

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ЭКОНОМИКИ И УПРАВЛЕНИЯ В XXI ВЕКЕ

Сборник научных статей
III Международной научно-практической
конференции

УДК 33+005(06)
ББК 65+65.050
А 437

А 437 Актуальные проблемы экономики и управления в XXI веке: сб. науч. статей. Ч.1/ Сиб. гос. индустр. ун-т. – Новокузнецк, 2017, – 367 с.

В сборнике представлены материалы III Международной научно-практической конференции «Актуальные проблемы экономики и управления в XXI веке».

Редакционная коллегия:

Лашкова Е.Г., к.т.н., доцент. Секция: *Инновационные технологии маркетинга и продаж.*

Иванова Е.В., к.э.н., доцент. Секция: *Проблемы развития теории и практики управления.*

Лунева Ю.В., к.э.н., доцент. Секция: *Актуальные проблемы финансов, бухгалтерского учета и аудита.*

Черникова О.П., к.э.н., доцент. Секция: *Экономические, социальные и экологические проблемы функционирования предприятий и организаций.*

Борисова Т.Н., к.э.н., доцент. Секция: *Современные технологии управления персоналом.*

Кольчурина И.Ю., к.т.н., доцент. Секция: *Актуальные вопросы менеджмента качества и стандартизации, информационного и документационного обеспечения управления.*

УДК 33+005(06)
ББК65+65.050

ISSN 2500-1892



9 772500 189004



1 7 0 0 1

>

© Сибирский государственный
индустриальный университет, 2017

СЕКЦИЯ: ИННОВАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ МАРКЕТИНГА И ПРОДАЖ

УДК 338.2

STEP-анализ как инструмент маркетингового анализа внешней среды ПАО «Аэрофлот – российские авиалинии»

Морозова А.В.¹, к.т.н. Дубовик Ю.В.¹

¹ ФГБОУ ВО «Сибирский государственный индустриальный университет», г. Новокузнецк, Россия

Аннотация: В статье представлена краткая характеристика старейшей авиакомпании России и мира. Проведён один из анализов внешней среды предприятия – STEP-(PEST-) анализ. В рамках данного анализа выявлены наиболее существенные экономические, политические, социально-культурные, научно-технические и географические факторы, способные оказывать воздействие на деятельность авиакомпании.

Ключевые слова: Авиакомпания, STEP-(PEST-) анализ, политические факторы, экономические факторы, социально-культурные факторы, научно-технические факторы, географические факторы.

Публичное акционерное общество «Аэрофлот – российские авиалинии» является бесспорным лидером гражданской авиации России, фактическим национальным перевозчиком. ПАО «Аэрофлот» контролирует порядка 12,5% внутреннего и 30% международного рынка авиаперевозок России. По финансовым показателям входит в список 25 ведущих авиакомпаний мира. Генеральный директор авиакомпании с 10 апреля 2009 года – Виталий Савельев [1].

Аэрофлот, основанный 17 марта 1923 года, является одной из старейших авиакомпаний мира и одним из наиболее узнаваемых российских брендов. Базируется в г. Москве в аэропорту «Шереметьево». Авиакомпания осуществляет 319 регулярных маршрутов, 186 чартерных рейсов. В расписании полётов собственные регулярные пассажирские рейсы по 283 направлениям в 54 страны мира (по России 121 пункт). В России авиакомпания имеет 3 филиала: в Санкт-Петербурге, Калининграде, Владивостоке. В течение первых девяти месяцев 2016 года авиакомпания перевезла 21,7 млн. пассажиров – на 10,4% больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Пассажирооборот ПАО «Аэрофлот» за семь месяцев 2014 года составил 62 млрд. пасс.-км (прирост на 11,0%). Процент занятости пассажирских кресел – 79,3%.

К компонентам внешней среды, оказывающим влияние на эффективность и устойчивость функционирования отрасли, относятся те, на которые она не может воздействовать, которыми отрасль не управляет. Эти компоненты влияют на отрасль напрямую (налоговая система, политика поставщиков, потребителей и др.), либо косвенно (политическая, экономическая и другие сферы). Факторы макросреды оказывают влияние на отрасль косвенно [2].

Среди таких факторов можно назвать макроэкономические, политические, социокультурные, географические.

Макроэкономические факторы включают состояние экономики, уровень валового внутреннего продукта на душу населения, доходы на душу населения, уровень инфляции, уровень развития инфраструктуры отрасли гражданской авиации. Очевидно, что чем выше уровень ВВП, доходы населения, тем большим спросом пользуются услуги авиаперевозчиков, так как люди имеют возможность больше путешествовать и добираться до места назначения на самолёте, а не более дешёвыми видами транспорта, такими как поезд, автобус, личный автомобиль. Большое значение также оказывает налоговая политика государства, в частности налог на добавленную стоимость (НДС), который не взимается с международных перелётов и обязателен к уплате с внутренних. Ещё одним существенным фактором является государственная поддержка прямого конкурента авиакомпаний ОАО «РЖД», которая в 2015 году составила 157,9 млрд. руб. Экономический кризис оказывает негативное воздействие на динамику развития отрасли пассажирских перевозок вообще и на авиационную в частности. Так по итогам 2015 года пассажирооборот транспорта общего пользования снизился на 5,4% по отношению к 2014 году, в том числе воздушного транспорта на 6%. В связи с ослаблением курса рубля увеличились затраты на обслуживание самолётов в аэропортах, навигационные услуги. По словам замдиректора аэропорта «Домодедово» Дениса Нуждина пассажир иностранных компаний приносит аэропортам в 2-2,5 раза больше дохода, чем пассажир внутренних линий. Аэропорты вынуждены компенсировать выпадающие доходы из-за переориентации авиапассажиров на внутрироссийские маршруты, и представители авиакомпаний ощущают это. Рост стоимости различных для них услуг составил от 10%. В то же время, российские авиаперевозчики стали более предпочтительны чем иностранные для пассажиров. Также положительно на состояние дел в отрасли играет решение политика государства в области экономического развития отдельных регионов. Так в 2015 году по субсидированным билетам летало около 1,4 млн. человек, государственная поддержка составила 7,5 млрд. руб. [3];

К политическим факторам относится уровень политической стабильности, наличие эффективных регулирующих и контролирующих механизмов управления отраслью гражданской авиации. Например, запрет на использование воздушного пространства Украины для транзитных полётов российских авиакомпаний повлёк за собой потери в 690 млн. руб. А враждебная политика украинских властей обвалила авиационный пассажиропоток между странами. Отсутствие эффективных контролирующих механизмов управления отраслью гражданской авиации может привести к ухудшению имиджа страны в мире. Так случилось в 2010 году, когда разбился самолёт с президентом Польши на борту и в 2011 году после катастрофы, в которой погибли игроки ярославского хоккейного клуба «Локомотив». Угроза жизни и здоровью граждан, вероятность совершения террористических актов также способны повлиять на положение в отрасли. Власти России приостановили полёты в Египет после того, как над Синайским полуостровом разбился в результате теракта пассажирский самолет А321, летевший в Санкт-Петербург. Потери отрасли оцениваются в 2,3 млрд. руб. Дипломатические отношения между странами также оказывают большое

влияние на отрасль пассажирских перевозок. Так с 1 декабря Россия запретила чартерные полеты в Турцию, продажа путевок была запрещена российскими властями в ноябре 2015 года в ответ на уничтожение турецкими ВВС российского бомбардировщика на сирийско-турецкой границе. Отрасль пассажирских авиаперевозок недополучит в связи с этим более 3 млрд. руб. [4];

К социокультурным факторам относятся уровень социальной защиты населения, наличие эффективного пакета государственных социальных гарантий, уровень социального расслоения граждан, различные культурные и спортивные события. Это могут быть различные социальные программы помощи и поощрения. В частности в Кемеровской области студенты, занимающие активную жизненную позицию, имеющие отличные оценки, дети, добившиеся успехов в каком либо виде спорта или в творчестве, дети из социально не защищённых семей, например, потерявшие кормильца) имеют возможность поехать в ОАЭ, Сочи, Анапу, Москву, Санкт-Петербург и другие города. Всё это увеличивает спрос на услуги авиации. Высокий уровень социального расслоения в Индии показывает, что самым развитым транспортом в этой стране является железнодорожный. Социальные пособия в Германии позволяют безработным гражданам свободно пользоваться услугами авиакомпаний. Спортивные события, будь то Олимпийские игры, чемпионат мира, музыкальные фестивали и конкурсы, такие как Евровидение привлекают множество болельщиков и зрителей. Соответственно, загрузка транспорта, в том числе и авиационного увеличивается. Политические саммиты, съезды, форумы также увеличивают поток пассажирских перевозок;

Научно-технические факторы связаны с наличием научно-исследовательских объединений, занимающихся усовершенствованием действующей и разработкой новой авиатехники, сокращение времени внедрения фундаментальных научных открытий в области авиации, создание прогрессивных технических средств, соответствие состояния техники и технологии современным требованиям. Из-за различных входных барьеров авиакомпании выгоднее покупать технику российского производства. Соответственно она заинтересована в высоком качестве и инновационности этой техники. Авиационный транспорт является самым быстрым способом передвижения, задачей разработчиков является совершенствование воздушных судов, повышение уровня комфорта, снижения расхода топлива, повышение уровня безопасности полётов и т.д. Научные разработки направлены также на совершенствования автоматического управления полётами, разработку двигателей, работающих на альтернативных видах топлива;

К географическим факторам относятся географическое расположение государства, его место в международном транспортном авиасообщении, благоприятные климатические условия для развития туризма, авиационной отрасли. Например, переправиться на другой континент можно водным транспортом, но это займёт много времени, поэтому большинство выбирают самолёт. В России есть места, добраться до которых возможно только на самолёте или вертолёте. В апреле 2010 года впервые европейское небо в течение 5 дней было закрыто для полетов гражданской авиации из-за риска повреждения двигателей пеплом

от извержения исландского вулкана Эйяфьядлайёкудль. Многие авиакомпании понесли потери в миллионы долларов, тысячи пассажиров не могли перелететь в место назначения.

Таким образом, наибольшее влияние на деятельность авиакомпаний вообще и Аэрофлота в частности оказывают:

- экономические факторы, такие как состояние экономики в стране и в мире ВВП на душу населения, реальные доходы населения, налоговая политика и т.д.;

- политические факторы – наличие правовой базы для эффективного управления и контроля деятельности авиакомпаний, политическая обстановка в мире, военные конфликты;

- социально-культурные – уровень социальной защиты населения, социальное расслоение граждан, культурные, спортивные события и т.д.;

- научно-технические факторы – наличие научно-исследовательских центров, осуществление работ по совершенствованию применяемых технологий и разработке новых;

- географические, среди которых климатические и природные особенности различных территорий, рельеф местности, рекреационные ресурсы разных стран.

Библиографический список

1. Аэрофлот [Электронный ресурс]. – 2017. – Режим доступа: <http://www.aeroflot.ru/ru-ru> (дата обращения: 20.02.2017).

2. Басовский Л.Е. Современный стратегический анализ: учебник. – М.: ИНФРА-М, 2013. – 256 с.

3. Григорьев Л., Голяшев А., Лобанова А., Павлюшина В. Спрос населения на авиаперевозки // Бюллетень о текущих тенденциях российской экономики. – М.: Аналитический центр при правительстве Российской Федерации, 2016.

4. Российский турпоток за рубеж снизился на 28% из-за закрытия Турции и Египта // Интерфакс. Режим доступа: <http://www.interfax.ru/russia/527821> (дата обращения: 22.02.17).

5. Хазбиев А. Поддержка в воздухе // Эксперт. – 2014. – №43.

СОДЕРЖАНИЕ

СЕКЦИЯ: ИННОВАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ МАРКЕТИНГА И ПРОДАЖ	
STEP-анализ как инструмент маркетингового анализа внешней среды ПАО «Аэрофлот – российские авиалинии»	
Морозова А.В. ¹ , к.т.н. Дубовик Ю.В. ¹	3
Анализ внешних факторов и условий конкурентоспособности вуза на примере Сибирского государственного индустриального университета	
к.т.н. Дубовик Ю.В., Романенко Ю.Е.	7
Рынок Интернет-торговли в России: современное положение и перспективы развития	
Пискунова А. Е. ¹	16
Составляющие коммуникационной политики предприятия и их влияние на становление и развитие организации	
Попова А.Д. ¹	20
Коммуникационная политика организации как фактор развития организации	
Попова А.Д. ¹ , Колесник М.А. ¹	26
Коммуникационная политика предприятия в условиях современных информационных технологи	
Цыш Т.С., Колесник М.А. ¹	30
Бренд как часть коммуникационной политики организации	
Цыш Т.С. ¹	33
Тенденции российского рынка одежды	
Гафарова Д.А. ¹	37
Коммуникационные решения по продвижению бренда туристской дестинации «Горнолыжный курорт Шерегеш»	
Гафарова Д.А., ¹ Цветкова А.А. ²	44
СЕКЦИЯ: ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ТЕОРИИ И ПРАКТИКИ УПРАВЛЕНИЯ	
Создание студентами стартап-проектов и их продвижение в молодежной среде	
к.э.н. Казанцева Г.Г. ¹ , д.э.н. Петрова Т.Н. ¹ , Гудин В.Н. ²	50
Проблемы при принятии эффективных управленческих решений в интересах правильной организации строительства	
Анциферова А.И. ¹	54
Исследование внешней и внутренней клиентоориентированности организаций..	
Хуснулина А.Р. ¹ , к.э.н. Мельникова И.Ю. ¹	57
Формирование сбалансированной системы для повышения эффективности АО «Кузнецкие ферросплавы»	
Корнеева И.А. ¹	62
Клиентоориентированность как часть стратегии организаций Кемеровской области	
Пискунова Е. Е. ¹ , к.э.н. Мельникова И. Ю. ¹	68
Клиентоориентированный бизнес глазами потребителя	
Речкова Т.А. ¹ , к.э.н. Мельникова И.Ю. ¹	72
Эволюция методов управления затратами	