

Взаимное положение бюджетной линии и кривой Парето приводит к выводу о том, что целесообразнее всего формировать портфель по второму варианту. Ожидаемая доходность выше в всего у бумаг ЮКОСа, однако показатель риска также очень высокий, это говорит о нестабильности цены бумаги и об очень высоких колебаниях в данном временном периоде. У бумаг РАО ЕЭС и Уралсвязьинформ ковариация отрицательная, что имеет положительное значение для инвестора, так как во взаимосвязи наблюдается изменение в противоположном направлении (рост цен на акции РАО ЕЭС влечет падение цен на Уралсвязьинформ). Известно, что целесообразнее комбинировать бумаги в портфеле с отрицательными корреляциями, так как в этом случае уменьшается общий риск портфеля. В итоге после анализа мы получаем среднюю доходность портфеля, равной 3,7 млн. руб., что является достаточно высоким показателем, так как в этом случае средний риск портфеля составляет 3,3 млн. руб.

УДК 658(075.8)

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ФИНАНСОВО-ХОЗЯЙСТВЕННОЙ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОАО «БУГУЛЬМИНСКОЕ
АВИАПРЕДПРИЯТИЕ»**

Штразбург Н.В.

Научный руководитель: к.т.н., доцент Гераськин М.И.

Самарский государственный аэрокосмический университет

им. акад. С.Г. Королева

Авиация, как отрасль, нуждающаяся в оперативном обновлении самолето-моторного парка и изменении экономических взаимоотношений на рыночных условиях, не обеспечена соответствующей базой. Из-за отсутствия централизованного финансирования полностью свернула свою деятельность авиационная промышленность. Это объясняется относительно длительным циклом создания самолета, исчисляющегося годами.

Вследствие дефицита предложений со стороны авиационной промышленности коммерческая авиация стала утрачивать свои объемы и рынки авиационных услуг.

Характеризуя тенденцию обновления самолетного парка в РФ и за рубежом, необходимо отметить, что абсолютные и относительные показатели темпов замещения воздушных судов за рубежом значительно выше. Данная тенденция характеризуется двумя основными факторами: меньшим циклом назначенного срока службы авиационной техники (около 25 лет на Западе), в России – 40 лет, а также низким спросом со стороны российских авиакомпаний, что представлено в таблице 1. Среди приобретенных воздушных судов иностранного производства более половины отработали 20 летний срок службы. По числу подготовленных пилотов Россия отстает в связи с отсутствием достаточных финансовых возможностей у авиационных училищ на приобретение авиатоплива, необходимого для отработки практического самолетовождения, а также отсутствием современных тренажеров-имитаторов. Повышенный процент занятости пассажирских кресел на зарубежных авиалиниях объясняется характером клиентов, имеющим достаточный доход.

Если уменьшение объема пассажиропотока в России связано с экономическими составляющими, а именно, - низким уровнем благосостояния населения и возрастающими ценами на авиатопливо, что отражается на увеличении тарифов, то за рубежом некоторый спад объема авиационных услуг характеризуется психологическими показателями, опасениями террористических актов на воздушных судах.

Таблица 1

Сравнительная характеристика развития отечественной и зарубежной гражданской авиации за период 2000 – 2005 гг.

| Показатели | Российская гражданская авиация | Авиакомпании Западной Европы | Авиакомпании США |
|---|---|------------------------------|------------------|
| Количество приобретенных ВС | 11 (отечеств.) 27 (иностран.) | 128 | 84 |
| Количество выбывших ВС | 54 (отечеств.) | 42 | 31 |
| Количество подготовленных пилотов | 690 | 45000 | 50000 |
| Средняя коммерческая загрузка пассажирских кресел (%) | 87 - (на междунар. авиалиниях) 56 - (на авиалиниях РФ) | 90 | 85 |
| Количество катастроф на 10000 л. час. полета | 0,17 | 0,22 | 0,18 |

Рассмотрим финансово-хозяйственную деятельность ОАО «Бугульминское авиапредприятие», являющегося типичным предприятием отечественной отрасли воздушного транспорта.

Авиапредприятие функционирует благодаря сочетанию нескольких факторов:

1) аэропорт Бугульма располагается в нефтяном регионе, где уровень благосостояния населения несколько выше среднестатистического российского стандарта;

2) руководство авиапредприятия проявило оперативную гибкость с переориентированием авиационных услуг на удовлетворение потребностей в бизнес-перевозках;

3) акцентирование внимания на восполнение ресурсных значений базовых судов обеспечило монопольное положение на рынке авиационных услуг с занятием образующейся ниши потребностей населения;

4) сохранение монолитности авиапредприятия дало неоспоримое преимущество по сравнению с другими авиационными подразделениями.

Финансовый анализ показывает, что из множества показателей рентабельности основными, пожалуй, являются показатели рентабельности продукции и рентабельности продаж.

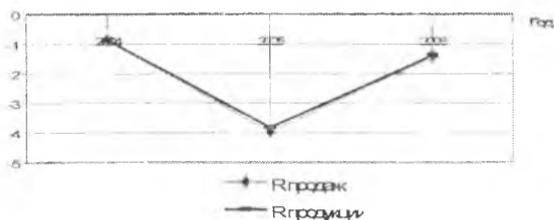


Рис. 1 Рентабельность финансово-хозяйственной деятельности ОАО «Бугульминское авиапредприятие» (%)

Уровень рентабельности в 2004 году характеризуется превышением издержек над доходами из-за низкого уровня занятости пассажирских кресел. В 2005 году наблюдается ухудшение рентабельности связанное с увеличением кредитной зависимости. В 2006 году наблюдается некоторое улучшение за счет увеличения процента загрузки пассажирских кресел и роста высокой рентабельности заказных рейсов.

При оценке коэффициента финансовой независимости мы видим, что в рамках анализируемого периода ОАО «Бугульминское авиапредприятие» все больше с каждым годом зависит от кредитных ресурсов. Нарастание долгов при низком показателе

собственного капитала, ставит функционирование предприятие в прямую зависимость от кредиторов.

При всех негативных вышеперечисленных обстоятельствах у данного предприятия есть реальные шансы по улучшению финансового состояния, которые базируются на имеющихся потенциальных возможностях. Предлагаются следующие мероприятия:

1. Оптимизация плана закупок горюче-смазочных материалов (ГСМ);

2. Оптимизация коммерческой загрузки рейсов.

Наиболее емкой в структуре себестоимости почти треть, является авиационный ГСМ. Кардинальным образом уменьшить данную составляющую авиапредприятие не в состоянии. Стоимость авиационного керосина в России не только сравнялась с мировыми, но и превысила его. Следует обратить внимание на имеющуюся возможность снижения финансовых затрат на приобретение авиационного ГСМ методом рационального регулирования денежных потоков, и закупку запасов авиационного ГСМ за счет привлечения кредитов.

Реализация рекомендаций по загрузке пассажирских кресел связана с маркетинговой политикой. На московском направлении, которым пользуются постоянные и обеспеченные клиенты, цены на билеты следует увеличить. На южном направлении, наоборот, уменьшить, так как его использует малообеспеченный контингент. И при снижении тарифов будет увеличена загрузка и обеспечена более высокая окупаемость рейсов. На северном направлении необходимо практиковать различные тарифы в зависимости от спроса.

Таблица 2

Эффективность предлагаемых рекомендаций

| № | Мероприятия | Экономический годовой эффект (млн. руб.) |
|---|---|--|
| 1 | Оптимизация плана закупок ГСМ (кредитная схема) | Закупка плановая ГСМ - 70070000 руб. Средний рост цен ГСМ - 22% Прогнозируемая инфляция - 15% Потери: $70070000 \text{ руб.} \times (22\% - 15\%) = 4904900 \text{ руб.}$ Фактический рост цен ГСМ - 30% $70070000 \text{ руб.} \times (30\% - 15\%) = 10510500 \text{ руб.}$ Процент кредитных средств - 11% Экономический эффект: $70070000 \text{ руб.} \times (30\% - 11\%) =$ - 13 млн. 313 тыс. 300 руб. |
| 2 | Оптимизация коммерческой загрузки рейсов | Доходы рейсов - 41116100 руб. Средняя загрузка - 39% Среднеотраслевая фактическая загрузка - 55% |

| | | |
|---|---|---|
| | (до среднеотраслевого уровня 55%) | Экономический эффект: 41116100 руб. x (55% - 42%) = = 5 млн. 345 тыс.093 руб. |
| 3 | ИТОГО | 18 млн. 658 тыс. 393 руб. |

При условии реализации предложений в полном объеме доходы увеличиваются на 18 млн. 658 тыс. руб., где 13,313 млн. руб. упущенной выгоды на программе закупок авиационного ГСМ и 5,345 млн. руб. недополученных доходов из-за недозагрузки пассажирских кресел:

$$13313300 \text{ руб.} + 5345093 \text{ руб.} = 18658393 \text{ руб.}$$

По бухгалтерскому годовому отчету за 2005 год расходы (себестоимость) составили 219,803 млн. руб., доходы 216,721 млн. руб.

С учетом рекомендаций прирост дохода составил бы 18,658 млн. руб., то есть доходы равны 235,379 млн. руб.

$$\text{Рентабельность: } \frac{235,379 - 219,803}{219,803} \cdot 100\% = 7,086\%$$

Для успешного функционирования любого вида деятельности необходимо наличие следующих основных факторов: основных и оборотных средств, кадрового потенциала и рыночного менеджмента. Анализ хозяйственной деятельности ОАО «Бугульминское авиапредприятие» свидетельствует о необходимости корректировки первых двух факторов и реформировании существующего менеджмента. Авиапредприятие обладает перспективным потенциалом, который должен быть реализован благодаря предложенным рекомендациям и совершенствованию управленческой деятельности.

УДК 65.052

СБАЛАНСИРОВАННАЯ СИСТЕМА ПОКАЗАТЕЛЕЙ BALANCED SCORECARD

Ягудина Ю.М., Лукьянов А.В.

Научный руководитель: ассистент, Поручиков М.А.

Самарский государственный аэрокосмический университет

им. акад. С.П. Королева

Сбалансированная Система Показателей (Balanced Scorecard) – наиболее популярная, признанная в мире концепция