

Научная статья

УДК 338.2


DOI: <https://doi.org/10.18721/JE.16207>



## ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ СЛОЖНОЙ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СИСТЕМОЙ И АЛГОРИТМ ИХ РАЗРЕШЕНИЯ

Т.А. Черняк  

Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации,  
Санкт-Петербург, Российская Федерация

 79119113039@yandex.ru

**Аннотация.** Исследование выполнено на актуальнейшую тему современного этапа развития отечественной экономики. В условиях динамично изменяющейся международной обстановки, крупные социально-экономические системы наталкиваются на непреодолимые препятствия, представляющие собой набор организационно-экономических проблем. Их разрешение требует большого внимания и оперативной реакции. Материал статьи направлен на раскрытие возможностей крупных социально-экономических систем по преодолению организационно-экономических проблем, вызванных неопределенностью в макроэкономической среде. В статье рассмотрены особенности формирования организационно-экономических проблем и выявлены условия их преодоления сложными социально-экономическими системами. Для идентификации организационно-экономических проблем на пути развития крупных социально-экономических систем в исследовании применены методы обобщения, группировки доступных сведений об изменениях в макроэкономической среде, а также методы индукции и системного анализа для поиска рациональных решений. Проведенное исследование отражает авторскую позицию по реализации мер антикризисного управления субъектов естественных монополий. Данный объект выбран не случайно. Именно такого рода предприятия концентрируют в себе интересы развития государства, рынка и общества в целом. Деятельность каждого из них, доказывает автор, является самостоятельным регулятором рыночных отношений для отдельно взятого региона. Факторами кризисной ситуации сложных социально-экономических систем являются макроэкономические условия нарушающие порядок обеспечения, производства и организации сбыта субъектов естественных монополий. При этом набор проблем может диктовать как частные решения по формированию мероприятий для альтернативного использования имущественного комплекса, так и радикальные решения, затрагивающие все виды активности субъекта естественной монополии. Выбор конкретного пути разрешения организационно-экономических проблем требует построения управленческого решения, направленного на разрешение кризисной ситуации. В статье разработан авторский алгоритм принятия управленческого решения по преодолению организационно-экономических проблем крупной социально-экономической системы, вызванных неопределенностью на макроэкономическом уровне. Подобного рода проблемы затронули деятельность многих социально-экономических систем в различных отраслях хозяйствования. Подчеркнуто низкая гибкость в реализации основной деятельности делает наиболее крупные социально-экономические системы самыми рисковыми и незащищенными предприятиями, не способными к адаптации и реализации альтернативных дискретных по времени проектов.

**Ключевые слова:** менеджмент, антикризисное управление, социально-экономические системы, субъекты естественных монополий, конкуренция, рыночные регуляторы

**Для цитирования:** Черняк Т.А. (2023) Организационно-экономические проблемы управления сложной социально-экономической системой и алгоритм их разрешения. П-Economy, 16 (2), 99–110. DOI: <https://doi.org/10.18721/JE.16207>



## ORGANIZATIONAL AND ECONOMIC PROBLEMS OF MANAGING A COMPLEX SOCIO-ECONOMIC SYSTEM AND THE ALGORITHM FOR THEIR RESOLUTION

T.A. Chernyak ✉

St. Petersburg State University of Civil Aviation,  
St. Petersburg, Russian Federation

✉ [79119113039@yandex.ru](mailto:79119113039@yandex.ru)

**Abstract.** The study was carried out on the most relevant topic of the current stage of the development of the domestic economy. In a dynamically changing international environment, large socio-economic systems encounter insurmountable obstacles that represent a set of organizational and economic problems. Their resolution requires a lot of attention and prompt response. The material of the article is aimed at revealing the capabilities of large socio-economic systems to overcome organizational and economic problems caused by uncertainty in the macroeconomic environment. The article considers the features of the formation of organizational and economic problems and identifies the conditions for overcoming them by complex socio-economic systems. To identify organizational and economic problems on the path of development of large socio-economic systems, the study uses methods of generalization, grouping of available information about changes in the macroeconomic environment, as well as methods of induction and system analysis to find rational solutions. The conducted research reflects the author's position on the implementation of anti-crisis management measures of natural monopolies. This object was not chosen by chance. It is precisely such enterprises that concentrate the interests of the development of the state, the market and society as a whole. The activity of each of them, the author proves, is an independent regulator of market relations for a particular region. The factors of the crisis situation of complex socio-economic systems are macroeconomic conditions that violate the order of provision, production and organization of sales of natural monopolies. At the same time, a set of problems can dictate both private decisions on the formation of measures for the alternative use of the property complex, and radical solutions affecting all types of activity of a natural monopoly entity. The choice of a specific way to resolve organizational and economic problems requires the construction of a management solution aimed at resolving the crisis situation. The article develops the author's algorithm for making managerial decisions to overcome organizational and economic problems of a large socio-economic system caused by uncertainty at the macroeconomic level. Such problems have affected the activities of many socio-economic systems in various sectors of management. It is emphasized that low flexibility in the implementation of core activities makes the largest socio-economic systems the most risky and unprotected enterprises, unable to adapt and implement alternative discrete-time projects.

**Keywords:** Management, crisis management, socio-economic systems, subjects of natural monopolies, competition, market regulators

**Citation:** Chernyak T.A. (2023) Organizational and economic problems of managing a complex socio-economic system and the algorithm for their resolution. *П-Economy*, 16 (2), 99–110. DOI: <https://doi.org/10.18721/JE.16207>

### Введение

#### *Актуальность исследования*

Деятельность предприятий на современном этапе развития становится все более ограниченной. Этот системный процесс, с одной стороны, связан с экономическими условиями развития хозяйственных отношений, разрушенных политической волей, и вместе с тем, с нарушением процессов глобализации в экономических процессах, затрагивающих РФ. С другой стороны, ограничения и стимулирующие воздействия формируются на основе законопроектов внутри государства.

Таким образом, мы наблюдаем рост активности управленческих, регулирующих воздействий на деятельность современных предприятий. Регуляторы, будь они рыночные: разрыв в каналах сбыта, разрыв в каналах снабжения, потеря логистических связей, или государственные: ограничения во взаимодействии с западными контрагентами в валюте, запреты на авиасообщения с юго-западными регионами, являются новыми явлениями для экономики. Их срок действия не ограничивается рыночными пертурбациями, и предсказать их конечное воздействие на деятельность хозяйствующих субъектов в продолжительной перспективе однозначно невозможно. Воздействие выделенных факторов можно наблюдать через призму построения хозяйственных отношений как крупных, так и малых предприятий. Крупные предприятия, как совокупность имущественного комплекса, кадрового потенциала объединенные общей предпринимательской идеей представляют собой сложные социально-экономические системы. Структуры этих систем многообразны и выстраиваются как в соответствии с рыночными требованиями, так и на основе нормативно правовых требований.

Так, отдельное место и роль в экономических отношениях занимают такие крупные социально-экономические системы как субъекты естественных монополий. Их деятельность практически не зависит от экономических процессов внутри страны, однако, резко реагирует на изменения в макроэкономике, политике и других глобальных процессах. Частным случаем субъекта естественной монополии является аэропорт. Прекращение авиасообщения с Краснодарским краем и Крымом сформировало для аэропортов наших южных республик новый вызов к ведению деятельности на непредсказуемый период времени.

Таким образом, проблемной областью становится разрешение актуальных задач организационно-экономического характера, когда трансформация деятельности требует радикальных решений. Условия изменения макроэкономических отношений формирует непреодолимые препятствия на пути развития главных операторов аэропортов в своем естественном содержании. Во главу угла ставятся новые решения организационно-экономических проблем по верификации использования имущественного комплекса субъекта естественной монополии.

#### *Литературный обзор*

Теоретической базой исследования выступают результаты научных исследований в области управления естественными монополиями, а также научно обоснованные принципы обеспечения устойчивости развития крупных социально-экономических систем.

Методологическая база состоит в современных подходах к организации и реализации антикризисных мер на крупных предприятиях.

Разработкой отдельных методологических вопросов и решением теоретических проблем вокруг развития субъектов естественных монополий в разное время занимались такие специалисты как: Богомолов В.В. [1], Кильдина А.И., Алексеева Н.Г. [10], Лавриненко А.Ю. [16], Текеева Х.Э., Текеев И.М. [21], Тюленев И.В. [24], Хизирова Д.М. [15] их работы раскрывают направления научного поиска путей развития систем управления крупными социально-экономическими системами. Особое внимание исследователи уделяют разрешению проблем обеспечения гибкости систем управления субъектами естественных монополий в реагировании на макроэкономические изменения.

Бодровцева Н.Ю. [2], Котельникова В.Е. [12], Меграбян В.Г. [17], Хизирова Д.М., Егорова Н.Ю. [25] в своих работах отталкиваются от идеи многофункциональности средств производства естественных монополий. Работы раскрывают организационные решения по преодолению крупными субъектами рынка авиоперевозок проблем резкого сокращения спроса на производимые работы и услуги. Через решения по разукрупнению технологических процессов и новой организации производственных цепочек, эти решения раскрываются в ее работах на принципах реинжиниринга.

В работах Тюленева И.В. [23], Галкиной А.Ю. [6], Васильевой Е.М. [4], Карелина С.А. [9] раскрываются антикризисные решения по развитию субъектов естественных монополий как си-

стемы имущественных составляющих, которые могут быть переданы под внешнее управление. Основная мысль автора состоит в сохранении и развитии кадрового потенциала, накопленного сложной социально-экономической системой в докризисный период.

В работах этих авторов определена ведущая роль субъектов естественных монополий для развития инфраструктурных проектов развития бизнеса в целом и разрешения отдельных проблем и задач региональной экономики. Множество авторов разделяет позицию о том, что естественная монополия является неотъемлемой частью рыночной экономики, однако под воздействием макроэкономических факторов, сама модель поведения и образ деятельности субъекта естественной монополии меняется очень сильно.

Современные исследователи [5, 7, 8, 21] отмечают, что крупные и сложные социально-экономические системы на современном рынке представляют собой с одной стороны фундамент для рыночных отношений в регионе, а с другой стороны именно они наиболее легко подвержены макроэкономическим воздействиям, разрушающим их базис.

Таким образом, проведенный анализ результатов современных исследований показал нерешенной научную задачу поиска путей преодоления организационно-экономических проблем крупными социально-экономическими системами, что обусловило выбор темы, объекта и предмета исследования

#### *Цель исследования*

Цель исследования состоит в разработке методических рекомендаций по поиску рациональных решений в преодолении крупными отечественными социально-экономическими системами организационно-экономических проблем, вызванных неопределенностью на макроэкономическом уровне.

#### **Задачи исследования:**

- идентифицировать организационно-экономические проблемы крупных социально-экономических систем, вызванных неопределенностью на макроэкономическом уровне;
- определить заинтересованные стороны в развитии крупных социально-экономических систем;
- выявить направления разрешения организационно-экономических проблем крупных социально-экономических систем;
- определить возможности решения проблем и подходы к выбору организационно-экономических решений;
- разработать алгоритм принятия управленческого решения по преодолению организационно-экономических проблем крупной социально-экономической системы

#### **Объект исследования**

Крупные отечественные социально-экономические системы.

#### **Предмет исследования**

Теория и практика антикризисного управления, а также методология принятия управленческих решений в условиях неопределенности.

#### **Методы и материалы исследования**

Для проведения текущего исследования представляется необходимым воспользоваться методами:

- а) синтеза, для обобщения материалов по выявлению адресного влияния факторов негативного развития крупных социально-экономических систем;
- б) систематизации научно-практических знаний и достижений в области становления и развития крупных социально-экономических систем;
- в) группировки по множеству признаков сравнения крупных социально-экономических систем, для повышения адресности результатов текущего исследования.

### Результаты и обсуждение

Обобщая теоретические подходы, следует выделить три ключевые проблемные области, требующие организационно-экономического решения:

1. Жесткость систем управления, не позволяющая оперативно реагировать на быстрые изменения в макросреде.
2. Массивность и высокая специализация оборудования, использование которого для других видов деятельности не эффективно.
3. Узкоспециализированный, но высококвалифицированный состав кадрового потенциала, трансформация которого требует высоких затрат.

Их парное сочетание формирует конкретные экономические проблемы для крупной социально-экономической системы. Так в результате сочетания жесткости систем управления и массивности, а также высокой специализации оборудования, происходит тотальный моральный износ основных средств. В свою очередь, этот процесс отразится как на экономической эффективности в будущем периоде, так и в текущем времени поступательно будет снижать стоимость самой социально-экономической системы.

Сочетание таких проблем как массивность оборудования и специализация кадров предполагает дополнительные затраты, связанные с выплатой содержания на основе сокращения кадрового потенциала, или переподготовки множества специалистов.

Решение поставленных проблем ищет и находит каждое предприятие для себя в отдельности. Частным случаем крупной социально-экономической системы является субъект естественной монополии.

Предприятие, определяющее состояние рынка естественной монополии, называется субъектом естественной монополии. При этом важно понять, что если мы говорим обо всех участниках рынка естественной монополии, то субъектов может оказаться много, в том числе и государство, взаимодействующее напрямую с ключевым предприятием напрямую в своих целях. Но в большинстве случаев мы говорим о взаимодействии некоторой предпринимательской структурой с субъектом рынка естественной монополии.

«Субъект естественной монополии – хозяйствующий субъект, занятый производством (реализацией) товаров, оказания услуг в условиях естественной монополии»<sup>1</sup>.

Для нашего исследования интерес представляет такой субъект рынка естественной монополии как аэропорт. Юридическое лицо, которое управляет имущественным комплексом аэропорта, называется главным оператором аэропорта.

Множество авторов [11, 14, 15] определяют главного оператора аэропорта как классического субъекта естественной монополии, на которого возложена ответственная миссия организация авиаперевозок для целей развития конкретного региона.

Запрет на перелеты в юго-западные регионы РФ сформировал для главных операторов аэропортов этих регионов такие условия хозяйственной деятельности, которые переворачивают вверх ногами все бизнес-позиции субъекта естественной монополии. Самым коротким и наиболее экономически верным решением является консервация имущественного комплекса до разрешения политических международных вопросов. Такое резкое решение затрагивает множество микроэкономических интересов.

Во-первых, имущественный комплекс формируется за счет заемных средств или средств инвесторов, возвращение средств которым планируется на продолжительном отрезке времени вплоть до 10 лет. Даже если возведение аэровокзала производилось за счет средств государственного бюджета, этот факт предполагает, что вложенные средства должны окупаться.

Кредитные отношения определяют более четкие условия использования средств с выделенными срочностью и платностью.

<sup>1</sup> Федеральный закон от 17.08.1995 № 147-ФЗ «О естественных монополиях» [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_7578/?ysclid=lf9liijs6689862256](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_7578/?ysclid=lf9liijs6689862256) (дата обращения 12.03.2023)

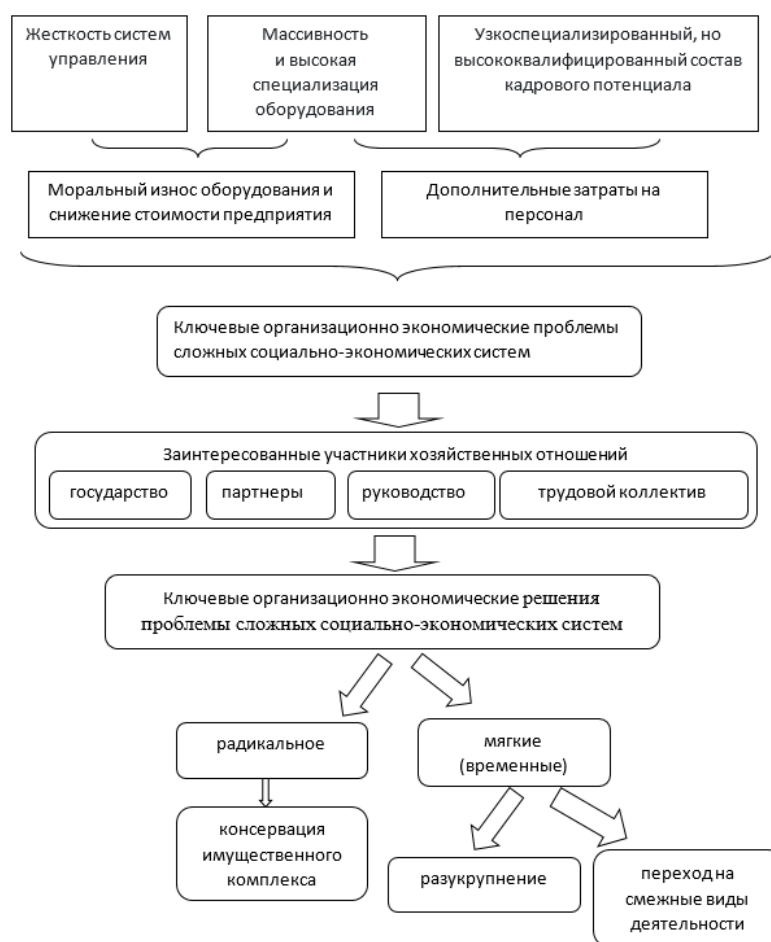


Рис. 1. Ключевые организационно – экономические проблемы главного оператора аэропорта и их решения  
 Fig. 1. Key organizational and economic problems of the main operator of the airport and their solutions

Во-вторых, деятельность субъекта естественной монополии формирует рабочие места, крупный хаб может привлекать для осуществления регулярных перелетов и их обслуживания до 2000 человек. Рядовые аэропорты в среднем довольствуются численностью около 500–600 человек. Так или иначе, работа аэровокзала предполагает высокую квалификацию сотрудников и при остановке деятельности на рынок одновременно выходят 500–до 2000 безработных с высокой и при этом узкой квалификацией. Эти люди при изменении видов деятельности требуют новой и серьезной работы по профориентации и участию в образовательных программах по переподготовке кадров.

В-третьих, частные политические и глобальные международные отношения со временем имеют тенденцию к сглаживанию и разрешению, и возведение новых аэровокзалов формирует дополнительные дыры в бюджете южных регионов. Макроэкономические изменения остро ставят задачи либо проведения антикризисных мер, позволяющих трансформировать имущественный комплекс под другие виды деятельности, либо проведения консервации деятельности с последующими мероприятиями по охране и поддержанию аппаратов в рабочем состоянии.

Соблюдение этих трех направлений хозяйственных интересов на региональном уровне формирует ряд дополнительных ограничений для рядового бизнеса. Услуги такси, точки питания, сувенирные точки и много другое, что связано с деятельностью аэровокзала меняет свою активности и территориальную привязанность.

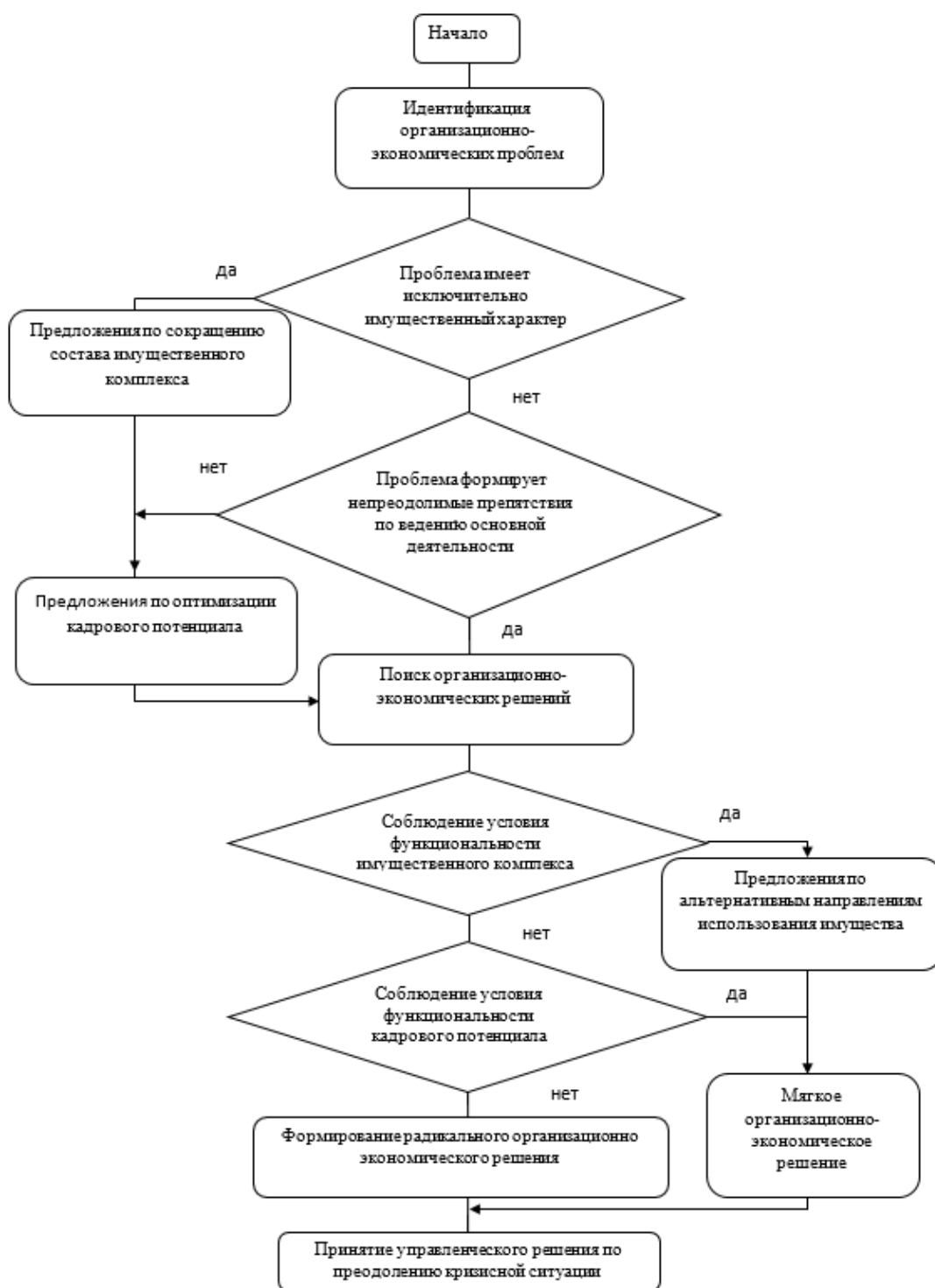


Рис. 2. Алгоритм принятия управленческого решения по преодолению организационно-экономических проблем главного оператора аэропорта в условиях макроэкономической неопределенности

Fig. 2. Algorithm for making a managerial decision to overcome the organizational and economic problems of the main airport operator in the context of macroeconomic uncertainty

Для обеспечения приоритетных направлений работы субъектов естественных монополий мы можем использовать два пути: радикальный и мягкий (рис. 1).

Радикальный путь подразумевает замораживание деятельности и консервацию имущества аэропорта на срок до изменения макроэкономической ситуации.

Это решение чревато потерями инвесторов, устареванием оборудования и сокращением стоимости активов юридического лица.

Мягкие пути, раскрываются через комплекс антикризисных мер, направленных на временное использование частей имущественного комплекса в интересах предпринимателей, для поддержания работоспособности оборудования и частичного сохранения рабочих мест.

Современные специалисты [13, 18, 19, 26, 28] отмечают, что сокращение, сворачивание деятельности субъекта естественной монополии – главного оператора аэропорта – ведет к существенной трансформации хозяйственных отношений в регионе.

Таким образом, деятельность субъекта естественной монополии на рынке главных операторов аэропортов в Юго-западных регионах РФ, становится дополнительным регулятором предпринимательской активности в регионе.

Вынужденное прекращение полетов отражается не только на деятельности авиапредприятий, но и становится фактором, вносящим изменения в деятельность множества видов бизнеса, а также жизнедеятельности домашних хозяйств.

Выбор пути разрешения организационно-экономических проблем, определение направлений и мероприятий, которые могут быть реализованы главным оператором аэропорта должно происходить последовательно, в соответствии с алгоритмом выбора управленческого решения. В свою очередь алгоритм выстраивается на взаимодействии нескольких блоков, определяющих условия принятия управленческого решения и его трансформацию для преодоления организационно-экономических проблем главного оператора аэропорта в условиях макроэкономической неопределенности (рис. 2).

Реализация радикального или мягких организационно-экономических решений затрагивают деятельность главного оператора аэропорта по множеству направлений, однако, радиотехническая часть аэропорта и его диспетчерская службы могут потребовать сокращения персонала, но их значимость для проведения метеорологических работ и регулирования движения в воздухе останутся востребованы даже в отсутствии регулярных рейсов. Поэтому отдельные подразделения главного оператора аэропорта, отвечающие за метеорологию могут сохранить свой полный состав вне зависимости от выбранного пути преодоления кризиса.

Наибольшие испытания выпадают на службы работы аэропорта с грузами и пассажирами. Эти службы практически в одностороннем порядке требуют полного сокращения или той же полной трансформации их трудового потенциала.

Организационные решения в этой области могут быть направлены на переподготовку персонала в новом ключе использования логистических возможностей терминалов, то есть работы аэропортов как множества отдельных точек хранения сборных грузов или грузов, требующих отдельного хранения. Такого рода узкоспециализированные комплексы востребованы коммерческими службами доставки и торговыми интернет компаниями, но сохранить при этом весь кадровый состав не представляется возможным, наименьшие потери оцениваются экспертами в 20–25 % сокращения персонала.

В этих условиях можно говорить о формировании условий для гибкого управления кадрами.

Таким образом, в ходе исследования сформулированы авторские суждения о вероятных последствиях столкновения главных операторов аэропортов с непреодолимыми трудностями в макроэкономической среде, которые выявляют значимость организационно-экономических проблем на авиапредприятиях. Предложены радикальный и мягкие подходы, которые содержат рекомендации по возможным действиям, направленным на разрешение организационно-экономических проблем в условиях кризиса.

В ходе исследования получены следующие научные результаты:





Выявлены проблемы крупных социально-экономических систем: жесткость систем управления, массивность оборудования, узкоспециализированный кадровый потенциал, снижение стоимости деятельности, рост затрат на работу с персоналом в условиях остановки ключевых бизнес-процессов, которые в условиях макроэкономического кризиса приводят предприятие к разорению.

Разработан организационно-экономический алгоритм принятия управленческого решения по выведению главного оператора аэропорта из кризиса, вызванного макроэкономической неопределенностью, состоящий из двух взаимосвязанных блоков: блока декомпозиции проблемы и блока формирования решения, взаимосвязанных между собой процессом принятия управленческого решения.

Предложены организационно-экономические пути решения выявленных задач по двум направлениям: радикальный и мягкий, необходимым и достаточным для сохранения потенциала сложной социально-экономической системы до момента окончания кризисных явлений в макросреде.

В результате исследования определена кризисная ситуация крупной социально-экономической системы – аэропорт, как самостоятельного регулятора рыночных отношений, которым выступает сокращение или трансформация деятельности субъекта естественной монополии, способной изменить предпринимательский климат в отдельно взятом регионе и сформировать условия к изменению спроса и предложения на множестве рынков региона.

### **Заключение**

Программы по развитию рыночных отношений, сохранению рыночной конкуренции, поддержке отечественных производителей стали типовыми программами развития экономики регионов. Зачастую копируя опыт ведущих, центральных регионов, остальные территориальные органы копируют основополагающие позиции, трансформируя их для целей развития собственной экономики региона.

В современных условиях, общество столкнулось с обратной тенденцией. Кризисные явления нашли свое первоочередное отражение на деятельности периферийных регионов субъектов рынка естественной монополии – аэропорты.

Выбор организационно-экономических решений по преодолению сложных проблем остается за руководством хозяйствующего субъекта, однако приоритетом остается сохранение возможностей по удовлетворению потребностей ключевых потребителей регионов во благах, услугах и товарах, которые были доступны до начала кризиса, в период возвращения макроэкономической обстановки к нормальным условиям хозяйствования.

### **Направления дальнейших исследований**

В работе обобщен современный опыт формирования организационно-экономических проблем на пути развития крупных социально-экономических систем и предложен авторский подход к поиску решений, позволяющий выбрать объемы изменений, которые потребуются на предприятии.

В дальнейшем исследования должны раскрыть методические основы для построения дорожных карт антикризисных мероприятий. Требуется поиск методических подходов к прогнозированию и расстановке индикаторов для управления изменениями социально-экономической системы на пути преодоления организационно-экономических проблем.

## СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Богомолов В.В. (2020) Естественные монополии и их роль в экономике РФ. *Научный альманах*, 10-2 (72), 15–17.
2. Бодровцева Н.Ю. (2017) К вопросу о раскрытии информации субъектами естественных монополий в морских портах. *Государственное и муниципальное управление в XXI веке: теория, методология, практика: сборник материалов XXVII Международной научно-практической конференции, Новосибирск, 19015030*.
3. Болмусова М.А., Доленина О.Е. (2015) Аэропорт в экономике современного города, *Альманах мировой науки*, 1-4 (1), 29–33.
4. Васильева Е.М. (2017) Надо ли защищать конкуренцию от естественной монополии? *Системный анализ и информационные технологии (САИТ – 2017): Сборник трудов Седьмой Международной конференции, Светлогорск, 13–18 июня 2017 года*, 512–519.
5. Воробьев М.Г. (2022) Естественные монополии в современной. *Молодой ученый*, 43 (438), 241–244.
6. Галкина А.Ю. (2022) Современные тенденции развития инфраструктуры аэродромов. *Инновации и долговечность объектов транспортной инфраструктуры (материалы, конструкции, технологии): материалы IV Всероссийской научно-практической конференции, Санкт-Петербург, 18–19 ноября 2021 года*, 23–25.
7. Еремеева О.В. (2015) Естественные монополии и их роль в экономике России. *Традиционная и инновационная наука: история, современное состояние, перспективы: Сборник статей Международной научно-практической конференции, Уфа, 25 декабря 2015 года*, 207–210.
8. Ивлева Е.С. (2016) Инвестиционные решения и их влияние на деятельность естественных монополий. *Вестник научных конференций*, 5-4 (9), 123–126.
9. Карелина С.А. (2020) Институт несостоятельности (банкротства) как правовое средство обеспечения экономической деятельности субъектов естественных монополий. *Вестник Института экономических исследований*, 1 (17), 164–175.
10. Кильдина А. И., Алексеева Н.Г. (2018) Роль естественных монополий в современной России. *Вестник современных исследований*, 12.7 (27), 216–218.
11. Крыжановский Г.А., Маслаков В.П., Брагин А.А., Проценко Д.С. (2015) Кластерный подход к решению задачи рационального развития сети гражданских аэродромов региона как необходимого условия его экономической безопасности. *Вопросы оборонной техники. Серия 16: Технические средства противодействия терроризму*, 9-10 (87–88), 124–127.
12. Котельникова В.Е. (2010) Аэропорт как часть транспортной инфраструктуры туризма. *Соискатель – приложение к журналу Мир транспорта*, 07 (1), 8–15.
13. Корелин В.В. (2012) Государственное регулирование естественных монополий в период реформирования экономики. *Современные аспекты экономики*, 5 (177), 58–60.
14. Крапко Е.М., Клионский А.М. (2015) Оценка функционирования аэропортов и управление международным маркетингом. *Economic Annals-XXI*, 7-8-1, 71–74.
15. Кривко Е.В. (2016) Основные положения оценки эффективности инвестиционных решений по развитию аэропортов в России. *Дальний Восток: проблемы развития архитектурно-строительного комплекса*, 1, 78–82.
16. Лавриненко А.Ю. (2008) Пути повышения эффективности управления финансами аэропортов в России. *Известия Иркутской государственной экономической академии*, 1, 26–28.
17. Меграбян В.Г. (2016) Публичные и частные интересы в деятельности естественных монополий Российской Федерации. *Актуальные проблемы административного, финансового и информационного права: Материалы IV ежегодной Всероссийской конференции, Ставрополь, 26–27 октября 2016 года*, 443–448.
18. Носков С.В., Махмутов Р.Р. (2019) Ключевые показатели эффективности логистики аэропорта. *Управление развитием социально-экономических систем: сборник научных трудов, Ульяновск, 24 мая 2019 года*, 61–64.
19. Романенко В.А. (2012) Нечёткая оптимизация аэропортовой сети Российской Федерации на базе формирования системы пассажирских хабов. *Самолетостроение России. Проблемы и перспективы: Симпозиум с международным участием, Самара, 02–05 июля 2012 года*, 335–336.
20. Рудых А.С. (2022) Развитие аэропортовой инфраструктуры в регионах Российской Федерации. *Модернизация аэропортов и развитие авиане перевозок: Сборник материалов IV Всероссийской*

научно-практической конференции с международным участием, Санкт-Петербург, 28–29 апреля 2022 года, 62–65.

21. Текеева Х.Э., Текеев И.М. (2021) Мониторинг деятельности субъектов естественных монополий. *Московский экономический журнал*, 12, 45. DOI: <https://doi.org/10.24412/2413-046X-2021-10763>

22. Трифонова Н.С. (2021) Оценка состояния инфраструктуры воздушного транспорта Российской Федерации. *Обмен знаниями как ключевое условие научного прогресса: Сборник научных трудов*, 71–74.

23. Тюленев И.В. (2018) Уточнение понятия «естественная монополия»: первый шаг в реформировании правового регулирования деятельности субъектов естественных монополий. *Конкурентное право*, 4, 41–44.

24. Тюняев А.Е. (2008) Неавиационная деятельность и ее развитие в российских аэропортах. *Научный вестник Московского государственного технического университета гражданской авиации*, 131, 44–49.

25. Хизирова Д.М., Егорова Н.Ю. (2022) Определение естественных монополий и способы регулирования их деятельности. *Журнал У. Экономика. Управление. Финансы*, 3 (29), 140–148.

26. Gasmi F., Laffont J.J., Sharkey W.W. (2002) The Natural Monopoly Test Reconsidered: An Engineering Process-Based Approach to Empirical Analysis in Telecommunications. *International Journal of Industrial Organization*, 20 (4), 435–459.

27. Penikas H.I. (2021) Natural Monopoly Regulation Principles' Application to Reduce Systemic Risk in Banking. *Финансы и бизнес*, 17 (3), 48–59.

28. Samset K., Volden G.H. (2016) Front-End Definition of Projects: Ten Paradoxes and Some Reflections Regarding Project Management and Project Governance. *International Journal of Project Management*, 34 (2), 297–313.

## REFERENCES

1. Bogomolov V.V. (2020) Estestvennyye monopolii i ih rol' v ekonomike RF. *Nauchnyj al'manah*, 10-2 (72), 15–17.

2. Bodrovceva N.Yu. (2017) K voprosu o raskrytii informacii sub"ektami estestvennyh monopolij v morskikh portah. *Gosudarstvennoe i municipal'noe upravlenie v XXI veke: teoriya, metodologiya, praktika: sbornik materialov XXVII Mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii*, Novosibirsk, 19–30.

3. Bolmusova M.A., Dolenina O.E. (2015) Aeroport v ekonomike sovremennogo goroda, *Al'manah mirovoj nauki*, 1-4 (1), 29–33.

4. Vasil'eva E.M. (2017) Nado li zashchishchat' konkurenciyu ot estestvennoj monopolii? Sistemnyj analiz i informacionnye tekhnologii (SAIT – 2017): *Sbornik trudov Sed'moj Mezhdunarodnoj konferencii, Svetlogorsk, 13–18 iyunya 2017 goda*, 512–519.

5. Vorob'ev M.G. (2022) Estestvennyye monopolii v sovremennoj. *Molodoj uchenyj*, 43 (438), 241–244.

6. Galkina A.Yu. (2022) Sovremennyye tendencii razvitiya infrastruktury aerodromov. *Innovacii i dolgov-echnost' ob"ektov transportnoj infrastruktury (materialy, konstrukcii, tekhnologii): materialy IV Vserossijskoj nauchno-prakticheskoy konferencii, Sankt-Peterburg, 18–19 noyabrya 2021 goda*, 23–25.

7. Eremeeva O.V. (2015) Estestvennyye monopolii i ih rol' v ekonomike Rossii. Tradicionnaya i innovacionnaya nauka: istoriya, sovremennoe sostoyanie, perspektivy: *Sbornik statej Mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii, Ufa, 25 dekabrya 2015 goda*, 207–210.

8. Ivleva E.S. (2016) Investicionnyye resheniya i ih vliyanie na deyatel'nost' estestvennyh monopolij. *Vestnik nauchnyh konferencij*, 5-4 (9), 123–126.

9. Karelina S.A. (2020) Institut nesostoyatel'nosti (bankrotstva) kak pravovoe sredstvo obespecheniya ekonomicheskoy deyatel'nosti sub"ektov estestvennyh monopolij. *Vestnik Instituta ekonomicheskikh issledovanij*, 1 (17), 164–175.

10. Kil'dina A.I., Alekseeva N.G. (2018) Rol' estestvennyh monopolij v sovremennoj Rossii. *Vestnik sovremennyh issledovanij*, 12.7 (27), 216–218.

11. Kryzhanovskij G.A., Maslakov V.P., Bragin A.A., Procenko D.S. (2015) Klasternyj podhod k resheniyu zadachi racional'nogo razvitiya seti grazhdanskih aerodromov regiona kak neobhodimogo usloviya

ego ekonomicheskoy bezopasnosti. *Voprosy oboronnoy tekhniki. Seriya 16: Tekhnicheskie sredstva protivodejstviya terrorizmu*, 9-10 (87-88), 124–127.

12. Kotel'nikova V.E. (2010) Aeroport kak chast' transportnoj infrastruktury turizma. *Soiskatel' – prilozhenie k zhurnalu Mir transporta*, 07 (1), 8–15.

13. Korelin V.V. (2012) Gosudarstvennoe regulirovanie estestvennykh monopolij v period reformirovaniya ekonomiki. *Sovremennye aspekty ekonomiki*, 5 (177), 58–60.

14. Krapko E.M., Klions'kij A.M. (2015) Ocenka funkcionirovaniya aeroportov i upravlenie mezhdunarodnym marketingom. *Economic Annals-HKHI*, 7-8-1, 71–74.

15. Krivko E.V. (2016) Osnovnye polozheniya ocenki effektivnosti investicionnykh reshenij po razvitiyu aeroportov v Rossii. *Dal'nij Vostok: problemy razvitiya arhitekturno-stroitel'nogo kompleksa*, 1, 78–82.

16. Lavrinenko A.Yu. (2008) Puti povysheniya effektivnosti upravleniya finansami aeroportov v Rossii. *Izvestiya Irkutskoj gosudarstvennoj ekonomicheskoy akademii*, 1, 26–28.

17. Megrabyan V.G. (2016) Publichnye i chastnye interesy v deyatelnosti estestvennykh monopolij Rossijskoj Federacii. *Aktual'nye problemy administrativnogo, finansovogo i informacionnogo prava: Materialy IV ezhegodnoj Vserossijskoj konferencii, Stavropol', 26–27 oktyabrya 2016 goda*, 443–448.

18. Noskov S.V., Mahmutov R.R. (2019) Klyuchevye pokazateli effektivnosti logistiki aeroporta. *Upravlenie razvitiem social'no-ekonomicheskikh sistem: sbornik nauchnykh trudov, Ul'yanovsk, 24 maya 2019 goda*, 61–64.

19. Romanenko V.A. (2012) Nechyotkaya optimizaciya aeroportovoj seti Rossijskoj Federacii na baze formirovaniya sistemy passazhirskih habov. Samoletostroenie Rossii. *Problemy i perspektivy: Simpozium s mezhdunarodnym uchastiem, Samara, 02–05 iyulya 2012 goda*, 335–336.

20. Rudyh A.S. (2022) Razvitie aeroportovoj infrastruktury v regionah Rossijskoj Federacii. *Modernizaciya aeroportov i razvitie aviaperevozok: Sbornik materialov IV Vserossijskoj nauchno-prakticheskoy konferencii s mezhdunarodnym uchastiem, Sankt-Peterburg, 28–29 aprelya 2022 goda*, 62–65.

21. Tekeeva H.E., Tekeev I.M. (2021) Monitoring deyatelnosti sub"ektov estestvennykh monopolij. *Moskovskij ekonomicheskij zhurnal*, 12, 45. DOI: <https://doi.org/10.24412/2413-046X-2021-10763>

22. Trifonova N.S. (2021) Ocenka sostoyaniya infrastruktury vozdushnogo transporta Rossijskoj Federacii. *Obmen znaniyami kak klyuchevoe uslovie nauchnogo progressa: Sbornik nauchnykh trudov*, 71–74.

23. Tyulenev I.V. (2018) Utochnenie ponyatiya «estestvennaya monopoliya»: pervyj shag v reformirovanii pravovogo regulirovaniya deyatelnosti sub"ektov estestvennykh monopolij. *Konkurentnoe pravo*, 4, 41–44.

24. Tyunyaev A.E. (2008) Neaviacionnaya deyatelnost' i ee razvitie v rossijskikh aeroportah. *Nauchnyj vestnik Moskovskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta grazhdanskoj aviacii*, 131, 44–49.

25. Hizirova D.M., Egorova N.Yu. (2022) Opredelenie estestvennykh monopolij i sposoby regulirovaniya ih deyatelnosti. *Zhurnal U. Ekonomika. Upravlenie. Finansy*, 3 (29), 140–148.

26. Gasmi F., Laffont J.J., Sharkey W.W. (2002) The Natural Monopoly Test Reconsidered: An Engineering Process-Based Approach to Empirical Analysis in Telecommunications. *International Journal of Industrial Organization*, 20 (4), 435–459.

27. Penikas H.I. (2021) Natural Monopoly Regulation Principles' Application to Reduce Systemic Risk in Banking. *Finansy i biznes*, 17 (3), 48–59.

28. Samset K., Volden G.H. (2016) Front-End Definition of Projects: Ten Paradoxes and Some Reflections Regarding Project Management and Project Governance. *International Journal of Project Management*, 34 (2), 297–313.

## СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ / INFORMATION ABOUT AUTHOR

**ЧЕРНЯК Татьяна Анатольевна**

E-mail: 79119113039@yandex.ru

**Tatyana A. CHERNYAK**

E-mail: 79119113039@yandex.ru

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8416-0930>

*Поступила: 05.03.2023; Одобрена: 20.04.2023; Принята: 20.04.2023.*

*Submitted: 05.03.2023; Approved: 20.04.2023; Accepted: 20.04.2023.*