

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ АВИАКОМПАНИЙ НА ОСНОВАНИИ АНАЛИЗА ИХ БУХГАЛТЕРСКОЙ ОТЧЕТНОСТИ

Д. В. Лысенко

Московский государственный университет имени М. В. Ломоносова,
Москва, Россия

Л. Акгюн

Игдырский государственный университет, Игдыр, Турция

Статья посвящена исследованию деятельности российских авиакомпаний в современных условиях нестабильности рынка авиаперевозок. В качестве объекта исследования выступает лидер отрасли авиаперевозок – ПАО «Аэрофлот». Актуальность темы исследования обусловлена стратегической важностью развития авиакомпаний для России, так как рост авиаперевозок является мощным стимулом развития экономики страны. Авторами проведен анализ финансовых показателей авиакомпаний, отражающих эффективность их деятельности, и сделаны выводы о причинах их колебаний в современных условиях. На основании проведенного сравнительного анализа выявлена авиакомпания, сумевшая сохранить относительную финансовую стабильность. Также в статье рассмотрены современные тенденции рынка авиаперевозок и на их основе построены рекомендации по векторам развития авиакомпаний. Алгоритм построения соответствующих выводов о стабильности авиакомпаний и их эффективности продемонстрирован в ходе проведения факторного анализа финансовых показателей. Расчеты, проведенные авторами согласно предложенной методике экономического анализа, логично обоснованы. В процессе написания статьи были использованы нормативные документы, современные литературные источники, касающиеся данной темы исследования, а также статьи научно-экономических журналов и годовые отчеты компаний. Методика анализа, приведенная в данной статье, позволит специалистам усовершенствовать и повысить качество аналитической работы в области экономического анализа деятельности авиакомпаний и оптимизации основных показателей экономической деятельности.

Ключевые слова: бухгалтерский учет, анализ, авиакомпания, доход, проблемы.

CHALLENGES OF AIR-LINES' DEVELOPMENT ON THE BASIS OF THEIR ACCOUNTING BOOK ANALYSIS

Denis V. Lyenko

Lomonosov Moscow State University, Moscow, Russia

Leyla Akgün

Iğdır University, Iğdır, Turkey

The article studies the work of Russian air-lines in the current situation of unstable market of air-transportation. The public company 'Aeroflot', the industry leader acts as an object of the research. Topicality of the subject is explained by strategic importance of the company development in Russia, as the growth in air-transportation acts as a great stimulus for the Russian economy development. The authors analyzed finance figures of air-lines that show efficiency of their work and came to the conclusion about key reasons of their fluctuations in today's conditions. On the basis of comparative analysis they identified the air-line, which managed to retain certain finance stability. The article also studies current trends of air-transportation market and on their foundation worked out recommendations by vectors of air-lines' development. The algorithm of drawing respective conclusions about air-lines' stability and their efficiency was shown by factor analysis of finance figures. Calculations made by the authors according to the proposed methodology of economic analysis are logically substantiated. In article preparation the authors used normative documents, present day literature sources dealing with the subject of the research, articles of

academic journals and annual accounting reports of companies. Analysis methodology provided in the article could allow experts to improve the quality of analytical work in the field of economic analysis of air-lines' operation and optimization of principle figures of their economic functioning.

Keywords: accounting reports, analysis, air-line, profit, challenges.

Введение

Индустрия авиаперевозок имеется практически в каждой стране мира. Развитие данной отрасли позволило ускорить процесс глобализации. В 2019 г. каждый день более 17,5 млрд товаров поставлялись по воздуху, что составляло 35% мирового товарооборота. Таким образом, современный глобализованный мир не может функционировать без индустрии авиаперевозок [5. – С. 105]. В статье рассмотрены проблемы отрасли, в частности, ПАО «Аэрофлот», проведен факторный и сравнительный анализ авиакомпаний по ряду показателей.

Проблемы отрасли

Для того чтобы лучше понять основные проблемы отрасли, прежде всего нужно рассмотреть задачи, которые стоят перед каждым авиаперевозчиком [2. – С. 65]:

- снижение себестоимости авиаперевозок за счет обновления самолетно-моторного парка;
- повышение качества оказания услуг;
- создание запаса прочности для формирования конкурентоспособных позиций на рынке.

Эффективность работы компаний напрямую зависит от качества финансового учета на предприятии. В настоящее время большинство авиакомпаний используют полный учет себестоимости. Вместе с тем для многих компаний насущной необходимостью является внедрение маржинального подхода. Применение только калькуляционного метода полных издержек ведет к риску принятия ошибочных управленческих решений [7. – С. 186].

Ограниченность применения традиционного подхода калькулирования полной себестоимости авиаперевозок для принятия решений в авиакомпаниях связана с сезонностью спроса и производственной

деятельности. Так, основной объем перевозок осуществляется в весенне-летний период, в связи с этим полная себестоимость перевозок в осенне-зимний период оказывается выше. Ситуация усугубляется тем, что основные фонды обслуживаются именно в зимний период, когда потребность в технике минимальна [4. – С. 1807].

Другой проблемной точкой является применение экономико-математических методов для оптимизации процессов. Рынок гражданской авиации является сильно динамичным и в высокой степени подверженным мировой экономической конъюнктуре. Грамотная работа с большими данными и своевременные вложения в НИОКР могут повысить эффективность авиакомпаний в несколько раз и выявить резервы, однако измерение эффективности является предметом разногласий у руководителей авиакомпаний.

Одним из решений может стать сравнительный анализ, результаты которого могут сильно различаться, но исследования подобного рода позволяют выявлять скрытые проблемы и помогают менеджерам концентрировать свои усилия на тех направлениях деятельности, которые способствуют улучшению общих показателей [1. – С. 39].

При использовании данного метода большое значение имеет то, какую авиакомпанию брать для сравнения и по каким показателям. В нашем исследовании мы рассматривали число перевезенных пассажиров, выполненный объем перевозок (в пассажиро-километрах, кресло-километрах, тонно-километрах), численность воздушных судов, налет часов и т. д.

Несмотря на то, что использование экономических показателей для сравнительного анализа на первый взгляд является оптимальным, проведение подобных комплексных сравнений сопровождается зна-

чительными трудностями, среди которых можно отметить проблему доступа к данным и отличающиеся структуры расходов и доходов у различных авиакомпаний. Так, авиакомпании, использующие большие самолеты и, как следствие, обслуживающие рейсы на длинные дистанции, сильно отличаются по структуре расходов на подготовку к рейсу и на аэронавигационные услуги от компаний, летающих на маршрутах малой протяженности. До появления лоукостеров в Европе было очевидно, что полеты на короткие расстояния будут приносить большую среднюю выручку на 1 пассажиро-километр, чем на маршрутах, соединяющих Европу с Азией или Америкой.

Еще одним фактором, затрудняющим использование экономических показателей, является то, что на рынке имеется множество вариантов стратегий. Некоторые авиакомпании предпочитают проводить техническое обслуживание собственными силами, нежели искать работников по найму. Как правило, эти компании могут также предоставлять услуги другим авиакомпаниям, увеличивая как свои доходы, так и расходы, получаемые авиакомпанией в рамках своей основной деятельности.

Таким образом, проведем сравнительный анализ преимущественно по специфическим показателям, которые отражают результаты основной производственной деятельности компаний [3. – С. 171].

Проблемы, с которыми может столкнуться любая компания-авиаперевозчик вне зависимости от бизнес-модели, которой данная компания придерживается, можно сгруппировать по следующим критериям:

- трудность определения надлежащего метода ведения бухгалтерской отчетности и, как следствие, проблемы с принятием грамотных решений в короткие периоды;
- отсутствие единого критерия сравнения компаний из-за многообразия ведения бизнеса и разнovidности целей, которые стоят перед авиакомпанией;

– риск банкротства (недавние события с пандемией коронавируса подтвердили это).

Проблемы ПАО «Аэрофлот»

Истории «Аэрофлота» был дан старт в 20-х гг. прошлого века, и за почти 100 лет существования авиаперевозчик превратился в символ авиаперелетов сначала в СССР, а затем в Российской Федерации.

Одной из проблем, относящейся напрямую к «Аэрофлоту», можно назвать парк самолетов, который обновляется в основном за счет иностранных производителей лайнеров. Данная ситуация положила начало конфликту между национальными производителями и «Аэрофлотом». В результате того, что российские самолеты SSJ 100 пока не могут конкурировать с европейскими и американскими аналогами, «Аэрофлоту» приходится использовать иностранные лайнеры, чтобы выдерживать конкуренцию на рынке авиаперевозок, что в свою очередь приносит дополнительные издержки.

Отголоски проблемы видны до сих пор. Так, «Аэрофлот» в 2020 г. принял решение передать все лайнеры SSJ 100 в пользование дочерней авиакомпании «Россия», чтобы сократить издержки на сервисное обслуживание парка самолетов, который после этого будет состоять преимущественно из моделей марки Airbus. Но после того, как дефекты изготовления самолетов будут устранены, наступит момент полного перехода на отечественные образцы. Таким образом, сумма общих издержек значительно понизится.

Факторный анализ

Данный подход помогает точно выявить проблемы, с тем чтобы дать рекомендации по направлениям развития компании в будущем. Начать стоит с анализа выручки. Так, доход компании в 2019 г. вырос на 9,3% и составил 551 767 420 тыс. рублей. Такое увеличение обусловлено ростом пассажиропотока на 4,1% и, как след-

стве, ростом выполненных рейсов на 6,8%.

Расходы компании увеличились на 8,33% и составили 588 563 191 тыс. рублей, что было обусловлено увеличением следующих затрат:

- на авиаГСМ - на 1,67%;
- питание пассажиров - на 11,73%;
- наземное обслуживание - на 28,7%;
- продажу билетов на рейсах других авиакомпаний (S7 Airlines, Azur Air, «Победа», «Глобус» и др.) - на 13,67%.

Можно заметить, что себестоимость авиаперевозок в большей степени зависит от авиаГСМ и, как следствие, от цен на нефть.

На рис. 1 можно проследить прямую зависимость между данными показателями. В 2017–2019 гг. наблюдался значительный рост цен на нефть марки Brent, вследствие

чего себестоимость авиаперевозок росла с большим темпом, чем выручка.



Рис. 1. Зависимость прироста издержек от динамики цен на нефть

В итоге на протяжении трех последних лет наблюдается убыток от продаж билетов и падение рентабельности от основного вида деятельности (рис. 2).

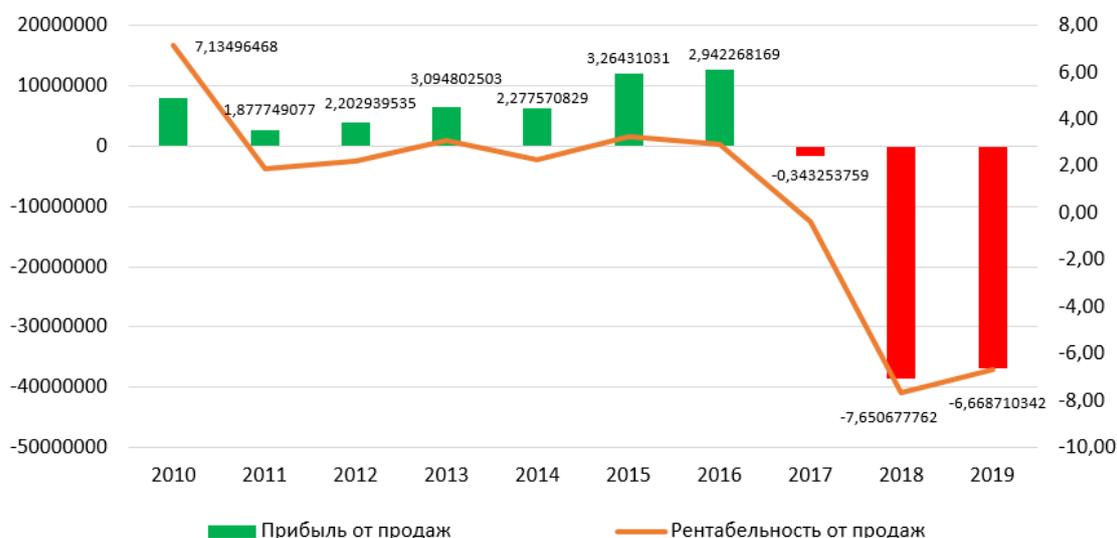


Рис. 2. Динамика прибыли от продаж билетов (в млн руб.)

Интегральный метод оценки финансового состояния предприятия показывает, насколько кредитоспособно данное предприятие и имеется ли риск банкротства (табл. 1). Как можно заметить, у компании

наблюдаются проблемы с текущей ликвидностью, что может перерасти в риск банкротства, если не предпринять правильных решений по балансированию краткосрочных обязательств и активов.

Интегральный метод оценки финансового состояния ПАО «Аэрофлот»

| Показатель | Формула расчета | Высшее значение | Низшее значение | Значение в 2019 г. | Условия снижения критерия | Итоговый показатель в баллах |
|--------------------------------------|---|----------------------------|-----------------------|--------------------|--|------------------------------|
| Коэффициент абсолютной ликвидности | Денежные средства + Краткосрочные ценные бумаги / Краткосрочные обязательства | $\geq 0,5$ (20 баллов) | $< 0,1$ (0 баллов) | 0,06 | За каждые 0,1 пункта снижения снимается по 4 балла | 0 |
| Коэффициент текущей ликвидности | Оборотные активы / Краткосрочные обязательства | $\geq 2,0$ (16,5 балла) | $< 1,0$ (0 баллов) | 1,04 | За каждые 0,1 пункта снижения снимается по 1,5 балла | 3 |
| Коэффициент быстрой ликвидности | Оборотные активы – Товарные запасы / Краткосрочные обязательства | $\geq 1,5$ (18 баллов) | $< 1,0$ (0 баллов) | 0,94 | За каждые 0,1 пункта снижения снимается по 3 балла | 0 |
| Коэффициент финансовой независимости | Заемный капитал / Совокупные активы | $\geq 0,5$ (15 баллов) | 0,1 (0 баллов) | 0,73 | За каждые 0,1 пункта снижения снимается по 3 балла | 15 |
| Коэффициент финансовой устойчивости | Заемный капитал / Собственный капитал | $\geq 0,8$ (18 баллов) | $< 0,5$ (0 баллов) | 1,85 | За каждые 0,1 пункта снижения снимается по 2,5 балла | 18 |
| Коэффициент финансовой автономии | Собственный капитал / Совокупные активы | $\geq 0,5$ (17 баллов) | $< 0,1$ (0 баллов) | 0,37 | За каждые 0,1 пункта снижения снимается по 3 балла | 14 |
| Итог | - | - | - | - | | 50 |

По итоговому критерию ПАО «Аэрофлот» по состоянию на 2019 г. имеет третий класс оценки. Это свидетельствует об удовлетворительном финансовом состоянии компании, однако при анализе была обнаружена слабость отдельных коэффициентов. При взаимоотношениях с данной компанией практически не существует угрозы потери средств, но выполнение обязательств в срок будет стоять под вопросом.

Сравнительный анализ

Для лучшего понимания показателей компании следует применить сравнительный анализ по отрасли в целом. В данной статье предложено два типа анализа: то, как «Аэрофлот» справляется со своей задачей по сравнению с конкурентами на отечественном рынке, и то, какую нишу занимает вся группа «Аэрофлот» в мировом секторе авиаперевозок. Следует отметить, что группа «Аэрофлот» имеет весьма гибкую модель ведения бизнеса – материнская компания, которая с каждым годом наращивает свое мировое значение, стремится

применять у себя передовые технологии, а также перенимать опыт авиалиний класса люкс, таких как Qatar и Fly Emirates. В то же время полеты локального масштаба переходят под управление со стороны лоукостеров, таких как «Победа». Такая диверсификация обязанностей помогает экономить на масштабе при правильном подходе к обслуживанию. Результаты сравнительного анализа по ряду показателей относительно передовых компаний России в сфере авиаперевозок приведены в табл. 2 [8. – С. 241]. Рентабельность основного вида деятельности, а именно перелетов, у «Аэрофлота» отрицательная, в отличие от его отечественных конкурентов, что свидетельствует о более эффективном использовании основных фондов компаниями «Уральские авиалинии» и «ЮТэйр». Также у анализируемой компании самые большие по отрасли затраты на один рубль выручки. Однако ПАО «Аэрофлот» является государственным авиаперевозчиком и всегда может рассчитывать на государственную помощь [6. – С. 110].

Таблица 2

Сравнительный анализ компаний

| Показатель | Формула расчета | Аэрофлот | Уральские авиалинии | ЮТэйр | Оптимальное значение |
|---|--|----------|---------------------|----------|----------------------|
| Рентабельность продаж, % | Процент от продаж / Выручка | -6,700 | 1,631 | 0,025 | - |
| Рентабельность основных производственных фондов, % | Прибыль от продаж / Среднегодовая стоимость основных производственных фондов | -320,387 | 29,207 | 33,678 | - |
| Затраты на 1 рубль выручки, руб. | Себестоимость / Выручка | 0,984 | 0,920 | 0,975 | - |
| Коэффициент финансирования | Собственный капитал / Заемный капитал | 0,540 | 1,714 | -0,314 | Больше / равно 1 |
| Коэффициент текущей ликвидности | Оборотные активы / Краткосрочные обязательства | 1,040 | 1,372 | 0,391 | 1,0-2 |
| Период оборачиваемости дебиторской задолженности, дни | 365 / Коэффициент оборачиваемости дебиторской задолженности | 61,8 | 34,5 | 173,5 | - |
| Период оборачиваемости кредиторской задолженности, дни | 365 / Коэффициент оборачиваемости кредиторской задолженности | 255,1 | 43,4 | 25,6 | - |
| Среднегодовая производительность одного рабочего, тыс. руб. | Выручка / Среднесписочная численность | 25 353,5 | 25 977,7 | 20 344,9 | - |

Как уже было отмечено в факторном анализе, «Аэрофлот» испытывает определенные проблемы с текущей ликвидностью, однако «ЮТэйр» находится в более плачевном состоянии [10. – С. 450].

Среднегодовая производительность показывает, насколько эффективно сотрудники компании ведут свою деятельность. Самый высокий этот показатель у компании «Уральские авиалинии», при этом у

нее в 7 раз меньше сотрудников, чем у «Аэрофлота».

Вместе с тем специфика отрасли заключается в том, что об успехах компании нельзя судить исключительно по экономическим показателям. В табл. 3 приведено сравнение по критериям, которые будут важны в первую очередь потребителю данной услуги: где условия лучше, к той компании и будет проявлен спрос.

Таблица 3

Сравнение компаний по неэкономическим показателям

| Показатель | Аэрофлот | S7 | Россия | Уральские авиалинии | ЮТэйр |
|--------------------------|----------|--------|--------|---------------------|--------|
| Количество направлений | 152 | 181 | 130 | 250 | 150 |
| Количество самолетов | 252 | 92 | 63 | 46 | 74 |
| Стоимость билетов, руб.: | | | | | |
| Москва - Сочи | 8 526 | 8 650 | 13 324 | 17 901 | 6 970 |
| Москва - Новосибирск | 17 154 | 19 758 | 21 952 | 11 988 | 25 740 |
| Москва - Владивосток | 25 000 | 33 720 | 22 000 | - | - |
| Процент задержек рейсов | 0,98 | 1,43 | 0,65 | 2,78 | 1,09 |

Таким образом, даже при учете меньшего количества направлений «Аэрофлот» берет качеством и относительной дешевизной своих рейсов. Лидерство по большинству показателей на местном рынке делает ПАО «Аэрофлот» представителем России на международной арене авиапе-

ревозок. Сама компания с годами все больше нацелена на глобализирование предоставления своих услуг. Для оценки успешности данного направления был проведен анализ, основанный на мировом рейтинге авиакомпаний по ключевым специфическим показателям отрасли (табл. 4).

Сравнение мировых лидеров авиаперевозок по специфическим показателям

| Позиция | Название группы | Пассажирооборот, млн пкм | Изменения в 2019 г. по сравнению с 2018 г., % | Пассажиропоток, млн чел. | Изменения в 2019 г. по сравнению с 2018 г., % | Занятость кресел, % |
|---------|---------------------------------|--------------------------|---|--------------------------|---|---------------------|
| 1 | American Airlines Group (USA) | 364 191 | 1,3 | 199,6 | 0,5 | 81,9 |
| 2 | Delta Air Lines Group (USA) | 350 299 | 2,2 | 186,4 | 1,4 | 85,6 |
| 3 | United Continental (USA) | 347 963 | 2,8 | 148,1 | 3,4 | 82,4 |
| 4 | Emirates Airline (UAE) | 192 221 | 5,6 | 58,5 | 4,3 | 77,5 |
| 5 | Lufthansa Group (Germany) | 261 156 | 15,2 | 130 | 18,6 | 80,9 |
| 6 | IAG (UK) | 252 819 | 3,8 | 104,8 | 4,1 | 82,6 |
| 7 | Air France-KLM (France) | 248 476 | 4,3 | 83,9 | 4,7 | 86,8 |
| 8 | China Southern Airlines (China) | 230 697 | 11,9 | 126,3 | 10,2 | 82,2 |
| 9 | Southwest Airlines (USA) | 207 802 | 3,4 | 157,8 | 3,9 | 83,9 |
| 10 | Air China Group (China) | 201 090 | 6,9 | 101,6 | 5,2 | 81,1 |
| 11 | China Eastern Airlines (China) | 183 152 | 9,3 | 110,8 | 8,9 | 81,1 |
| 12 | Ryanair EST (Ireland) | 160 000 | 9,0 | 130,3 | 8,9 | 95,5 |
| 13 | Qatar Airways (Qatar) | 146 023 | 2,8 | 29,2 | -8,8 | 71,7 |
| 14 | Air Canada Group (Canada) | 136 985 | 11,3 | 48,1 | 7,3 | 82,3 |
| 15 | Turkish Airlines (Turkey) | 136 947 | 7,9 | 68,6 | 9,3 | 79,1 |
| 16 | Aeroflot Group (Russia) | 130 222 | 16,2 | 50,1 | 15,4 | 82,8 |

Как видно из табл. 4, ПАО «Аэрофлот» занимает уверенное место на международной арене, а по определенным показателям, например, занятости кресел, обгоняет большинство мировых лидеров отрасли. Данный процент показывает эффективность внедрения математических моделей в бизнес-процессы компании [9. – С. 295]. Так, очевидно, что для получения максимально возможной загрузки на рейсе необходимо сформировать предложение, превышающее реальное число пассажирских кресел. Система на основе прогноза загрузки рейса предлагает такой уровень перебронирования, который позволит получить максимально возможную загрузку рейса. Данный уровень зависит от спроса на рейс и плавно снижается к дате вылета рейса.

Заключение

Анализ показателей компании «Аэрофлот» позволил отметить ряд проблем:

- привлеченный капитал является основным источником финансирования;
- ликвидность баланса не является абсолютной или близкой к нему;
- уровень рентабельности с годами снижается.

Для стабилизации экономической конъюнктуры в компании можно дать следующие рекомендации:

- увеличить величину собственного капитала путем привлечения дополнительных вкладов собственников и нераспределенной прибыли;
- сократить кредиторскую задолженность в планируемом периоде. Это может быть осуществлено за счет реализации части запасов и дебиторской задолженности.

Вероятность банкротства компании низкая на протяжении всего периода исследования, несмотря на имеющиеся проблемы в финансовом состоянии. Кроме того, политика компании, ориентирован-

ная на улучшение качества предоставляемых услуг путем внедрения передовых технологий, в ближайшее время может дать свои плоды.

Учитывая негативное влияние, оказываемое пандемией на всю отрасль, и тот факт, что «Аэрофлот» продолжает функ-

ционирование в штатном режиме, можно утверждать, что бизнес-план, который был определен руководством, даже при учете монополизированного национального рынка помогает компании отстаивать российский бренд на мировой арене на протяжении десятка лет.

Список литературы

1. Андреева Е. М. Правовой анализ финансовой отчетности о расходовании бюджетных средств, обеспечивающих передачу государственных полномочий // *Право и экономика*. – 2017. – № 2. – С. 34–40.
2. Бабанов В. Н., Хромова А. А. Анализ факторов, влияющих на финансовую устойчивость предприятия в современных экономических условиях // *Гуманитарные научные исследования*. – 2017. – № 12 (76). – С. 60–70.
3. Бектурганова А. А., Омуркулова Г. К. Роль экономического анализа в планировании деятельности предприятия // *Известия иссык-кульского форума бухгалтеров и аудиторов стран Центральной Азии*. – 2020. – № 3 (30). – С. 170–174.
4. Гребнев Г. Д., Деревянкина К. А. Экономический анализ формирования учетной политики предприятия // *Экономика и социум*. – 2017. – № 3 (34). – С. 1806–1810.
5. Губертон Е. А., Грибкова Д. О. Экономическая сущность, принципы и задачи анализа финансового состояния предприятия // *Территория науки*. – 2017. – № 6. – С. 101–106.
6. Захарова В. А. Разработка комплексного подхода для анализа финансово-экономической деятельности предприятия // *Актуальные вопросы современной экономики*. – 2018. – № 3. – С. 101–119.
7. Корякина С. В. Анализ экономических показателей как основа определения влияния на эффективность менеджмента предприятий // *Вестник современных исследований*. – 2018. – № 6.4 (21). – С. 185–188.
8. Николенко А. А., Немцова Е. С. Экономический анализ предприятия и проблемы, ему сопутствующие // *Наука и образование: новое время*. – 2018. – № 2 (25). – С. 240–243.
9. Шайдуллина Ч. Р., Сафина Л. И. Анализ экономического потенциала и финансового состояния предприятия // *Вестник современных исследований*. – 2018. – № 10.2 (25). – С. 294–296.
10. Шульга С. К. Финансово-экономический анализ предприятий: теория и практика // *Аллея науки*. – 2018. – № 6 (22). – С. 448–451.

References

1. Andreeva E. M. Pravovoy analiz finansovoy otchetnosti o raskhodovanii byudzhetykh sredstv, obespechivayushchikh peredachu gosudarstvennykh polnomochiy [Legal Analysis of Financial Statements on the Expenditure of Budgetary Funds, Ensuring the Transfer of State Powers]. *Pravo i ekonomika* [Law and Economics], 2017, No. 2, pp. 34–40. (In Russ.).
2. Babanov V. N., Khromova A. A. Analiz faktorov, vliyayushchikh na finansovuyu ustoychivost predpriyatiya v sovremennykh ekonomicheskikh usloviyakh [Analysis of Factors Affecting the Financial Stability of an Enterprise in Modern Economic Conditions]. *Gumanitarnye nauchnye issledovaniya* [Humanities Research], 2017, No. 12 (76), pp. 60–70. (In Russ.).
3. Bekturganova A. A., Omurkulova G. K. Rol ekonomicheskogo analiza v planirovanii deyatelnosti predpriyatiya [The Role of Economic Analysis in Planning Enterprise Activities]. *Izvestiya issyk-kul'skogo foruma bukhgalterov i auditorov stran Tsentralnoy Azii* [Proceedings of the

Issyk-Kul Forum of Accountants and Auditors of Central Asian Countries], 2020, No. 3 (30), pp. 170–174. (In Russ.).

4. Grebnev G. D., Derevyankina K. A. Ekonomicheskiy analiz formirovaniya uchetnoy politiki predpriyatiya [Economic Analysis of the Formation of the Accounting Policy of Enterprise]. *Ekonomika i sotsium* [Economy and Society], 2017, No. 3 (34), pp. 1806–1810. (In Russ.).

5. Gubertov E. A., Gribkova D. O. Ekonomicheskaya sushchnost, printsipy i zadachi analiza finansovogo sostoyaniya predpriyatiya [The Economic Essence, Principles and Tasks of Analyzing the Financial Condition of Enterprise]. *Territoriya nauki* [Territory of Science], 2017, No. 6, pp. 101–106. (In Russ.).

6. Zakharova V. A. Razrabotka kompleksnogo podkhoda dlya analiza finansovo-ekonomicheskoy deyatel'nosti predpriyatiya [Development of an Integrated Approach for the Analysis of the Financial and Economic Activity of the Enterprise]. *Aktualnye voprosy sovremennoy ekonomiki* [Actual Problems of Modern Economics], 2018, No. 3, pp. 101–119. (In Russ.).

7. Koryakina S. V. Analiz ekonomicheskikh pokazateley kak osnova opredeleniya vliyaniya na effektivnost menedzhmenta predpriyatiy [Analysis of Economic Indicators as the Basis for Determining the Impact on the Efficiency of Enterprise Management]. *Vestnik sovremennykh issledovaniy* [Bulletin of Modern Research], 2018, No. 6.4 (21), pp. 185–188. (In Russ.).

8. Nikolenko A. A., Nemtsova E. S. Ekonomicheskiy analiz predpriyatiya i problemy, emu soputstvuyushchie [Economic Analysis of the Enterprise and the Problems Accompanying it]. *Nauka i obrazovanie: novoe vremya* [Science and Education: New Time], 2018, No. 2 (25), pp. 240–243. (In Russ.).

9. Shaydullina Ch. R., Safina L. I. Analiz ekonomicheskogo potentsiala i finansovogo sostoyaniya predpriyatiya [Analysis of the Economic Potential and Financial Condition of the Enterprise]. *Vestnik sovremennykh issledovaniy* [Bulletin of Modern Research], 2018, No. 10.2 (25), pp. 294–296. (In Russ.).

10. Shulga S. K. Finansovo-ekonomicheskiy analiz predpriyatiy: teoriya i praktika [Financial and Economic Analysis of Enterprises: Theory and Practice]. *Alleya nauki* [Alley of Science], 2018, No. 6 (22), pp. 448–451. (In Russ.).

Сведения об авторах

Денис Владимирович Лысенко

кандидат экономических наук,
доцент кафедры учета, анализа и аудита
МГУ имени М. В. Ломоносова.
Адрес: ФГБОУ ВО «Московский
государственный университет
имени М. В. Ломоносова»,
119991, Москва, Ленинские горы, д. 1.
E-mail: delysenko@mail.ru

Лейла Акгюн

доктор экономических наук, ассистент
профессора кафедры управления бизнесом
Игдырского государственного университета.
Адрес: Игдырский государственный
университет, 76000, Игдыр, Суверен, Шехит
Бюлент Юртсевиен Кампус, Турция.
E-mail: leyla.akgun@igdir.edu.tr

Information about the authors

Denis V. Lysenko

PhD, Assistant Professor
of the Department for Account,
the Analysis and Audit
of Lomonosov Moscow State University.
Address: Lomonosov Moscow State University,
1 Leninskiye gory, Moscow, 119991,
Russian Federation.
E-mail: delysenko@mail.ru

Leyla Akgün

Doctor of Economics, Assistant Professor
of the Department for Business Administration
of Iğdır University.
Address: Iğdır University, Şehit Bulent
Yurtseven Campus, Suveren, Iğdır,
76000, Turkey.
E-mail: leyla.akgun@igdir.edu.tr