

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования
«Тольяттинский государственный университет»

Институт финансов, экономики и управления

(наименование института полностью)

38.03.02 Менеджмент

(код и наименование направления подготовки / специальности)

Логистика и управление цепями поставок

(направленность (профиль) / специализация)

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА (БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА)

на тему Разработка мероприятий по повышению конкурентоспособности организации
на основе принципов логистики (на примере ООО «Международный аэропорт Сабетта»)

Обучающийся

И.А. Пронин

(Инициалы Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

канд. экон. наук Т.В. Полякова

(ученая степень (при наличии), ученое звание (при наличии), Инициалы Фамилия)

Тольятти 2023

Аннотация

Бакалаврскую работу выполнил: И.А. Пронин.

Тема работы: «Разработка мероприятий по повышению конкурентоспособности организации на основе принципов логистики (на примере ООО «Международный аэропорт Сабетта»)».

Научный руководитель: к.э.н. Т.В. Полякова.

Цель данной выпускной квалификационной работы – разработка мероприятий по повышению конкурентоспособности организации ООО «Международный аэропорт Сабетта» на основе принципов логистики.

Объект исследования – ООО «Международный аэропорт Сабетта».

Предмет исследования – конкурентность логистических процессов предприятия.

Методы исследования – системного и сравнительного анализа, статистические и экономико-математические методы и т.д.

Краткие выводы по бакалаврской работе. Первый раздел данной работы, состоящий из трех параграфов, раскрывает теоретические аспекты исследования конкурентоспособности организации на основе принципов логистики. Второй раздел содержит характеристику рассматриваемой организации, анализируется конкурентоспособность организации и выявляются проблемы. В третьем разделе приводятся рекомендации по повышению конкурентоспособности ООО «Международный аэропорт Сабетта» на основе принципов логистики и доказывається их экономическая эффективность.

Практическая значимость работы заключается в том, что отдельные её положения в виде материала подразделов 2.2, 2.3, 3.1 могут быть использованы специалистами ООО «Международный аэропорт Сабетта».

Структура работы включает в себя введение, три раздела, заключение, список используемой литературы и используемых источников, приложения.

Содержание

Введение.....	4
1 Теоретические основы исследования конкурентоспособности организации на основе принципов логистики.....	6
1.1 Сущность и понятие конкурентоспособности организации.....	6
1.2 Факторы, влияющие на конкурентоспособность организации.....	11
2 Оценка и анализ конкурентоспособности на основе принципов логистики на примере ООО «Международный аэропорт Сабетта».....	19
2.1 Общая и экономическая характеристика деятельности ООО «Международный аэропорт Сабетта».....	19
2.2 Анализ конкурентоспособности деятельности ООО «Международный аэропорт Сабетта».....	25
2.3 Оценка состояния логистической системы ООО «Международный аэропорт Сабетта».....	32
3 Разработка мероприятий по повышению конкурентоспособности ООО «Международный аэропорт Сабетта» на основе принципов логистики.....	36
3.1 Мероприятия по совершенствованию конкурентоспособности организации на основе принципов логистики.....	36
3.2 Расчет экономической эффективности предложенных мероприятий... ..	43
Заключение.....	46
Список используемой литературы.....	49
Приложение А Организационная структура ООО «Международный аэропорт Сабетта».....	53
Приложение Б Бухгалтерский баланс ООО «Международный аэропорт Сабетта».....	54
Приложение В Матрица БКГ ООО «Международный аэропорт Сабетта»....	56

Введение

На современном этапе развития экономики важным вопросом является сохранение и повышение конкурентоспособности компаний. Конкурентоспособность бизнеса является основой экономического развития компании и укрепления ее позиций на рынке сбыта.

Однако существуют определенные трудности, связанные с путями повышения конкурентоспособности компании. Возрастающая интенсивность конкуренции в отрасли определяет необходимость внедрения компаниями в регионах эффективных бизнес-технологий. В настоящее время компании стараются расширить ассортимент продукции, открывая новые каналы сбыта.

Однако наличие одного или нескольких видов конкурентоспособной продукции в ассортименте компании не гарантирует успеха компании на данном рынке.

Для получения полной оценки конкурентоспособности предприятий используют не только сравнительный анализ их продукции, но и используют данные о деятельности и рынках сбыта конкурирующих предприятий.

Современный этап развития хозяйства характеризуется ориентацией на интенсификацию и повышение эффективности производства. Важнейшей задачей, стоящей перед компаниями, является расширение производства за счет совершенствования организации труда, расширения производства, улучшения качества технологических процессов и лучшего использования потенциала предприятия в условиях сильной конкуренции.

В последние годы современные логистические концепции успешно применяются ведущими российскими компаниями в стратегическом и оперативном управлении ключевыми направлениями бизнеса. Внедрение современного управления логистикой в бизнес-практику позволяет повысить организационную и экономическую устойчивость компании на рынке. Использование логистической концепции – один из основных резервов снижения уровня общих затрат компании.

Основной задачей логистики является оптимизация внутренних и внешних материальных потоков, а также сопутствующих им информационных и финансовых потоков, оптимизация бизнес-процессов с целью минимизации общих затрат ресурсов.

Объект исследования – ООО «Международный аэропорт Сабетта».

Предмет исследования – конкурентность логистических процессов предприятия.

Цель данной выпускной квалификационной работы – разработка мероприятий по повышению конкурентоспособности организации ООО «Международный аэропорт Сабетта» на основе принципов логистики.

Для достижения поставленной цели определены следующие задачи:

- рассмотреть теоретические аспекты исследования конкурентоспособности организации на основе принципов логистики;
- провести анализ и оценку конкурентоспособности и логистической деятельности ООО «Международный аэропорт Сабетта»;
- разработать мероприятия по совершенствованию логистических процессов ООО «Международный аэропорт Сабетта» и провести расчет экономической эффективности предложенных мероприятий.

При написании работы использованы труды и публикации как отечественных, так и зарубежных ученых-экономистов и исследователей: Т.А. Башкатовой, А.И. Безрукова, Ю.А. Борко, Е.В. Галаевой, Л.И. Глухарева, С.И. Долгова, К.Б. Зуевой, Н.С. Кишилова, Н.А. Ковальского, И.Ф. Максимычева, Б.А. Мартынова, В.Е. Рыбалкина, В.Г. Шемятенкова, Ю.В. Шишкова и др.

В работе были использованы общенаучные и специальные методы исследования: системного и сравнительного анализа, статистические и экономико-математические методы и т.д.

Структура работы включает в себя введение, три раздела, заключение, список используемой литературы и используемых источников, приложения.

1 Теоретические основы исследования конкурентоспособности организации на основе принципов логистики

1.1 Сущность и понятие конкурентоспособности организации

С точки зрения динамического подхода, конкуренция является процессом развития рынка. Конкуренция и монополия при данном подходе становятся составляющими единого процесса [26].

Стремление обойти соперников, увеличение объема выручки и доли рынка, привлечение новых потребителей – все это является стимулом для предприятия, побуждающим выигрывать в конкурентной борьбе [3].

Конкурентная борьба ускоряет развитие рынка, лучше обеспечивая его товарами и услугами. Для повышения своих позиций на рынке, предприятие старается улучшать качество товаров или оказания услуг, совершенствует ценовую политику, обслуживание, расширяет наличие ассортимента, старается проводить грамотную рекламную политику [24].

Выделяют следующие две функции конкуренции [25].

Функция регулирования – предприятие в борьбе за потребителя должно предлагать продукцию, которая будет пользоваться спросом.

Функция мотивации, которая означает, что конкуренция выступает для предприятия мотиватором развития деятельности. Данная функция несет в себе следующие риски:

- производственные затраты с целью снижения себестоимости товара или улучшения его качества можно снижать или повышать. Данный процесс требует грамотной структуры управления, чтобы уменьшение затрат не стало причиной ухудшения качества производимой продукции или оказываемых услуг;
- предприятие может потерпеть убытки, если вовремя не отреагирует на ситуацию на рынке и потребности потребителей. Так же может потерять своего потребителя или вообще быть вытесненной с рынка.

Функция контроля. Конкуренция контролирует ценообразование и экономическое состояние в целом любого предприятия. У потребителя благодаря конкуренции появляется возможность выбирать. Цена тем справедливее, чем совершенней конкуренция [5].

Все перечисленные функции подразумевают, что конкуренция наталкивает предприятия на внедрение в свою деятельность технического прогресса (если он требуется), адаптирует потребителя к спросу [27].

Прибыль предприятия позволяет понять интенсивность конкуренции. Предприятия, у которых больше преимущества в размере полученной прибыли, являются более успешными в конкурентной борьбе. В экономике может возникнуть такая ситуация, когда предприятия, чтобы избежать риски, могут договориться о ценах. Для исключения таких ситуаций государство должно издавать нормативные документы и правила, регламентирующие способы борьбы за конкуренцию и гарантирующие качество конкуренции. Так же необходимо, чтобы государство защищало правовыми нормами товарные знаки и марки, чтобы потребители могли различать товары и оценить их качество [29].

Основными методами конкуренции являются улучшение качества товаров, снижение цен, использование продуманной маркетинговой стратегии, повышение сервиса обслуживания, внедрение новых технологий и создание новых товаров и услуг с учетом потребностей рынка и спроса потребителей [30].

Война цен или манипулирование ими является одним из способов конкурентной борьбы. Введение сезонных распродаж, понижение цен, увеличение сроков погашения потребительской задолженности – все это выражение данного способа. Целью ценовой конкуренции является привлечение большего количества потребителей или вытеснение других предприятий с рынка [34].

Одним из самых эффективных методов борьбы за потребителя считается улучшение качества товара или услуг. Повышение качества товара

одним предприятием может служить сигналом для остальных, действующих на данном рынке, что автоматически приводит к улучшению качества всей ниши [31].

Средства массовой информации и грамотная рекламная компания способны оказать большое влияние на общество. Они формируют первичное мнение потребителя о товаре или услуге [33].

Выделяют так же недобросовестные формы конкуренции:

- подкуп производителей;
- шпионаж за другими предприятиями;
- подделывание продукции конкурентов и кража чужих идей;
- обман, связанный с сокрытием информации;
- искажение данных финансовой отчетности;
- сокрытие дефектов;
- иные [32].

Отметим, что необходимо проводить оценку конкурентоспособности предприятия для следующих целей:

- подготовка мероприятий, которые будут способствовать ее повышению;
- нахождение контрагентов для совместной деятельности;
- поиск путей выхода компании на новые рынки сбыта;
- осуществление инвестиционной деятельности.

Далее перечислим существующие методы оценки [35].

Матричные методы. Данный метод состоит в маркетинговой оценке предприятия. Анализ проводится с учетом жизненного цикла продукции.

Методы, которые базируются на оценке конкурентоспособности продукции. Суть данных методов заключается в том, что конкурентность продукта и предприятия имеют прямо пропорциональную зависимость. Для определения конкурентоспособности продукции проводится анализ соотношения цены и качества [36].

«Методы, которые базируются на теории эффективной конкуренции. Этот метод основывается на балльной оценке возможностей предприятия по повышению конкурентоспособности.

Существуют так же комплексные методы. Согласно им, оценка проводится с помощью определения потенциальной и текущей конкурентоспособности. Для определения текущей конкурентоспособности ведется оценка, как правило, конкурентоспособности продуктов предприятия, для потенциальной – используются методы, основанные на теории эффективной конкуренции» [18].

Очень часто на предприятии решение проблемы повышения конкурентоспособности отходит на второй план в связи с возникновением текущих проблем, требующих срочных оперативных действий [37].

Для эффективности деятельности необходимо непрерывно и систематически изучать конкурентоспособность товара. Это поможет своевременно принять меры по снятию продукта с производства или его модернизации в случае снижения показателя конкурентоспособности. Однако выпускать на рынок новый товар до того, как прежний не исчерпает все свои возможности, считается нецелесообразным. Важно отметить, что любой товар после выхода на рынок со временем начинает расходовать потенциал конкурентоспособности. Считается, что данный процесс можно задержать, но остановить полностью невозможно [38].

По этой причине, новый товар выпускается на рынок, когда прежнему уже тяжело конкурировать на рынке. Другими словами, новый товар должен обладать опережающей и более долговременной конкурентоспособностью. Важно, чтобы предприятия при производстве товара учитывали как качество, так и те свойства, которые представляют интерес для покупателя, обеспечивая удовлетворение конкретных потребностей [6, с. 36]

Товар, с более высоким качеством может являться менее конкурентоспособным, если цена на него возросла за счет новых свойств, которые не представляют особо интереса для основной группы покупателей.

Поэтому задача предприятия состоит в том, чтобы в полной мере отвечать потребностям и ожиданиям потребителей. Необходимо формировать совокупность свойств, которые оказывают влияние на покупателей при первой покупке и вызывают желание сохранить приверженность к товарам данной фирмы [39].

В ходе конкурентной борьбы, предприятия используют определенные рыночные стратегии, которые им помогают при соперничестве за покупателя. Стратегии могут иметь ценовой и неценовой характер.

«Выделяют три основных стратегических подхода к ведению конкурентной борьбы:

- стремление к самым низким издержкам производства;
- стремление к дифференциации продукции в отличие от продукции конкурентов – стратегия дифференциации;
- стремление к завладению узкой частью ниши, а не всем рынком;
- данные стратегии рассмотрим более подробно» [4, с. 139].

Издержки играют решающую роль в формировании стратегии ценообразования, но они никогда не должны определять саму цену. Ценовые решения зависят от решений об объемах продаж, которые включают в себя производственные, маркетинговые и управленческие издержки.

Очень большое значение при стратегическом управлении издержками имеет контроль затрат. Данная функция является неотъемлемой для любой успешно действующей компании. Выделяют три основных способа, благодаря которым компания может сократить свои расходы: экономия за счет ассортимента, масштаба и накопленного опыта.

Экономия за счет ассортимента – это планирование «портфеля» товаров таким образом, чтобы достигалась экономия, когда различные товары имеют общий набор затрат.

Экономия за счет масштаба. Тенденция к снижению затрат по мере роста объемов производства существует при осуществлении практически любых работ – закупок, производства, продвижения, сбыта товара.

Использование экономии масштаба возможно, например, при использовании более эффективных объектов капитального оборудования, при которых затраты растут медленнее, а не в прямой пропорции.

«Экономия на издержках за счет накопленного опыта возможна посредством обучения в процессе деятельности, т.е. чем больше компания производит, тем больше она узнает о том, как сделать производство более эффективным» [6].

Также издержки компании можно снизить за счет правильного подбора клиентов и поставщиков. Улучшение данного взаимодействия может минимизировать стоимость товарно-материальных запасов.

Стратегия дифференциации продукции осуществляется путем изучения поведения и потребностей покупателей. Это делается для того, чтобы выяснить ценность и значимость различных признаков продукции для клиентов. «Потом компания дифференцирует свою продукцию согласно одному или нескольким признакам, чтобы тем самым стимулировать предпочтение покупателей. У компании вследствие этого появляется конкурентное преимущество, выражающееся в уникальной способности фирмы удовлетворять потребности покупателей в соответствии с их предпочтениями» [7, с. 39]

1.2 Факторы, влияющие на конкурентоспособность организации

Конкурентоспособность предприятия зависит от влияния следующих факторов:

- наличие спроса на товар. От спроса на товар зависят решения об инвестировании, увеличении объема производства, улучшении сервиса, изменения ассортимента товаров и услуг и т.д.;
- технологические инновации. Использование новых технологий способствует снижению издержек производства и улучшению качества товара;

- маркетинговые нововведения. Повышение интереса потребителей к товару через предложение новых товаров;
- изменение структуры рынка. Имеется в виду появление новых лидеров, перераспределение ролей;
- регулирование рынка государством [3, с. 152].

Существуют факторы, с помощью которых можно определить состояние конкуренции в определенной сфере рынка:

- экономика масштаба. Организации, которые недавно появились на рынке, имеют меньший сбыт продукции, чем компании, уже на протяжении длительного периода времени осуществляющие свою деятельность. Прибыль у них по этой причине сравнительно мала, чем у тех, которые давно существуют на рынке;
- привычность товарной марки. Потребители при выборе товара ориентируются чаще всего на определенную марку. Поэтому новым предприятиям важно развивать свою марку, чтобы вызвать спрос у потребителей, быть узнаваемыми;
- затраты при входе в новую отрасль. Требуются большие затраты на основные фонды, которые необходимы для входа на рынок;
- доступ к товарному потоку. Предприятия, которые уже давно существуют на рынке, могут создавать препятствия для новых организаций. При таких обстоятельствах новым участникам возможно потребуется искать свои каналы сбыта продукции, что требует дополнительных финансовых затрат и много времени;
- отсутствие или недостаточность опыта в данной сфере.

Большое влияние на ситуацию на рынке оказывают поставщики. Они могут диктовать свои условия. В таком случае предприятия находятся в менее выигрышной позиции. Определить, насколько сильное влияние оказывают поставщики на предприятия можно по следующим аспектам:

- широта ассортимента поставляемых товаров и услуг;
- величина объемов товара, закупаемого у поставщиков;

– возможность смены поставщиков [4, с. 139].

Чем больше предприятие производит закупок у поставщиков, тем зависимей становятся они от предприятий.

Так же как и поставщики, сильное влияние на предприятие оказывают покупатели. Степень их влияния можно определить по следующим аспектам:

- по возможностям сменить поставщика и использовать услуги другого производителя;
- по затратам, связанным со сменой поставщика;
- по объему закупаемой продукции.

Данные факторы позволяют определить степень привлекательности отрасли и сегмента рынка для потребителя.

Управление логистикой - отрасль, которая способна при внедрении актуальной методики в управлении материальными и информационными потоками, а также при внедрении инноваций принести компании дополнительную прибыль и сократить издержки.

Результаты экономической деятельности предприятий, в том числе авиационных предприятий во многом определяются функционированием логистической системы [9].

Логистическую стратегию рассматривают как совокупность действий, решений и методов эффективного управления предприятием [10, с.134].

«Изначально созданные в организациях бизнес-процессы требуют корректирующего управленческого воздействия, так как основанная на коммерциализации товарно-денежных отношений современная экономика формирует новые ситуации, явления, процессы, способы взаимодействия участников деятельности. По результатам исследований ясно, что 50–60 % всех процессов в отечественных организациях не соответствуют поставленным целям или наносят вред деятельности в сравнении с 2–7 % в экономически развитых странах» [1, с. 110]. Приведенные данные определяют наличие большого объема резервов при управлении различными процессами отечественных предприятий.

«В рыночном пространстве циркулируют экономические потоки: товарные (материальные), финансовые, информационные (рисунок 1). Изучением материальных потоков занимается логистика, построение которой требует современных методических подходов» [10].

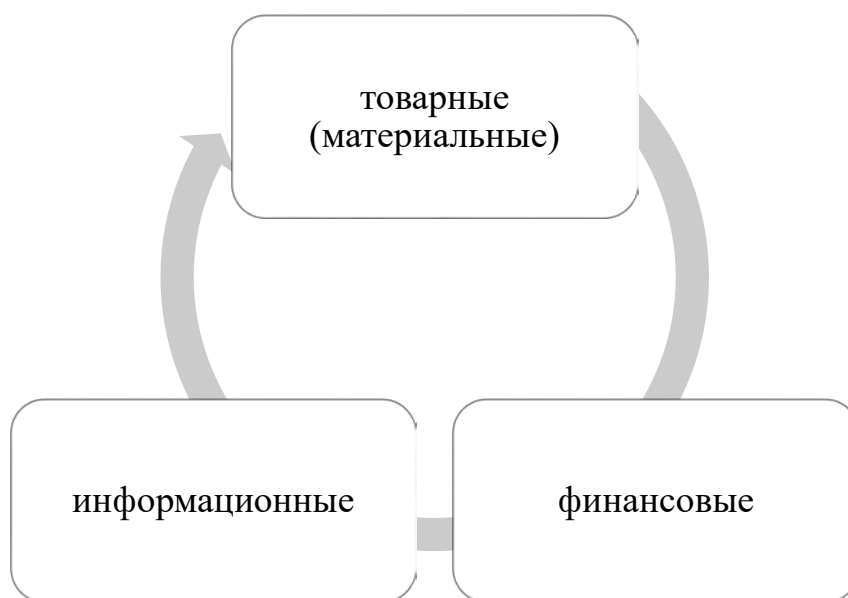


Рисунок 1 – Потоки в современной организации [11]

«Актуальность оптимизации логистической деятельности обусловлена значительными резервами в этой сфере, требующими управленческих решений по сокращению неэффективных затрат.

Логистический комплекс предприятия из-за неэффективности бизнес-процессов отрицательно воздействует на четкость поставок продукции – удовлетворенность клиентов, а значит, и их количество, и в целом на эффективность деятельности.

Чтобы решить проблему, нужна информация о параметрах логистических процессов для их анализа. Поэтому формируется информационное обеспечение материальных потоков. Выявленные в процессе анализа исходных данных проблемы формируют систему показателей, позволяющих оценить состояние бизнес-процессов с той или

иной степенью полноты. Кроме того, в условиях взаимодействия хозяйствующих субъектов возникающие коммуникационные каналы требуют дополнительной проработки с целью их оптимизации с учетом интересов сторон.

Отечественные предприятия неохотно используют достижения мирового менеджмента, в частности логистики, в результате в этом сегменте рынка эффективность низка. Нечеткие представления о реальных возможностях сформированных методических подходов для оптимизации логистических процессов в деятельности предприятий приводят к тому, что до настоящего времени они часто строятся на основе интуиции руководителей организаций» [3, с. 8].

«За рубежом в составе реинжиниринга бизнес-процессов сформирован логистический реинжиниринг. Его цель – повышение эффективности функционирования логистики в результате временной интеграции процессов (складирование, транспортировка, обслуживание клиентов) сравнением имеющейся системы с лучшими образцами отраслевой практики. В число анализируемых процессов включают складское хозяйство, транспортировку и обслуживание клиентов. По каждому направлению сформированы цели совершенствования и методы реализации.

Для организации логистических процессов применяются два принципиально отличающихся подхода, построение которых осуществляется на основе предложения или спроса. Ориентированные на предложение процессы были распространены в период, предшествующий развитию информационных технологий. Деятельность службы логистики на основе спроса инициирует управление процессами в реальном времени, предполагая четкое планирование и оперативное решение возникающих задач.

Важное значение для ведения бизнеса в современных условиях имеют свойства логистики, в частности интеграционная направленность, оптимизация процессов снабжения, транспортировки, складирования, применение моделей распределения продукции. Особенно выделяются

концепции логистики, ряд из них, признанные во многих развитых странах, являются важным инструментом повышения эффективности производства» [16].

Управление логистическими процессами должно обеспечивать соблюдение базовых принципов (рисунок 2) [12].



Рисунок 2 – Базовые принципы управления в логистике [13]

Функций менеджмента в логистике представлены на рисунке 3.



Рисунок 3 – Функции управления в логистике [15]

В новой инфраструктуре цифрового общества необходимо сохранять устойчивые позиции стратегий развития процессов маркетинга, логистики и менеджмента [17].

«Принципы устойчивого развития твёрдо закрепляются в современных экономических системах и учитываются при управлении на разных уровнях декомпозиции системы. Такое управление системами, функциями, процессами, операциями ориентировано на энерго- и ресурсосбережение, возобновление ресурсов, рациональное природопользование, предотвращение загрязнения окружающей среды. В данном контексте особенно важным аспектом управления является минимизация разного рода рисков, характерных для промышленных предприятий [1, с.127]. Помимо производственных процессов, устойчивое развитие предполагает сбалансированное развитие и логистических процессов, и в первую очередь, функционирование транспортно-логистических систем, сопровождаемое высоким уровнем выбросов загрязняющих веществ в процессе грузоперевозок. Среди факторов устойчивого развития отмеченной подсистемы выделяют структуру транспортируемых потоков, частоту отгрузок, вид топлива, тип эксплуатируемых транспортных средств и другие факторы» [2, с.58].

Итак, «управление логистическими процессами переходит на новый уровень – построению экологически эффективных транспортно-логистических систем, характеризующихся снижением удельного энергопотребления, сокращением выбросов углекислого газа в атмосферу, снижением степени разрушительного воздействия цепей поставок на окружающую среду. Все большее число организаций разных стран присоединяется к инициативе оценки экологического риска, признавая ответственность перед обществом за отрицательный внешний эффект, за негативное влияние на изменение климата» [22].

По итогам первого раздела исследования можно сделать вывод, что конкуренция обеспечивает эффективность, пропорциональность и

динамичность рыночной экономики, оказывая наиболее благоприятное влияние на развитие предпринимательства. Она помогает оптимально использовать навыки и знания, наработанные в обществе, осуществлять их рыночный отбор для развития производства. Конкуренция оставляет на рынке только тех предприятий, которые обладают наибольшей эффективностью [19].

Согласно мнению многих ученых-экономистов, конкуренция является движущей силой развития общества, важнейшим инструментом экономия ресурсов, повышения уровня жизни населения. Отсутствие влияния конкуренции приводит к снижению развития компаний, что может стать причиной банкротства или поглощения [20].

Качество продукции и услуг организации определяется способностью удовлетворять потребителей и преднамеренным или непреднамеренным влиянием на соответствующие заинтересованные стороны [23].

2 Оценка и анализ конкурентоспособности на основе принципов логистики на примере ООО «Международный аэропорт Сабетта»

2.1 Общая и экономическая характеристика деятельности ООО «Международный аэропорт Сабетта»

«Общество с ограниченной ответственностью «Международный аэропорт Сабетта» (ООО МАС) зарегистрировано 22 февраля 2013 года. ООО МАС является дочерним предприятием ОАО "Ямал СПГ" (100%).

В настоящее время ООО МАС является оператором двух аэропортов – Международного аэропорта Сабетта, расположенного на полуострове Ямал и предназначенного для воздушных перевозок вахтового персонала и производственных грузов в рамках проекта "Ямал СПГ", и аэропорта Утренний на полуострове Гыдан, обеспечивающего авиатранспортные потребности в качестве инфраструктурного элемента проекта Арктик СПГ 2» [28].

Международный аэропорт Сабетта расположен на территории Южно-Тамбейского лицензионного участка (ЮТлу), в пределах которой осуществляется исключительно производственная деятельность по реализации проекта «Ямал СПГ». В целях соблюдения требований режима пребывания на территории ЮТлу визит пассажиров необходимо обосновывать и согласовывать с должностными лицами ОАО «Ямал СПГ».

Аэропорт сертифицирован по всем основным видам аэропортовой деятельности.

Основные виды деятельности ООО «Международный аэропорт Сабетта»: пассажирские и грузовые авиаперевозки, продажа и бронирование авиабилетов, ремонт и техническое обслуживание воздушных судов. Для их осуществления предприятием получены все необходимые лицензии, выдаваемые Ространснадзором, Росавиацией.

В соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 22 июля 2009 г. № 599 «О порядке обеспечения доступа к услугам субъектов естественных монополий в аэропортах» ООО «Международный аэропорт Сабетта» публикует сведения о технических возможностях аэропорта, а также нормативы пропускной способности аэропорта.

Аэродром аэропорта согласно классификации ИКАО 4E имеет категорию посадки – I.

«Рулевые дорожки: одна магистральная рулежная дорожка РД-G; соединительные рулежные дорожки РД-A, РД-B, РД-C, РД-E, РД-K, РД-L, РД-M, РД-N; перронные рулежные дорожки РД-A, РД-B, РД-D, РД-C, РД-E. Местное время UTC +6. Время работы: круглосуточно, 7 дней в неделю» [28].

Информация о перроне (типы и количество размещаемых ВС на стоянке):

- общая площадь мест стоянки – 449 780 м²;
- Ан-124, В-747-400 – 2 шт.;
- Ил-96 – 3 шт.;
- А-330 – 1 шт.;
- Ил-76 – 8 шт.;
- Ту-204, Ту-154 – 12 шт.;
- А-320, А-321, Ту-134, Як-42 – 6 шт.;
- Ан-24, Ан-26, Як-40, АTR-42, EMB-120 ER- 8 шт.;
- АTR-72, SAAB-2000 – 2 шт.;
- общее количество мест стоянок – 53.

«В настоящее время аэродрому разрешено принимать:

- А-30-600, А-300В4, А-310, А-319, А-320, А-330, А-340;
- АTR-42, АTR-72;

- В-727-200, В-737-200, В-737-300, В-737-400, В-737-500, В-737-600, В-737-700, В-737-800, 747-100 (200F, 300, 400, 8F), В-757-200, В-767, В-777;
- AVRO серии RJ-85;
- BAЕ-146;
- RRJ-95;
- SAAB -2000, SAAB-340;
- Ан-12, Ан-124 (Ан-124-100), Ан-148;
- Ил-18, Ил-62, Ил-76, Ил-76Т, Ил-76ТД, Ил-86, Ил-96, Ил-114;
- Ту-134, Ту-154, Ту-204, Ту-204-100, Ту-204-300, Ту-204С, Ту-214;
- Як-42, другие типы ВС классом ниже и вертолеты всех типов» [28].

Комплекс авиационной безопасности осуществляет безопасность как в здании аэропорта, так и на территории аэродрома, предполетной подготовки. Служба организации почтово-грузовых перевозок осуществляет логистические операции в ООО «Международный аэропорт Сабетта».

Производственно-диспетчерская служба взаимодействует с командами пилотов, наземных служб, диспетчерских служб других аэропортов для обеспечения безопасности полетов и информирования пассажиров. Инженерно-авиационная, аэродромная службы и служба спецтранспорта выполняют свои должностные обязанности непосредственно на летном поле.

Организационная структура ООО «Международный аэропорт Сабетта» представлена в Приложении А. Как следует из представленной структуры, она построена по линейно-функциональному принципу.

«Недостатками структуры являются:

- отсутствие звеньев, которые вырабатывают общую стратегию работы;
- имеются предпосылки к перекладыванию ответственности друг на друга при решении проблем, которые требуют взаимодействия нескольких подразделений;

– управление имеет слабую гибкость и плохо приспосабливается к изменениям» [21].

Указанные недостатки данной структуры решены в исследуемой организации путем создания подразделений предприятия, отвечающих за разработку стратегии работы предприятия. Остальные подразделения являются непосредственными исполнителями стратегии, детализируя ее, разрабатывая и исполняя оперативные планы в рамках стратегии, принятой на уровне предприятия.

Для того, чтобы персонал не перекладывал свою часть работы на другого исполнителя, а одно подразделение предприятия – на другое подразделение, каждое предприятие осуществляет деятельность только в рамках своего уровня ответственности, а внутри подразделения каждый исполнитель имеет четко очерченный круг обязанностей, которые не пересекаются с обязанностями других исполнителей.

Динамика финансового состояния предприятия на базе данных, представленных в Приложении Б, отражена в таблице 1.

Таблица 1 – Анализ основных финансово-экономических показателей деятельности ООО «Международный аэропорт Сабетта»

Показатели	2020 г.	2021 г.	2022 г.	Изменение			
				2021-2020 гг.		2022-2021 гг.	
				Абс. изм (+/-)	Темп прироста, %	Абс. изм (+/-)	Темп прироста, %
1. Выручка, тыс. руб.	43843243	57320519	66675256	13477276	130,73	9354737	116,32
2. Себестоимость продаж, тыс. руб.	39725944	51325887	59403716	11599943	129,19	8077829	115,73
3. Валовая прибыль (убыток), тыс. руб.	4117299	5994632	7271540	1877333	145,59	1276908	121,30
4. Управленческие расходы, тыс. руб.	685585	832062	1069001	146477	121,36	236939	128,47
5. Коммерческие расходы, тыс. руб.	2511130	2546099	2957213	34969	101,39	411114	116,14
6. Прибыль (убыток) от продаж, тыс. руб.	920584	2616471	3245326	1695887	284,21	628855	124,03

Продолжение таблицы 1

Показатели	2020 г.	2021 г.	2022 г.	Изменение			
				2021-2020 гг.		2022-2021 гг.	
				Абс. изм (+/-)	Темп прироста, %	Абс. изм (+/-)	Темп прироста, %
1	2	3	4	5	6	7	8
7. Чистая прибыль, тыс. руб.	285279	2691662	3235296	2406383	943,51	543634	120,19
8. Основные средства, тыс. руб.	3589153	3899795	4479540	310642	108,65	579745	114,86
9. Оборотные активы, тыс. руб.	10279006	9650875	12756138	-628131	93,88	3105263	132,17
10. Численность ППП, чел.	477	495	548	18	103,77	53	110,70
11. Фонд оплаты труда ППП, тыс. руб.	39591	45045	53704	5454	113,77	8659	119,22
12. Производительность труда работающего, тыс. руб. (стр1/стр.10)	91914,55	115799	121670,2	23884,47	125,98	5871,14	105,07
13. Среднегодовая заработная плата работающего, тыс. руб. (стр11/стр10)	83	91	98	8	109,63	7	107,69
14. Фондоотдача (стр1/стр8)	12,21	14,69	14,88	2,48	120,32	0,18	101,26
15. Оборачиваемость активов, раз (стр1/стр9)	4,26	5,93	5,22	1,67	139,24	-0,71	88,00
16. Рентабельность продаж, % (стр6/стр1) ×100%	2,09	4,56	4,86	2,46	217,39	0,30	106,63
17. Рентабельность производства, % (стр6/(стр2+стр4+стр5)) ×100%	2,14	4,78	5,11	2,63	223,00	0,33	106,97
18. Затраты на рубль выручки, (стр2+стр4+стр5)/стр1*100 коп.)	97,90	95,43	95,13	-2,46	97,48	-0,30	99,68

Согласно данным таблицы, рост выручки в 2021 году составил 30,73%, а в 2022 году составил 16,32%. Положительно характеризует деятельность ООО «Международный аэропорт Сабетта» и то, что рост себестоимости за исследуемые периоды был ниже роста выручки. Это свидетельствует об увеличении доходности предприятия.

Несмотря на значительный (+55,93%) рост управленческих расходов за 2020–2022 годы, рост прибыли от продаж составил +252,53%. Также

значительный рост (+494,92%) отмечен в отношении процентов к получению, которые более чем в 10 раз превышают объем процентов к уплате.

Прочие доходы превышают прочие расходы на протяжении всего исследуемого периода. В целом это позитивно характеризует деятельность предприятия. Однако следует отметить, что оба эти показателя (прочие расходы и прочие доходы) сокращаются на протяжении всего исследуемого периода.

Этот факт нельзя оценить однозначно, поскольку такое состояние дел может быть следствием большей концентрации предприятия на своей основной деятельности и, как следствие, сокращением финансирования дополнительных видов деятельности в пользу основного ее вида. Или, напротив, он может стать следствием негативной конъюнктуры рынка, снижением конкурентоспособности предприятия в дополнительных видах деятельности.

Все описанные выше показатели и их динамика способствовали росту прибыли до налогообложения предприятия за 2020–2022 годы в 11,38 раза. Это очень хороший результат. Однако, судя по тому, что в 2022 г. в сравнении с 2021 г. рост прибыли до налогообложения составил только +27,76%, можно говорить о значительном снижении темпа роста этого показателя. То же самое можно отметить и в отношении темпов роста чистой прибыли предприятия, которая в целом за 2020–2022 годы возросла в 11,34 раза, а за 2021–2022 годы – только в 1,2 раза.

Рентабельность продаж показывает долю прибыли от продаж предприятия в каждом заработанном рубле. В рассматриваемом случае она свидетельствует о том, что, во-первых, эта доля динамично растет, а, во-вторых, что на конец рассматриваемого периода в распоряжении предприятия остается 4,86 коп. из каждого заработанного рубля.

Рентабельность производства является главным показателем для стратегических инвесторов, поскольку определяет эффективность

использования капитала, инвестированного собственниками предприятия. К концу 2022 года она составила 5,11%.

Таким образом, по итогу анализа деятельность предприятия ООО «Международный аэропорт Сабетта» можно рассматривать как прибыльную. ООО «Международный аэропорт Сабетта» является успешно функционирующим и стабильно развивающимся предприятием даже в условиях эпидемиологических ограничений и карантина из-за коронавирусной инфекции. Основное положительное влияние на финансово-хозяйственную деятельность оказывает снижение доли себестоимости в структуре валовой прибыли. В условиях негативных явлений в экономике страны данное обстоятельство является весьма положительным и говорит о грамотных управленческих решениях со стороны руководства, оптимальной ценовой политике, правильном выборе поставщиков и партнеров.

2.2 Анализ конкурентоспособности деятельности ООО «Международный аэропорт Сабетта»

«ООО «Международный аэропорт Сабетта» осуществляет свою деятельность на основе принципов рыночной экономики, стремится к динамичному развитию, максимальной открытости, уважению своих клиентов, партнеров, конкурентов и ставит своей целью достижение высокого уровня обслуживания пассажиров» [28].

«Реализация принципов отражена в основных направлениях производственно-экономической стратегии ООО «Международный аэропорт Сабетта»

- увеличение объема оказываемых услуг;
- повышение и поддержка на высоком уровне качества оказываемых пассажирам услуг путем модернизации технологических процессов;

- укрепление позиций на рынке аэропортовых услуг путем повышения конкурентоспособности, внедрения современных технологий аэропортового обслуживания;
- расширение сегмента предоставляемых рыночных услуг, развитие неавиационного бизнеса» [28].

Проведем анализ внешней среды предприятия.

На рисунке 4 представлена динамика пассажиропотока ООО «Международный аэропорт Сабетта» за период 2020-2022 гг.

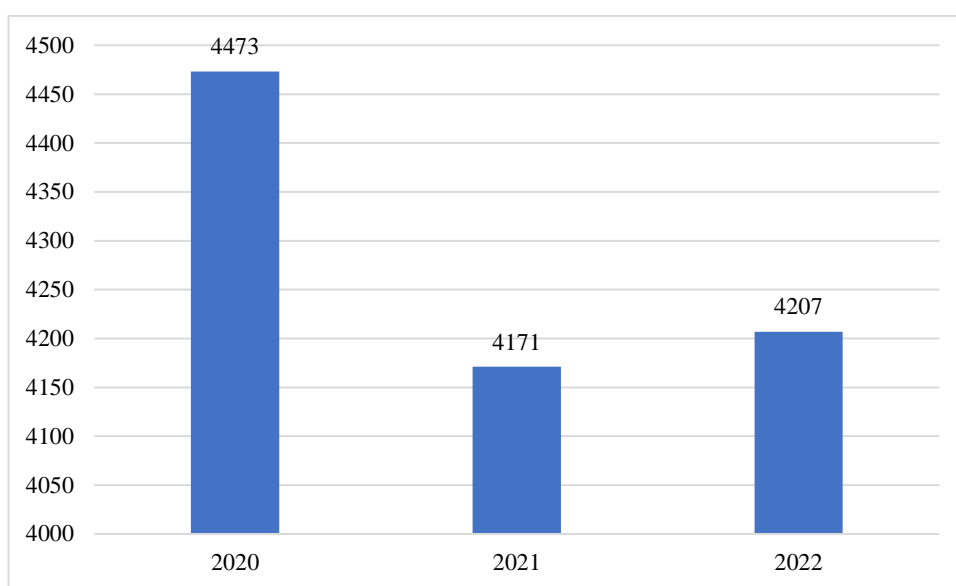


Рисунок 4 - Пассажиропоток ООО «Международный аэропорт Сабетта» за 2020-2022 гг., тыс. чел.

«В 2021 году ООО «Международный аэропорт Сабетта» удалось увеличить общий пассажиропоток на 0,9% по сравнению с 2020 годом до 4207 тыс. пассажиров. По сравнению с 2021 годом пассажиропоток возрос до 4207 тыс. руб. Это было обеспечено за счет роста перевозок на внутрироссийских рейсах» [28].

На рисунке 5 представлена структура пассажирских перевозок ООО «Международный аэропорт Сабетта» в 2020-2022 году.

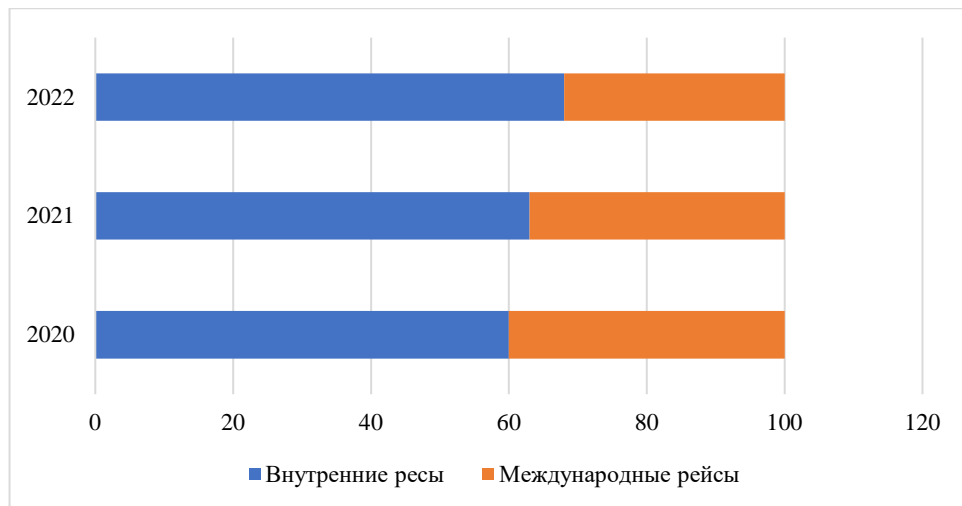


Рисунок 5 – Динамика потока рейсов ООО «Международный аэропорт Сабетта»

Согласно рисунку 2 можно сделать вывод, что доли внутренних рейсов ООО «Международный аэропорт Сабетта» увеличились за рассматриваемые три года на 8,0%. Удельный вес международных рейсов снизился с 40% в 2020 году до 32% в 2022 году.

«Снижение числа международных рейсов объясняется как политической ситуацией, так повышением курса рубля и сокращением зарубежного туристического потока в последние годы в связи с удорожанием стоимости туров, направлением туристов в Крым и повышением террористической опасности.

Для получения более объективной картины анализа ассортимента услуг ООО «Международный аэропорт Сабетта» построим двухмерную модель матрицу БКГ. Матрица БКГ строится следующим образом. По горизонтальной оси откладывается доля продаж продукта в компании (по отношению к общему объему продаж). По вертикальной оси откладываются темп роста продаж этого продукта (по отношению к предыдущему периоду)» [28].

Для построения матрицы БКГ необходимо на основании исходных данных рассчитать темп роста стратегических хозяйственных подразделений ООО «Международный аэропорт Сабетта», представленный в таблице 2.

Таблица 2 – Исходные данные и расчеты для построения матрицы БКГ ассортимента ООО «Международный аэропорт Сабетта» за 2022 год

Ассортимент	Объем продаж 2022 г., руб.	Доля продаж, %
1 Грузоперевозки	839250,6	47,11
2 Внутрироссийские рейсы	345427,1	19,39
3 Международные рейсы	153740,9	8,63
4 Паркоматы	108847,8	6,11
5 Почтовые отправления	72149,5	4,05
6 Автовокзал	71080,7	3,99
7 Аэроэкспресс	61460,7	3,45
8 Арендная плата от торговых точек	56472,6	3,17
9 Камера хранения	53622,3	3,01
10 Прочие услуги	19418,0	1,09
Итого	1781470,1	100,00

На основании полученных данных можно построить матрицу БКГ для каждой ассортиментной позиции. В матрице наглядно представлено, какая ассортиментная позиция имеет наибольший объем продаж и какую долю рынка занимает (Приложение В).

Таким образом, «исходя из анализа матрицы БКГ, следует сказать, что в настоящий момент в ООО «Международный аэропорт Сабетта» лидирующие позиции ассортимента заняли грузоперевозки, пассажироперевозки (имеет наибольший объем продаж, входит в группу А, занимает позицию «звезды»), так как объем продаж по данному виду услуг самый большой. В группе «дойные коровы» находятся 4 ассортиментные позиции (паркоматы, почтовые отправления, автовокзал, аэроэкспресс), у которых наблюдается стабильный сбыт в малом объеме продаж. Ассортиментные позиции в группе «собаки» стоит активно совершенствовать» [28].

Далее проведен анализ бизнес-среды предприятия (SWOT-анализ) ООО «Международный аэропорт Сабетта» (таблица 3).

Таблица 3 – Матрица SWOT-анализа ООО «Международный аэропорт Сабетга»

Сильные стороны	Слабые стороны
<ul style="list-style-type: none"> – статус международного хаба; – современная материально-техническая база; – развитая система сервисного обслуживания пассажиров; – использование системы раннего бронирования билетов и ранней регистрации пассажиров; – долгосрочные контракты с крупными отечественными и зарубежными авиакомпаниями; – современный дизайн залов ожидания аэропорта; – высокий уровень квалификации персонала; – выгодное географическое положение 	<ul style="list-style-type: none"> – неудобная для пассажиров система регистрации и выхода к терминалам; – недостаток парковочных мест перед зданием аэропорта; – отсутствие трансферта в ночные часы для пассажиров; – низкая производительность труда по сравнению с ФЗП; – существует риск утраты финансовой устойчивости
Возможности	Угрозы
<ul style="list-style-type: none"> – рост значения транспортной инфраструктуры в обеспечении проведения мероприятий национального масштаба; – возможность получения финансовой поддержки из федерального бюджета и из средств частных инвесторов для реализации крупных инвестиционных проектов (строительство ВПП-3, реконструкция здания аэропорта); – рост технологий в области авиаперевозок (грузоперевозок); – рост уровня благосостояния населения, развитие международного и внутреннего туризма 	<ul style="list-style-type: none"> – растущая конкуренция с аэропортами Уфы, Тюмени, Челябинска, Магнитогорска, Красноярска, Новосибирска; – рост цен и тарифов на грузо- и пассажироперевозки; – изменение налогового законодательства; – банкротство авиакомпаний; – обострение военно-политической ситуации в мире

«Бизнес-среду предприятия формируют внешние и внутренние факторы, воздействующие на его деятельность. SWOT-анализ – один из самых распространенных методов, оценивающих в комплексе внутренние и внешние факторы, влияющие на развитие компании. Это анализ сильных и слабых сторон организации, возможностей и угроз со стороны внешней окружающей среды, «S» и «W» относятся к состоянию компании, а «O» и «T» к внешнему окружению» [14, с. 56].

«Стратегические возможности и угрозы, которые требуют концентрации всех необходимых ресурсов для их реализации и

соответствующие угрозы, требующие повышенного внимания и тщательного, постоянного мониторинга рассматриваются в первую очередь. Они требуют постоянного контроля высшего руководства ООО «Международный аэропорт Сабетта». В частности, это рост значения транспортной инфраструктуры (международных аэропортов), в обеспечении проведения мероприятий национального масштаба, что требует от аэропорта достижения высокого уровня сервиса и безопасности» [28].

«Наиболее существенной угрозой является растущая конкуренция с аэропортами Уфы, Тюмени, Челябинска, Магнитогорска, Красноярска, Новосибирска. Наличие альтернативных объектов транспортной инфраструктуры, при условии их постоянного совершенствования, может существенно сократить поток грузов и пассажиров ООО «Международный аэропорт Сабетта» [28].

Ближайшие конкуренты ООО «Международный аэропорт Сабетта» показаны на рисунке 6.



Рисунок 6 - Ближайшие конкуренты ООО «Международный аэропорт Сабетта»

В современном мире каждая авиакомпания стремится повысить свою конкурентоспособность и разработать ряд мероприятий позволяющих улучшить потенциал развития.

Влияние пандемии коронавирусной инфекции COVID-19 в 2020 г. оказалось катастрофическим во всех отраслях мировой экономики, в т. ч. одной из наиболее пострадавших является авиационная отрасль. Согласно отчету Международной организации гражданской авиации (ICAO), финансовые потери авиакомпаний в 2020-2022 г. составили порядка 370 миллиардов долларов. Темпы падения авиаперевозок в мире в 2020-2022 г. по данным Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA) достигли рекордных величин.

В таблице 4 представлена оценка конкурентоспособности ООО «Международный аэропорт Сабетта».

Таблица 4 – Сводная оценка конкурентоспособности ООО «Международный аэропорт Сабетта»

Критерии оценки	Уд. вес, %	ООО «Международный аэропорт Сабетта»		Аэропорт Малага		Международный аэропорт имени Сабихи Гёкчен		Аэропорт Новый Уренгой имени И.М. Губкина	
		Абс. знач.	Отн. знач.	Абс. знач.	Отн. знач.	Абс. знач.	Отн. знач.	Абс. знач.	Отн. знач.
1	2	3	$4 = 2/100 \times 3$	5	$6 = 2/100 \times 5$	7	$8 = 2 / 100 \times 7$	9	$10 = 2 / 100 \times 9$
Ассортимент услуг	25	4	1,0	5	1,3	2	0,5	3	0,8
Цена	30	4	1,2	4	1,2	3	0,9	5	1,5
Рыночная доля	10	4	0,4	5	0,5	2	0,2	3	0,3
Реклама	15	3,5	0,5	3,5	0,5	1,8	0,3	2,3	0,3
Стимулирование спроса	20	5	1,0	5	1,0	5	1,0	5	1,0
Всего	100	-	4,1	-	4,5	-	2,9	-	3,9

Оценка конкурентоспособности показала, что ООО «Международный аэропорт Сабетта» уступает своим прямым конкурентам по рыночной доле, рекламной деятельности и в некоторой степени по ассортименту. У главного конкурента ООО «Аэропорт Малага», наоборот, самый большой ассортимент логистических услуг и лучшая рекламная деятельность, которую

осуществляют все возможные способы. Однако в конкурентной борьбе анализируемое предприятие имеет преимущество, благодаря своей политике среднего уровня цен.

Оценка конкурентоспособности ООО «Международный аэропорт Сабетта» составляет 4,1 балла, что является ниже, чем у конкурентов. Это вызвано недостаточным ассортиментом, низкой рекламной активностью и меньшей рыночной долей. Управление конкурентоспособностью не соответствует ожиданиям руководства, особенно в свете планов расширения рынка сбыта. Следовательно, требуется улучшение в управлении конкурентоспособностью.

2.3 Оценка состояния логистической системы ООО «Международный аэропорт Сабетта»

Эффективность работы организации, оказывающей логистические услуги, немислима без взаимодействия всех отделов друг с другом. Поэтому в ООО «Международный аэропорт Сабетта» нет закрытых систем и социально закрытых групп, не взаимодействующих со всеми остальными. Схема движения информационного и финансового потоков в службе сервиса показана на рисунке 5.

Итак, согласно рисунка 7, схема действия логистической системы ООО «Международный аэропорт Сабетта» состоит в следующем:

- от клиента в диспетчерскую службу поступает заявка на оказание услуг;
- диспетчерская служба перенаправляет эту заявку в отдел по работе с клиентами;
- отдел по работе с клиентами перенаправляет данную заявку в отдел грузоперевозок, согласуя все аспекты;

- в отделе грузоперевозок составляется и направляется заявка бригадиру отдела погрузочно-разгрузочных работ, согласуя все аспекты;
- отдел грузоперевозок осуществляет заявку и отправляет документы, подтверждающие в отдел по работе с клиентами;
- отдел по работе с клиентами отправляет документы, подтверждающие доставку груза клиенту;
- клиент оплачивает услуги грузодвижения ООО «Международный аэропорт Сабетта».

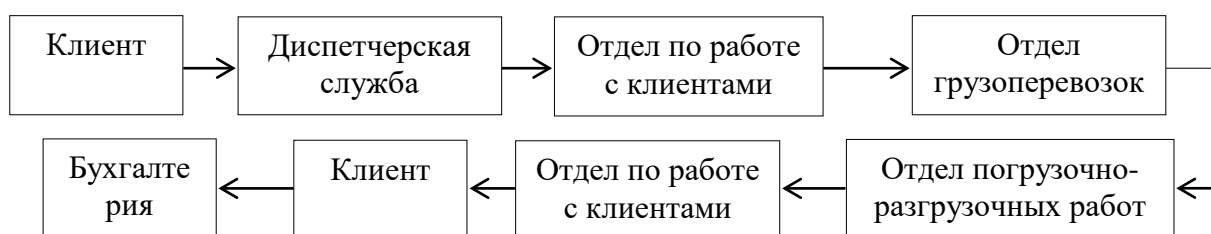


Рисунок 7 – Схема логистической системы ООО «Международный аэропорт Сабетта»

На сегодня авиагавань обладает одним из самых современных аэропортовых логистических комплексов страны. Его площадь составляет 19 тыс. м², а пропускная способность – 575 т/сут. Инфраструктура грузовых перевозок ООО «Международный аэропорт Сабетта» признана лучшей в России.

Грузовой комплекс аэропорта на сегодня является одним из самых современных аэропортовых логистических комплексов страны. На его площадке размещается центр международной обработки почты. Удобство обеспечивает еще и то, что грузовой терминал примыкает к стоянкам для грузовых рейсов.

Обработанный в ООО «Международный аэропорт Сабетта» груз и почта в 2022 году достигли объема в 26,2 тыс. т. Главной тенденцией этого

года стало перераспределение способов доставки международной почты: ее отправку на наземные маршруты вместо авиаперевозок. Это привело к увеличению объема почты, доставленной автотранспортом, на 31% по сравнению с 2021 годом. Грузовой комплекс ООО обладает возможностями для приема и отправки животных. Промышленное оборудование, цветы и товары народного потребления составили наибольшую долю прибывшего в аэропорт груза. За 12 месяцев грузовой комплекс также принял и отправил 3 тыс. 846 мест «живого груза» общим весом 34,2 т.

В 2019 году грузовой комплекс обработал свыше 5,6 тыс. т почты, что на 64,5% больше, чем в 2018 году. Основным драйвером роста было увеличение количества отправок из Китая. Только в декабре воздушная гавань приняла 17 грузовых почтовых бортов.

В течение анализируемого периода 2020-2022 годов прирост объема грузовых перевозок приходится на зимнее время – на 36,95%, т.е. с 26 октября по 28 марта, за период 2020-2022 годов – 90,80%. Тогда как на летнее время, наоборот, наблюдается снижение, которое составило за 2020-2021 годы 30,90%, а за 2021-2022 годы – 62,17%.

При этом необходимо заметить, что если в летний период 2022 года заметен значительный спад по грузоперевозкам ввиду карантинных мер из-за инфекции коронавируса, то уже в зимний период наблюдается рост объема грузоперевозок в результате ослабления эпидемиологической ситуации и открытия пунктов получения/отправки грузов.

Таким образом, необходимо отметить высокий уровень организации логистических услуг ООО «Международный аэропорт Сабетта», широкий спектр предоставляемых пассажирам и заказчикам по перевозкам грузов услуг. Однако, в связи с постоянным расширением пассажиро- и грузопотока, необходимо модернизировать и качество оказываемых логистических услуг, постоянно их совершенствовать и пополнять их перечень в соответствии с возникающими требованиями.

Итак, в данном разделе исследования была выделена основная проблема организации ООО «Международный аэропорт Сабетта» - данное предприятие занимает по конкурентоспособности – 4,1 баллов, уступая при этом своим ближайшим конкурентам по ассортименту, по рекламной деятельности, также по рыночной доле.

Таким образом, управление конкурентоспособностью ООО «Международный аэропорт Сабетта» требует дополнительных улучшений, несмотря на некоторые уже принятые меры. В связи с планами расширения рынка сбыта, важна не только текущая конкурентоспособность, но и потенциал для роста. В следующем разделе исследования будут представлены предложения по улучшению конкурентоспособности организации на основе принципов логистики.

3 Разработка мероприятий по повышению конкурентоспособности ООО «Международный аэропорт Сабетта» на основе принципов логистики

3.1 Мероприятия по совершенствованию конкурентоспособности организации на основе принципов логистики

В данном подразделе исследования будут предложены мероприятия по совершенствованию конкурентоспособности ООО «Международный аэропорт Сабетта» на основе следующих принципов логистики:

- всеобщий принцип оптимизации: «решение принимается всегда таким образом, чтобы благодаря выбранному варианту, т. е. благодаря выбранному соотношению затрат и достигнутого результата, осуществлялось рациональное достижение поставленных целей логистической системы предприятия» [22];
- принцип интеграции. «Принцип интеграции направлен на изучение интегративных свойств и закономерностей в логистических системах. Интегративные свойства проявляются в результате совмещения элементов до целого, совмещения функций во времени и в пространстве. Логистическая система как упорядоченная совокупность элементов с определенными связями обладает особыми системными свойствами, не присущими отдельным элементам и позволяющими получить синергический эффект» [22];
- принцип формализации. «Формализация предполагает получение количественных и качественных характеристик функционирования логистической системы предприятия» [22].

Деятельность аэропорта направлена на обслуживание внутренних и международных воздушных перевозок пассажиров и грузов. В соответствии с этим компания выстраивает свою работу и определяет наиболее значимые направления развития, уточняя и корректируя их в зависимости от

складывающейся макроэкономической ситуации и положения на рынке авиаперевозок.

В числе приоритетных направлений деятельности ООО «Международный аэропорт Сабетта» следует выделить:

- развитие пассажирских перевозок;
- развитие неавиационной коммерции;
- повышение уровня авиационной безопасности, безопасности полетов и обслуживания воздушных судов.

Аэропорт продолжит выполнять задачи по обеспечению населения качественными услугами, повышая эффективность работы и заботясь о комфорте и безопасности пассажиров.

Аэропорт планирует активную работу по дальнейшему развитию пассажирских авиаперевозок, в том числе:

- усиление трансферной составляющей пассажиропотока;
- поиск и совместное с авиакомпаниями развитие действующих и новых направлений как зарубежных, так и внутренних;
- развитие лоукост-перевозок.

Планируется проведение мероприятий, направленных на повышение доходов от аренды. В числе ключевых инициатив предполагается:

- заполнение вакантных площадей под ритейл;
- проведение тендерной процедуры по выбору арендатора такси;
- открытие новых сувенирных магазинов, магазина сладостей и деликатесов.

В условиях глобальной пандемии и санкций аэропорты и авиакомпании терпят колоссальные потери от снижающегося пассажиропотока. К сожалению, аэропорты практически не способны повлиять на увеличение пассажиропотока, поскольку происходят постоянные изменения, связанные с ограничениями по полетам как на внутренних, так и на международных рейсах. В данных условиях велики риски банкротства многих авиакомпаний, в связи с чем происходит их активная поддержка по всему миру. Поэтому

предложенные мероприятия будут касаться рынка свободного от воздействия санкций.

Мероприятие №1. Для повышения конкурентоспособности ООО «Международный аэропорт Сабетта» необходимо привлечь больше авиакомпаний-лоукостеров, которые являются потенциальным локомотивом для увеличения пассажиропотока в аэропорту. В 2022 году по сравнению с 2021 годом спрос на лоукостеры в Европе вырос на 44%. Люди все больше предпочитают для перелетов более экономные условия. В свою очередь, лоукостеры являются актуальным направлением для ООО «Международный аэропорт Сабетта» из-за низкого уровня жизни населения в Российской Федерации. Многие люди из других регионов РФ будут вынуждены использовать аэропорт как пересадочный терминал, тем самым увеличив пассажиропоток.

Спрос на лоукостеры подтверждает тот факт, что потенциал развития рынка лоукостеров в России высок, так как за первые 4 месяцев 2022 года на долю LCC в стране приходится лишь 9,8% мест на внутренних рейсах и 5,7% на международных. Но динамика роста крайне положительная.

Модель лоукостера заключается в следующем:

- «выполнение рейсов не из основных аэропортов, а удаленных от городов, где меньше трафика и дешевле обслуживание самолетов. Также обычно лоукостеры работают в отдельных аэропортовых терминалах с минимальной инфраструктурой, выбирают для стоянок на перроне самые отдаленные места;
- использование одного типа воздушных судов (также для удешевления обслуживания) в одноклассовой компоновке с минимальным расстоянием между креслами;
- платное питание на борту или полное его отсутствие;
- взимание платы за перевозку багажа и ручной клади, жесткие ограничения на их габариты;

- модель продаж билетов, которая поощряет раннее бронирование; постепенное повышение тарифа по мере заполнения самолета;
- продажа билетов без номеров мест (посадка в самолет осуществляется в порядке живой очереди);
- максимальное использование самолетов, минимизация простоев на земле;
- упрощенная маршрутная схема "точка - точка", не предусматривающая пересадочных рейсов и перегрузку багажа;
- для уменьшения расходов после рейсов чистку самолета производят стюардессы, а не аэропортовая клининговая служба (в прошлом иногда багаж могли грузить сами пилоты)» [18].

Таким образом, модель лоукостера предполагает снижение издержек на всем. Из вышеприведённого следует, что, привлечение большего количества лоукостеров даст дополнительный пассажиропоток для ООО «Международный аэропорт Сабетта» [8].

Внедрение новых авиаперевозчиков позволит повысить пассажиропоток, в следствии чего появится дополнительный денежный поток для аэропорта и возрастет его конкурентоспособность [1].

Повышение конкурентоспособности ООО «Международный аэропорт Сабетта» является важной задачей, поскольку от этого зависит финансовое состояние компании. Для реализации данной задачи необходимо повысить, прежде всего, интерес у потенциальных пассажиров, которые могли бы выбрать данный аэропорт как более выгодную для себя альтернативу.

Порядка 20% пассажиров используют стыковочные рейсы для совершения запланированной поездки, а 85% из них для поездок за рубеж. Из этого следует найти объем потенциально возможного объема пассажиропотока от стыковочных рейсов за границу (таблица 5).

Таблица 5 - Объем стыковочного пассажиропотока на 2023 г. за границу

Город	Пассажиропоток, тыс. чел.	Стыковочный пассажиропоток, тыс. чел.
Новосибирск	6 747	1147
Красноярск	2 569	437
Пермь	1 647	280
Владивосток	3 080	524
Хабаровск	2 195	373
Казань	3 470	590
Якутск	909	155
Челябинск	1 725	293
Сочи	4 642	789
Архангельск	922	157
Самара	2 999	510
Ярославль	853	145
Прочие	7 000	1190
Итого	31 758	5 399

Таким образом, потенциальный объем стыковочного пассажиропотока составляет 5 399 тысяч человек в год. Это говорит о том, что ООО «Международный аэропорт Сабетта» следует начать работу в получении данной доли рынка. Как уже было сказано ранее, наибольшую часть стыковочного пассажиропотока занимает Москва, поэтому необходимо привлечь лоукостеры, которые будут совершать популярные рейсы из ООО «Международный аэропорт Сабетта» за границу.

Предлагается привлечь следующие международные лоукостеры, такие как: «Wizz air», «Ryanair» и «Air Asia». Данные компании являются одними из самых интенсивно развивающихся на Европейском и Азиатском рынке. Для ООО «Международный аэропорт Сабетта» предлагается предоставить следующие направления перелетов для представленных компаний.

Далее рассмотрим таблицу 6, где представлены маршруты, количество осуществляемых вылетов/прилетов по ним в день и год.

Таблица 6- Планируемые маршруты для лоукостеров

Маршрут	Кол-во в день	Кол-во в год	Авиакомпани
Ямал- Берлин	2	730	Ryanair
Ямал - Париж	2	730	Ryanair
Ямал - Лондон	2	730	Ryanair
Ямал - Будапешт	4	1460	Wizz air
Ямал - Барселона	4	1460	Wizz air
Ямал - Рим	4	1460	Wizz air
Ямал - Амстердам	3	1095	Ryanair
Ямал - Стамбул	4	1460	Wizz air
Ямал -Пекин	3	1095	Air Asia
Ямал - Шанхай	4	1460	Air Asia
Ямал - Токио	3	1095	Air Asia
Ямал - Сеул	2	730	Air Asia
Ямал -Банкок	4	1460	Air Asia
Итого	41	14965	-

Учитывая, что средняя вместимость самолета, осуществляющего вылеты данными авиакомпаниями, составляет 185 мест, то предполагаемый пассажиропоток может составить 2 768 525 человек в год.

Однако, данные значения выявлены при 100% загрузке самолета, которое практически невозможно на практике. В условиях коронавируса пассажиропоток за границу катастрофически упал, но мы рассматриваем ситуацию до и после эпидемии коронавируса в которой средняя загрузка лоукостера составляет 93% от максимально возможного значения, из чего следует, что предполагаемый пассажиропоток составит 2 574 728 человек в год, что значительно ниже выведенного ранее объема рынка.

Мероприятие №2. Привлечение международных авиаперевозчиков является необходимым шагом для увеличения пассажиропотока. Для того, чтобы лоукостеры начали активно стремиться организовать свою работу в ООО «Международный аэропорт Сабетта» следует предоставить программу скидок, а точнее отменить для данных маршрутов некоторые тарифы,

которые имеют низкую себестоимость. В целом авиакомпании осуществляют оплату следующих услуг в аэропорте:

- сбор взлет-посадка;
- сбор за обеспечение авиационной безопасности;
- обеспечение прием + выпуск;
- телетрапы, трапы;
- сбор за пользование аэровокзалом;
- сбор за обработку грузов;
- обеспечение борт питанием;
- доставка и медосмотр экипажа;
- утилизация отходов;
- дозаправка самолета питьевой водой;
- дополнительные услуги по обслуживанию самолета.

В итоге, авиакомпании имеют большой перечень затрат во время пребывания в аэропорте. Для того чтобы привлечь лоукостеры в ООО «Международный аэропорт Сабетта» следует предоставить им скидку на некоторые услуги аэропорта, которые представлены в таблице 7.

Таблица 7 - Услуги, на которые будет предоставлена скидка

Услуга	Стоимость, руб.
Сбор взлет-посадка	24 000
Обеспечение авиационной безопасности	20 000
Обеспечение прием + выпуск	27 000
Сбор за пользование аэровокзалом	20 000
Итого	91 000

Из данной суммы следует предоставить скидку в 30% для представленных авиакомпаний, что составит 27 300 рублей на один вылет. Поскольку авиакомпании-лоукостеры стараются экономить на каждой статье

затрат, это должно максимальным образом заинтересовать представителей компании.

Затраты на данное мероприятие составят: 14965 вылетов * 27300 руб.=408 544 500 руб.

Таким образом, в данной части были представлены мероприятия, которые будут способствовать повышению конкурентоспособности ООО «Международный аэропорт Сабетта».

В следующем разделе следует произвести оценку эффективности предложенных мероприятий.

3.2 Расчет экономической эффективности предложенных мероприятий

Исходя из предыдущего раздела, можно сделать вывод о том, что предоставление скидки на 30% приведет к потерям в 27 300 рублей с 1 рейса или 408 544 500 рублей в год. Однако это необходимо для привлечения выше представленных лоукостеров.

Средние поступления с 1 рейса на данный момент в ООО «Международный аэропорт Сабетта» составляет 165 000 рублей при себестоимости в 115 000 рублей на 1 рейс. В результате один рейс после скидки даст 22 700 рублей чистого денежного потока, а в год он составит 339 705 500 рублей.

Из-за увеличившегося пассажиропотока повысятся сборы по аренде. Компании предлагается повысить стоимость аренды на 10%, что дополнительно даст 162 018 200 рублей в год.

В результате совокупный денежный поток от полученных мероприятий составит 501 723 700 рублей. Также ежегодно денежный поток будет индексироваться на индекс потребительских цен, который составляет 5,8%. Далее рассмотрим денежный поток по предложенным мероприятиям в таблице 8.

Таблица 8 - Денежный поток по предложенным мероприятиям

Период		2023	2024	2025	2026	2027	2028
Коэф. Диск.		1	0,756	0,65 8	0,57 2	0,49 7	0,43 2
Денежный поток	2000	502	530	561	594	628	665
Диск. денеж. поток	2000	502	401	369	339	312	287
Диск. денежный поток с нарастающим итогом	-2000	-1498	-1097	-728	-388	-75	212

Для дисконтирования была выбрана ставка в 15%. В результате проведенных мероприятий инвестиции в строительство терминала окупаются на 6 году эксплуатации. Далее следует рассмотреть основные показатели предложенных мероприятий в таблице 9.

Таблица 9 - Основные показатели предложенных мероприятий, тыс. руб.

Показатель	Значение до мероприятий	Значение после мероприятий	Изменение (+/-)
Выручка	66675256	67176979	501723
Себестоимость	59403716	59812260	408544
Валовая прибыль	7271540	7364719	93179

Таким образом, по результатам мероприятий выручка организации вырастет на 501723 тыс. руб. и составит 67176979 тыс. руб. Валовая прибыль вырастет на 93179 тыс. руб. и составит 7364719 тыс. руб.

В таблице 10 представлена оценка конкурентоспособности ООО «Международный аэропорт Сабетта» после внедрения предложенных мероприятий.

Таблица 10 – Сводная оценка конкурентоспособности ООО «Международный аэропорт Сабетта» после внедрения мероприятий

Критерии оценки	Уд. вес, %	ООО «Международный аэропорт Сабетта»		Аэропорт Малага		Международный аэропорт имени Сабихи Гёкчен		Аэропорт Новый Уренгой имени И.М. Губкина	
		Абс. знач.	Отн. знач.	Абс. знач.	Отн. знач.	Абс. знач.	Отн. знач.	Абс. знач.	Отн. знач.
1	2	3	$4 = 2/100 \times 3$	5	$6 = 2/100 \times 5$	7	$8 = 2 / 100 \times 7$	9	$10 = 2 / 100 \times 9$
Ассортимент услуг	25	5	1,25	5	1,3	2	0,5	3	0,8
Цена	30	5	1,5	4	1,2	3	0,9	5	1,5
Рыночная доля	10	5	0,5	5	0,5	2	0,2	3	0,3
Реклама	15	5	0,75	3,5	0,5	1,8	0,3	2,3	0,3
Стимулирование спроса	20	5	1,0	5	1,0	5	1,0	5	1,0
Всего	100	-	5	-	4,5	-	2,9	-	3,9

Таким образом, ООО «Международный аэропорт Сабетта» после внедрения мероприятий превзойдет своих прямых конкурентов по ассортименту, цене, рекламной деятельности и в некоторой степени по рыночной доле. Исследуемое предприятие будет занимать по конкурентоспособности – 5 баллов.

Таким образом, предложенные мероприятия по повышению конкурентоспособности ООО «Международный аэропорт Сабетта» являются эффективными и позволят компании увеличить пассажиропоток на 40,5%. Также, аэропорт получит в свое распоряжение новый терминал с пропускной способностью в 1 миллион человек в год, который сможет дополнительно приносить прибыль с аренды помещений.

В результате выполнения работы были выполнены все поставленные задачи, которые способствовали достижению основной цели по предложению мероприятий для повышения конкурентоспособности аэропорта.

Заключение

В первом разделе рассмотрено современное содержание терминов «конкурентоспособность» и «конкурентоспособность предприятия». Из многообразия трактовок конкурентоспособности предприятия можно сделать вывод, что это понятие трактуется как способность осуществлять эффективную деятельность в условиях ограниченности экономических ресурсов за счет использования современных инновационно-ориентированных технологий развития, учитывающих как внутренние источники конкурентоспособности предприятия и внешние факторы.

Объектом исследования был выбран ООО «Международный аэропорт Сабетта».

ООО «Международный аэропорт Сабетта» является успешно функционирующим и стабильно развивающимся предприятием даже в условиях эпидемиологических ограничений и карантина из-за коронавирусной инфекции. Основное положительное влияние на финансово-хозяйственную деятельность оказывает снижение доли себестоимости в структуре валовой прибыли.

В условиях негативных явлений в экономике страны данное обстоятельство является весьма положительным и говорит о грамотных управленческих решениях со стороны руководства, оптимальной ценовой политике, правильном выборе поставщиков и партнеров.

Схема действия логистической системы ООО «Международный аэропорт Сабетта» состоит в следующем:

- от клиента в диспетчерскую службу поступает заявка на оказание услуг;
- диспетчерская служба перенаправляет эту заявку в отдел по работе с клиентами;
- отдел по работе с клиентами перенаправляет данную заявку в отдел грузоперевозок, согласуя все аспекты;

- в отделе грузоперевозок составляется и направляется заявка бригадиру отдела погрузочно-разгрузочных работ, согласуя все аспекты;
- отдел грузоперевозок осуществляет заявку и отправляет документы, подтверждающие в отдел по работе с клиентами;
- клиент оплачивает услуги грузодвижения ООО «Международный аэропорт Сабетта».

Грузы принимаются как от предприятий, так и от физических лиц. За 2020-2022 годы наблюдается увеличение грузоперевозок ООО «Международный аэропорт Сабетта», которое составило 4,3 тыс. т или 16,41% за анализируемый период. Рост грузопотока связан с повышением популярности заказов в интернет-магазинах и оптимальным сочетанием стоимости грузоперевозок и качества доставки.

Оценка состояния логистической системы ООО «Международный аэропорт Сабетта» показала высокий уровень организации логистических услуг, широкий спектр предоставляемых пассажирам и заказчикам по перевозкам грузов услуг. Однако, в связи с постоянным расширением пассажиро- и грузопотока, необходимо модернизировать и качество оказываемых логистических услуг, постоянно их совершенствовать и пополнять их перечень в соответствии с возникающими требованиями.

Повышение эффективности работы и развития предприятия во многом зависит от адекватной оценки его конкурентоспособности на рынке.

Предприятия, которые имеют хорошие конкурентные преимущества, могут повысить эффективность своего производства и увеличить прибыль от реализации продукции, и тем самым обрести стабильность и финансовую устойчивость, создавая при этом благоприятный организационный и производственный климат на предприятии.

Для повышения конкурентоспособности ООО «Международный аэропорт Сабетта» необходимо привлечь больше авиакомпаний-лоукостеров,

которые являются потенциальным локомотивом для увеличения пассажиропотока в аэропорту.

Привлечение международных авиаперевозчиков является необходимым шагом для увеличения пассажиропотока. Для того, чтобы лоукостеры начали активно стремиться организовать свою работу в ООО «Международный аэропорт Сабетта» следует предоставить программу скидок, а точнее отменить для данных маршрутов некоторые тарифы, которые имеют низкую себестоимость. Для того чтобы привлечь лоукостеры в ООО «Международный аэропорт Сабетта» следует предоставить им скидку на некоторые услуги аэропорта.

ООО «Международный аэропорт Сабетта» после внедрения мероприятий превзойдет своих прямых конкурентов по ассортименту, цене, рекламной деятельности и в некоторой степени по рыночной доле. Исследуемое предприятие будет занимать по конкурентоспособности – 5 баллов.

Предложенные мероприятия по повышению конкурентоспособности ООО «Международный аэропорт Сабетта» являются эффективными и позволят компании увеличить пассажиропоток на 40,5%. По результатам мероприятий выручка организации вырастет на 501723 тыс. руб. и составит 67176979 тыс. руб. Валовая прибыль вырастет на 93179 тыс. руб. и составит 7364719 тыс. руб. Таким образом, можно говорить об эффективности предложенных мероприятий.

Список используемой литературы

- 1 Актуальные проблемы в сфере услуг: сб. науч. статей / Под ред. А.Б. Титова. Вып. 1-6. – СПб.: Изд-во СПбГУЭФ, 2019. – 135 с.
- 2 Алексеева Л.Д. Пути обеспечения устойчивого функционирования и развития логистической системы: Автореф. дис. на соиск. учен. Степ. канд. экон. наук. – СПб.: СПбГИЭУ, 2019. – 18 с.
- 3 Бабкин А.В., Чистякова О.В. Цифровая экономика и ее влияние на конкурентоспособность предпринимательских структур // Российское предпринимательство. – 2020. – №18(24) – С. 4087-4102.
- 4 Белоусов К.Ю. Устойчивое развитие компании и корпоративная устойчивость: проблемы и интерпретации // Проблемы современной экономики. – 2021. – №4. – С. 120-123.
- 5 Беспалов Р.С. Транспортная логистика. Новейшие технологии построения эффективной системы доставки. – М.: КноРус, 2019. – 420 с.
- 6 Большой толковый словарь русского языка / Гл. ред. С.А. Кузнецов. – СПб.: Норинт, 2019. – 1556 с.
- 7 Бондарь Ю. Как использовать роботов в закупках [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://cnews.ru/articles/2020-03-05_kak_ispolzovat_robotov_v_zakupkah
- 8 Василенок В.Л., Круглова А.И., Алексашина Е.И., Негреева В.В., Пластунова С.А. Основные тренды цифровой логистики // Научный журнал НИУ ИТМО. Серия: Экономика и экологический менеджмент. – 2020. – №10. – С. 69-78.
- 9 Выборова Е.Н. Особенности методологии анализа и управления устойчивостью предприятия: новые тенденции // Экономический анализ: теория и практика. – 2020. – №20. – С. 24-30.
- 10 Гордин В.Э., Сущинская М.Д. Менеджмент в сфере услуг. – СПб.: Бизнес-пресса, 2020. – 482 с.

11 Григорьев М.Н. Логистика. Продвинутый курс: учебник для магистров / М.Н. Григорьев, А.П. Долгов, С.А. Уваров. – М.: Юрайт, 2020. – 734 с.

12 Евтодиева Т.Е. Логистический менеджмент в условиях цифровой парадигмы // Социально-экономические аспекты менеджмента в эпоху развития цифровых технологий: материалы Всероссийской (национальной) научно-практической конференции. 30 мая 2020 г.: Воронежский филиал РЭУ имени Г.В. Плеханова. – Воронеж: Издательско-полиграфический центр «Научная книга», 2020. – С. 55-59.

13 Евтодиева Т.Е. Характерные особенности организационных форм логистики в условиях неэкономии. – Самара: Самар. гос. экон. ун-т, 2019. – 168 с.

14 Евтодиева Т.Е., Полуботко А.С. Логистика в условиях цифровой экономики // Вестник РГЭУ (РИНХ). – 2020. – №1(69). – С. 35-43.

15 Зайцев Е.И. Информационные технологии в управлении эксплуатационной эффективностью автотранспорта. – СПб.: СПбГИЭА, 2020. – 282 с.

16 Иванов Н.Н. Сфера услуг: инфраструктурный подход. – СПб.: Изд-во СПбГУЭФ, 2019. – 305 с.

17 Ивашковская И.В. Оценка устойчивости роста компании: стейкхолдерский подход // Корпоративные финансы. – 2020. – №43. – С. 14-18.

18 Карпова Н.П., Евтодиева Т.Е. Логистические инновации: сущность, виды и способы финансирования // Экономика, предпринимательство и право. – 2020. – Т. 10. – №7. – С.2063-2072.

19 Клименко В.В. Методология кластерного подхода к формированию логистической инфраструктуры региона // Прикладная логистика. – 2021. – №3. – С. 21-39.

20 Колосова Т.В. Обеспечение устойчивого развития предприятия на основе повышения его инновационного потенциала: автореф. ... дисс. канд. экон. наук. – Нижний Новгород: б. и к., 2019. – 41 с.

21 Либерман Е.Г. Различие показателей эффективности на уровне общественного производства и отдельных предприятий // Статистическое изучение экономической эффективности общественного производства: ученые записки по статистике. – М.: КноРус, 2020. – 312 с.

22 Логистика: учебное пособие / Под ред. проф. Б.А. Аникина. – М.: ИНФРА-М, 2019. – 220 с.

23 Матяш И.В. Устойчивый рост и добавленная стоимость предприятия // Аудит и финансовый анализ. – 2019. – №6. – С. 108-117.

24 Мескон М.Х., Альберт М., Хедоури Ф. Основы менеджмента: пер. с англ. – М.: Дело, 2020. – 788 с.

25 Модели и методы теории логистики: учебное пособие / Под ред. В.С. Лукинского. – М.: Магистр, 2020. – 448 с.

26 Основы логистики / Под ред. Л.Б. Миротина, В.И. Сергеева. – М.: ИНФРА-М, 2019. – 200 с.

27 Основы логистики: теория и практика / Под ред. В.В. Щербакова. – М.: Вузовский учебник, 2020. – 426 с.

28 Официальный сайт ООО «Международный аэропорт Сабетта»// <https://yandex.ru/search/?text=ooo+международный+аэропорт+сабетта+официальный+сайт&lr=10710&src=suggest>

29 Официальный сайт Росстата России [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gks.ru/>

30 Применение дронов в логистике: проблемы и перспективы [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://sitmag.ru/article/24444-primenenie-dronov-v-logistike-problemy-i-perspektivy>

31 Проскуракова Е.А. Экономические аспекты внедрения ресурсосберегающих технологий на железнодорожном транспорте // Вестник Евразийской науки. – 2019. – №4. – С.26-29.

32 Рыкалина О.В. Теория и методология современной логистики: монография. – М.: ИНФРА-М, 2019. – 208 с.

33 Савенкова Т.И. Логистика. – М.: КноРус, 2019. – 487 с.

34 Сидоров И.И. Логистическая концепция управления предприятием. – СПб.: ИВЭСЭП, 2019. – 171 с.

35 Сидоров И.И. Логистическая модель процессов производства материальных благ и их распределения – основа новой экономической теории и теории управления // Вестник ИНЖЭКОНА. – 2019. – №2. – С. 46-53.

36 Сидоров И.И., Смирнов Д.В., Ваничева И.А. Основы логистической потоковой теории материального производства // Логистика: современные тенденции развития: 3-я Международная научно-практическая конференция. 22, 23 апреля 2018 г.: тез. Докл. / Отв. ред. В.С. Лукинский, С.А. Уваров, Е.А. Королева. – СПб.: СПбГИЭУ, 2019. – 316 с.

37 Стерлигова А.Н. Процедуры оптимального распределения запасов в цепях поставок // Логистика сегодня. – 2019. – №1. – С. 7-13.

38 Стерлигова А.Н. Управление запасами в цепях поставок: учебное пособие по специальности 080506 «Логистика и управление цепями поставок». – М.: ИНФРА-М, 2019. – 430 с.

39 Тебекин А.В. Логистика: учебник. – М.: КноРус, 2019. – 356 с.

Приложение А

Организационная структура ООО «Международный аэропорт Сабетта»

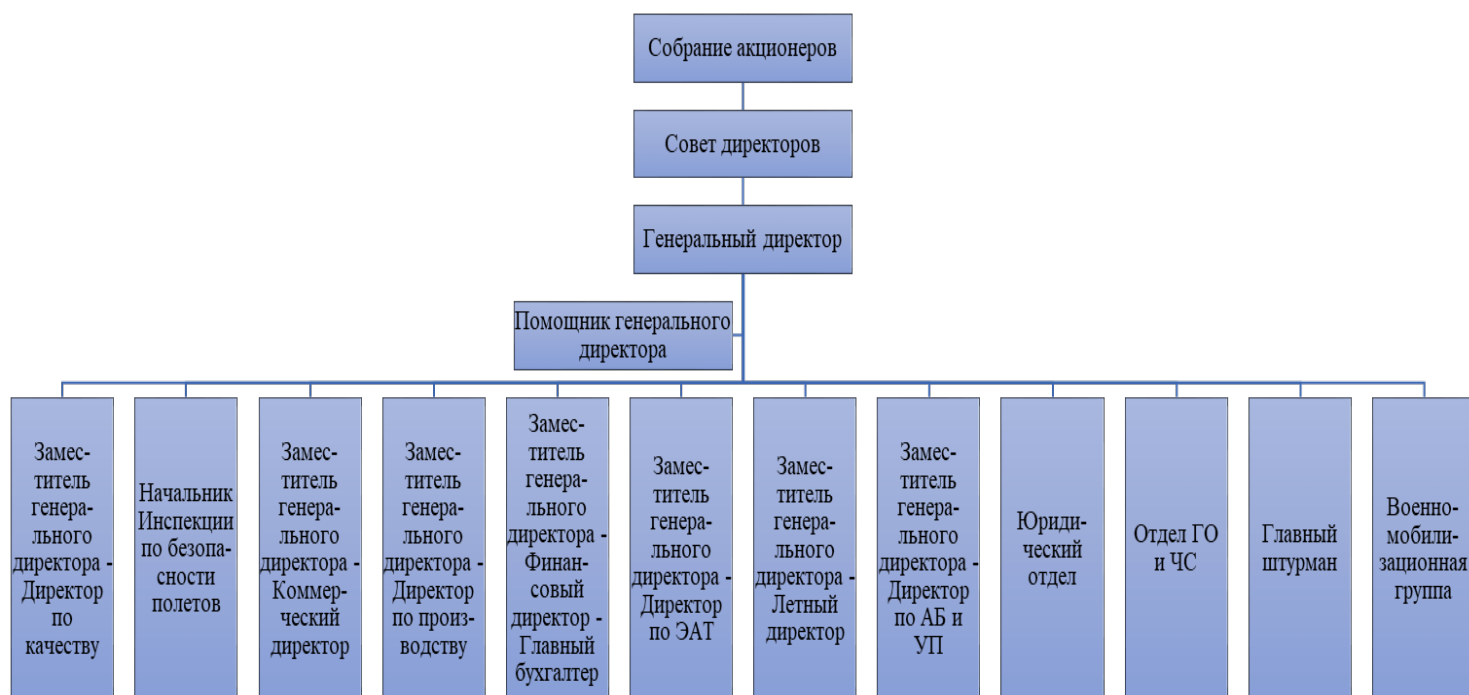


Рисунок А.1-Структура

Приложение Б

Бухгалтерский баланс ООО «Международный аэропорт Сабетта»

Таблица Б.1-Баланс

Бухгалтерский баланс на 31 декабря 20 22	г.	Коды
Форма по ОКУД		31 12 2022
Дата (число, месяц, год)		
Организация _____ ООО «Международный аэропорт Сабетта» _____ по ОКПО	ИНН	51.10. 51.21
Идентификационный номер налогоплательщика	по	
Вид экономической деятельности _____	ОКВЭД	34
Организационно-правовая форма/форма собственности <u>Открытое акционерное</u>		384
Местонахождение (адрес)		

Пояснения	Наименование показателя	Код	На 31 дек. 20 22г	На 31 декабря 20 21 г.	На 31 декабря 20 20 г.
	АКТИВ				
	I. ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ				
	Нематериальные активы	1110	228	268	226
	Результаты исследований и	1120			
	Нематериальные поисковые активы	1130			
	Материальные поисковые активы	1140			
	Основные средства	1150	4 479 540	3 899 795	3 589 153
	Доходные вложения в материальные ценности	1160	35 399	36 239	34 654
	Финансовые вложения	1170	6 067	6 317	6 347
	Отложенные налоговые активы	1180	5 623	5 623	7 527
	Прочие внеоборотные активы	1190	0	0	0
	Итого по разделу I	1100	4 526 857	3 948 242	3 637 907
	II. ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ				
	Запасы	1210	925 431	805 175	609 902
	Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	1220	4 824	14 741	41 436
	Дебиторская задолженность	1230	5 944 781	6 227 518	7 942 229
	Финансовые вложения (за исключением денежных	1240	10 805	28 005	27 405
	Денежные средства и денежные эквиваленты	1250	487 703	322 389	158 409
	Прочие оборотные активы	1260	5 382 594	2 253 047	1 499 625
	Итого по разделу II	1200	12 756 138	9 650 875	10 279 006
	БАЛАНС	1600	17 282 995	13 599 117	13 916 913

Продолжение Приложения Б

Продолжение таблицы Б.1

Пояснения	Наименование показателя	Код	На 31 дек. 20 22 г	На 31 декабря 20 21 г.	На 31 декабря 20 20 г.
	ПАССИВ				
	III. КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЫ ®				
	Уставный капитал (складочный капитал, уставный фонд, вклады	1310	159	159	159
	Собственные акции, выкупленные у акционеров	1320	()'	()'	()'
	Переоценка внеоборотных активов	1340	1 321 273	1 321 273	1 193 222
	Добавочный капитал (без	1350			
	Резервный капитал	1360	48	48	48
	Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	1370	5 390 503	3 431 317	739 377
	Итого по разделу III	1300	6 711 983	4 752 797	1 932 806
	IV. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА	1410	1 588 145	2 798 127	2 411 867
	Отложенные налоговые	1420	3 490	3 490	3 284
	Оценочные обязательства	1430			
	Прочие обязательства	1450		313 923	973 627
	Итого по разделу IV	1400	1 591 635	3115 540	3 388 778
	V. КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА	1510	659 774	550 679	2 969 381
	Кредиторская задолженность	1520	8 319 603	5 180 101	5 625 948
	Доходы будущих периодов	1530			
	Оценочные обязательства	1540			
	Прочие обязательства	1550			
	Итого по разделу V	1500	8 979 377	5 730 780	8 595 329
	-----	1700	17 282 995	13 599 117	13 916 913

Приложение В

Матрица БКГ ООО «Международный аэропорт Сабетта»



Рисунок В.1 – Матрица БКГ