершенствование менеджмента, обеспечивающее формирование в авиационной промышленности Российской Федерации эффективных предприятий (бизнес-структур), способных конкурировать с международными компаниями.

Одним из инструментов эффективного менеджмента предприятиями, повышения их конкурентоспособности является оценочная деятельность. В этой связи авторами была обобщена и проанализирована открытая информация, характеризующая современное состояние рынка услуг по оценке предприятий авиационной промышленности России, проведены расчеты финансовых показателей деятельности ряда предприятий отрасли, предложен ряд мер по развитию оценочной деятельности.

Оценочная деятельность представляет собой быстро развивающийся рынок услуг. По данным рейтингового агентства «Эксперт РА» объем выручки оценочных компаний-участников этого рынка вырос за 2005-2010 годы практически в три раза – с 3,1 до 9 млрд. рублей и имеет тенденцию к дальнейшему росту¹ [2]. Удельный вес оценки бизнеса и ценных бумаг в структуре рынка оценочных услуг за этот период практически не изменился и составляет 28%.

Удельный вес предприятий машиностроения и металлообработки в структуре оценочных услуг при этом также достаточно стабилен и сохраняется на уровне 7%², в то время как в валовом внутреннем продукте Российской Федерации доля машиностроения и металлообработки в 2010 году составила лишь 3,5% [3]. Из сопоставления двух последних показателей можно сделать вывод о достаточно активной оценочной деятельности в сфере машиностроения и металлообработки.

Наиболее распространенными целями оценки предприятий в Российской Федерации, судя по данным рейтингового агентства «Эксперт РА» за 2010 год, являются привлечение инвестиций, сделки и размещение акций на зарубежных рынках, повышение уровня управленческих решений, укрупнение и реструктуризация крупных компаний, переход на международные стандарты финансовой отчетности (МСФО).

Авторами было изучены размещенные в открытом доступе материалы, характеризующие текущее состояние рынка услуг по оценке предприятий авиационной промышленности России.

В опубликованном Счетной палатой Российской Федерации отчете о результатах контрольного мероприятия «Проверка деятельности открытого акционерного общества

¹ Для сравнения можно указать, что в США прогнозируется достижение в 2016 году объемов выручки фирм, осуществляющих оценочную деятельность, в размере 3,1 млрд. долларов США, с ежегодным ростом, по сравнению с 2011 годом, в 3,9%. [1]

² В рейтинге «Эксперт РА» отдельно не выделяется категория предприятий авиационной промышленности, поэтому авторы рассматривают производственные предприятия, относящиеся к авиационной отрасли, как входящие в состав категории «Машиностроение и металлообработка».

«Объединенная авиастроительная корпорация»³ по реализации Стратегии развития авиационной промышленности до 2015 года» [4] отмечается, что «Оценка основной деятельности ОАО «Туполев» и ОАО «Опытно-конструкторское бюро им. А.С.Яковлева» основывается на максимально пессимистическом прогнозе, сформированном по данным, представленным Некоммерческим партнерством «Объединенный авиастроительный консорциум» ... Практически была определена минимально возможная цена бизнеса ОАО «Туполев», связанного с проектированием воздушных судов» (стр.137).

Из вышеупомянутого отчета также следует, что в 2006-2007 годах ООО «Эрнст энд Янг – Стоимостное консультирование» производились оценки акций ОАО «Туполев» и ЗАО «Авиастар – СП», в результате которой стоимости акций этих предприятий также были занижены.

Судя по приведенным данным, оценивались лишь три предприятия, входящие в ОАО «ОАК», но не их совокупность.

Компания «Российская оценка» сообщила в 2009 году о победе в открытом конкурсе⁴ на право заключения государственных контрактов на оказание услуг по оценке рыночной стоимости находящейся в федеральной собственности акций акционерных обществ, доли участия Российской Федерации в совместных предприятиях в авиастроительной отрасли (ОАО «Воронежское акционерное самолетостроительное общество», ОАО «Казанское авиационное производственное объединение им. С.П.Горбунова», ОАО «Российская самолетостроительная корпорация МиГ», ОАО «Авиационная холдинговая компания «Сухой») [5]. Как видно из этого перечня, проводилась оценка акций лишь части предприятий, входящих в Корпорацию. Какие либо материалы по результатам проведенной работы, в том числе отчет об оценке, не были опубликованы.

Компания «Broker Credit Service» (BCS) разместила на своем сайте информацию об итогах проведения в 2011 году оценки целевой акции НПО «Сатурн» - разработчика и производителя газотурбинных двигателей для военной и гражданской авиации, содержащую результаты анализа и прогноза финансовых и производственных показателей, расчета

³ Далее также – ОАО «ОАК».

⁴ Конкурс № ОЦ-РИ05-02/2009 на право заключения государственных контрактов на оказание услуг по оценке рыночной стоимости находящихся в федеральной собственности акций акционерных обществ, доли участия Российской Федерации в совместных предприятиях в порядке исполнения Указов Президента Российской Федерации от 20.02.2006 № 140 «Об открытом акционерном обществе «Объединенная авиастроительная корпорация» и от 19.01.2009 № 69 «Вопросы открытого акционерного общества «Объединенная авиастроительная корпорация» проводило Росимущество (Приказ Росимущества от 10 апреля 2009 г. № 97).

сравнительных финансовых коэффициентов аэрокосмических компаний и производителей авиадвигателей [6].

Оценочная компания «Лаборатория инвестиций «Лабрейт» разместила в сети Интернет информацию об участии в оценке объектов для ОАО «Авиастроительная холдинговая компания «Туполев» [7]. Однако результаты данной работы компанией также не опубликованы.

На официальном сайте Российской Федерации для размещения информации о размещении заказов авторам не удалось найти сведений о проведении в 2007-2011 гг. иных конкурсов по оценке авиационных предприятий Российской Федерации.⁵

Как следует из приведенных выше данных, качественная оценка авиационных предприятий Российской Федерации, в том числе в рамках ОАО «ОАК», далеко не всегда достигается. Масштабы оценочной деятельности в авиационной промышленности носят ограниченный характер, не охватывая все предприятия отрасли и их имущественные комплексы.

Можно предположить, что эта ситуация в известной мере отражает специфику отрасли, связанную с ограничениями режимного характера. Однако имеющиеся публикации позволяют заключить, что в связи с ориентацией на зарубежные рынки, переходом на МСФО, открытость, доступность информации о деятельности предприятий авиационной промышленности России повышается, в том числе и для зарубежных консалтинговых (аудиторских, оценочных организаций).⁶

В этой связи оправданной является постановка вопроса о необходимости расширения сферы проведения и уровня комплексности оценки предприятий авиационной промышленности России в соответствии с требованиями отечественного законодательства и федеральных стандартов оценки.

В качестве обоснования данного предложения можно привести следующие аргументы.

Стратегией развития авиационной промышленности до 2015 года (далее также – Стратегия) [10] предусматривается, в частности:

- Формирование в авиапромышленности эффективных рыночно-ориентированных, обладающих потенциалом саморазвития бизнес-структур нового поколения.

⁵ Анализировалась информация, размещенная на сайте по адресу: <http://zakupki.gov.ru/wps/portal/base/topmain/home/> [8].

⁶ Так, ОАО «ОАК» опубликовало консолидированную финансовую отчетность за 2009 – 2010 гг., подготовленную в соответствии с МСФО, заверенную независимым аудитором - ЗАО «КПМГ». Приведена на сайте по адресу: <http://www.uacrussia.ru/ru/press/news/index.php?id4=844> [9].

- Повышение инновационной активности и уровня обновляемости фондов предприятий авиапромышленности и смежных отраслей.

- Облегчение доступа предприятий отрасли на финансовые рынки, расширение использования рынка ценных бумаг для привлечения финансовых ресурсов.

Стратегией предусматривается также поэтапность действий по созданию новых, «прорывных» продуктов, включающих:

- освоение современной культуры, технологий проектирования и производства, а также систем управления современными самолетостроительными проектами в рамках участия в международных проектах;

- разработку концепции «прорывного» авиастроительного проекта, в котором Россия в будущем могла бы выступить в качестве системного интегратора самолета нового поколения, комплексные технико-экономические показатели которого превысят на 20-25% показатели современных летательных аппаратов;

- запуск международного кооперационного проекта создания коммерческого продукта с участием передовых мировых разработчиков и производителей комплектующих, участвующих в проекте на основе разделения рисков.

Для эффективного решения этих задач проведение оценки авиастроительных предприятий Российской Федерации объективно необходимо.

В настоящее время Минпромторг России, Минэкономразвития России, Минфин России, Минтранс России и Минобороны России совместно с интегрированными структурами и государственными научными центрами, по поручению Правительства Российской Федерации, разработали Государственную программу развития авиационной промышленности до 2025 года (далее также - Государственная программа) [11]. Государственная программа предусматривает поэтапное развитие отрасли с переводом в режим самодостаточности, при котором отрасль будет создавать поток доходов, позволяющий привлекать кредитные ресурсы, обеспечивать положительную бюджетную эффективность.

Первый этап реализации Государственной программы - «Стабилизационный» (2011-2013 гг.) предполагает:

- завершение организационной интеграции подотраслей;
- окончательное определение продуктового ряда;
- оптимизация существующих программ и взаимодействия партнеров;
- формирование стабильного портфеля заказов.

Второй этап реализации Государственной программы – «Рентабельность» (2013-2018 гг.) предусматривает:

- выход на рентабельность осуществляемых программ, в том числе за счет унификации, достижения сбалансированности их структуры;
- разработку новых программ;
- создание ключевых центров компетенции и специализации как основы формирования нового технологического уклада.

Третий этап реализации Государственной программы - «Самодостаточность» включает в себя продвижение на рынок новых продуктов и модернизацию существующего продуктового ряда.

Выход на самодостаточность авиастроительной отрасли в целом предполагает достижение масштабов производства не менее чем 25% от объема производства ведущих мировых компаний-лидеров отрасли, в частности в гражданском самолетостроении - Airbus и Boeing.

Достижение этих целей - проблематично на фоне современного финансового состояния предприятий авиационной отрасли, далекого от оптимального.

В ОАО «ОАК» (далее также – Корпорация) рентабельность по чистой прибыли хотя и возросла с -28,1% в 2009 году до -14,3% в 2010 году, но сохраняет отрицательный характер. По итогам 2010 г. внешняя задолженность Корпорации составила 163 млрд. руб.

Как показали результаты проведенного авторами расчетов, значения основных финансовых коэффициентов предприятий, входящих в Корпорацию, далеки от мировых стандартов (см. таблицу 1 «Значения финансовых показателей ряда предприятий ОАО «ОАК» и мировые стандарты основных финансовых коэффициентов»).

Таблица 1.

Значения финансовых показателей ряда предприятий ОАО «ОАК» в сопоставлении с мировыми стандартами основных финансовых коэффициентов [12]

№ п.п.			1					2					3				
Наименование группы	Название коэффициента	Нормативное значение коэффициента	ОАО «Компания «Сухой»					ОАО «РСК «МиГ»					ОАО «Авиационный комплекс им. С. В. Ильюшина»				
			01.01.06/2005	01.01.07/2006	01.01.07/2006	01.01.07/2006	01.01.07/2006	01.01.07/2006	01.01.07/2006	01.01.08/2007	01.01.09/2008	01.01.10/2009	01.01.07/2006	01.01.08/2007	01.01.09/2008	01.01.10/2009	30.09.10/ I-III кв. 10
Финансовая устойчивость	Коэффициент автономии	0,5-0,7	0,7	0,4	0,4	0,5	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	0,3	0,6	0,5	0,5
	Коэффициент маневренности	0,05-0,10	0,24	0,19	0,36	0,42	0,48	1 206,86	110,26	12,20	-4,23	-8,87	0,85	0,89	0,28	0,27	0,26
Ликвидность и платежеспособность	Коэффициент покрытия запасов	1,0-1,5	14,6	5,2	3,7	3,7	12,7	2,3	3,0	3,0	2,4	3,8	1,9	3,0	2,8	2,8	2,1
	Коэффициент текущей ликвидности	1,0-2,0	1,8	1,2	1,3	1,7	2,5	1,6	1,5	1,8	1,4	0,7	1,9	1,4	1,4	1,3	1,3
	Коэффициент абсолютной ликвидности	0,1-0,2	0,3	0,1	0,0	0,0	0,3	0,1	0,0	0,1	0,0	0,1	0,4	0,2	0,1	0,2	0,0
	Коэффициент быстрой ликвидности	0,8-1,5	1,5	0,9	0,7	0,8	1,9	0,6	0,8	0,9	0,5	0,4	0,7	0,7	0,8	0,6	0,5
	Соотношение дебиторской и кредиторской задолженности	1	1	1	1	2	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	Коэффициент обеспеченности запасов и затрат собственными источниками финансирования	0,6-0,8	5,8	0,6	0,9	1,4	6,8	0,9	0,8	1,1	0,4	-1,0	1,0	1,2	0,9	0,8	0,5
Рентабельность	Рентабельность общая	0,05-0,15	0,01	0,03	0,06	0,01	0,05	0,01	0,00	-0,01	-0,03	-0,02	0,13	0,06	0,02	0,01	0,00
	Рентабельность оборота (продаж)	0,05-0,15	0,06	0,13	0,11	0,02	0,07	0,07	0,03	-0,14	-1,58	-0,07	0,28	0,16	0,14	0,04	0,02

В этих условиях для решения задач и достижения целей Государственной программы также требуется проведение оценки предприятий авиационной промышленности Российской Федерации.

Рассмотренная в мае 2011 г. Советом директоров новая Стратегия развития ОАО «ОАК» до 2025 года [13] в качестве основной цели первого этапа Стратегии определяет финансовую стабилизацию и оздоровление наиболее проблемных компаний Корпорации. Для ее достижения ОАО «ОАК» продолжит реструктуризацию внешней задолженности и проведение масштабных мероприятий по реструктуризации производственной структуры Корпорации и отдельных производственных площадок, по выводу непрофильных активов, созданию центров компетенции и внедрению современных систем управления. Достижение этой цели без проведения оценки стоимости проблемных предприятий Корпорации также представляется проблематичным.

Как следует из выступления одного из руководителей Минпромторга России [14], для реализации проекта «Самолет 2020» министерство в рамках направления «Стратегический маркетинг» планирует проведение оценок:

- потребителей (сегменты рынка: грузы / пассажиры, авиалинии / чартеры / логистические компании / другие клиенты; перспективы роста и ключевые критерии покупки),
- ключевых факторов роста;
- влияния развития технологий на перспективы развития рынка;
- сценариев спроса на мировом рынке авиалайнеров по сегментам мирового рынка;
- ограничений по цене и срокам ввода самолета в эксплуатацию,
- оценку конкурентной среды.

Реализация перечисленных направлений оценочной деятельности требует проведения фундаментального анализа - маркетингового исследования авиационной отрасли.

Обобщая вышеизложенное можно сделать вывод о том, что эффективное решение стратегических задач Правительства Российской Федерации в области развития авиационной промышленности страны предполагает необходимость развития оценочной деятельности на предприятиях отрасли.

Однако, как мнению авторов, в настоящее время деятельность по оценке промышленных предприятий в России, в том числе авиационной промышленности, сдерживается рядом причин – нормативно-правовых, методологических, информационных, организационных.

Для внедрения независимой финансовой оценки в практику работы менеджмента авиационных предприятий, по нашему мнению, необходимо:

- расширение сферы проведения открытых конкурсов на право оказания услуг по оценке рыночной стоимости (акций / долей участия в уставном капитале) предприятий авиационной промышленности;

- организационно-методическое и нормативное обеспечение оценочной деятельности, в том числе разработка и утверждение, в качестве нормативного правового акта, методики оценки рыночной стоимости авиационных компаний и пакетов их акций, в том числе, учитывающую специфику отечественной индустрии воздушных перевозок⁷;

- развитие информационного обеспечения оценочной деятельности, с учетом отраслевой специфики оцениваемого имущества и закрытости предприятий отрасли, (создание статистической базы по реально совершаемым сделкам купли-продажи, публикация информационно-аналитических материалов о ценовых индикаторах и тенденциях в области ценообразования, формирующих «прозрачный» для участников рынка ценовой диапазон возможной стоимостной оценки имущества (бизнеса) и т.п.

Библиографический список

1. Business Valuation Firms in the US: Market Research Report. IBISWorld. URL: <http://www.ibisworld.com/industry/business-valuation-firms.html?partnerid=prweb>. Дата обращения: апрель 2012 года.
2. Рейтинги делового потенциала оценочных компаний России «Эксперта РА». URL: www.gaexpert.ru. Дата обращения: апрель 2012 года.
3. URL: www.rosstat.ru. Дата обращения: апрель 2012 года.
4. Бюллетень Счетной палаты Российской Федерации № 4 (136) за 2009 год. URL: <http://www.ach.gov.ru/ru/bulletin/342/>. Дата обращения: апрель 2012 года.
5. Пресс-релиз, 22 мая 2009 г. URL: http://www.rosocenka.com/n_avia_faugi_05_09.html. Дата обращения: апрель 2012 года.

⁷ Так, например, А. Фридлянд и Т. Чубукова предлагают использовать мультипликатор «Цена / Доход» в качестве ценового индикатора (ориентира) при определении рыночной стоимости авиационного бизнеса или имущественных комплексов, предназначенных для ведения авиационной деятельности. Однако, данная методика экспресс-оценки не обеспечивает получение точных, достоверных результатов [15].

6. URL: http://bcs-express.ru/show_res_ru.asp?id=5370. Дата обращения: апрель 2012 года.
7. URL: <http://www.appraiser.ru/default.aspx?SectionId=72>. Дата обращения: апрель 2012 года.
8. URL: <http://zakupki.gov.ru/wps/portal/base/topmain/home/>. Дата обращения: апрель 2012 года.
9. URL: <http://www.uacrussia.ru/ru/press/news/index.php?id4=844>. Дата обращения: апрель 2012 года.
10. Программа социально-экономического развития Российской Федерации на среднесрочную перспективу (2006 - 2008 годы) (утв. распоряжением Правительства РФ от 19 января 2006 г. № 38-р). Стратегия развития авиационной промышленности до 2015 года. URL: <http://www.minprom.gov.ru/activity/avia/strateg/0>. Дата обращения: апрель 2012 года.
Частично Стратегия развития авиационной промышленности до 2015 года продублирована в Федеральной целевой программе «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002 - 2010 годы и на период до 2015 года» (утв. постановлением Правительства РФ от 15 октября 2001 г. № 728).
11. URL: http://mgoprofavia.ru/index.php?option=com_content&task=view&id=261&Itemid=8.
7. Дата обращения: апрель 2012 года.
12. Андрей Синягин. Специфика финансового анализа в российских условиях. Журнал «Рынок ценных бумаг» №16, 1999 г.
13. URL: http://uacrussia.edu.ru/news/news_inner.php?id=14. Дата обращения: апрель 2012 года.
14. URL: <http://www.aviaport.ru/news/2011/03/30/213048.html>. Дата обращения: апрель 2012 года.
15. А. Фридлянд, Т. Чубукова «Сколько стоит Российский авиационный бизнес?», журнал «Авиаглобус», № 2 (46), февраль 2003, стр. 34-35.

Сведения об авторах:

Никулина Елена Николаевна, доцент Московского авиационного института (национального исследовательского университета), к.э.н.

МАИ, Волоколамское ш., 4, Москва, А-80, ГСП-3, 125993; тел.: 8-905-719-62-50;

e-mail: k508@mai.ru, ennikul@mail.ru

Трубина Анна Владимировна, аспирант Московского авиационного института (национального исследовательского университета)

Ленинградский проспект, д. 62, кв. 173, г. Москва, 125167; тел. 8-916-622-00-35;

e-mail: trubina_a@mail.ru

