

3. Мартянов А.В. Управление государственным долгом и теория рикардianской эквивалентности // Финансы и кредит. – 34 (370). – 2009. – С.46-51.

4. Игнатьева Н. Долговое финансирование бюджетных инвестиций, его границы и последствия [электронный ресурс]. – 2023. – URL: <https://finzz.ru/dolgovoe-finansirovanie-byudzhetnyx-investicij-ego-granicy-i-posledstviya.html> (дата обращения 22.01.2023).

5. Статистическая информация Национального банка Республики Беларусь [электронный ресурс]. – 2023. – URL: <https://www.nbrb.by/statistics/rates/avgrate> (дата обращения 10.02.2023).

6. Статистический ежегодник 2022 / Сайт Национального статистического комитета Республики Беларусь [электронный ресурс]. – 2023. – URL: <https://www.belstat.gov.by/upload/iblock/da7/2ofs6kwxniibet4h4icu0kdluroip08.pdf> (дата обращения 12.02.2023).

УДК 339.9

ОЦЕНКА РЕЗУЛЬТАТИВНОСТИ И ЭФФЕКТИВНОСТИ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ПАССАЖИРСКИМИ АВИАПЕРЕВОЗКАМИ

аспирант К. И. Корнилова, БНТУ, г. Минск

Резюме. В основу функционирования организационно-экономической модели развития рынка авиаперевозок положены следующие принципы: наиболее полное удовлетворение потребностей населения в авиауслугах, согласование интересов потребителей, перевозчиков и государства в процессе осуществления авиатранспортной деятельности. Поэтому для развития организационно-экономической модели управления рынком пассажирских авиаперевозок необходимо проводить оценку результативности мероприятий в целом.

Ключевые слова: рынок гражданских авиаперевозок, конкурентоспособность, оценка результативности.

Введение. Функционирование и развитие рынка авиаперевозок предусматривает организацию управления на основе единой организационно-экономической модели, направленной на ускорение процессов организации авиаперевозок. Действие такой модели обеспечивает повышение стабильности участников рынка, расширение направлений деятельности, позволяет успешно конкурировать с другими авиаперевозками, а также существенным образом ускоряет темпы своего развития [1].

Согласно данным Международной организации гражданской авиации (ИКАО), вклад авиации в мировой валовой внутренний продукт достигает 8%. Так же принято считать, что авиация имеет самый большой мультипликативный эффект: один доллар, вложенный в отрасль, дает прибыль в размере 353 долларов в сферах околоавиационных (туризм, нефтедобыча, страхование, гостиничный бизнес и прочее) [2].

Основная часть. Так как последствия распространения в 2020 году вирусной инфекции COVID-19 очень сильно коснулись авиационной отрасли, то главной целью отрасли является планомерно восстановиться до пандемийного уровня экономики. Поэтому сейчас очень важно правильно распределить ресурсы, лучше всего будет не «гнаться» за превышением поставленных целей [3].

Разработаем методику оценки результативности и эффективности системы управления авиакомпанией, которая будет состоять из десяти показателей:

- Результативность функционирования процессов (формула 1) [5]:

$$R_{\text{проц}} = \sum_i^n R_{\text{инт } i} \cdot K_i, \quad (1)$$

где $R_{\text{инт } i}$ – интегральный показатель результативности i -го процесса;

K_i – коэффициент весомости i -ой составляющей. Коэффициент весомости процесса «Перевозка пассажиров, багажа, почты и грузов» 0,5. Коэффициент весомости процесса «Закупка услуги» 0,3. Коэффициент весомости процесса «Закупка оборудования, комплектующих изделий (систем и агрегатов) ВС и средств наземного обслуживания для ТО ВС» 0,2;

n – количество процессов.

1) Степень выполнения целей в области качества (формула 2) [4]:

$$R_{\text{цели}} = \frac{N_{\text{факт}}}{N_{\text{план}}} \cdot 100\%, \quad (2)$$

где $N_{\text{факт}}$ – количество достигнутых целей в календарном году;

$N_{\text{план}}$ – количество запланированных к достижению целей на календарный год.

2) Результативность аудитов (уровень выполнения программы аудитов, корректирующих и предупреждающих действий по результатам аудитов).

Уровень выполнения программы аудитов рассчитывается по формуле (3):

$$R_1 = \frac{P_{i \text{ факт}}}{P_{i \text{ план}}} \cdot 100\%, \quad (3)$$

где $P_{i \text{ факт}}$ – достигнутое (фактическое) количества проведенных внутренних аудитов;
 $P_{i \text{ план}}$ – планируемое значение количества внутренних аудитов.

Уровень выполнения корректирующих и предупреждающих действий по результатам аудитов (формула 4):

$$R_2 = \frac{K_{\text{факт}}}{N_{\text{общ}}} \cdot 100\%, \quad (4)$$

где $K_{\text{факт}}$ – количество корректирующих и предупреждающих действий фактически выполненных;
 $N_{\text{общ}}$ – общее количество несоответствий.

Результативность аудитов оценивается интегральным показателем, рассчитываемым по формуле (5):

$$R_{\text{интА}} = \sum_i^n R_i \cdot K_i, \quad (5)$$

где R_i – результативность по i -му критерию;
 K_i – коэффициент весомости i -го критерия. Коэффициент весомости критерия выполнение программы внутренних аудитов равен 0,5. Коэффициент весомости критерия – доля корректирующих, предупреждающих и предупреждающих действий, выполненных в установленные сроки равен 0,5.

3) Результативность улучшения показателей работы с потребителями.

Результативность взаимодействия с i -той группой потребителей рассчитывается по формуле (6) [5]:

$$R_i = \frac{P_{i \text{ факт}}}{P_{i \text{ план}}} \cdot 100\%, \quad (6)$$

где $P_{i \text{ факт}}$ – достигнутое (фактическое) значение удовлетворенности i -ой группы потребителей;
 $P_{i \text{ план}}$ – планируемое значение удовлетворенности i -ой группы потребителей.

Результативность взаимодействия с потребителем оценивается интегральным показателем, рассчитываемым по формуле (7) [5]:

$$R_{\text{интП}} = \sum_i^n R_i \cdot K_i, \quad (7)$$

где R_i – результативность по i -му критерию;
 K_i – коэффициент весомости i -го критерия. Коэффициент весомости критерия – удовлетворенность пассажиров авиакомпании 0,5. Коэффициент весомости критерия – доля удовлетворенность грузоотправителей авиакомпании 0,5.

4) Результативность проведения мероприятий по улучшению процессов работы (формула 8):

$$R_{\text{му}} = \frac{N_{\text{факт}}}{N_{\text{план}}} \cdot 100\%, \quad (8)$$

где $N_{\text{факт}}$ – количество фактически выполненных мероприятий по улучшению;
 $N_{\text{план}}$ – количество запланированных мероприятий по улучшению.

5) Динамика положительных факторов контекста авиакомпании, касающихся системы менеджмента (формула 9)[4]:

$$R_{\text{пф}} = \frac{K_{\text{п кг}}}{K_{\text{п нг}}} \cdot 100\%, \quad (9)$$

где $K_{\text{п кг}}$ – количество положительных факторов контекста авиакомпании на конец отчетного года;
 $K_{\text{п нг}}$ – количество положительных факторов контекста авиакомпании на начало отчетного года.

6) Динамика негативных факторов контекста авиакомпании, касающихся системы менеджмента :

$$R_{\text{нф}} = \frac{K_{\text{н нг}}}{K_{\text{н кг}}} \cdot 100\%, \quad (10)$$

где $K_{\text{н кг}}$ – количество негативных факторов контекста авиакомпании на конец отчетного года;
 $K_{\text{н нг}}$ – количество негативных факторов контекста авиакомпании на начало отчетного года.

7) Результативность действий по реализации возможностей (формула 11):

$$R_{\text{рв}} = \frac{K_{\text{рв}}}{K_{\text{пв}}} \cdot 100\%, \quad (11)$$

где $K_{\text{рв}}$ – количество реализованных возможностей на конец отчетного года;
 $K_{\text{пв}}$ – количество потенциальных возможностей определенных в начале отчетного года.

8) Результативность действий по предотвращению угроз (формула 12) [5]:

$$R_{\text{пу}} = \frac{K_{\text{у нг}}}{K_{\text{у кн}}} \cdot 100\%, \quad (12)$$

где $K_{\text{у нг}}$ – количество потенциальных угроз определенных в начале отчетного года;
 $K_{\text{у кн}}$ – количество предотвращенных угроз на конец отчетного года.

9) Своевременность выполнения решений принятых на совещаниях командно-руководящего состава авиакомпании у Генерального директора (формула 13) [5]:

$$R_{\text{реш}} = \frac{N_{\text{факт}}}{N_{\text{план}}} \cdot 100\%, \quad (13)$$

где $N_{\text{факт}}$ – количество принятых решений в календарном году;
 $N_{\text{план}}$ – количество выполненных в срок решений в календарном году.

Коэффициент весомости каждого из десяти показателей равен 0,1. В зависимости от полученной оценки руководство авиакомпании должно принять соответствующие меры, приведенные в таблице 1.

Таблица 1 - Шкала оценки результативности

Результативность и эффективность %	Принимаемые меры
$90\% \leq R \leq 100\%$	Не требуется разработка каких-либо действий.
$80\% \leq R < 90\%$	Требуется анализ возможных улучшений работы.
$R < 80\%$	Требуется кардинальный анализ возможных улучшений и разработка корректирующих действий.

Примечание - Источник [4].

Заключение. По результатам оценки (при необходимости) разрабатывается План мероприятий по улучшению работы авиакомпании. Основными направлениями развития рынка авиаперевозок остаются: повышение конкурентоспособности оказываемых услуг, развитие экспорта, наращивание транзитных возможностей республики, привлечение инвестиций в развитие и модернизацию транспортного комплекса, обеспечение эффективного функционирования транспорта, экономия и эффективное использование всех видов ресурсов.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Корнилова, К. И. Проблемы и перспективы развития авиакомпаний / К.И. Корнилова // Сборник материалов IX форум вузов инженерно-технологического профиля союзного государства, г.Минск, 26–30 октября 2020 г. – Минск : БНТУ, 2020. – С. 129-131.

2. Транспорт Транзит [Электронный ресурс] / Белорусский информационно-аналитический ресурс транспортно-транзитный потенциал Европы и Азии – Режим доступа : <http://transport-tranzit.by/vysoty-krylatoj-otrasli/>. Дата доступа : 10.01.2023.

3. Корнилова, К. И. Проблемы и перспективы развития рынка гражданских пассажирских авиаперевозок Республики Беларусь / К. И. Корнилова // Материалы форума «Перспективы евразийской экономической интеграции», посвященного 10-летию Евразийской экономической комиссии в рамках 18-го Международного научного семинара «Мировая экономика и бизнес-администрирование» : XX Международная научно-техническая конференция «Наука – образованию, производству, экономике», Республика Беларусь, Минск, 16-17 марта 2022 г. / Белорусский национальный технический университет. – Минск : Четыре четверти, 2022. – С. 58-59.

4. Евразийская экономическая комиссия [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/air/Documents/%D0%9C%D02021.01.2021.pdf>. Дата доступа : 17.12.2022.

УДК339

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КРИЗИС И ЕГО ВОЗДЕЙСТВИЕ НА УПРАВЛЕНИЕ ПОРТФЕЛЕМ ИНВЕСТИЦИЙ

профессор, д.э.н., М.Е. Лебедева, аспирант, Д.Г. Иванов, АНО ВО Международный банковский институт имени Анатолия Собчака, г. Санкт-Петербург

Резюме. В связи с увеличением частоты кризисов и шоков в экономике, как в России, так и в мире, а также их значительным влиянием на стоимость инвестиций, учитывая развитие финансовых рынков и увеличение общего объема инвестиций, авторами статьи рассматривается тема управления портфелем инвестиций в аспекте влияния экономического кризиса. По итогам проведенного исследования и обзора научных статей за более чем 50 лет (1952-2022 гг.) авторами сделаны научно обоснованные выводы, характеризующие управление портфелем инвестиций в различных странах мира под воздействием кризиса, отражена и проанализирована цикличность управления портфелем инвестиций.

Ключевые слова: экономический кризис, экономический цикл, инвестиции, портфель инвестиций, управление портфелем инвестиций.

Одной из существенных задач, стоящих перед экономической наукой, является рассмотрение и анализ стадии экономического цикла при принятии инвестором финансовых решений, в том числе определение, как экономический кризис влияет на управление портфелем инвестиций с точки зрения моделей и методов его управления, а также объектов и сроков инвестиций. Анализ и исследование современных кризисов: геополитического, финансового и энергетического и предшествующих им кризисов последних 25 лет, позволяют однозначно утверждать, что в период экономического кризиса множество инвесторов теряют капитал и связанные с ним экономические выгоды. Это происходит вследствие сокращения стоимости активов по причинам, вытекающим из кризисного состояния экономики, в том числе ее сжатия и ограничений международного взаимодействия тех или иных институтов. Кризисы, как правило, заканчиваются массовым крахом инвесторов, наступающим после кризисов постепенным развитием финансовых рынков и ростом объемов инвестиций, поэтому изучение системы управления портфелем инвестиций в критических ситуациях крайне актуально.

Исследование темы управления портфелем инвестиций и влияния экономических кризисов на этот процесс позволит участникам рынка не только принимать взвешенные и оптимально точные (с точки зрения рисков и ожидаемой доходности) инвестиционные решения и, одновременно, повысит эффективность финансовой политики государства. Развитие темы позволит финансовым регуляторам и государственным институтам вносить изменения в экономическую политику и осуществлять превентивные меры, направленные на смягчение негативных последствий кризисов для инвесторов.

Проведенные авторами исследования, а также обзор более 150 научных статей за временной период с 1952 по 2022 годы, позволили сделать ряд выводов, характеризующих подходы к управлению портфелем инвестиций в различных странах мира.

Так, оптимального количества ценных бумаг для портфеля инвестиций, который бы универсально подходил для каждого рынка, периода и инвестора, не существует. Однако количество активов эффективного портфеля инвестиций больше на развитых рынках, чем на формирующихся и развивающихся рынках. При этом количество активов для достижения эффективного портфеля инвестиций возрастает при снижении транзакционных издержек, примером может служить рост активов в 2021 году в сравнении с прошлыми периодами, обусловленный этой причиной. Одновременно, чем выше корреляция ценной бумаги к фондовому рынку/биржевому индексу, тем меньшее количество ценных бумаг необходимо для эффективного портфеля инвестиций. Развитие и внедрение информационных технологий способны улучшить процесс принятия инвестиционных решений, оптимальных с точки зрения ожидаемой доходности и митигации рисков.

Функционирование российской экономики в текущий период, который характеризуется беспрецедентным санкционным воздействием, в краткосрочном периоде оказал следующее влияние на фондовый рынок России (таблица 1). На среднесрочном периоде, в 1 год, индекс Московской биржи потерял более 43% капитализации на 31.13.2022 года по сравнению с 01.01.2022, при этом в отдельные периоды 2022 года падения индекса были двухзначными. Стоит отметить, что 2022 год характеризуется как время самой сильной волатильности на российском рынке и заморозки иностранных активов.

В последние годы частота кризисов во всем мире увеличилась. В РФ стоит выделить следующие кризисы последних 25 лет, которые имели большое влияние на экономику страны: экономический кризис 1998 года, мировой финансово-экономический кризис 2008-2010 годов, валютный кризис 2014-2015 годов, социально-экономические последствия пандемии COVID-19, текущий санкционный период.

В связи с существенными последствиями кризисов для экономики в целом и в частности для инвесторов, а также регулярностью кризисов, инвесторам, при управлении портфелем инвестиций, необходимо учитывать стадию экономического цикла, в которой находится фондовый или иной рынок, на котором в этот момент