

высоки и расширение ее присутствия стоит ожидать как в РФ, так и в других развивающихся странах.

В целом, судя по мировому опыту, в создании своей карточной платежной системы нет ничего невозможного. Благодаря собственной системе платежей такие американские гиганты как MasterCard либо Visa уже не смогут навязывать свои правила и как-то влиять на условия эмитирования и обслуживания пластиковых карт, выпускаемых банками в нашей стране. Подобные действия должны сделать экономику и банковскую сферу России менее зависимыми от иностранных государств и повысить собственную экономическую безопасность. Сложность заключается в следующем – время и объемы. Китайская и японская системы, являющиеся наиболее успешными альтернативами глобальным лидерам, создавались многие годы и захватывали долю рынка постепенно, а не в спешном порядке в связи с внешнеполитическими потрясениями. Кроме того, базовыми для JCB и UnionPay являлись гигантские по своим объемам экономики Японии и Китая, с которыми Россия в одном ряду стоять не может. Помимо этого, создание НПС в короткий срок, определенно требует масштабных капиталовложений (называются цифры от 1,5 млрд. руб. до 3 млрд. руб.). Так что в обозримом будущем российский рынок карт, скорее всего, будет по-прежнему зависеть от Visa и MasterCard.

ЛИТЕРАТУРА

1. Газета. Ру. Платежную систему короновали. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gazeta.ru/business/2014/04/16/5995373.shtml>, свободный. – загл. с экрана.
2. Банки. Ру. Платежные системы. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.banki.ru/wikibank/platejnyie_sistemyi/, свободный. – загл. с экрана.
3. Банки. Ру. Зачем нам НПС? А. Филимонов. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.banki.ru/news/columnists/?id=6458278>, свободный. – загл. с экрана.

ИНВЕСТИЦИИ В МАЛУЮ АВИАЦИЮ РОССИИ

В.П. Шараев

(г. Томск, Томский политехнический университет)

INVESTMENTS IN RUSSIAN SMALL AIRCRAFT

V.P. Sharaev

(c. Tomsk, Tomsk Polytechnic University)

In this article deals with the problems of the Russian small aircraft, the role of investment in their solution. Information technology is seen as an assistant in solving these problems.

Россия самая большая по территории страна в мире. Плотность населения в зависимости от места сильно рознится, но при этом есть отдельные населенные пункты, находящиеся вне зоны прямой доступности. Это приводит к их отрезанности от остального

мира из-за невозможности использования наземного транспорта. Выходом из этой ситуации является использование авиации. Большие воздушные суда в данном случае не будут являться эффективными по причине малого количества населения. По имеющимся данным, на 60% территории РФ единственным средством обеспечения транспортной доступности является малая авиация. Поэтому использование малой авиации в России имеет намного большее значение, чем, например, в Европе.

На данный момент малая авиация испытывает ряд серьезных проблем. За последние 20 лет число населенных пунктов, в которые осуществляются авиаперевозки, сократилось в 3 раза, что создает большую неохваченную потребность в малой авиации. Сокращение за тот же срок числа аэродромов в 6 раз и посадочных площадок в 2 раза говорит о недостаточном внимании государства к этому вопросу. Также такой немаловажный фактор как сокращение ценовой доступности перевозок в 6 раз свидетельствует о наличии проблем в данной отрасли. Следствием этих проблем выступает сокращение пассажирооборота на местных авиалиниях в 50 раз. Наиболее остро это проявляется в труднодоступных регионах, где авиатранспорт не имеет альтернатив. Это в первую очередь северные регионы, а также Восточная Сибирь и Дальний Восток.

На данный момент цена, установленная перевозчиками, неприемлема для большинства возможных пользователей. Главная причина - это старый парк воздушных судов, комплектующийся более чем на 90% самолетами АН-2, состоящими в эксплуатации с 1947 года. Такие самолеты потребляют большое количества топлива, которое составляет основные расходы авиакомпаний. Еще одним немаловажным фактором является страх потребителей без крайней необходимости летать на старых самолетах. Более 90% эксплуатируемого парка имеет возраст более 15 лет. Этот страх подогревается частыми сообщениями о крушениях самолетов по всей России. Старение парка приводит не только к снижению безопасности перевозок и росту цен, но и к выбытию многих судов по причине дорогого технического обслуживания. Массовое выбытие судов малой авиации приводит к полному прекращению авиасообщения в ряде регионов.

Тем временем существует большой объем непокрытого спроса. По прогнозам аналитиков, ожидаемый в период до 2030 года экономический рост, при условии государственной поддержки перевозчиков на местных линиях, делает наиболее вероятным реализацию оптимистического сценария развития рынка, связанного существенным повышением потенциального спроса и ростом пассажирооборота на местных линиях с темпом 8,4%-12,2% в год.

Для преобразования потенциального спроса в реальный рост объемов перевозок необходимо существенное повышение ценовой доступности транспортных услуг за счет удешевления всех этапов авиационной деятельности. Оптимальным способом значительного снижения цены перевозки и эксплуатации является покупка самолетов, отличающихся принципиально лучшими экономическими характеристиками приобретения и эксплуатации [1].

Инвестирование в данной области можно осуществлять в нескольких направлениях. Первое, это инвестирование в существующие компании для приобретения новых самолетов или ремонта старых и получения прибыли от вложений. Такие инвестиции имеют малый риск, но и дивиденды от таких операций не будут отличаться особой доходностью. Данные вложения малоперспективны для частных инвесторов и осуществляются по большей части

государственными органами для поддержания авиакомпаний и сохранения малой авиации для перевозки людей.

Второй вариант подразумевает под собой инвестиции в создание новой компании-авиаперевозчика, отличающейся от существующих конкурентов по цене, качеству и безопасности перевозок. Также для этой компании нужна правильная организация и распределение имеющихся ресурсов, основанные на информационных технологиях. Они позволят компании составить расписание полетов так, чтобы использовать минимальное количество самолетов для поддержания необходимого количества перевозок при их максимальном использовании. Данный программный продукт поможет сократить время простоя воздушных судов и количество полетов с недостаточной загрузкой, что позволит получать большую прибыль, используя минимум ресурсов. Такой вариант при грамотном планировании и распределении расходов, является более перспективным в плане отдачи средств. Но риск по такому проекту намного больше, так как подразумевает все риски, возникающие при создании нового предприятия.

Но на данный момент при существующем уровне государственной поддержки инвестиции в существующие авиакомпании не приносят дохода, сравнимого с инвестициями в другие отрасли. По прогнозам, при сохранении этого уровня, ожидается снижение спроса. В таком случае инвестирование в отрасль будет экономически не выгодно частным инвесторам.[2]

Таким образом, для реализации высокого потенциала роста малой авиации нужны комплексные проекты, основанные на инвестициях государства и частных лиц, а так же на использовании компьютерных программ, повышающих эффективность использования воздушных судов.

ЛИТЕРАТУРА

1. Содружество авиационных экспертов. [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.aex.ru> (дата обращения: 16.04.2014)
2. Официальный сайт “РосБизнесКонсалтинг”. [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.rbc.ru/> (дата обращения: 16.04.2014)

ПОСТРОЕНИЕ ОНТОЛОГИИ КРИТЕРИЕВ УРОВНЕЙ ЗРЕЛОСТИ КОМПАНИИ

А.В. Антипова, М.И. Маркова, Е.В. Романова

(г. Москва, Московский государственный университет экономики, статистики и информатики)

BUILDING AN ONTOLOGY OF CRITERIA LEVEL OF MATURITY OF COMPANY

A.V. Antipova, M.I. Markova, E.V. Romanova

(s. Moscow, Moscow state university of economics, statistics and informatics)

Question of assessment of the level of organizational maturity is very relevant today because of increasingly competitive environment and the highest rates of technology and business. Knowledge of organizational level of maturity enables to develop the necessary measures to