оптимальных решений: количество торговых арендаторов, развлекательные площадки, потребность торгово-деловых или выставочных комплексов, ассортимент и т.п.

Логика потребителя при приобретении того или иного товара примитивна: «мне нужен данный товар» или «мне не нужен данный товар». И поэтому, если предприниматель выявит сегмент «нужных» товаров для потребителей определенного сектора (ниши), которые еще не реализуются (не в полном объеме реализуются), то это позволит привлечь инвестиции и принести прибыль.

Таким образом, подходя к выбору формата розничного предприятия через призму логики потребителя, можно создать абсолютно новый формат магазина. Данный формат будет отличаться не только ассортиментом товаров – это будет абсолютно уникальный тип торговли, ранее не встречающийся на рынке.

1. Леушина О.В., Аршинова А.Н. Совершенствование управления бизнес-процессами в торговле // Развитие теории и практики управления социальными и экономическими системами Материалы Пятой международной научно-практической конференции. Ответственный за выпуск Н.Л. Рогалева. 2016. С. 128-130.
2. Леушина О.В., Сарычева Е.Н. МАРКЕТИНГ В ТОРГОВЛЕ. В 2 частях : учеб. пособие для вузов / НОУ ВПО Центросоюза РФ СиБУПК. Новосибирск, 2012. Том часть 1.
3. Леушина О.В. Тенденции развития розничной торговли г. Новосибирска // Казанская наука. 2012. № 3. С. 126-130.

Милтон Н.А., Ломовцев В.П., Рагозина М.А.
Исследование рынка внутренних авиаперевозок России

*Сибирский государственный университет науки и технологий
имени академика М.Ф. Решетнева
(Россия, Красноярск)*

doi:10.18411/spc-14-01-2018-10

idsp: 000001:spc-14-01-2018-10

В настоящее время на авиатранспортном рынке России действует около 113 авиакомпаний (авиапредприятия с действующими сертификатами эксплуатанта коммерческих воздушных перевозок). Процессы отраслевой консолидации жестко связаны с обострением конкурентной борьбы на авиатранспортном рынке. За 2000 – 2016 гг. количество российских авиакомпаний, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, сократилось с 267 до 113 единиц. Динамика количества действующих эксплуатантов коммерческой Гражданской авиации Российской Федерации за 1999– 2016 гг. представлена на рисунке 1.1.

Рисунок 1.1 - Динамика количества действующих эксплуатантов коммерческой Гражданской авиации РФ в 1999 г. - 2016 г. ед.

Рынок характеризуется высокой концентрацией авиаперевозок - группа Аэрофлот (включая также Россию и Победу), группа S7 (включая Сибирь и Глобус), Ютэйр и Уральские Авиалинии за 12 месяцев 2016 года выполнили около 74.8 % общего пассажирооборота на внутренних и международных воздушных линиях, доля 15 ведущих авиакомпаний в общем пассажирообороте продолжала расти и достигла 93.5 %, 35 пассажирских авиакомпаний в целом занимают 99.7 % объема рынка пассажирских перевозок.

После обвального спада 90 – х годов (в основном, в части внутрироссийских перевозок), в начале 2000-х гг. объемы перевозок на авиатранспортном рынке стабилизировались с переходом, в дальнейшем, к интенсивному восстановительному росту. Динамика пассажирооборота и перевозок пассажиров Гражданской авиации России за 1990-2016 гг. представлена на рисунках 1.2 – 1.3.

В 2000-2016 гг. среднегодовые темпы роста пассажирооборота российских авиакомпаний составили более 10%. Хотя экономический кризис 2009 г. внес негативные коррективы в работу воздушного транспорта, уже в 2010 г. рынок вырос более чем на 30% и восстановил прежнюю тенденцию роста. В 2014 г. рост пассажирооборота составил 7,2%, рост перевозок пассажиров - 10,2%, по итогам 2015 г. в Гражданской авиации РФ относительно 2014 г. наблюдался спад пассажирооборота на 6%, перевозки пассажиров снизились на 1,2%. В течение 2015 г. кризис нарастал, особенно в 4 квартале, с учетом негативной для деятельности гражданской авиации ситуации в Египте и Турции спад пассажирооборота достиг около 20%. По итогам 2016 года спад пассажирооборота составил 5%, пассажирские перевозки сократились на 4 %.[1]

В 2015 году на внутренних воздушных линиях (ВВЛ) перевезено 52,6 млн. чел., что составило 57,1% от общего числа перевезенных пассажиров (92,1 млн.чел.) Темпы роста/снижения пассажирооборота Гражданской авиации России за 2015 - 2016 гг. и февраль 2017 г. представлены на рисунке 1.4. В 2016 году на ВВЛ перевезено 56,4 млн. чел., что составило 63,6% от общего числа перевезенных пассажиров (88 млн. чел.).[2]

Рисунок 1.2 – Статистика российских авиакомпаний: динамика пассажирооборота и его структура (млн. пасс.)

Рисунок 1.3 – Пассажирооборот авиапредприятий России за 1990-2016 гг. (млрд. пасс-км)

Рисунок 1.4 – Темпы роста/снижения пассажирооборота ГА России, за 2015- 2016 гг. – февраль 2017 г., МВЛ+ВВЛ, в %

За прошедший трехлетний кризисный период (2014-2016 гг.) структура российского авиатранспортного рынка кардинально поменялась:

- изменилась структура пассажиропотоков – удельный вес пассажиров внутренних воздушных линий (ВВЛ) вырос с 46,4% до 63,7%, удельный вес пассажиров международных воздушных линий (МВЛ) упал с 53,9% до 36,3%;
- средняя дальность перевозок пассажиров гражданской авиации России снизилась с 2663 км до 2434 км, вновь укрепилось «москвоцентричное» построение маршрутной пассажирской авиа сети с преимущественной ориентацией на перевозки через столицу.

Однако, несмотря на общий спад по итогам 2016 года, с октября 2016 г. по март 2017 г. наблюдается интенсивный восстановительный рост авиаперевозок (рисунок 4), который определенно указывает на то, что отрасль уже проходит острую фазу кризиса и готова в новых условиях достаточно быстро выйти на докризисные объемы авиаперевозок.[3]

Несмотря на рост объемов авиаперевозок на ВВЛ за последние 10 лет, общая операционная рентабельность в данном сегменте имеет существенно отрицательное значение, что можно увидеть на рисунке 1.5.

Рисунок 1.5 – Средняя операционная рентабельность деятельности авиаперевозчиков на ВВЛ в Гражданской авиации РФ, %

В силу сложившихся обстоятельств многие субъекты Российской Федерации практически лишились сети местных аэродромов и авиалиний. Продолжение сокращения местных перевозок, закрытие авиалиний, развал региональной наземной авиатранспортной инфраструктуры, обслуживающей полеты самолетов региональной авиации, в сочетании с моральным и физическим устареванием эксплуатируемого парка воздушных судов и низкой платежеспособностью населения, может привести к кризисной социальной ситуации в регионах, не обеспеченных альтернативным наземным транспортом, в первую очередь в зоне северных и удаленных территорий.

1. Бовин, А. А. Управление инновациями в организациях: учеб. пособие / А. А. Бовин, Л. Е. Чередникова, В. А. Якимович. - 3-е изд., стер. - М.: Омега-Л, 2009. – 415 с.
2. Вяткин, В. Н. Риск-менеджмент. Превентивное управление: учебно-практическое пособие / В. Н. Вяткин, В. А. Гамза, Ф. В. Маевский. – Изд. Наука и образование, 2013. – 264 с
3. Ерёменко, Е. В. Проектное управление технологическими инновациями – учебное издание / Е. В. Ерёменко, Г. И. Юрковская ; Сиб. гос. аэрокосмич. ун-т. – Красноярск, 2015. – 66 с.

Орлов Е.В.

Организационная структура инновационного проекта в современных условиях

*Государственный университет управления
(Россия, Москва)*

doi:10.18411/spc-14-01-2018-11

idsp: 000001:spc-14-01-2018-11

Аннотация

В статье рассмотрены проблемы формирования и эволюции организационной структуры предприятия в процессе реализации инновационного проекта. Проанализированы примеры интеграции временных подразделений (команд проекта) в существующую организационную структуру предприятия из практики отечественных и зарубежных инновационных проектов.

Ключевые слова: организационная структура, инновационный проект, управленческий учёт;