



# Содержание

## Введение

Раздел I. Анализ качества продукции на авиапредприятии и факторов на него влияющих.

1.1. Концепция качества обслуживания на воздушном транспорте

1.2. Услуги, качество и критерии

1.3 Анализ отзывов авиакомпании «Nord Star»

1.4 Факторы влияющие на качество продукции на авиапредприятии

Раздел II. Организационно - практическая часть

2.1. Расчет дохода авиакомпании

2.2 Расходы авиакомпании

2.3 Расчет прибыли/убытка

2.4 Расчет рентабельности

2.5 Определение среднегодовой стоимости основных фондов и оборотных средств

2.6 Остатки 4 квартала года А считать стоимостью оборотных средств на начало года В

## 2.7 Индекс доходности

Анализ экономических результатов авиакомпании «Агат» .....25

Список используемой литературы.....26

Приложение.....27

## Введение

С дальнейшим развитием рыночных отношений и усилением конкуренции все большую роль в экономике каждой страны приобретает проблема качества, она актуальна не только абсолютно для всех товаров и услуг, но и для жизни общества в целом. Аэропорт – является важным пунктом отправления, пересадки или прибытия, где люди должны себя чувствовать безопасно и комфортно, однако достичь этого можно только, если стабильно проводить мониторинг качества услуг, предоставляемых пассажирам в аэропорту.

Проблемы качества услуг и его оценки актуальны для любого сервисного предприятия, и аэропорт в этом случае так же не является исключением. Научная новизна работы состоит в обосновании возможности применения статистических методов контроля качества при оценке качества услуг аэропорта.

Объектом исследования в работе является авиакомпания «NORDSTAR», а его предметом – подходы к оценке качества услуг аэропорта.

Основным методом исследования при решении теоретических задач в работе выступает официальный сайт авиакомпании «NORDSTAR» .

В ходе исследования установлено, что в современной практике существуют различные трактовки понятия качества. Один из наиболее распространенных подходов к понятию качества основан на рекомендациях международных стандартов и определяет качество как совокупность свойств и характеристик продукции или услуги, которые придают им способность удовлетворять обусловленные или предполагаемые потребности.

Наиболее употребляемым является определение: качество услуги — это совокупность характеристик услуги, которые придают ей способность удовлетворять обусловленные или предполагаемые потребности потребителя. Также в ходе работы выявлено, что процесс контроля качества услуг предполагает использование двух подходов, один из которых базируется на использовании количественных методов, а другой – качественных методов оценки.

Качественные методы исследования могут привлекаться на этапе знакомства с проблемой – для получения исчерпывающего объема информации для построения основного исследования. Качественный подход оправдывает себя при необходимости системного, расширенного понимания изучаемого предмета и явления. В основном аналогия качественного подхода основана на особенности сферы его применения – он совершенно незаменим там, где отсутствует теория или она имеет существенные пробелы. Качественный подход необходим для выделения и формулировки ключевой проблемы, создания новых гипотез.

К количественному методу можно отнести применение статистических методов контроля качества, которые основаны на определении значений показателей качества продукции с использованием методов теории вероятности и математической статистики.

## **Раздел I.**

### **Анализ качества продукции на авиапредприятии и факторов на него влияющих**

#### **1.1 Концепция качества обслуживания на воздушном транспорте**

Концепция качества обслуживания потребителя на воздушном транспорте - это предоставление потребителю высокоорганизованного сервиса на всех этапах обслуживания пассажиров.

Современный высокоорганизованный сервис является необходимым условием, повышения качества работы транспортной системы России в период становления новой экономики.

Результатами многочисленных экономических анализов подтверждается, что определяющим фактором конкурентоспособности является качество (по данным Европейской организации по качеству, это 47,6 % от общего числа требований, предъявляемых потребителем к продукции и услугам).

Понятие «качество» в широком смысле представляет собой философскую категорию, выражающую существенную определенность объекта, благодаря которой он является именно этим, а не иным. В этом смысле качество одного объекта (услуги) нельзя сравнивать с качеством другого, говорить, какой объект лучше или хуже. Эта сторона качества чрезвычайно важна для характеристики услуг и практической деятельности по их оценке.

На сегодняшний момент нет эффективных количественных методов оценки качества услуг. По ГОСТ Р 50691--94 «Модель обеспечения качества услуг», качество услуги--совокупность характеристик услуги, определяющих ее способность удовлетворять установленные или предполагаемые потребности потребителя.

Аналізу понятия «качество» посвящены труды многих специалистов. Несмотря на преимущественное совпадение взглядов, их мнения можно разделить на две группы.

Представители первой группы считают, что качественным следует считать производство такой продукции и услуг, характеристики которых

удовлетворяют конкретным требованиям, имеющим численное значение. Основные положения этой позиции следующие:

\* необходимо, чтобы качество было определено (установлено), в противном случае невозможно им управлять;

\* если требования установлены в виде численных значений, можно измерить характеристики услуги, чтобы определить их соответствие требованиям.

Представители второй точки зрения считают, что качество определяется степенью удовлетворения ожидания потребителя в отношении предоставленной услуги, а не какими-либо измеряемыми характеристиками.

Качество, таким образом, неразрывно связывается с потребностями. Например, в современных международных стандартах (МС) серии ИСО 9000 -- 2000 качество определяется как степень, с которой совокупность собственных характеристик выполняет требования. Характерно, что в этом определении отсутствует слово, обозначающее носителя качества, -- «объект». Здесь качество и требования связаны непосредственно. При этом стандарт, говоря о качестве, подразумевает не просто саму услугу, но и процесс ее предоставления, а понятие «требования» включает и предполагаемые потребности. Состав и структура показателей качества грузовых перевозок для всех видов транспорта устанавливаются ГОСТ Р 51005 -- 96 «Услуги транспортные. Грузовые перевозки. Номенклатура показателей качества», а по пассажирским перевозкам -- ГОСТ Р 51004 -- 96 «Пассажирские перевозки. Номенклатура показателей качества», ГОСТ Р 50691 --94 «Модель обеспечения качества услуг» [3].

В условиях рыночной экономики качество услуги, как и любого другого товара, является определяющим фактором её конкурентоспособности, в том числе и на воздушном транспорте. Мировая практика свидетельствует, что обеспечить высокое качество авиатранспортной продукции по критериям обеспечения безопасности и регулярности полётов, культуры обслуживания пассажиров и грузовой клиентуры, а также охраны окружающей среды в условиях рыночной экономики, невозможно без осуществления контроля за деятельностью авиапредприятий со стороны государства.

Появление Воздушного кодекса РФ, законов РФ "О защите прав потребителей", "О техническом регулировании" создаёт необходимые правовые предпосылки для разработки на базе стандартизации, сертификации и лицензирования элементов системы авиатранспортного производства, новой концепции управления качеством продукции, процессов и услуг на воздушном транспорте. Роль права как регулятора отношений по

обеспечению заданного качества авиатранспортной продукции, процессов и услуг состоит в том, что оно устанавливает требования к качеству авиатранспортной деятельности, определяет и закрепляет статус системы государственного управления качеством на воздушном транспорте, способы и методы её воздействия на объект управления.

Оценить, насколько качественный сервис предоставлен, невозможно без оценки не только самой услуги, но и методов и способов ее предоставления.



## 1.2 Услуги, качество и критерии

Аэропортовое обслуживание – это комплекс обязательных услуг организаций аэропортового комплекса, обеспечивающих перевозочный процесс на бесплатной и возмездной основе, перечень и требования, к которым строго регламентированы.

Услуги, предоставляемые пассажирам в аэропортах, подразделяются на:

– обязательные, входящие в технологический процесс обслуживания пассажиров в аэропортах;

– рекомендуемые (дополнительные), удовлетворяющие отдельные потребности пассажиров при воздушной перевозке. Как обязательные, так и рекомендуемые (дополнительные) услуги могут быть бесплатными, входящими по затратам в стоимость воздушной перевозки и платными.

Выделяют следующие критерии классификации услуг в сфере аэропортового обслуживания:

- потребитель услуг;
- стадия технологического процесса;
- обязательность услуг;
- условия возмещения затрат;
- наличие конкуренции;
- отношение к услугам перевозки;
- степень государственного вмешательства.

В настоящее время не разработаны централизованные нормы, регулирующие качество аэропортовых услуг, а также системы контроля качества услуг аэропортовой инфраструктуры. Основными нормативными регуляторами в области качества аэропортовых услуг являются стандарты Системы Менеджмента Качества ISO 9001:2008 и требования к авиационной безопасности ISAGO. Субъекты рынка аэропортовых услуг столкнулись с проблемой отсутствия единых подходов, критериев и методов оценки уровня качества аэропортового обслуживания, и, как следствие, с необходимостью самостоятельной разработки механизмов регулирования сервисной деятельности. По

этой причине становится актуальной разработка единых подходов и методов оценки качества аэропортового обслуживания, результаты которой необходимы при планировании мероприятий по повышению качества услуг, предоставляемых аэропортами.

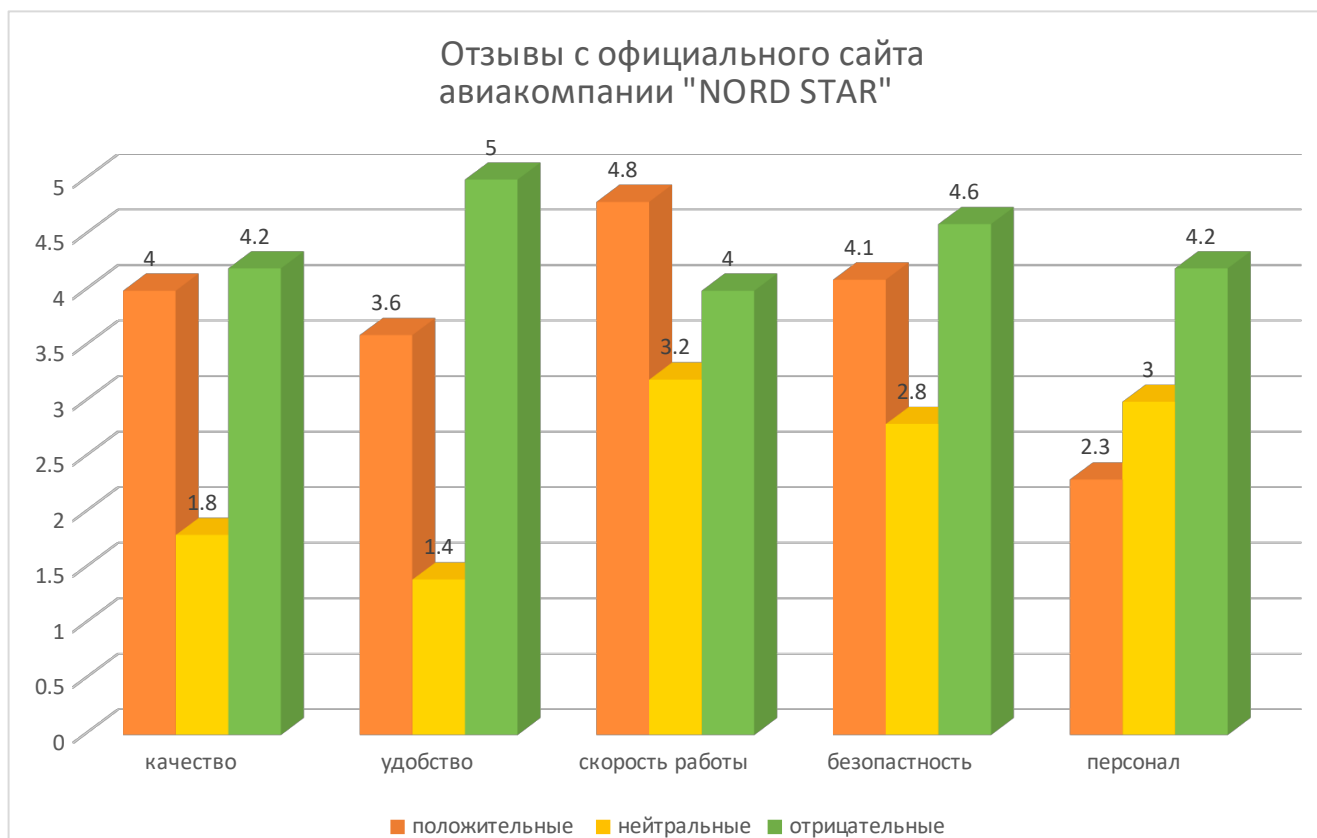
Выделяются следующие показатели качества аэропортовых услуг:

- безопасность деятельности аэропорта;
- регулярность и пунктуальность отправок рейсов, прибытия рейсов, обслуживания воздушных судов на местах стоянки;
- качество наземного обслуживания воздушных судов;
- качество обслуживания клиентуры – пассажиров и грузов.

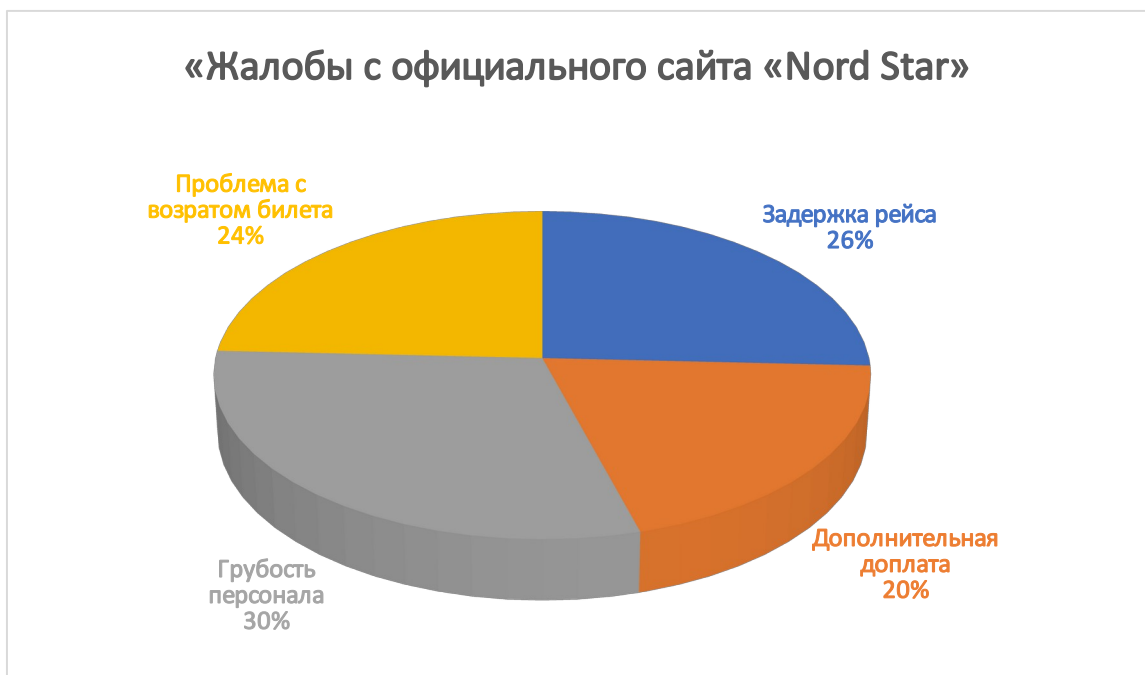
В работе предложен подход к оценке качества услуг аэропорта, суть которого заключается в разумном сочетании качественных методов оценки, используемых, в том числе, и для сбора статистических данных, и статистических методов контроля качества, позволяющих анализировать причины проблем качества.

### 1.3 Анализ отзывов авиакомпании «Nord Star»

При анализе жалоб и отзывов всего было проанализировано 50 отзывов от пассажиров, размещенных на сайтах обратной связи, где пассажиры оставляют свои комментарии по качеству сервиса и обслуживания в АО «Nord Star». В качестве исходной информации использовались данные с официального сайта аэропорта. С целью выявления причин жалоб на качество услуг разработана диаграмма «Отзывы с официального сайта авиакомпании «Nord Star» (рис.1).



Для определения значимости проблем, вызывающих недовольство пассажиров, использована диаграмма «Жалобы с официального сайта «Nord Star»» (рис.2), с помощью которой было установлено, что недовольство пассажиров на 75% обусловлено четырьмя факторами:



## **1.4 Факторы влияющие на качество продукции на авиапредприятии**

Данные предоставленные в качестве факторов влияющих и улучшающих качество продукции на авиапредприятии взяты с официального сайта «Nord Star».

Политика в области безопасности полетов:

- Оказывать поддержку управлению безопасностью полетов путем предоставления всех необходимых ресурсов, что приведет к созданию организационной культуры, которая стимулирует введение безопасной практики, содействует эффективному представлению информации о безопасности полетов и обмену ей, а также активно управляет безопасностью полетов, придавая ее результатам такое же значение, как и результатам деятельности других управленческих систем организации;
- Вменить управление безопасностью полетов в первейшую обязанность всех руководителей и работников;
- Четко определить для всего персонала (как для руководителей, так и для рядовых работников) сферу их ответственности и обязанностей в отношении обеспечения безопасности полетов Авиакомпании и функционирования нашей системы управления безопасностью полетов;
- Усовершенствовать и применять процессы выявления источников опасности и управления рисками для безопасности полетов, включая систему представления данных о фактах опасности, с целью устранения или уменьшения риска для безопасности полетов, связанных с последствиями фактов опасности, возникающих в результате наших производственных операций или деятельности, до наименьшего практически возможного уровня;
- Гарантировать, что против любого работника, который сообщает о проблеме безопасности полетов через систему добровольных сообщений об опасности, не будет принято никаких мер, за

исключением случаев, если такое сообщение небезосновательно указывает на противоправные действия, грубую халатность или на преднамеренное, или злонамеренное нарушение правил или процедур со стороны такого работника;

- Соблюдать правовые и нормативные требования и стандарты Авиакомпании;
- Обеспечивать наличие квалифицированных и подготовленных человеческих ресурсов для реализации стратегии процессов обеспечения безопасности полетов;
- Гарантировать, чтобы всему персоналу предоставлялась адекватная и надлежащая информация о безопасности полетов и соответствующая подготовка, чтобы он был компетентен в вопросах безопасности полетов, и чтобы ему поручались только те задачи, которые соизмеримы с его квалификацией;
- Определять и оценивать эффективность системы управления безопасностью полетов, используя измеряемые показатели по направлениям деятельности в качестве средства для контроля эксплуатационных характеристик организации и подтверждения эффективности управления рисками в обеспечении безопасности полетов, не реже чем 1 раз в год. Оценку достаточности имеющихся и необходимости выделения дополнительных ресурсов выполнять на регулярной основе на заседаниях профильных комитетов подразделений, в зависимости от срочности выделения ресурсов, применять соответствующую процедуру выделения средств, не реже, чем 2 раза в год проводить корректировку бюджета;
- Гарантировать, что в любой ситуации, вызванной конфликтом интересов Авиакомпании и заказчиков, партнеров, поставщиков, - цели, связанные с безопасностью полетов, имеют приоритет;
- Гарантировать соответствие предоставляемых из внешних источников систем и услуг для обеспечения наших производственных операций нашим стандартам обеспечения безопасности полетов;

- Требовать от персонала обслуживающих организаций в аэропортах маршрутной сети полетов строгого соблюдения установленных договорами требований по обеспечению безопасности полетов.

Политика в области авиационной безопасности:

- Вменить управления авиационной безопасностью в первейшую обязанность всех руководителей и работников;
- Четко определить для всего персонала (как для руководителей, так и для рядовых работников) сферу их ответственности и обязанностей в отношении обеспечения авиационной безопасности Авиакомпании и функционирования нашей системы управления авиационной безопасностью;
- Усовершенствовать и применять процессы выявления источников угроз и управления рисками для авиационной безопасности, включая систему представления данных о фактах угрожающих авиационной безопасности, с целью устранения или уменьшения риска;
- Гарантировать, что против любого работника, который сообщает о проблеме авиационной безопасности через систему добровольных сообщений об опасности, не будет принято никаких мер, за исключением случаев, если такое сообщение небезосновательно указывает на противоправные действия, грубую халатность или на преднамеренное, или злонамеренное нарушение правил или процедур со стороны такого работника;
- Соблюдать правовые и нормативные требования и стандарты Авиакомпании;
- Обеспечивать наличие квалифицированных и подготовленных человеческих ресурсов для реализации стратегии процессов обеспечения авиационной безопасности;
- Гарантировать, чтобы всему персоналу предоставлялась адекватная и надлежащая информация о авиационной безопасности и соответствующая подготовка, чтобы он был компетентен в вопросах авиационной безопасности, и чтобы ему поручались только те задачи, которые соизмеримы с его квалификацией;

- Гарантировать, что в любой ситуации, вызванной конфликтом интересов Авиакомпании и заказчиков, партнеров, поставщиков, - цели, связанные с авиационной безопасностью, имеют приоритет;
- Постоянно совершенствовать нашу Систему управления авиационной безопасностью посредством управленческих процессов, которые обеспечивают принятие соответствующих и действенных мер в области авиационной безопасности;
- Гарантировать соответствие предоставляемых из внешних источников систем и услуг для обеспечения наших производственных операций нашим стандартам обеспечения авиационной безопасности;
- Требовать от персонала обслуживающих организаций в аэропортах маршрутной сети полетов строгого соблюдения установленных договорами требований по обеспечению авиационной безопасности.



## Раздел II.

### Организационно – практическая часть.

Рассмотрим на примере авиакомпании «Звезда». Данная авиакомпания выполняет свою основную деятельность по перевозке грузов и пассажиров, а также осуществляет предпринимательскую деятельность, имея два объекта: Турфирма D и Ресторан.

#### 2.1 Расчёт дохода авиакомпании

##### 1. Доход от основной деятельности:

$$D_{\text{осн}} = \sum_{i=1}^n Q_i \times T_i$$

$Q_i$ -количество произведённой и реализованной потребителями  $i$ -й продукции в натуральном выражении

$T_i$ -цена реализованной единицы  $i$ -й продукции тариф, ден. ед. (руб)

За год А:

$$D_{\text{осн}} = (130000 \times 6000) + (16\ 000 \times 17\ 000) = 1052000000 \text{руб}$$

За год В:

$$D_{\text{осн}} = (140\ 000 \times 7000) = 980000000 \text{руб}$$

##### 2. Доход от неосновной деятельности:

$$D_{\text{неосн}} = \sum_{i=1}^n Q_i \times T_i$$

$Q_i$ -количество произведённой и реализованной потребителями  $i$ -й продукции в натуральном выражении

$T_i$ -цена реализованной единицы  $i$ -й продукции тариф, ден. ед. (руб)

За год А:

$$D_{\text{неосн}} = 1500 \times (250 \times 52.9) = 19\ 837\ 500 \text{руб (Турфирма D)}$$

$$D_{\text{неосн}} = (130\,000 \times 45\%) \times 250 = 14\,625\,000 \text{руб (Ресторан)}$$

$$D_{\text{неосн общ}} = 14\,625\,000 + 19\,837\,500 = 34\,462\,500 \text{руб}$$

**За год В:**

$$D_{\text{неосн}} = 1800 \times (400 \times 52.9) = 38\,088\,000 \text{руб (Турфирма D)}$$

$$D_{\text{неосн}} = (140\,000 \times 3\%) \times 320 = 13\,440\,000 \text{руб (Ресторан)}$$

$$D_{\text{неосн общ}} = 38\,088\,000 + 13\,440\,000 = 39\,432\,000 \text{руб}$$

*Всего за год:*

$$D_{\text{вал}} = D_{\text{осн}} + D_{\text{неосн}}$$

**За год А:**

$$D_{\text{вал}} = 105\,200\,000 + 34\,462\,500 = 108\,646\,250 \text{руб}$$

**За год В:**

$$D_{\text{вал}} = 98\,000\,000 + 39\,432\,000 = 101\,943\,200 \text{руб}$$

## 2.2 Расчёт расходов авиакомпании

**Эксплуатационные расходы авиакомпании от основной и неосновной деятельности**

$$P_{\text{эксп}} = C_{\text{себест}} + P_{\text{рекл}} + P_{\text{штраф}} + P_{\text{по устр ав}} + P_{\text{пр в банк}}$$

**1) За год А:**

$$P_{\text{эксп осн}} = 104\,9800 + 200 = 105\,000\,000 \text{руб}$$

$$P_{\text{эксп неосн}} = 24\,100\,000 \text{руб}$$

**2) За год В:**

$$P_{\text{экспл осн}} = 97\,200\,000 \text{руб}$$

$$P_{\text{экспл неосн}} = 21\,500\,000 \text{руб}$$

***Всего за год:***

$$P_{\text{общ}} = P_{\text{эксп}} + P_{\text{неосн}}$$

**За год А:**

$$P_{\text{общ}} = 1050000000 + 24100000 = 1074100000 \text{руб}$$

**За год В:**

$$P_{\text{общ}} = 972000000 + 21500000 = 993500000 \text{руб}$$

### **2.3 Расчёт прибыли**

**1. Прибыль от основной деятельности:**

$$П_{\text{осн}} = Д_{\text{осн}} - P_{\text{эксп}}$$

**За год А:**

$$П_{\text{осн}} = 1052000000 - 1050000000 = 2000000 \text{руб}$$

**За год В:**

$$П_{\text{осн}} = 980000000 - 972000000 = 8000000 \text{руб}$$

**2. Прибыль от неосновной деятельности:**

$$П_{\text{неосн}} = Д_{\text{неосн}} - P_{\text{неосн}}$$

**За год А:**

$$П_{\text{неосн}} = 34462500 - 24100000 = 10362500 \text{руб}$$

**За год В:**

$$П_{\text{неосн}} = 39432000 - 21500000 = 17932000 \text{руб}$$

**Балансовая прибыль:**

$$П_{\text{бал}} = П_{\text{осн}} + П_{\text{неосн}}$$

**За год А:**

$$П_{\text{бал}} = 2000000 + 10362500 = 12362500 \text{руб}$$

**За год В:**

$$П_{\text{бал}} = 8000000 + 17932000 = 25932000 \text{руб}$$

## 2.4 Расчёт среднегодовой стоимости

### 1. Основные производственные фонды:

$$C_{\text{оф}} = C_{\text{нг}} + \frac{C_{\text{вв}} \times K_{\text{инф}}}{12} - C_{\text{сп}}$$

$C_{\text{нг}}$  – стоимость на начало года.

$C_{\text{вв}}$  – стоимость введенных в эксплуатацию ОФ в течении года.

$K_{\text{инф}}$  – коэффициент инфляции.

$C_{\text{сп}}$  – стоимость списанных ОФ в течении года.

**За год А:**

$$C_{\text{оф}} = 11985000000 + \frac{65000000 \times 1.03}{12} - (50000000 \times 2 + 30000000) = 11887579167 \text{руб}$$

**За год В:**

$$C_{\text{оф}} = 11887579167 - 50000000 = 11837579167 \text{руб}$$

### 2. Оборотные средства:

$$C_{\text{об}} = \frac{C_{1/2} + C_2 + C_3 + C_{n/2}}{n-1}$$

$C_{1/2}$ ,  $C_2$ ,  $C_3$ ,  $C_{n/2}$  – остаток оборотных средств на соответствующие даты

n - число принимаемых во внимание остатков за анализируемый период

**За год А:**

$$C_1 = 425000000 \text{руб}$$

$$C_2 = 425000000 + 50000000 - 200000 = 474800000 \text{руб}$$

$$C_3 = 474800000 \text{руб}$$

$$C_4 = 474800000 + 50000000 - 60000000 = 464800000 \text{руб}$$

$$C_{\text{об}} = \frac{212500000 + 474800000 + 474800000 + 232400000}{3} = 464833332 \text{руб}$$

**За год В:**

$$C_1 = 464833332 + 15000000 - 45000 = 479788332 \text{руб}$$

$$C_2 = 479788332 + 250000 - 600000 = 479438332 \text{руб}$$

$$C_3 = 479438332 + 3200000 - 7000000 = 412638332 \text{руб}$$

$$C_4 = 412638332 + 3000000 - 900000 = 414738332 \text{руб}$$

$$C_{\text{об}} = \frac{239894166 + 479438332 + 412638332 + 207369166}{3} = 446446664 \text{руб}$$

## 2.5 Рентабельность

**1. Рентабельность имущества:**

$$R_{\text{им.}} = \frac{П_{\text{бал}}}{C_{\text{оф}} + C_{\text{об}}} \times 100\%$$

**За год А:**

$$R_{\text{им.}} = \frac{12362500}{11887579167 + 464833332} \times 100\% = 0.00100082\%$$

**За год В:**

$$R_{\text{им.}} = \frac{25932000}{11837579167 + 446446664} \times 100\% = 0.00211103\%$$

## 2. Рентабельность продукции:

$$R_{\text{прод}} = \frac{Пбал}{Робц} \times 100\%$$

**За год А:**

$$R_{\text{прод}} = \frac{12362500}{1074100000} \times 100\% = 0,0254355\%$$

**За год В:**

$$R_{\text{осн}} = \frac{25932000}{993500000} \times 100\% = 0,0261017\%$$

## 2.6 Индекс доходности

$$J = \frac{Двал}{Робц}$$

**За год А:**

$$J = \frac{1086462500}{1074100000} = 1,01150963597$$

**За год В:**

$$J = \frac{1019432000}{993500000} = 1,0261016608$$

### Приложение

<u>Экономические показатели</u>	<u>Обозначение</u>	<u>Фактич.дан. по</u> <u>году А</u>	<u>Фактич.дан. по</u> <u>году В</u>
1	2	3	4
<b><u>1. Доходы</u></b>			
<u>Всего за год</u>	$D_{вал}$	<b>1086462500руб</b>	<b>1019432000руб</b>
<u>Основная деятельность</u>	$D_{осн}$	<b>1052000000руб</b>	<b>980000000руб</b>
<u>Внереализованная деятельность</u>	$D_{неосн}$	<b>34462500руб</b>	<b>39432000руб</b>
<b><u>2. Эксплуатационные расходы</u></b>			
<u>Всего за год</u>	$P_{общ}$	<b>1074100000руб</b>	<b>993500000руб</b>
<u>Эксплуатационные расходы(всего от основной деятельности)</u>	$P_{эксп}$	<b>1050000000руб</b>	<b>972000000руб</b>
<u>Себестоимость продукции</u>	$C_{себ}$	<b>1049800руб</b>	<b>972000000руб</b>
<u>Коммерческие расходы</u>	$P_1$		
<u>Управленческие расходы</u>	$P_2$		
<u>Прочие операционные</u>	$P_3$		
<u>Внереализованные расходы(предпринимательские )</u>	$P_{неосн}$	<b>24100000руб</b>	<b>21500000руб</b>

<b><u>3.Прибыль</u></b>			
<u>Балансовая прибыль</u>	$\underline{П}_{\text{бал}}$	<b>12362500руб</b>	<b>25932000руб</b>
<u>Основная деятельность</u>	$\underline{П}_{\text{осн}}$	<b>2000000руб</b>	<b>8000000руб</b>
<u>Внереализованная деятельность</u>	$\underline{П}_{\text{неосн}}$	<b>10362500руб</b>	<b>17932000руб</b>
<b><u>4.Среднегодовая стоимость</u></b>			
<u>Основные производственные фонды</u>	$\underline{С}_{\text{оф}}$	11887579167руб	11837579167руб
<u>Оборотные средства</u>	$\underline{С}_{\text{об}}$	464833332руб	446446664руб
<b><u>5.Рентабельность</u></b>			
<u>Рентабельность имущества</u>	$\underline{R}_{\text{имущ}}$	0.00100082 %	0.00211103 %
<u>Рентабельность продукции</u>	$\underline{R}_{\text{прод}}$	0,0254355%	0,0261017%
<b><u>6.Индекс доходности</u></b>	$\underline{J}$	1,01150963597	1,0261016608