

11. Лозинский С.Г. Средневековые ростовщики. Страницы из экономической истории церкви в средние века / Лозинский С.Г. – СПб.: Экономическая школа. – Вып. 1. –1992. – 305 с.
12. Фомина М.В. Теория хаоса: новые тенденции в развитии методологии / М.В. Фомина, В.В. Приходько. Стратегия предприятия в контексте повышения его конкурентоспособности: материалы V междунар. науч.-практ. Интернет-конференции 2016 г., 29 фев., г. Донецк: в 2 т. – Т.2 / ГОВПО «ДонНУЭТ им. Михаила Туган-Барановского» - Донецк: ФЛП Кириенко С.Г., 2016. – С. 87 – 90.
13. Фомина М.В. Коррупция и теневая экономика с позиции институциональной теории / М.В. Фомина, В.В. Приходько // Стратегия предприятия в контексте повышения его конкурентоспособности: сб. науч. стат. / ГО ВПО «Донецкий национальный университет экономики и торговли им. М. Туган – Барановского», каф. экономики предприятия ; сост. : Л. И. Донец.. – Вып.7. – Донецк : ФЛП Кириенко С.Г., 2018. – 352 с. – С. 135 – 140.

УДК 338.47:656.025.2(470+571)

**Шабалина Людмила Валерьевна, к.э.н., доцент,
Кротова Анастасия Олеговна**

Государственная организация высшего профессионального образования «Донецкий национальный технический университет»

E-mail: luda_2270@mail.ru

E-mail: yaskoanastasiia@gmail.com

РАЗВИТИЕ РОССИЙСКОГО РЫНКА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

В статье проведен анализ развития основных компаний гражданской авиации и аэропортов Российской Федерации. Выявлены недостатки и обоснованы мероприятия по улучшению их деятельности.

Ключевые слова: авиакомпания, аэропорт, рынок гражданской авиации, пассажирские перевозки, транспортные перевозки.

Развитие российского рынка авиационных пассажирских перевозок стал одним из стратегических вопросов развития экономики Российской Федерации (РФ). За последние двадцать лет воздушные перевозки прошли длительный путь развития в сфере обслуживания и совершенствования транспортных средств, а также соответствия международным стандартам полетов IATA и ICAO. Авиационная промышленность, являясь системообразующей отраслью, обеспечивает стабильную работу различных предприятий, что создает условия для развития высоких технологий и дает толчок развитию самолетостроения, машиностроения, в том числе авиаоборудования и авиационных двигателей. Увеличению объема рынка авиаперевозок способствует расширение взаимодействия между территориями государства, а также активное внедрение информационно-коммуникационных технологий в этой сфере. Так, 87% граждан РФ предпочитают пользоваться услугами авиакомпаний при выборе перевозчиков, в силу доступности покупки билетов и разнообразия маршрутов [1]. В связи с выше сказанным, становится актуальным и важным проведение анализа развития основных компаний гражданской авиации и аэропортов РФ для обоснования мероприятий по улучшению их деятельности, что позволит увеличить пассажирооборот, а также повысить уровень обслуживания путешественников.

Изучению экономических проблем развития российской авиации на постсоветском пространстве посвящены исследования Кеворкова В.В., Леонтьева С.В., Голубкова Е.П.,

Комаристого Е.Н., Гольдштейна Г.Я. и др. Вопросы маркетинговой стратегии российской авиации отражены в работах Штейна А.Н., Азизова А.В., Белецкой Э.Г. и Черепова П.В. Пути выхода российских авиакомпаний на европейские рынки предложены Алексеевым И.Н., Лапатеевым Л.О. и Ольгиным Ю.Ф. Вопросы продвижения на азиатских рынках российской гражданской авиации содержатся в работах Иванько А.А., Тимохина Е.В. и Лёзова В.В.

Цель исследования – анализ развития основных компаний гражданской авиации и аэропортов Российской Федерации.

Рынок российской гражданской авиации после распада СССР стал развиваться весьма активно. Так, в первой половине 1990-х годов крупнейшая в мире авиакомпания «Аэрофлот» была расформирована на 311 самостоятельных авиакомпаний, что повлекло за собой неэффективное использование основных фондов, поскольку в некоторых из компаний на балансе находилось один-два самолета.

В 1998 г. произошло объединение авиакомпании «Аэрофлот» с предприятиями, не имеющими достаточной материально-технической базы для осуществления авиаперевозок. В результате, в 2000г. 90% пассажирооборота воздушного транспорта обеспечивали 37 авиакомпаний. При этом уже в 2012г. этот же объем пассажирооборота обеспечивали четырнадцать авиакомпаний. Тогда как, уже в 2016г. коммерческие пассажирские перевозки в РФ выполняли 186 авиакомпаний, что связано с приоритетом граждан РФ в комфорте во время поездок, сокращении времени в пути и высоком уровне обслуживания. Так, например, если в 2016г. железнодорожными видами транспорта воспользовались 124,6 млн. чел., автобусными - 124,3 млн. чел., то авиа услугами воспользовалось свыше 154 млн. пассажиров.

В 2017 - 2018гг. для российского авиационного рынка характерна высокая концентрация объемов авиаперевозок в нескольких лидирующих авиакомпаниях [2-5]. Наиболее крупным представителем воздушного транспорта является ПАО «Аэрофлот», который занимает лидирующие позиции в рейтинге российской авиации с 1997г. и уже начиная с 2005г. получил признание и на международных направлениях. Компания имеет лайнеры с различной степенью комфортабельности, ценовой политики и дополнительных услуг.

В 2017г. общая численность пассажиров крупнейших авиакомпаний РФ составила 205,230 млн. чел., превысив показатель 2016г. на 18,6%. Так, рост пассажирооборота ПАО «Аэрофлот» составил 13,3%, ГТК «Россия» - 37,7%, S7 Airlines - 4,9%, ОАО АК «Уральские авиалинии» - 23,7% и ПАО «Авиакомпания «UTair»» - 9,6%. Данные свидетельствуют о том, что самый высокий рост наблюдается у компаний ГТК «Россия» и ОАО АК «Уральские авиалинии», что обусловлено ценовой политикой, сервисом обслуживания и регулярностью перелетов (табл. 1).

Таблица 1 – Основные показатели деятельности крупнейших авиакомпаний Российской Федерации, 2017г. [6]

Компания	Доля компании на рынке, %	Количество пассажиров, млн.	Стоимость билета на рейс, руб.		Прибыль, млрд. руб.
			Бизнес класс	Эконом класс	
Аэрофлот	31,2	32,8	12475	2491	294,3
Россия	10,6	11,1	10961	2115	173,9
S7 Airlines	9,4	9,9	13705	3010	204,7
Уральские авиалинии	7,5	7,9	10530	2000	170,9
ЮТэйр	6,9	7,3	11975	2790	150,4

Самыми крупными в РФ являются аэропорты г. Москвы, пассажиропоток которых в 2017 г. по сравнению с 2011 г. увеличился на 57%, что связано с высокой частотой посадки бортов самолетов и состыковкой между внутренними рейсами. При этом произошло, увеличение пассажиропотока по всей территории РФ, что повлекло за собой необходимость увеличения пропускной способности аэропортов и расширения их инфраструктуры. Так, в г. Москве и Московской области была проведена полная реновация аэропортов. В г. Ростов-на-Дону в 2017 г. был введен в эксплуатацию аэропорт «Платов» пропускная способность которого 5 млн. пассажиров, а также открыт новый терминал «Крымская волна» в г.Симферополь, который способен обслужить 6,5 млн. пассажиров год (табл. 2).

Таблица 2 - Рейтинг аэропортов РФ с 2011 по 2017 гг. [7]

Наименование	Численность пассажиров, млн.чел.						
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Москва (Шереметьево)	25,61	17,09	28,97	31,26	31,28	35,63	37,94
Москва (Домодедово)	22,83	27,97	30,77	33,04	30,50	32,15	33,99
Москва (Внуково)	9,36	10,67	11,18	12,73	15,82	17,05	18,65
Санкт-Петербург (Пулково)	10,7	10,91	12,85	14,26	13,50	14,52	15,76
Симферополь (Интернэйшнл)	-	-	-	2,69	5,02	7,03	9,11
Екатеренбург (Кольцово)	3,74	3,91	4,25	4,47	4,17	3,15	3,27
Сочи	1,61	2,06	2,43	3,07	3,08	3,25	3,79
Новосибирск (Толмачево)	1,97	1,73	2,59	2,83	2,60	3,62	3,94
Краснодар (Пашковский)	1,94	2,63	2,85	3,42	3,12	4,04	4,67
Уфа	0,61	1,73	1,19	1,36	1,29	2,15	2,95

Сравнение пассажиропотока крупнейших аэропортов РФ свидетельствует, что показатель по некоторым направлениям увеличился в два и более раза (табл. 3).

Таблица 3 – Рост пассажиропотока в период 2011-2017 гг., млн. чел. [4]

Наименование	2011	2017	Рост, %
Москва (Шереметьево)	25,61	37,94	1,48
Москва (Домодедово)	22,83	33,99	1,48
Москва (Внуково)	09,36	18,65	1,99
Санкт-Петербург (Пулково)	10,37	15,76	1,51
Симферополь (Интернэйшнл)	-	9,11	-
Екатеренбург (Кольцово)	3,74	3,27	-0,87
Сочи	1,61	3,79	2,35
Новосибирск (Толмачево)	1,97	3,94	2,00
Краснодар (Пашковский)	1,94	4,67	2,41
Уфа	0,61	2,95	4,84

Направления «Пашковский» и «Уфа» - являются популярными, поскольку аэропорты находятся в развивающихся крупных городах РФ и пассажиры их выбирают с целью рабочих визитов или поездок с целью отдыха. Так, Краснодарский край увеличил поток пассажиров в 2,4 раза, что связано с развитием агропромышленного комплекса и туристической инфраструктуры. Однако, г. Екатеринбург, хоть и является развитым городом, но, данные свидетельствуют об уменьшении пассажиров на 0,87%. Аутсайдерами стали аэропорты Москвы и Санкт-Петербурга, поскольку они в предыдущие периоды имели существенные темпы роста в силу своего расположения,

сосредоточения бизнес центров, офисов и населения. В аэропортах Москвы чаще всего проходят стыковки между рейсами, как внутренними, так и международными. В качестве факторов развития перелетов в эти регионы, можно рассматривать бизнес-туризм, поскольку население из года в год активнее пользуется услугами авиакомпаний с целью совершения туристических и деловых поездок.

Думается, что для развития компаний гражданской авиации и аэропортов РФ целесообразно разработать организационно-экономический механизм объединения данных предприятий в ассоциацию, которая будет работать на основе единой программы лояльности для различных категорий пассажиров.

1. Для пассажиров самостоятельно бронирующих билеты через Интернет разработать систему начисления бонусов, которыми возможно частично или полностью отплатить стоимость авиабилета в любой из компаний или услуги в аэропорту.

2. Для пассажиров имеющих детей разработать специальные предложения, включающие детское меню, предоставление книг и игрушек во время полета, а также посещение детской игровой комнаты в аэропорту.

3. Для пассажиров, не нуждающихся в провозе багажа разработать механизм снижения стоимости билета.

4. Для пассажиров, которые часто путешествуют разработать систему накопления миль, которыми можно оплачивать багаж, если он не рассчитан в стоимости билета, а также частично оплачивать стоимость билета или услуги.

5. Для пассажиров старше 60 лет разработать специальные предложения по бесплатному перелету к месту диагностики и лечения, а также систему скидок для граждан работающих/работавших на вредных производствах.

Авиационные пассажирские перевозки являются неотъемлемой частью социально-экономического развития РФ. Однако, для улучшения качества предоставляемых услуг необходимо расширить маршруты по территории страны, повысить уровень обслуживания во время перелетов, а также разработать организационно-экономический механизм объединения компаний гражданской авиации и аэропортов в ассоциацию, которая будет работать на основе единой программы лояльности для различных категорий пассажиров.

Библиографический список литературы.

1. Состояние рынка авиаперевозок в РФ [Электронный ресурс]: URL: <http://media.rssp.ru/document/1/a/a/aa5d9436d83f17ed06a49e4dcce531c6.pdf> (Дата обращения: 02.02.2019).

2. Годовой отчет за 2016 ПАО «АЭРОФЛОТ» [Электронный ресурс]: URL: https://ir.aeroflot.ru/fileadmin/user_upload/files/rus/common_info/gosa_doc_2017/aeroflot_ar16_rus.pdf (Дата обращения 03.02.2019).

3. Годовой отчет за 2015 ПАО «АЭРОФЛОТ» [Электронный ресурс]: URL: https://ir.aeroflot.ru/fileadmin/user_upload/files/eng/companys_reporting/annual_reports/rus_ar_aeroflot_2015_2016_web.pdf (Дата обращения 03.02.2019).

4. Годовой отчет за 2017 ПАО «АЭРОФЛОТ» [Электронный ресурс]: URL: https://ir.aeroflot.ru/fileadmin/user_upload/files/rus/common_info/gosa_doc_2018/ar2017_rus.pdf (Дата обращения 03.02.2019).

5. Отчет за 1 квартал 2018 г. ПАО «АЭРОФЛОТ» [Электронный ресурс]: URL: https://ir.aeroflot.ru/fileadmin/user_upload/files/rus/infortmation_disclosure/ezho/2018/i/ezho_1kv2018.pdf (Дата обращения 02.02.2019).

6. Жук Е.С. Маркетинговый анализ и прогнозирование рынка: практический аспект [Электронный ресурс]: URL: http://www.gosbook.ru/system/files/documents/2011/10/07/prognoz_-1.pdf.

7. Аналитический обзор рынка авиаперевозок [Электронный ресурс]: URL: https://veles-capital.ru/uploadedfiles/Analytics/VC_AFLT_Oct17.pdf (Дата обращения 03.02.2019).

8. Шабалина Л.В., Караман Е.Г. Развитие российской инновационной системы как метод повышения конкурентоспособности предприятий / Л.В. Шабалина // Стратегия предприятия в контексте повышения его конкурентоспособности. – 2017. - № 6. – С.140-145.

9. Шабалина Л.В., Пилипенко А.А. Оценка позиций Российской Федерации на международном туристическом рынке / Л.В. Шабалина // Конкурентоспособность субъектов хозяйствования в условиях новых вызовов внешней среды: проблемы и пути их решения. - 2018. – С.569 -576.

УДК 005:681.51

Шершнёва Анна Викторовна, к.э.н., доцент,

Пальчикова Наталья Сергеевна

Государственная организация высшего профессионального образования «Донецкий национальный университет экономики и торговли имени Михаила Туган-Барановского»

E-mail: avsher@bk.ru,

E-mail: tashalybennikova@mail.ru

ТРАНСФОРМАЦИЯ БИЗНЕСА В УСЛОВИЯХ ЦИФРОВОЙ ЭКОНОМИКИ

В работе рассмотрены понятия «цифровой экономики» и «цифровой трансформации». Определены эффективные пути совершенствования системы управления предприятием и перспективные направления трансформации бизнеса в условиях цифровизации.

Ключевые слова: цифровая экономика, информационные технологии, цифровая трансформация, бизнес-процессы, система управления предприятием.

На данный момент наблюдается активная фаза становления цифровой экономики, в следствии чего возникает острая необходимость адаптации предприятий к новым реалиям ведения бизнеса. Реализация концепции цифрового бизнеса доказывает важные конкурентные преимущества предприятия. Положительный эффект от внедрения и использования информационных технологий в деятельности предприятий давно доказан. Но понятие цифровой трансформации, как одной из главных составляющих процесса перехода к цифровой экономике достаточно новое и требует научного обоснования. В связи с этим наблюдается особый интерес ученых и практиков к вопросам трансформации бизнеса под воздействием цифровых технологий.

Целью данной работы является изучение особенностей цифровой трансформации предприятия и определение перспективных путей совершенствования бизнеса.

Сегодня существует несколько подходов к определению понятия «цифровая экономика». С точки зрения классического подхода, цифровая экономика – это экономика, основанная на цифровых технологиях. В широком смысле цифровая экономика – это экономическое производство с использованием цифровых технологий. Однако более емкое понятие определяет цифровую экономику как экономику, основанную на новых методах генерирования, обработки, хранения, передачи данных, а также цифровых компьютерных технологиях [1].