

ЦИФРОВАЯ СМАРТ-ПЛАТФОРМА КАК ИНСТРУМЕНТ УПРАВЛЕНИЕ РАЗВИТИЕМ ИНТЕГРАТИВНЫМИ И ИНТЕГРАЦИОННЫМИ ПРОЦЕССАМИ В ЕАЭС

Гайноченко Т.М.

ФГБОУ ВО Государственный университет управления
TGainochenko71@gmail.com

Аннотация: Формирование единого воздушного пространства государств-членов ЕАЭС представляет собой сложную задачу, практическая реализация которой должна опираться на достижения фундаментальной науки о надежности крупномасштабных систем. Понятие «надежность» раскрывается лишь в системах, приближающихся к высшему уровню организации. Следовательно, исследование системных объектов необходимо начинать с высших форм организации, которые характеризуются значительно более высоким уровнем детерминации по сравнению с низшими формами организации. В статье представлены результаты анализа текущего состояния воздушных сообщений между государствами-членами ЕАЭС в контексте современных мировых тенденций развития мировой системы воздушного транспорта. Предлагается разработка концепции создания единой цифровой смарт-платформы для координации управления маркетинговой деятельностью в сфере транспортного обеспечения экономики и населения государств-членов ЕАЭС.

Ключевые слова: организация, надежность, динамическая устойчивость, управление развитием, интеграция, единое воздушное пространство, единая цифровая смарт-платформа

1 Актуальность проблемы и методологический подход к ее решению

Результативность и эффективность региональной интеграции государств-членов ЕАЭС как модели сознательного и активного участия группы стран в процессе глобальной стратификации мира [5, с. 18] зависит от качества управления интеграционными и интегративными процессами. К настоящему времени в теории и практике обобщены и систематизированы теоретические конструкции основ региональной интеграции: разработана классификация стадий региональной интеграции Б. Балашша, введены понятия негативной и позитивной интеграции Я. Тинбергена, выявлены закономерности интеграционных процессов и методологические подходы к оценке экономического потенциала [5,6]. В то же время наблюдаются трудности в понимании и применении фундаментальных основ управления развитием крупномасштабных систем, придания им устойчивости и надежности функционирования, разработке интегральных критериев, позволяющих оценить результативность и эффективность формирования Евразийского экономического союза как в краткосрочном, так и в долгосрочном периоде.

Как было показано в работах [7,8,10] показатель «производительная сила социально-экономической системы» основан на принципе преобразования и позволяет провести количественную оценку синергетических эффектов, возникающих в сложных экономических системах. Источники эффекта синергии могут быть различными: концентрация рассредоточенных ресурсов; упорядочение связей; повышение степени связанности и координации действий; активизация действий одной части фактом присутствия другой части (катализатора); функциональная специализация частей и высокая степень разделения труда; возможность взаимозаменяемости частей [4]. Однако, все они определяются уровнем организации системы. Известно, что более высокому уровню организации соответствует и более высокая производительность. Изменяется структура системы – «качество» системы - и, как следствие, изменяется ее производительность – «количество». Из теории эта связь известна как всеобщий закон перехода количества в качество. Практике она известна как зависимость результатов производства от его организации. Общематематического описания механизма перехода «количества» в «качество» еще нет – каким путем структура воздействует на производительность? Почему возникает дефект массы? Законы математических операций (ассоциативного, дистрибутивного и коммутативного), которых придерживается физика, оказываются не действительными, как только мы обращаемся к системам.

В любой системе непрерывно протекает процесс приспособления, сортировки и специализации частей, элементов и частиц, в результате которого создаются союзы индивидов. Союзы обусловлены самим процессом обмена. Неважно знать характер сил притягивающих индивидов: гравитационные, электрические, магнитные, ядерные, психические или какие-нибудь другие, никому еще не известные – важно то, что все они – сила обмена и важно знать их величины.

Механизм “узнавания” и притяжения в природе действует автоматически, потому что в его основе находятся сами силы. Сортировка частиц по свойствам тождественна сортировке сил по их величине – это процесс автоматический. Если предоставить элементам, находящимся на низшем уровне организации, достаточно времени и энергии (движения), - они непременно поднимутся выше в своем развитии сначала на средний и затем на высший уровень организации. Это объективный закон природы – закон специализации – образуются наиболее производительные пары и число этих пар в системе увеличивается. Растет доля более производительной части системы и уменьшается доля менее производительной части. Специализация – это первая половина структуры, действующая на производительность прямо и непосредственно. Другая половина структуры направлена на то, чтобы найденное в результате специализации оптимальное распределение чего-либо закрепилось в действии. Поэтому второй объективный закон природы – закон кооперирования – объединение обособившихся специализированных пар-производителей, по их свойствам, характеру их действия. Без этого закона все вещество в природе находилось бы в аморфном и распыленном состоянии. Процессы специализации и кооперирования объективны и являются следствием сил притяжения и стягивания, действующих в единстве и вызываемых одной причиной – свойствами пар-производителей.

Уединенная пара-производитель в действии, ради которого она уединяется, всегда неустойчива, объединяясь в союзы все индивидуальные пары становятся устойчивыми и могут долго существовать, не нарушая своей основной деятельности. В союзе можно наблюдать новое явление и новое свойство пар-производителей - их устойчивость.

Динамическая устойчивость – явление одновременного распада и синтеза целого, условием которого является однородность среды. Она складывается в движении и достигается тем, что происходит непрерывная смена частей – одновременный распад и синтез целого. Но для полной надежности сложной системы динамическая устойчивость должна быть дополнена “управляемостью”. В сочетании с управляемостью динамическая устойчивость составляет полную надежность системы. Таким образом, для того чтобы система оказалась надежной необходимо в ней, помимо технической стороны, предусмотреть управление и регулирование – два действия, выполняемые в процессе движения.

Система, основанная на одном регулировании, может стать надежной лишь в однообразных, не меняющихся условиях движения. Все что хочет называться системам, должно, помимо регулирования, обладать свойствами управляемости и действием управления.

Действие “регулирование” основывается на свойстве “динамическая устойчивость”, действие “управление” основывается на свойстве «управляемость», - а все вместе, т.е. два свойства и два действия составляют полную надежность системы. Система может обладать свойствами устойчивости и управляемости и в то же время не быть надежной и наоборот, в системе могут осуществляться действия управления и регулирования, но система благодаря этому не делается надежной. Для полной надежности необходимо полное соответствие между заложенными в систему свойствами и осуществляемыми в ней действиями.

Примеры неполной надежности можно наблюдать как в естественно сложившихся, так и в искусственно созданных системах. Природа дала человеку большой запас свойств саморегуляции и самоуправления, но сам человек еще не научился ими пользоваться. Можно сказать, что он еще не научился “действовать” в этом направлении. В результате, каждый раз, как только он попадает в изменившиеся условия жизни и труда, непохожие на те, в которых он генетически сложился, человек становится системой в принципе ненадежной. Часто неумение “действовать” для него заканчивается катастрофически.

В искусственных системах помимо неумелой “эксплуатации” систем причины болезней связаны и с врожденными дефектами, т.к. наука о системах (синергетика) еще только начинает складываться. Без теории систем не может быть и надежных систем. Надежность системы – не произведение элементарных надежностей, а свойство самой системы; притом свойство внутренне ей присущее. Система и надежность – неразделимое единство. Структура обеспечивает надежность системы. Пока размеры систем и численность элементов в системах были небольшими, вопросы надежности можно было рассматривать и решать по аналогии с машинами, - методами упрочения, усиления, дублирования и резервирования элементов. Сложные системы не могут быть созданы на прежних методологических основаниях, связывающих надежность системы с надежностью отдельных ее элементов как произведение надежностей, зависимых от вероятностей. Понятие “надежность” раскрывается лишь в системах, приближающихся к высшему уровню организации. Следовательно, исследование системных объектов необходимо начинать с высших форм

организации, которые характеризуются значительно более высоким уровнем детерминации по сравнению с низшими формами организации.

2 Единое воздушное пространство государств-членов ЕАЭС как крупномасштабная система

В настоящее время развитие мировой авиатранспортной системы находится на стадии формирования единого неба, единого воздушного пространства и различных форм стратегической и маркетинговой кооперации субъектов авиатранспортного рынка.

Глобальная аэронавигационная система, реализуемая как долгосрочная стратегия блочной модернизации авиационной системы в рамках Глобального аэронавигационного плана на 2013 – 2028 гг., складывается в процессе совершенствования аэронавигационных систем Европы (SESAR), Соединенных Штатов Америки (NextGen), Японии (GARATIS), Бразилии (SIRIUS), Канады, Китая, Индии, Российской Федерации и других стран. Для повышения оперативности в решении проблем между органами организации воздушного движения (ОрВД)/организации потоков воздушного движения (ОПВД) государств-членов ЕАЭС функционирует Координационный совет «Евразия».

К настоящему времени в мире накоплен существенный практический опыт интеграции воздушного пространства в рамках международных и региональных соглашений: Конвенция о международной гражданской авиации 1944 года, Соглашение о транзите по международным воздушным линиям (IASTA), Соглашение о международных перевозках, двусторонние и многосторонние соглашения о допуске к воздушному пространству в рамках ЕС (European Common Aviation Area, ECAA), Транстаасманское соглашение SAM (Австралия-Новая Зеландия), многостороннее соглашение о либерализации международных перевозок между Брунеем, Чили и Сингапуром (MALIAT), Соглашение между США и ЕС (Open Aviation Area, OAA). На официальном уровне принят набор правил гражданской авиации (пять степеней свободы воздушного пространства), дающих право авиакомпаниям одной страны входить в воздушное пространство другой страны и приземляться на ее территории. Одновременно на неофициальном уровне в рамках интеграционных группировок развиваются шестая, седьмая, восьмая и девятая свободы воздуха, позволяющие иностранным авиакомпаниям в той или иной степени выполнять коммерческую работу за пределами национальных государств.

Формирование единого воздушного пространства государств-членов ЕАЭС является одним из целевых ориентиров развития интеграционных процессов в рамках Договора о ЕАЭС вразийском экономическом союзе (2014, раздел XXI «Транспорт»), первым этапом которого предусмотрена гармонизация регулирующих правил, стандартов, процедур и операционных характеристик всех элементов авиатранспортных систем Российской Федерации (РФ), Республики Казахстан (РК), Республики Беларусь (РБ), Республики Армения (РА) и Кыргызской Республики (КР).

Анализ развития воздушных сообщений между государствами-членами ЕАЭС позволяет заключить, что в силу низкого уровня внутреннего платежеспособного спроса на межгосударственные, межрегиональные и региональные (местные) перевозки, отсутствия скоординированной политики в области производства и закупок авиационной техники, обучения авиаперсонала, экономического регулирования воздушного транспорта сложился диспаритет в установлении пунктов назначения между государствами-членами; количестве назначенных перевозчиков; емкости; частоте выполнения полетов на договорных линиях в рамках межправительственных соглашений о воздушном сообщении; транзитного пролета перевозчиков одного государства-члена через воздушное пространство другого государства-члена, выполняющих международные рейсы.

Так, несмотря на то, что между РФ и РК с 2017 г. отменены все ограничения по географии полетов, а также предоставлены льготные условия для казахстанских авиапредприятий для пролёта по Транссибирскому воздушному маршруту для развития воздушных сообщений между Нур-Султан (Астаной) Южной Кореей (Сеул) и Китаем (Пекин), ограничения остаются максимальными по сравнению с другими государствами-членами ЕАЭС. Во-первых, авиакомпания «Air Astana» осуществляет регулярные транзитные беспосадочные полеты через территорию Российской Федерации из Алма-Аты, Нур-Султана (Астаны), Актау, Атырау, Костаная в Стамбул, Анталию, Лондон, Киев, Франкфурт-на-Майне, Амстердам, Тбилиси, Ганновер, Париж с использованием Трансазиатской системы маршрутов с уплатой роялти. Во-вторых, доступ на территорию РК имеют такие российские авиаперевозчики как ПАО «Аэрофлот», ПАО «Авиакомпания «Сибирь», АК «Уральские авиалинии» только из двух городов: Москва и Новосибирск. Как показал анализ, фактическая частота рейсов этих авиакомпаний в РК соответствует договорной только на маршрутах из Москвы в Нур-Султан (Астану) (12), Алма-Ату (16), Актау (3), Атырау (3), Шымкент

(3), Усть-Каменогорск (3), Уральск (2), а из Москвы и Новосибирска в ряд региональных центров РК договорная частота рейсов превышает фактическую. В-третьих, в РФ разрешено совершать полеты также трем казахстанским авиаперевозчикам: Air Astana, Qazaq Air и SCAT в 13 городов РФ: Москва, Санкт-Петербург, Екатеринбург, Казань, Новосибирск, Омск, Тюмень, Астрахань, Краснодар, Махачкала, Минеральные Воды, Краснодар, Сочи из пяти городов РК: Алма-Ата, Нур-Султан (Астана), Атырау, Актау, Шымкента. Заинтересованность в развитии воздушных сообщений проявляют и другие российские авиакомпании: Ред Вингс, Северный ветер, ЮТэйр из Москвы в Нур-Султан, Алматы, Шымкент, Караганду с частотой 7 раз в неделю и в Актау, Атырау, Костанай с частотой 3 раза в неделю. ПАО «Аэрофлот» заинтересован в увеличении частоты рейсов из Москвы в Нур-Султан (Астану) с 12 до 14 раз в неделю, в Алматы – с 16 до 21 раза в неделю, в Актау, Атырау, Костанай, Шымкент с 3 до 7 раз в неделю. Таким образом, отложенный спрос российской стороны составляет 100 рейсов в неделю.

В настоящее время сторонами достигнута договоренность о снятии всех ограничений по количеству пунктов назначения на территории Российской Федерации и Республики Беларусь, по количеству назначенных авиаперевозчиков, и по количеству выполняемых частот полетов, а также по емкостям используемых типов воздушных судов для авиапредприятий сторон, кроме воздушной линии «Москва – Минск» и обратно, где действует ограничение по частоте полетов 49 рейсов в неделю для назначенных авиаперевозчиков каждой из Сторон. Отложенный спрос российской стороны составляет 28 рейсов в неделю, в то время как белорусская сторона полностью удовлетворена сложившейся ситуацией на данном направлении и хотела бы увеличить свое присутствие свыше 23 рейсов в неделю на направлении Минск-Санкт-Петербург. В настоящее время белорусская сторона совершает в 2,5 раза больше полетов на территорию РФ одной авиакомпанией ОАО Авиакомпания «Белавиа», чем российская сторона на территорию РБ и является доминирующей авиакомпанией, обслуживающей более 70% спроса между РФ и РБ. Отличается и география полетов авиакомпаний двух стран. Российские перевозчики ПАО «Аэрофлот», ПАО «Авиакомпания Сибирь», ПАО «Авиакомпания ЮТэйр» осуществляют полеты только в столицу РБ, а ОАО Авиакомпания «Белавиа» - в 9 городов РФ. Анализируя сотрудничество в рамках ЕАЭС, следует отметить наличие транзитных рейсов, выполненных белорусским авиаперевозчиком через территорию Российской Федерации, в их числе есть и рейсы, следующие по маршруту с конечной точкой пребывания в аэропорт, находящийся на территории государства-члена ЕАЭС.

Транзитные рейсы через территорию Российской Федерации авиакомпания «Белавиа» выполняет по маршрутам:

1. Минск – Ереван (2 рейса в неделю);
2. Минск – Алма-Аты (4 рейса в неделю);
3. Минск – Астана (2 рейса в неделю).

А также в третьи страны: Минск – Тбилиси (7 рейсов в неделю); Минск - Батуми (3 рейса в неделю); Минск – Баку (2 рейса в неделю); Минск – Ашхабад (2 рейса в неделю).

Между РФ и РА достигнута договоренность о снятии всех ограничений по количеству пунктов назначения на территории Российской Федерации и Республики Армения, по количеству назначенных авиаперевозчиков, и по количеству выполняемых частот полетов, а также по емкостям используемых типов воздушных судов для авиапредприятий сторон в 2013 году.

Анализ форм кооперации, проведенный выше, а также в работах [1-3] свидетельствует о преимущественном развитии маркетинговых форм кооперации авиакомпаний государств-членов ЕАЭС (интерлайн и код-шеринговые соглашения), предполагающие взаимодействие в области продаж авиационных услуг друг друга, оптимизации использования воздушных судов и продвижение национальных брендов за пределы собственной территории. ОАО «А/к Белавиа» имеет интерлайн соглашения с ПАО «Аэрофлот», ПАО «Авиакомпания «Сибирь», АК «Уральские авиалинии», Utair, Saratov Airlines, Nordavia, авиакомпанией Северсталь, авиакомпанией Air Astana, SCAT, с некоторыми авиакомпаниями договор о код-шеринге, интерлайн соглашение с Бельгийской железной дорогой Accessrail. Авиакомпания Air Astana имеет договор о взаимном признании перевозочных документов (интерлайн) с авиакомпанией ПАО «Аэрофлот» и ОАО «А/к Белавиа». Авиакомпаниями Киргизии и авиакомпания «Армения» в рамках ЕАЭС соглашений с другими авиакомпаниями не заключали. Последняя работает по код-шеринговому соглашению с грузинской авиакомпанией Georgian Airways.

Стратегические формы кооперации субъектов воздушного транспорта государств-членов ЕАЭС практически не выходят за национальные рамки, исключение составляют российские

авиакомпания: Группа компаний «Аэрофлот», из которой ПАО «Аэрофлот» входит с 2006 года в международный альянс SkyTeam, и «S7 Airlines» - член международного альянса OneWorld с 2010 года, с хабовыми аэропортами соответственно в Шереметьево и Домодедово. В то время как примеры углубления сотрудничества ключевых железнодорожных компаний в ЕАЭС – «Российские железные дороги», «Белорусская железная дорога» и «Казахстан темиржолы» - уже имеются. Под «евразийским» брендом «EurasianRailAlliance» работает Объединенная транспортно-логистическая компания.

Слияния и поглощения характерны, в основном, для российских авиакомпаний, в частности создание Группы «Аэрофлот» с разработкой мультибрендовой стратегии. Примером межвидовой интеграции транспортных компаний выступает интерлайновое соглашение ОАО «А/к Белавиа» с Бельгийской железной дорогой Accessrail, что является перспективным направлением увеличения интеграционного потенциала как на национальных, региональных и местных уровнях государств-участниц ЕАЭС, так и для евразийской интеграции в целом.

Подводя итоги анализа авиатранспортной системы государств-членов ЕАЭС как крупномасштабной системы, следует отметить, что несмотря на ряд противоречий между общими и национальными интересами субъектов воздушного транспорта; между национальным суверенитетом и полномочиями Евразийской экономической комиссии; разными темпами развития субъектов воздушного транспорта государств-членов ЕАЭС; а также различиями в восприятии целей и выгод от интеграции между авиационными властями и пользователями воздушного транспорта авиатранспортная система государств-членов ЕАЭС обладает относительной динамической устойчивостью и реализуемые действия по ее регулированию закладывают основы ее надежности. Однако, как отмечалось в пункте 1, это только одна часть надежности системы, тогда как полную надежность она может приобрести при формировании свойства «управляемости» на основе управления развитием интеграционными и интегративными процессами в сфере воздушного транспорта.

3 Концептуальные основы создания единой цифровой смарт-платформы для координации управления маркетинговой деятельностью в сфере транспортного обеспечения экономики и населения государств-членов ЕАЭС

Опыт организации функционирования воздушного транспорта в СССР [9], в результате которого достигался высокий уровень рентабельности системы, может служить эталонной моделью при разработке концептуальных основ создания единой цифровой смарт-платформы для координации управления маркетинговой деятельностью в сфере транспортного обеспечения экономики и населения государств-членов ЕАЭС. Напомним, что органами хозяйственного управления на воздушном транспорте союзного государства были территориальные управления и производственные объединения гражданской авиации, которые находились в прямом подчинении Министерства гражданской авиации. Каждая союзная республика имела одноименное управление или республиканское производственное объединение гражданской авиации, расположенное в столице данной республики. Исключение составляла РСФСР, где обслуживание осуществляли 14 управлений и Камчатское производственное объединение.

Воздушные авиалинии были классифицированы и делились на международные и внутренние, в свою очередь внутренние авиалинии были всесоюзного значения, республиканские и местные. Соответственно строилась и система управления отраслью. Эксплуатация международных воздушных линий осуществлялась Центральным управлением международных воздушных сообщений. Общая организация и управление коммерческой работой – Управлением организацией перевозок Министерства гражданской авиации. В территориальных управлениях и производственных объединениях были организованы службы организации перевозок трех типов в зависимости от объема перевозок пассажиров, багажа, грузов и почты, которые подчинялись первому заместителю начальника управления по производству. Первичным звеном в системе организации перевозок и коммерческой эксплуатации выступала служба организации перевозок на авиапредприятии, находившаяся в подчинении заместителя начальника аэропорта по организации перевозок.

Совместно с агентствами воздушных сообщений они занимались изучением текущего и перспективного спроса на авиаперевозки, разрабатывали мероприятия по тарифам и повышению качества обслуживания пассажиров. Прогноз спроса на авиаперевозки осуществлялся по периодам года и по направлениям с учетом имевшихся и перспективных размеров парка воздушных судов и пропускных способностей аэропортов, а также частоты полетов и адаптации размеров воздушных

судов, эксплуатировавшихся на авиалиниях спросу на перевозки. Оперативность работы достигалась введением дополнительного пятидневного анализа коммерческой загрузки самолетов по каждому рейсу для контроля и удовлетворения спроса на перевозки. Он составлялся ежедневно и позволял принимать оперативные меры на основе ежедневных данных о фактической занятости кресел и коммерческой загрузке самолетов. Также велся учет неудовлетворенного спроса на пассажирские перевозки в Главном агентстве воздушных сообщений МГА при покупке пассажиром авиабилета на рейс с помощью бланков-заявок. Анализ коммерческой загрузки самолетов и неудовлетворенного спроса позволял уточнять действующее расписание, сокращать количество рейсов с низкой коммерческой загрузкой, а в периоды повышенного спроса организовывать по отдельным направлениям дополнительные рейсы.

Обследование пассажиропотоков проводилось с учетом их размера и структуры на других видах транспорта, в частности железнодорожного, с целью оптимального распределения пассажирских потоков между видами транспорта. Также велась активная работа по сбору информации о потребностях в перевозках с органами исполнительной власти для уточнения перечня учреждений, организаций и предприятий с указанием численности сотрудников, работа которых связана с большим количеством командировок за пределами зоны обслуживания территориального подразделения Главного агентства воздушных сообщений МГА. На каждый изучаемый объект заводилась карточка, в которой записывались сведения о ежемесячном количестве отпусков, командировок, готовящихся совещаниях, сроках их проведения, количестве участников из других городов. Обследованию подлежали санатории, пансионаты, дома отдыха, крупные специализированные клиники. Для определения спроса на перевозки собирались сведения о количестве отдыхающих и сроках их отъезда.

Специальные отделения по грузовой работе агентств воздушных сообщений и службы организации грузоперевозок аэропортов выявляли авиатранспортбельные грузы и обеспечивали их привлечение на воздушный транспорт. Они вели сбор, обработку и анализ первичной коммерческой информации, учет неудовлетворенного спроса на перевозки, заявки клиентуры.

К выборочным анкетным обследованиям привлекались отраслевые научно-исследовательские институты и учреждения высшего профессионального образования. Например, в 1963-1965 гг. ежеквартально по аэропортам Московского авиаузла, в 1966-1968 гг. по одиннадцать авиаузлам, в 1975 г. по 18 аэропортам СССР, в 1977 г. по 13 аэропортам Сибири и Дальнего Востока проводились анкетные обследования пассажиропотоков Государственным научно-исследовательским институтом гражданской авиации и Московским институтом управления им. С. Орджоникидзе [9, с. 32-33].

Организация и управление подобного рода маркетинговыми исследованиями в рамках авиатранспортной системы государств-членов ЕАЭС придаст устойчивость интеграционным процессам на воздушном транспорте. Поэтому к перечню секторов услуг в сфере воздушного транспорта, для которых будет формироваться единый рынок услуг в рамках Союза: общих строительных работ по сооружению взлетно-посадочных полос на аэродромах, в том числе рулежных дорожек и стоянок для самолетов; комплексных услуг в инженерных областях, связанных с взлетно-посадочными полосами; услуг в области воздушной рекламы, оценочной деятельности, составлению отчетности и бухгалтерского учета; проведению НИОКР в естественнонаучной и гуманитарной сферах, должны войти работы по созданию единой цифровой смарт-платформы, позволяющей управлять коммерческой работой авиатранспортной системы государств-членов ЕАЭС.

Возможность создания единой цифровой смарт-платформы с целью проведения маркетинговых исследований и оптимизации распределения авиатранспортной работы между авиаперевозчиками государств-членов ЕАЭС может быть реализована через Систему взаиморасчетов на воздушном транспорте (СВВТ). В настоящее время ее участниками являются авиакомпании, аккредитованные агентства и Транспортная клиринговая палата как исполнительный орган управления, а в качестве партнеров выступают автоматизированные системы бронирования (АСБ), провайдеры и поставщики дополнительных услуг, услуг железнодорожных перевозок, агенты по продаже железнодорожных перевозок, агенты по продаже дополнительных услуг, заключившие договор с Транспортной клиринговой палатой. Авиакомпании государств-членов ЕАЭС являются участниками СВВТ: ОАО «Авиакомпания «Белавиа» (РБ), АО «Авиакомпания «SCAT» (Шимкент, РК), АО «ЭйрАстана» (Алматы, РК), АО «БЕК ЭЙР» (Алматы, РК), ООО «Авиа Трафик Компани» (Бишкек, КР), ООО «ТЕЗ ЖЕТ» (ТЕЗ

ДЖЕТ) (Бишкек, Астана) и 41 авиакомпания Российской Федерации. В СВВТ также представлены аккредитованные агентства государств-членов ЕАЭС: три из Республики Армения (ЗАО «АВИАТРАНС», ООО «АЭРОСТАР», ООО «Линк Тур Эйр»); два из Республики Беларусь (ООО «Авиакомпания Белавиа», ООО «ТОП-ТУР»); три из Республики Казахстан (ТОО «Международное агентство воздушных сообщений «Авиалюкс», ТОО «Агентство Премьер», ТОО «Трансавиа»; одно из Киргизской Республики (ООО «Эйр Кыргызстан»).

Функциональные возможности СВВТ сконцентрированы на организации системы продаж услуг воздушного транспорта по основной и дополнительным видам деятельности с наметившейся тенденцией вовлечения железнодорожного и регулярного автобусного транспорта в качестве участников СВВТ. Вместе с тем, представляется целесообразным диверсификация функциональных возможностей СВВТ на базе единой цифровой смарт-платформы по управлению маркетингом. Это может стать стимулом для оптимизации маршрутных сетей и парков воздушных судов авиакомпаний государств-членов ЕАЭС, а также всей коммерческой работы не только воздушного транспорта государств-членов ЕАЭС, но и других видов транспорта. Следовательно, повысится уровень организации не только авиатранспортной системы, но и транспортной системы государств-членов ЕАЭС в целом. Это позволит удовлетворять текущие и отложенные потребности государств-членов ЕАЭС в транспортном обеспечении экономики и населения за счет ликвидации издержек и потерь различного рода при организации работы транспорта на инструментальной базе единой цифровой смарт-платформы.

Литература

1. *Гайноченко Т.М.* Актуальные аспекты формирования единого воздушного экономического пространства государств – членов ЕАЭС // Бюллетень транспортной информации. – №10. – 2017. – с. 3-10.
2. *Гайноченко Т.М.* Оценка интеграционного потенциала авиакомпаний государств-членов Евразийского экономического союза // В книге: Управление развитием крупномасштабных систем (MLSD'2018) Материалы одиннадцатой международной конференции. В 2-х томах. Под общей редакцией С.Н. Васильева, А.Д. Цвиркуна. 2018. С. 52-55.
3. *Гайноченко Т.М.* Поликреоидность развития авиакомпаний государств-членов ЕАЭС // Вестник транспорта. - №10. – 2017. – с. 2-7.
4. *Гатауллин Т.М., Гайноченко Т.М.* Сложные экономические системы и синергетические эффекты // Теория и практика институциональных преобразований в России / Сборник научных трудов под ред. Б.А. Ерзнкяна. Вып. 33. – М: ЦЭМИ РАН, 2015.- с. 155–161.
5. Европейская интеграция: Учебник для вузов / Под ред. О.В. Буториной (отв. Ред.), Н.Ю. Кавешникова. – 2-е изд., испр. И доп. _ М.: Издательство «Аспект Пресс», 2016. - 736с.
6. *Кузнецов Д.С.* Интегрированное управление как фактор инновационного развития железнодорожного транспорта России: автореф. дис. ... канд. экон. наук. Гос. университет управления, Москва, 2012.
7. *Курбатова А.В., Гайноченко Т.М., Курбатова Е.С.* Ключевые параметры развития транспорта России на современном этапе: обогащение этоса и внедрение системных методов оценки эффективности общественного производства //В сборнике научно-практического форума «Промышленность. Наука. Компетенции. Интеграция». 2019. – в печати.
8. *Персианов В.А., Гайноченко Т.М.* Латентные источники инвестиций и научно-технического прогресса на транспорте //Вестник университета (Государственный университет управления). – М.: Издательский дом ГУУ. – 2015. - № 13. -88-95.
9. *Подшипков В.А., Панченко Т.А.* Организация коммерческой работы на воздушном транспорте: Учеб. пособие для вузов гражд. Авиации. – М.: Транспорт, 1980. – 165с.
10. *Gainochenko M. Tatiana* Social and Economic Power As A Regulator Mechanism Of Self-Organization Transport System (0,5 п.л.)/Management of Large-Scale System Development (MLSD), 2017 Tenth International Conference, 2-4 Oct. 2017//IEEE. – 2017. – DOI:10.1109/MLSD.2017.8109622.