

УДК 334.723.6

ОРГАНИЗАЦИЯ СЕГМЕНТАРНОГО РИСК-ОРИЕНТИРОВАННОГО УЧЕТА В ЦЕЛЯХ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ АВИАСТРОИТЕЛЬНОЙ КОРПОРАЦИИ

© 2014 А.В. Михайлюк, И.А. Брыкин

Ульяновский государственный университет

Поступила в редакцию 05.11.2014

В статье раскрывается проблема обеспечения экономической безопасности отечественной авиастроительной корпорации.

Ключевые слова: *авиастроение, экономическая безопасность, отчетный сегмент, риск*

Актуальность вопросов, связанных с реализацией различного рода федеральных целевых программ (ФЦП) в настоящее время приобретает повсеместный характер. В большей степени это проявляется в государственной поддержке приоритетных отраслей. Данное обстоятельство связано с относительно нестабильным положением России в качестве поставщика ресурсов на мировом рынке, что в свою очередь негативно сказывается на оценке ее экономической безопасности. Следует отметить, что ориентиром для научных исследований специалистов в области экономической безопасности, охватывающих широкий круг проблем, стали положения Государственной стратегии экономической безопасности, конкретизированные Постановлением Правительства Российской Федерации от 27 декабря 1996 г. № 1569 «О первоочередных мерах по реализации Государственной стратегии экономической безопасности Российской Федерации (Основных положений), одобренной Указом Президента Российской Федерации от 29 апреля 1996 г. «№ 608» [1]. В научной литературе встречается следующая классификация критериев экономической безопасности России:

1 группа – Критерии уровня и качества жизни населения России.

2 группа – Критерии производственного, инвестиционного, внешнеэкономического секторов экономики России.

3 группа – Критерии состояния финансовой системы России.

4 группа – Критерии состояния дифференциации в развитии регионов России.

В целях настоящего исследования интерес представляет 2 группа критериев экономической безопасности. Получается, что экономическая безопасность нашей страны, наряду с другими основными составляющими, зависит от производственного и инвестиционного потенциала. Возникает проблема обеспечения необходимого уровня

производственного и инвестиционного потенциала России. В этом случае основным институтом, способным на высоком уровне поддерживать развитие такого потенциала, является само государство. На сегодняшний день мы можем увидеть, как огромные вливания направляются на развитие:

- промышленности и ее конкурентоспособности;
- авиационной промышленности;
- судостроения;
- электронной и радиоэлектронной промышленности;
- фармацевтической и медицинской промышленности.

Ни для кого не секрет, что г. Ульяновск является авиационно-строительным городом, в нашем исследовании мы остановимся непосредственно на изучении вопросов, касающихся экономической безопасности предприятий отрасли авиастроения.

В 2005 г. Министерство промышленности и энергетики подготовило стратегию развития авиационной промышленности на период до 2015 г., которая была направлена на решение проблемы несоответствия предложения продукции авиастроительной отрасли и объема платежеспособного спроса на нее [6]. В настоящий момент расходы на ФЦП «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года» [3] инкорпорированы в Государственную программу «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» [2]. В качестве целей последней заявлены: создание высококонкурентной авиационной промышленности и закрепление ее на мировом рынке в качестве третьего производителя по объемам выпуска авиационной техники. Достижение указанной цели планируется контролировать по следующим основным целевым индикаторам (рис. 1): авиационная выручка; рентабельность активов; производительность труда. Указанные выше целевые индикаторы, как мы осмелимся утверждать, следует учитывать при оценке экономической безопасности конкретных авиастроительных предприятий, поскольку они являются своего рода индикаторами «объекта-эталона».

Михайлюк Анна Владимировна, магистрант. E-mail: aliNutachko@mail.ru.

Брыкин Илья Александрович, кандидат экономических наук. E-mail: brykin.ilya@bk.ru



Рис. 1. Основные целевые индикаторы подпрограммы «Самолетостроение» Государственной программы «Развитие авиационной промышленности на 2013–2025 гг.»

Подпрограмма «Самолетостроение» выделяет также дополнительные целевые индикаторы при решении отдельных задач указанной подпрограммы:

- рентабельность продаж чистая;
- доля гражданских самолетов российского производства в общем объеме представленных на мировой рынок гражданских самолетов;
- доля военных, транспортных и специальных самолетов российского производства в общем объеме представленных на мировой рынок таких самолетов;
- количество поставленных гражданских самолетов на внешний рынок;
- количество поставленных военных, специальных и транспортных самолетов на внешний рынок;
- количество поставленных гражданских самолетов на внутренний рынок;
- количество поставленных военных, специальных и транспортных самолетов на внутренний рынок;
- количество поставленных региональных гражданских самолетов;
- количество поставленных узкофюзеляжных самолетов;
- объем оказанных сервисных услуг в денежном выражении.

На государственном уровне разрабатываются и осуществляются различного рода мероприятия по восстановлению и модернизации действующих мощностей авиастроительных предприятий, в целях создания современного парка гражданской и военной авиации. Соответственно (как это исторически сложилось), для отечественного авиастроения характерна значительная доля государственной собственности, и, несмотря на существующие макроэкономические проблемы, многие предприятия отрасли являются стабильно развивающимися структурами [9].

Объединенная авиастроительная корпорация: ее структура как фактор выявления основных сегментирования. С целью развития отечественного авиастроения в 2006 г. в соответствии с Указом Президента РФ от 20.02.2006 № 140 было

сформировано Открытое акционерное общество «Объединенная авиастроительная корпорация» (ОАК), контролируемое Правительством РФ и действующее от лица государства. В корпорацию на основе перекрестного владения пакетами голосующих акций входят все ведущие российские предприятия авиастроительной отрасли:

- ОАО «Авиационный холдинг компания «Сухой»,
- ОАО «Межгосударственная авиастроительная компания «Ильюшин»,
- ОАО «Туполев»,
- ОАО «НПК «Иркут»,
- ОАО «Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение имени Ю.А. Гагарина» и другие предприятия, среди которых достойное место занимает Ульяновский АвиаSTAR (ЗАО «АвиаSTAR-СП»). Более подробно структура ОАК представлена на рис. 2. Приоритетными направлениями деятельности ОАК и входящих в корпорацию компаний являются разработка, производство, реализация, сопровождение эксплуатации, гарантийное и сервисное обслуживание, модернизация, ремонт и утилизация авиатехники гражданского и военного назначения.

В целях составления консолидированной финансовой отчетности в соответствии с МСФО ОАК на данный момент выделяет три отчетных сегмента:

- Группа «Сухой»,
- Группа «Иркут»,
- прочие предприятия.

Указанные выше группы представляют собой стратегические холдинги, занятые разработкой и производством различных видов продукции. Так, Группа «Сухой» преимущественно занята разработкой и производством военных боевых истребителей, а также гражданского самолета – Suhoj Super Jet-100 (SSJ 100), Группа «Иркут» – военных боевых истребителей и учебно-тренировочного военного истребителя Як-130, а также разработкой гражданского самолета МС-21. Прочие предприятия включают разработку и производство различных

типов самолетов, а также услуги по ремонту, содержанию и техническому обслуживанию

существующих гражданских и военных самолетов, произведенных в России и Советском Союзе.



СТРУКТУРА ОАО «ОАК»

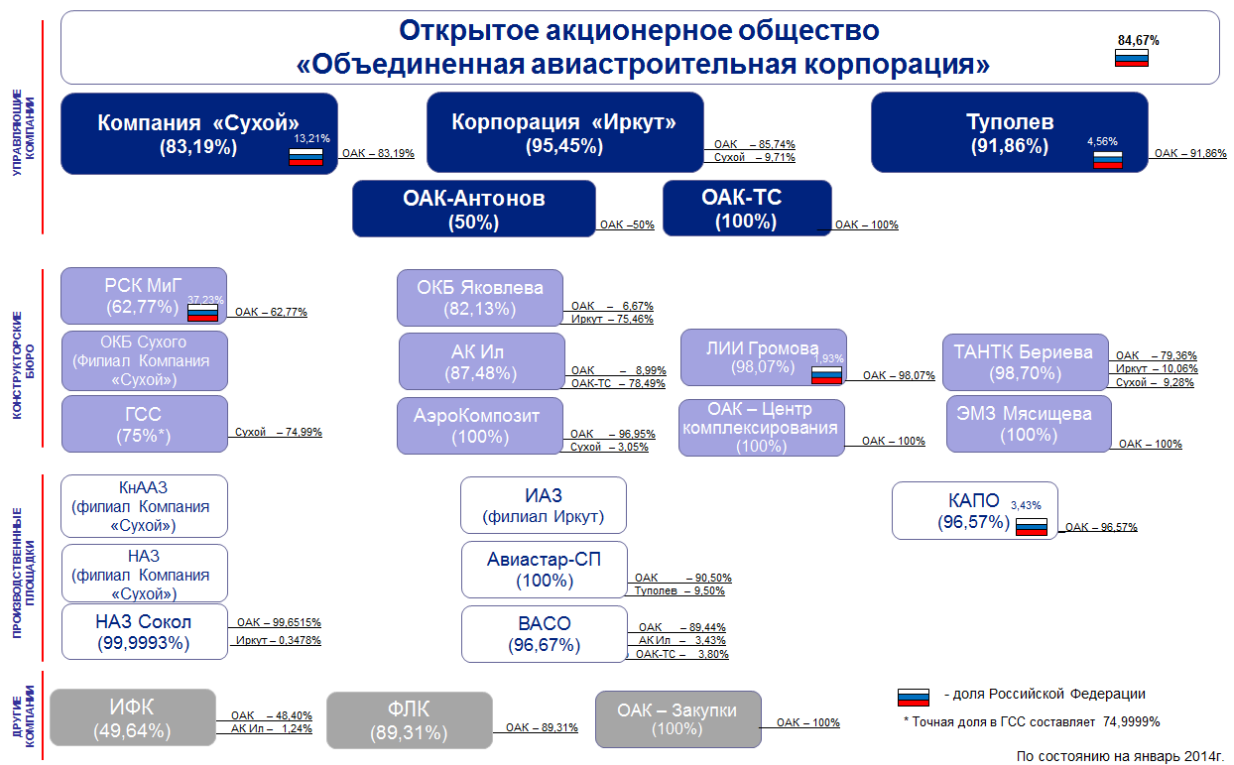


Рис. 2. Структура ОАК по состоянию на январь 2014 года:

синий цвет заливки – управляющие компании; голубой – конструкторское бюро; без заливки – производственные площадки; серый – другие компании

Управление холдингами осуществляется раздельно, поскольку их стратегия технологических нововведений и маркетинговая стратегия различаются. Внутренние управленческие отчеты по каждому из сегментов, как того требует законодательство (МСФО 8 – Международный стандарт финансовой отчетности «Операционные сегменты»[4]), постоянно анализируются уполномоченным на то лицом – Генеральным директором Группы. Такие внутренние управленческие отчеты содержат в себе финансовые результаты деятельности, которые оцениваются на основе сегментных показателей прибыли до налогообложения каждого из отчетных сегментов. Однако поскольку руководство

ОАК считает, что более значимой информацией при оценке результатов деятельности отдельных сегментов в сравнении с другими предприятиями, работающими в тех же отраслях, является показатель сегментной валовой прибыли – для измерения финансовых результатов используется именно этот показатель. Информация об отчетных сегментах ОАК представлена в табл. 1. Основным заказчиком ОАК по состоянию на 2012 и 2013 гг. является Министерство обороны РФ. В процентном соотношении выручка основного заказчика составляет 29% и 23% от общей выручки Группы за 2013 и 2012 г. соответственно.

Таблица 1. Информация об отчетных сегментах ОАК за период 2012-2013 гг.

Показатель, млн. руб.	Группа «Сухой»		Группа «Иркут»		Прочие сегменты		Всего	
	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013
выручка от продаж внешним покупателям	89 536	83 859	57 867	42 139	65 775	51 853	213 158	177 851
выручка от продаж между сегментами	1 620	2 038	456	6 645	5 046	3 565	7 122	12 249
валовая прибыль	12 060	18 748	13 442	7 830	5 747	1 356	31 249	27 933

Рекомендации в части организации сегментарного риск-ориентированного учета. С целью обеспечения руководства и собственников крупных дифференцированных компаний возможностью определения факторов риска различных сегментов бизнеса, оценки прибыльности сегмента, а также для принятия решений по инвестированию разработаны Международные стандарты финансовой отчетности (IFRS) 8 «Операционные сегменты» (утв. Приказом Минфина РФ № 160н от 25 ноября 2011 г. (с изменениями от 18 июля 2012 г.)). В целях сближения российских правил ведения учета с международными стандартами бухгалтерского учета и финансовой отчетности (МСФО) Приказом Минфина РФ № 143н от 8 ноября 2010 г. было утверждено ПБУ 12/2010 «Информация по сегментам» (требования к раскрытию информации по сегментам ПБУ 12/2010 максимально приближены к требованиям МСФО (IFRS) 8 «Операционные сегменты» [5]).

Описанный ранее порядок формирования информации по отчетным сегментам ОАК имеет может быть только при составлении консолидированной отчетности по МСФО, в целях же составления неконсолидированной отчетности в соответствии с РСБУ (Российские стандарты бухгалтерского учета) операционные сегменты корпорация не выделяет. Соответственно, для ОАК характерно отсутствие четко отлаженной системы сегментарного учета, что вполне оправданно, поскольку в международных и национальных стандартах отсутствует специальная теоретико-методологическая база для организации учета по сегментам. Поэтому, используя опыт крупных нефтяных холдингов, при организации сегментарного учета ОАК нами рекомендуется сделать акцент на разработку рабочего плана счетов по международным и национальным стандартам соответственно, который позволит эффективно организовать учет по сегментарным группам, выделенным корпорацией.

Основным принципом построения плана счетов, как по международным, так по национальным стандартам, должна стать ориентация на формирование консолидированной финансовой отчетности ОАК по МСФО и бухгалтерской отчетности по РСБУ соответственно, а также внутренней управленческой отчетности (поскольку именно внутренние управленческие отчеты содержат в себе финансовые результаты сегментов корпорации). При этом предполагается использование расширенных аналитик и дополнительных субсчетов в зависимости от операционного сегмента.

Осуществление любой деятельности в рыночной экономике сопряжено с различными видами рисков. В этом случае авиастроительная промышленность не является исключением, и, соответственно, использование ОАК финансовых инструментов ведет к возникновению следующих рисков:

- кредитный риск,
- риск ликвидности,
- рыночный риск.

Особую опасность представляет кредитный риск, поскольку степень подверженности корпорации кредитному риску в основном зависит от политической и экономической ситуации в РФ и других странах (правительства которых и являются основными заказчиками ОАК). Поэтому интерес представляет организация риск-ориентированного учета по операционным сегментам. Как мы осмелимся утверждать, данный учет в основном должен касаться конечного финансового результата деятельности корпорации (прибыли). Обоснование выбранного подхода заключается в следующем: как отмечают многие исследователи в области экономической безопасности, прибыль является одним из основных критериев экономической безопасности предприятия [8]. Ведь именно наличие прибыли позволяет предприятию возмещать понесенные затраты, своевременно осуществлять расчеты с бюджетом и контрагентами, снабжать производство высококвалифицированными кадрами, повышать интеллектуальный потенциал персонала, способствовать повышению уровня экологической и социальной ответственности, тем самым обеспечивая нормальный процесс воспроизводства.

Главной проблемой при организации риск-ориентированного учета является отсутствие на законодательном уровне порядка ведения такого учета. Однако указанный подход раскрывается на исследовательском уровне. Как отмечают Боримская Е.П. и Панченко И.А., в зависимости от успеха рискованной ситуации целесообразным является выделение следующих видов прибыли: 1) нормальная прибыль; 2) упущенная прибыль; 3) сверхприбыль [7].

Для реализации предлагаемого подхода на первоначальном этапе ОАК, по нашему мнению, необходимо построить отлаженную систему планирования прибыли по отчетным сегментам. Далее при наступлении рискованной ситуации следует определить, какой вид прибыли и каким образом отразить в учете. Так, в случае, если сегмент получил позитивный конечный результат рискованной операции, в результате которой получена прибыль на уровне плановых показателей – в учете признается нормальная прибыль. Если в результате неудачного управления негативными последствиями риска сегмент получил прибыль на уровне ниже планового показателя – в учете отражается упущенная прибыль как разница планового и фактического показателя прибыли сегмента. Если результатом применения высокого уровня предпринимательских способностей управленческого персонала сегмента при проведении операций с высоким уровнем риска явилось превышение фактического показателя прибыли над плановым – в учете признается сверхприбыль.

Одним из основных преимуществ такого подхода является то, что за счет отраженной в учете сверхприбыли сегмента можно реализовывать эффективные мероприятия по управлению рисками. Так, например, часть полученной сверхприбыли по сегментам корпорации в данном случае может быть направлена на пополнение созданного в

ОАК оценочного резерва под обесценение торговой и прочей дебиторской задолженности и инвестиций (в целях управления кредитным риском).

Выводы: предложенные нами рекомендации в части организации сегментарного учета дадут дополнительную возможность оценивать соответствие целевым индикаторам, заявленным в Государственной программе «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» в разрезе выделенных корпорацией сегментов. При такой оценке руководство ОАК должно определить критерий, на основании которого будет происходить разложение целевых индикаторов по сегментам для определения эталонных показателей сегментов. На наш взгляд, это может быть процент выручки по отчетному сегменту. Риск-ориентированный подход при организации такого учета позволит корпорации своевременно выявлять сегменты, деятельность которых в большей степени подвержена риску, и предпринимать различного рода мероприятия по управлению такими рисками.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Государственная стратегия экономической безопасности Российской Федерации: одобр. Указом Президента Российской Федерации от 29 апреля 1996 г. N 608 [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.consultant.ru>
2. Государственная программа Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013 - 2025 годы»: утв. Постановлением Правительства РФ от 15.04.2014 N 303 [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.consultant.ru>
3. Федеральная целевая программа «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002 - 2010 годы и на период до 2015 года»: утв. Постановлением Правительства РФ от 15.10.2001 N 728 (ред. от 03.12.2013) [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.consultant.ru>
4. Международный стандарт финансовой отчетности МСФО (IFRS) 8 «Операционные сегменты»: утв. Приказом Минфина России 25.11.2011 N 160н (ред. от 18.07.2012) [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.consultant.ru>
5. Положение по бухгалтерскому учету «Информация по сегментам» (ПБУ 12/2010): утв. Приказом Минфина России от 8.11.2010 N 143н (ред. от 8.11.2010) [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.consultant.ru>
6. Астапов, К.Л. Нормативно-правовая база реформирования авиастроения в России // Законодательство и экономика. 2008. № 2. С. 5-10.
7. Боримская, Е.П. Роль прибыли в обеспечении экономической безопасности предприятия: направления усовершенствования бухгалтерского учета для целей управления / Е.П. Боримская, И.А. Панченко // Международный бухгалтерский учет. 2013. № 35. С. 58-68.
8. Мелихов, А.А. Эволюция подходов к содержанию категории "экономическая безопасность предприятия" // Вестник Приазовского государственного технического университета. 2009. № 19. С. 316-319.
9. Смирнов, А.Л. Технологии финансирования авиационной отрасли / А.Л. Смирнов, В.И. Путилин // Банковское кредитование. 2012. № 2. С. 59-70.

ORGANIZATION OF SEGMENTAL RISK-ORIENTED ACCOUNTING FOR SAFEGUARDING THE ECONOMIC SECURITY OF AIRCRAFT BUILDING CORPORATION

© 2014 A.V. Mikhailyuk, I.A. Brykin

Ulyanovsk State University

In article we deal with a problem of safeguarding the economic security for domestic aircraft building corporation.

Key words: *aircraft building industry, economic security, operating segments, risk*

Anna Mikhailyuk, Undergraduate Student.

E-mail: altNutachkO@mail.ru.

Ilya Brykin, Candidate of Economy. E-mail:

brykin.ilya@bk.ru