

возможность привлекать заемные средства, то есть быть кредитоспособным. Большое влияние на финансовую устойчивость, также, оказывают средства, дополнительно мобилизованные на рынке ссудных капиталов. Чем больше денежных средств может привлечь предприятие, тем выше его финансовые возможности, однако возрастает и финансовый риск – способно ли будет предприятие своевременно расплатиться со своими кредиторами[5].

Таким образом, при правильном пользовании коэффициентами финансовой устойчивости можно активно воздействовать на уровень финансовой устойчивости, повышать его до минимально необходимого, а если он фактически превышает минимально необходимый уровень, – использовать эту ситуацию для улучшения структуры активов и пассивов.

Финансовая устойчивость предприятия служит характеристикой, свидетельствующей о стабильном превышении доходов над расходами, свободном маневрировании денежными средствами и эффективном их использовании в бесперебойном процессе производства и реализации продукции. Она формируется в процессе всей производственно – хозяйственной деятельности и является главным компонентом общей устойчивости предприятия.

Также в ходе статьи было ещё раз доказано, что анализ финансового состояния предприятия служит не только средством привлечения деловых партнеров, но и базой принятия управленческого решения.

Список литературы

1. Баканов М.И., Шеремет А.Д. Теория экономического анализа. М.: Финансы и статистика, 2011. – 218 с.
2. Ефимова О.В. Финансовый анализ. – М.: Бухгалтерский учет, 2010. – 208 с.
3. Дружинин А.И., Дунаев О.Н. Управление финансовой устойчивостью – Екатеринбург: ИПК УГТУ, 2012. – 113 с.
4. Ковалев В.В., Привалов В.П. Анализ финансового состояния предприятия. М.: Центр экономики и маркетинга, 2011. 192 с.
5. Задачи финансового менеджмента / Под ред. Л.А. Муравья, В.А. Яковлева. М.: Финансы – Юнити, 2012. – 258 с.
6. Методические рекомендации по реформе предприятия (организации). – Приказ Министерства экономики РФ от 01.10.11 г. № 118.

ФИНАНСОВАЯ УСТОЙЧИВОСТЬ И КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ РОССИЙСКИХ АВИАКОМПАНИЙ В УСЛОВИЯХ СТРУКТУРНЫХ ПРЕОБРАЗОВАНИЙ ЭКОНОМИКИ РОССИИ

Доброва М.М.

ФГБОУ ВПО «Ростовский государственный экономический университет (РИНХ)», Ростов-на-Дону,
e-mail: marycherryred@mail.ru

Происходящие структурные преобразования в экономике России предусматривают коренную реорганизацию системы управления российских авиакомпаний, совершенствование миссии, концепции, методов и механизмов управления, способствующие повышению конкурентоспособности производства, эффективности и финансовой устойчивости функционирования хозяйствующих субъектов.

В условиях индустриального производства проблемы конкуренции и конкурентоспособности являются ключевыми экономическими категориями, определяющими эффективное функционирование каждой производственной системы. В них в концентрированном виде выражаются экономические, научно-технические, производственные, организационные, управленческие и иные возможности как отраслей, так и отдельных предприятий. Их оценочные показатели определяют уровень финансовой устойчивости, эффективность производства и являются факторами успешного развития бизнеса конкретного предприятия.

Финансовая устойчивость и конкурентоспособность – это взаимосвязанные и взаимовлияющие

характеристики экономического субъекта. С одной стороны, финансовая устойчивость определяет конкурентоспособность организации, её возможность в поддержании и наращивании объемов деятельности, является гарантом соблюдения экономических интересов и субъекта хозяйствования и его партнеров. С другой стороны, высокая конкурентоспособность является важнейшим фактором финансовой устойчивости коммерческой организации, поскольку обеспечивает ей не только постоянный денежный поток, но и инвестиционную привлекательность. В этой связи изучение методов управления финансовой устойчивостью должно осуществляться на многофакторной основе, на базе оценки не только финансовых, но и нефинансовых показателей, в том числе и показателей конкурентоспособности.

Преобладание направления пассажирских перевозок в авиационном транспорте (по сравнению с морским транспортом), сложность авиационной техники (по сравнению с техникой, эксплуатирующейся в железнодорожном сегменте) определяют факторы конкурентоспособности авиакомпаний, а также являются причинами их отличия от факторов конкурентоспособности в других видах транспорта. Среди этих факторов основными можно назвать следующие: создание и продвижение на рынке бренда авиакомпании;

- удержание на высоком уровне показателя безопасности полетов;
- наиболее оптимальное соотношение показателей цена/качество;
- уровень сервиса, предоставляемого на борту;
- уровень внедрения новых IT-технологий и др.

Ряд факторов в оценке конкурентоспособности авиакомпаний совпадает с факторами оценки конкурентоспособности других видов транспорта и определяется, в первую очередь, качеством продукции или услуг, наличием эффективной маркетинговой стратегии, уровнем менеджмента и квалификации персонала, технологическим уровнем производства, налоговой средой, в которой действует организация, доступностью источников финансирования.

Роль технологического фактора в конкурентоспособности авиаперевозчиков постоянно растет в последние 40 лет. Этот аспект в бизнесе авиакомпаний приобрел большую значимость в сравнении с другими транспортными отраслями, такими, например, как автомобильный и железнодорожный. Получив равные технические условия, для усиления конкуренции авиакомпания после 1970 г. начинают заниматься усовершенствованием различных аспектов своего бизнеса, и в первую очередь – системы продаж.

Отрасль пассажирских авиаперевозок первой среди других отраслей транспорта создала высокотехнологичную базу для хранения и продажи всего объема своих предложений (авиабилетов). Это позволило перейти в новую стадию конкуренции – высокотехнологичную. Следовательно, конкурентоспособность авиакомпаний зависит не только от качества и количества флота, которое она эксплуатирует, но также от эффективности технологических систем и методов продаж, которые используют авиакомпании. Также этот комплекс включает в себя способности авиаперевозчиков к отслеживанию и эффективному внедрению тех технологических новшеств, которые появляются в данном сегменте. Безусловно, в оценке конкурентоспособности авиакомпании важную роль играет оценка ее возможностей к сокращению затрат, поскольку высокая стоимость авиационного керосина делает этот бизнес все менее прибыльным.

Продвижение собственного бренда на рынке необходимо в любой отрасли, которая работает на конеч-

ного клиента. Естественно, что пассажиры выбирают более крупную компанию, а не неизвестного перевозчика.

На рынке авиаперевозок по-прежнему сохраняется значительное влияние тех составляющих конкурентоспособности, которые были сформированы еще в прошлом веке. На способность перевозчика соперничать на международных рынках по-прежнему значительно влияют его возможности по обновлению парка воздушных судов (ВС) и по поддержанию оформления их салонов на высоком уровне. Однако изменения, которые происходили в последние годы, добавили новые составляющие в понятие конкурентоспособности перевозчика, и игнорирование этих составляющих может привести к потере рыночной доли авиакомпании.

В сложных отраслях, к которым можно отнести отрасль авиаперевозок, страна создает наиболее существенные факторы производства, такие как квалифицированная рабочая сила или научно-техническая база производства. Квалифицированная рабочая сила – одно из главных условий развития отрасли авиаперевозок, поскольку без хорошо обученного летного состава авиакомпания не может выполнять полеты. Сложность подготовки персонала (в первую очередь летчиков) является особенностью авиационного транспорта и накладывает отпечаток на систему факторов его конкурентоспособности. Это объясняется тем, что другие транспортные отрасли, в частности, отрасль автомобильного транспорта, в меньшей степени сталкиваются с проблемой подготовки персонала. В железнодорожном и морском транспорте этот вопрос имеет большее значение, чем в автотранспорте, поскольку из-за более технически-сложных средств перевозки подготовка сотрудников требует более значительного времени и финансовых затрат.

Работа всех российских авиакомпаний сейчас ориентирована на деятельность в условиях жесткой конкуренции, однако эксперты отмечают постоянное усиление концентрации пассажиропотока в первой четверке перевозчиков (ОАО «Аэрофлот – Российские авиалинии», ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр», ОАО «Авиакомпания Сибирь», ОАО «Уральских авиалиний»). В частности, по итогам 2014 г. общая доля первой пятерки авиакомпаний (ОАО «Аэрофлот – Российские авиалинии», ОАО АК «Трансаэро» – в 2015г. отозвана лицензия, ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр», ОАО «Авиакомпания Сибирь», ОАО «Авиакомпания «Россия») в общем пассажиропотоке составила 63%, в то время как годом ранее она была на отметке 62,6%. Так например, в 2014 году воздушные суда Группы «ЮТэйр» перевезли 11 204 598 пассажиров, что на 7,59% больше, чем годом ранее. Вместе с тем негативные факторы, с которыми столкнулась российская экономика и, как следствие, авиационная отрасль, привели к снижению финансовых показателей авиакомпании. В этих условиях чистый убыток «ЮТэйр» составил 22,3 млрд рублей. Однако благодаря принятой летом 2014 года комплексной программе повышения эффективности и структурной оптимизации издержек «Импульс», по итогам года «ЮТэйр» удалось достичь улучшения операционного финансового результата относительно плана в размере 1,6 млрд рублей. В частности, в рамках программы «Импульс» была проведена оптимизация маршрутной сети, а также был существенно сокращен парк воздушных судов. Такая концентрация может привести к монополизации или картельному сговору на отдельных направлениях.

Один из главных параметров качества авиакомпании – безопасность полетов. Вместе с ростом количе-

ства авиапутешественников в России вопрос безопасности полетов стал подниматься все чаще. Высокий уровень обеспечения безопасности – одно из главных конкурентных преимуществ перевозчиков.

Конкуренция как движущая сила развития экономики вынуждает производителей товаров постоянно искать пути повышения качества (в том числе экологичности), снижения цены, повышения качества сервиса потребителей товара на конкретном рынке, снижения эксплуатационных затрат на его использование. Авиационная отрасль не является исключением. В XXI в. последний фактор будет определяющим, так как в настоящее время эксплуатационные затраты по сложной технике от 5 (в развитых странах) до 20 раз (в остальном мире) больше производственных затрат. Поэтому появляются новые факторы конкурентоспособности: качество сервиса потребителей товара на конкретном рынке; снижение эксплуатационных затрат; на основе комбинации всех предыдущих (самый сложный, но и самый эффективный метод конкуренции) и др.

Одна из главных причин, резко ухудшающих финансово-экономическое положение перевозчиков – рост цены на нефть, которая влечет за собой рост стоимости авиационного керосина, одного из основных расходных материалов авиаперевозчиков. Доля расходов на авиационное топливо в последние 10 лет радикально выросла, при этом у авиакомпаний, эксплуатирующих широкофюзеляжные самолеты, которые выполняют дальнемагистральные полеты, доля затрат на топливо выше, чем у тех кто летает на узкофюзеляжных ВС.

Сложная финансовая и экономическая ситуация, спровоцированная ростом цен на топливо, ростом затрат на персонал, поиск пассажирами самых низких тарифов, появлению санкций, подталкивает участников авиационного рынка к поиску новых финансовых возможностей, к соперничеству друг с другом, к поиску различных путей для сокращения издержек. Конкурентоспособность продукта каждого из перевозчиков на рынке играет главную роль не только для дальнейшего развития, но и для выживания, сохранения существующих позиций.

Резюмируя отметим, что на современном этапе российским авиакомпаниям, функционирующим в условиях ужесточения конкурентного давления, вызванного влиянием мирового финансового кризиса, начавшегося ещё в 2008 году, для коренного повышения эффективности производства и, как следствие, конкурентоспособности, требуется привлечение материальных ресурсов, дополнительная иммобилизация финансовых резервов в капитальные вложения, наем квалифицированного персонала и проведение в жизнь целевых программ развития авиаперевозок. Решение обозначенных задач требует ещё более пристального внимания к контролю финансовой устойчивости авиакомпаний, что обуславливает необходимость развития методов управления ею.

Список литературы

1. <http://corp.utair.ru/>. – официальный сайт ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр».
2. <http://www.aeroflot.ru/>. – группа «Аэрофлот».
3. <http://www.ato.ru/>. – Деловой авиационный портал.
4. <http://www.cbr.ru/>. – Центральный банк Российской Федерации.
5. <http://www.favt.ru/>. – Федеральное агентство воздушного транспорта «Росавиация».
6. <http://www.gks.ru/>. – Федеральная служба государственной статистики.
7. <https://www.s7.ru/>. – группа «S7 Airlines».
8. Веселова Е.В. Основные тенденции развития рынка международных и российских авиаперевозок // *Международная экономика*. – 2012. – № 1. – С. 41–49.