

Литература

1. Александров Г.А. Антикризисное управление: теория, практика, инфраструктура. М.: «Бек», 2002. 544 с.
2. Индикаторы цифровой экономики: 2020: статистический сборник / Г.И. Абдрахманова, К.О. Вишневский, Л.М. Гохберг и др.; Нац. исслед. ун-т «Высшая школа экономики». М.: НИУ ВШЭ, 2020. 360 с.
3. Карлик А., Гришпун Е. Реструктуризация в стратегии развития промышленных предприятий // Проблемы теории и практики управления. 2000. № 6. С. 87–91.
4. Костин К.Б., Березовская А.А. Современные технологии цифровой экономики как драйвер роста мирового рынка товаров и услуг // Экономические отношения. 2019. Т. 9. № 2. С. 455–480.
5. Лошкова И.В., Королёв Г.В. Перспективы внедрения технологических платформ «Индустрии 4.0» в России // Менеджмент и бизнес-администрирование. 2019. № 1. С. 156–164.
6. Рыбкина М.В. Антикризисное управление: учебное пособие / Ульянов. гос. техн. ун-т. Ульяновск: УлГТУ, 2020. 182 с.
7. Харламова И.Ю. Продвижение при помощи вирусного маркетинга // Современные информационные технологии. 2009. № 10. С. 92–94.

Возможности развития Международного аэропорта Красноярск в авиационный хаб

Development Opportunities of Krasnoyarsk International Airport to the Aviation Hub (DOI: 10.34773/EU.2021.3.26)

Н. ГИЛЬЦ, Н. НОВОСЕЛЬСКИЙ

Гильц Надежда Евгеньевна, канд. экон. наук, доцент кафедры логистики Инженерно-экономического института Сибирского государственного университета науки и технологий (СибГУ) имени академика М.Ф. Решетнева (г. Красноярск). E-mail: negilts@mail.ru

Новосельский Никита Константинович, магистрант Инженерно-экономического института СибГУ им. М.Ф. Решетнева (г. Красноярск). E-mail: novoselskiy29@mail.ru

В работе рассмотрены возможности развития Красноярского аэропорта в авиационный хаб, который впоследствии может стать главным авиационным узлом Сибирского федерального округа. Авторами был проведен обзор современно развивающихся авиахабов с целью выделения условий, влияющих на развитие авиационных узлов.

Ключевые слова: аэропорт, авиационный хаб, развитие авиахаба, факторы, аэропорт города Красноярска.

The paper considers the possibilities of developing the Krasnoyarsk airport into an aviation hub, which may later become the main aviation hub of the Siberian Federal District. The authors reviewed the modernly developing air hubs in order to highlight the conditions affecting the development of aviation hubs.

Key words: airport, aviation hub, development of an aviation hub, factors, airport of the city of Krasnoyarsk.

Введение

На сегодняшний момент Красноярский край является административным центром второго по площади региона России и одним из крупных транспортных узлов. Регион обладает высоким экономическим потенциалом: на него приходится более 3 % всего объема промышленной продукции, произведенной в России, здесь сосредоточено большое количество логистических компаний (свыше 160 предприятий). Развитие транспортно-логистических услуг в Красноярском

крае занимает особое место в его социально-экономическом развитии, т.к. регион имеет выгодное местоположение, сочетая близость к европейской части России и к странам Азии. Таким образом, становится необходимым развитие не только автомобильной и железнодорожной, но и авиационной логистики. К общепринятым основным условиям для создания авиационного центра (авиахаба) в регионе можно отнести следующие:

1. Присутствие сильной базовой авиакомпании с устойчивым финансовым положением;
2. Развитая инфраструктура аэропорта, которая позволит принимать большое количество самолетов;
3. Выгодное географическое положение;
4. Большой пассажиропоток аэропорта;
5. Невысокая цена на топливо;
6. Развитое транспортное сообщение с аэропортом.

При проведении анализа авторами было выявлено, что Международный аэропорт Красноярск соответствует большинству условий из данного перечня, а, следовательно, развитие авиахаба на территории региона возможно. Также авторами выполнен обзор зарубежного и отечественного опыта создания и функционирования авиационных хабов.

Обоснование актуальности

Успешная доставка грузов в современном мире предполагает необходимость верного построения маршрута с исключением простоев и задержек. В силу этого требуется учитывать множество факторов, начиная от фасовки груза и его отправки, и заканчивая доставкой клиенту. Как известно, авиадоставка является самой быстрой, но данный способ ограничен продолжительностью полета и необходимостью постоянной дозаправки, перегрузки [1;12]. Следовательно, необходимо создание одного большого аэропорта, который будет отвечать необходимым требованиям:

- географическим;
- экономическим;
- инфраструктурным.

Предъявленным требованиям соответствует Международный аэропорт Красноярск имени Д.А. Хворостовского. Необходимо отметить, что развитие аэропорта и становления его в качестве авиахаба позволит стимулировать социально-экономическое развитие региона. В связи с этим развитие аэропорта позволит решить проблемы, связанные с транспортными расходами, и дополнительно увеличить пассажиропоток.

Постановка проблемы

С целью рассмотрения основных условий развития авиахаба на базе Международного аэропорта Красноярск имени Д.А. Хворостовского требуется проанализировать, в первую очередь, что такое авиахабы и какой вклад они могут внести в социально-экономическое развитие региона. Существующие подходы к определению понятия «авиахаб» представлены в таблице.

Определение Е.С. Гинзбурга, на наш взгляд, наиболее полно учитывает выделенные основные особенности авиахаба.

Для создания и развития авиационного хаба на территории Красноярского края, несомненно, необходимо учитывать опыт создания авиационных хабов не только в России, но и за рубежом.

Интересен опыт таких развитых стран, как США (аэропорт О'Хара (O'Hare)), Великобритания (аэропорт Хитроу (Heathrow)). Данные страны уже более трех лет являются лидерами по развитию международного авиационного сообщения в мире.

Увеличение потребности жителей США во внутреннем сообщении между городами привело к развитию одного из наиболее значимых аэропортов – авиахаба О'Хара. Данный аэропорт расположен на северо-западной стороне Чикаго, в штате Иллинойс, и занимает особое место в системе авиационного сообщения США. Он представляет собой крупный международный

авиационный узел, в который включена также железнодорожная ветка, что обуславливается необходимостью доставки людей и грузов до аэропорта, вследствие удаленности города непосредственно от авиационного хаба. Как грузовой распределительный центр, аэропорт О'Хара является важным связующим звеном между Европой и азиатскими странами [4].

Подходы к определению «авиахабов»

Автор	Определение
Е.С. Гинзбург	Перспективная форма организации транспортных узлов для аэропортов, обладающих выгодным экономико-географическим положением на пересечении транспортных маршрутов, идущих по различным направлениям; создание и развитие авиахабов является необходимой предпосылкой повышения эффективности авиационного пассажирского транспорта [3].
Н.Ю. Ярошева, Т.С. Орлова	Концентрация пассажиропотоков в узле, которая позволяет повысить рентабельность перевозок, увеличить количество направлений и частоту рейсов в конечные точки назначения, куда магистральному перевозчику летать невыгодно [10].
В.В. Вязовская	Комплекс сооружений, предназначенных для обслуживания воздушных судов, который служит одновременно и отправной точкой, и завершающим звеном авиатранспортного процесса [2]

Развитие авиахаба в Чикаго было достигнуто благодаря:

- развитой системе доставки пассажиров и грузов;
- оптимальной системе складских помещений;
- государственному регулированию действий аэропорта;
- передаче вспомогательных функций на аутсорсинг.

Следующим крупным авиахабом, по мнению авторов, является авиационный центр Хитроу в Великобритании, который позиционируется как единственный хаб в стране. Этот авиахаб – лидер по международным перевозкам (за исключением 2020 года [9], по итогам которого Хитроу потерял звание самого загруженного аэропорта), он занимает ведущее место среди аэропортов Европы, являясь седьмым по объему загруженности пассажирами в мире в 2016 году (75,7 млн человек). Высокая пропускная способность аэропорта обуславливается несколькими факторами:

- в авиахабе Хитроу обслуживается свыше 90 авиакомпаний, которые связывают Лондон более чем со 170 аэропортами по всему миру;
- развитая инфраструктура города (для прибытия в аэропорт возможно воспользоваться двумя поездами, автобусом и метро);
- относительно небольшое расстояние от города до аэропорта.

Если говорить о развитии инфраструктуры аэропорта, стоит отметить проведенную в 2013 году реконструкцию взлетно-посадочных полос для приема грузовых самолетов, что способствовало стратегическому развитию пассажирских и грузовых перевозок. В результате проведенных преобразований аэропорт Хитроу располагает 5 пассажирскими и 1 грузовым терминалом и имеет 2 взлетно-посадочные полосы.

При рассмотрении крупных российских авиационных узлов следует обратить внимание на аэропорт Храброво (Калининград) по причине его непосредственной близости к европейским странам. Развитие авиационного узла на первых порах проходило в негативном ключе по причине отсутствия опыта и большого пассажиропотока. С 2007 года после создания авиахаба число пассажиров в аэропорту увеличилось с 115 тыс. до 1098 тыс. человек, что позволило Храброво стать пятым среди российских аэропортов[4].

В настоящее время аэропорт Калининграда является опорным пунктом, как аэропорты Москвы и Санкт-Петербурга, и связующим звеном между сетями российских и европейских аэропортов, что говорит о возможности становления калининградского аэропорта, как одного из крупнейших авиационных узлов в Балтийском регионе. Однако сейчас это невозможно

вследствие политических ограничений со стороны европейских стран, которые выражаются в ограничении полетов над странами без дополнительных соглашений и уменьшений наложенных санкций.

Стоит отметить, что у калининградского аэропорта Храброво имеется важное преимущество – расположение на пересечении воздушных путей между Европой и Россией. Благодаря этому появляется возможность реализации удобной транспортной связи между регионами России и Европы.

Создание авиационных хабов дает множество преимуществ не только для авиакомпаний, но и для пассажиров, осуществляющих как внутрисоветские, так и международные перелеты. Выгода для пассажиров – большой выбор маршрутов, времени вылетов и типов воздушных судов. Выгода для авиакомпаний – гибкость в составлении расписания, использовании рабочей силы, техники и авиалайнеров, которые возможно заменять в зависимости от загруженности маршрута, плюс обслуживание и ремонт авиалайнеров на собственных площадках в домашних аэропортах. Для аэропортов обслуживание транзитных пассажиров обходится на 40 % дешевле, чем конечных.

Таким образом, на основе зарубежного и отечественного опыта можно сформулировать условия развития авиахабов:

- стратегически удобное размещение филиалов авиакомпаний, на основе которых становится возможно проводить транспортные операции;
- большое число компаний, объединенных в один консорциум, с целью осуществления как междугородних, так и международных перелетов;
- возможность государственного стимулирования деятельности компании;
- развитие инфраструктуры;
- выгодное локальное и экономическое местоположение;
- развитая транспортно-логистическая система.

Исходя из этого, можно сказать, что Красноярск имеет удобное географическое положение и обладает возможностью обеспечить трансфер между городами Уральского, Сибирского, Южного федеральных округов, а также Китая и других стран Азии. Данное положение открывает для авиакомпаний уникальные возможности выхода на новые рынки [5]. Но до недавнего времени расширение маршрутной авиасети было невозможно из-за неразвитой инфраструктуры. Правительством края по поручению президента Российской Федерации было принято решение расширить сеть межрегиональных регулярных пассажирских авиационных маршрутов, минуя Москву. Базовой авиакомпанией Международного аэропорта Красноярск должна была стать компания «Аэрофлот», которая летом 2020 г. планировала запустить работу транспортного узла-хаба [11]. Однако развитие проекта приостановилось в связи с распространением коронавирусной инфекции, вследствие чего открытие авиахаба переносили дважды: с 29 марта на 1 июня 2020 года, а потом и с июня 2020 года на июнь 2021 года.

Стоит отметить, что развитию авиахаба в Красноярске предшествовало утверждение в ноябре 2018 г. новой стратегии развития группы «Аэрофлот» до 2023 г. с названием «100 миллионов пассажиров к 100-летию “Аэрофлота”» [8]. Хаб в крупном экономическом и промышленном центре Сибири – Красноярске – один из четырех региональных транспортных узлов, которые собирается запустить «Аэрофлот». Три других появятся в Сочи, Новосибирске и Екатеринбурге.

Решение проблемы

Таким образом, проведенное авторами исследование и анализ условий развития авиационных хабов позволили сформировать единый перечень критериев, влияющих на формирование авиахабов:

- развитая инфраструктура аэропорта и стратегически выгодное географическое расположение;
- техническая оснащенность аэропорта;

- оперативная работа специалистов служб логистики;
- высокий уровень взаимодействия организаций, осуществляющих поставку, хранение и перевозку грузов;
- объединение предприятий в консорциумы с целью создания единой базы данных для оптимизации процессов поставок;
- уменьшение авиационных ограничений, что поможет снизить время пересечения границ, процедур проверки и автоматизации процессов контроля на транспорте;
- создание консолидированных маршрутов;
- применение современного программного обеспечения для отслеживания грузов;
- создание унифицированной транзитной политики на территории стран, осуществляющих межгосударственные перевозки;
- удобные пути подъезда к аэропорту.

Помимо выделенных условий развития авиахаба на базе аэропорта Красноярск имени Д.А. Хворостовского, в скором времени планируется реализация следующих проектов [7]:

1. Строительство железнодорожной ветки до аэропорта Красноярск;
2. Сооружение перрона воздушных судов и площадки перронной механизации, реконструкция перрона в аэропорту.

Таким образом, соблюдение указанных условий позволит создать авиахаб на базе Международного аэропорта Красноярск и сформировать авиационный узел Сибири.

Результаты

Опираясь на источники [5; 6; 9; 11] можно сказать, что со стороны региона предпринимаются все возможные действия по реализации становления Красноярского аэропорта в качестве центрального авиационного хаба Сибири.

Стоит отметить, что создание авиахаба в Красноярске позволит приблизиться к реализации следующих стратегий:

1. Стратегия Аэрофлота «100 миллионов пассажиров к 100-летию “Аэрофлота”» до 2023 года;
2. Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года.

Также необходимо отметить, что формирование центра пассажирских и грузовых перевозок позволит сделать аэропорт одним из драйверов экономики региона.

Заключение

Таким образом, нами обоснована необходимость развития авиахаба в Красноярске, и сделаны прогнозы, исходя из опыта зарубежных стран. Сформулированные условия являются дискуссионными: их внедрение будет происходить постепенно, в силу чего возникают трудности в оценке эффективности данного проекта.

Литература

1. Айтбенова А.А., Александрова М.Л., Алибекова Н.М., Зима М.Г. Экономический коридор «Новый шелковый путь» // Актуальные научные исследования в современном мире. 2020. № 5-10. С. 43–49.
2. Вязовская В.В. К вопросу о развитии аэропортов-хабов в Российской Федерации // Научно-аналитический журнал «Управленец». 2011. № 5-6. С. 16–20.
3. Гинзбург Е.С. Совершенствование пространственной организации авиационного транспорта России: автореф. дис. ... канд. геогр. наук. Калининград, 2009. 19 с.
4. Иванов В.В., Кузнецов А.В. Стратегии формирования московского хаба на основе международных технологий создания крупных авиаузлов // Российский внешнеэкономический вестник. 2013. № 2. С. 71–82.

5. Официальный сайт Аэрофлот. Российские авиалинии [Электронный ресурс]. URL: <https://www.aeroflot.ru/ru-ru/news/61287?>
6. Официальный сайт Интерфакс. Туризм [Электронный ресурс] URL: <https://tourism.interfax.ru/ru/news/articles/75653/>
7. Официальный сайт Красаэропроект. Проектный институт [Электронный ресурс]. URL: <http://krasaeroproject.ru/projects/>
8. Официальный сайт РБК+. Партнерские проекты [Электронный ресурс]. URL: <https://plus.rbc.ru/news/>
9. Официальный сайт RG.RU: Российская газета [Электронный ресурс]. URL: <https://rg.ru/2020/12/11/reg-sibfo/>
10. Ярошевич Н.Ю., Орлова Т.С. Методологические подходы к формированию аэропортов-хабов на территории страны // Известия УрГЭУ. 2014. № 3. С. 18–24.
11. АТО.RU – Деловой авиационный портал [Электронный ресурс]. URL: <http://www.ato.ru/content/transportnyu>
12. Palmowski T. The port of Gdańsk development and position in the Baltic region // Проблемы регионального развития в начале XXI века. Материалы международной научной конференции. Калининград: Изд-во БФУ им. И. Канта, 2019. С. 270–284.

Анализ и совершенствование бизнес-процессов предприятия в условиях кризиса

Analysis and Improvement of Business Processes of the Enterprise in the Conditions of Crisis (DOI: 10.34773/EU.2021.3.27)

И. ИСЛАМОВ

Исламов Ильшат Яхиевич, канд. экон. наук, доцент кафедры цифровой экономики и коммуникаций Института экономики, финансов и бизнеса Башкирского государственного университета. E-mail: islamovbgu@gmail.com

В статье рассмотрены этапы взаимодействия предприятий в условиях кризиса, предложена программа антикризисного развития предприятия, которая включает в себя всестороннюю диагностику состояния компании.

Ключевые слова: затраты, предприятия, стратегия, экономика.

The article considers the stages of interaction of enterprises in the conditions of the crisis. And the program of anti-crisis development of the enterprise, which includes a comprehensive diagnosis of the state of the company, is proposed.

Key words: costs, businesses, strategy, economics.

Основные положения

В статье приведен анализ фундаментальных и прикладных исследований отечественных авторов, касающихся вопросов применения эффективных стратегий управления в условиях кризиса. Предложена программа антикризисного развития предприятия, которая включает всестороннюю диагностику состояния компании, создание антикризисной стратегии, улучшение организационной структуры предприятия, оптимизацию управления денежными средствами, изменение подходов к мотивации сотрудников и созданию организационной культуры.