

term are the following. Firstly, this term shows the nature of companies. These are large integrated enterprises, which consist of subsidiaries under general management and have an integrated global philosophy encompassing domestic or (and) overseas operations. Secondly, it can combine different kinds of large enterprises, which have different geographical location of subsidiaries and headquarters, such as domestic large enterprises, domestic multinational enterprises (MNE) and foreign MNEs. Thirdly, it headlines production directions of enterprises; primarily combine the large enterprises with development supply chain among their business units (subsidiaries). So, integrated production system is a complex structure of business units (subsystems) functionally, technologically, and financially interconnected, limited by organizational and legal frames and geographically dispersed [2].

In these conditions the problem of build of stable IPS and keeping stability of IPS become especially important and topical. It should be noted that often the processes of integration or disintegration in IPS have subjective character and reflect political interests of head managers. Now the estimation of efficiency of IPS does without considering the influence of business units. In essence the estimation the enterprise, which does not consist of business units and the estimation of IPS is identical [3].

The aim of research is to work out the mechanism of management of the processes of integration or disintegration in IPS using complex criterion of stability, which allows to build stable IPS and to keep their stability during their functioning.

Tasks are the following. (1) To give the theoretical description of the complex criterion of stable IPS and its components: Financial and Economic stability; Organizational and Legal stability; Functional and Technological stability; Structural stability. (2) To choose and substantiate parameters for the estimation of different stabilities and the whole complex criterion. (3) To construct algorithm of calculation of parameters of IPS through parameters of subsystems. (4) To work out the mechanism of management of the processes of integration or disintegration in IPSs using the complex criterion of stability.

Thus, the stability of integrated production systems is complex criterion, which can be used for management of different stages of product life cycle of IPS (creation, functioning and development).

#### References

1. Mikhailovsky, P., Plakhin, A., Ogorodnikova, E., Kochergina, T., Guseva, T., Selezneva, M. Lean management tools to improve the production system // Quality-accesss TO Success. 2020. T. 21. № 176. C. 65.
2. Plakhin, A. E., Al-Ogaili, S. M. M., Kochergina, T. V., Mihajlovskij, P. V., Semenets, I. I. Development of the production system through lean management tools // IOP Conference Series: Materials Science and Engineering. Innovative Manufacturing Engineering and Energy, IManEE 2019 – "50 Years of Higher Technical Education at the University of Pitesti" – The 23rd Edition of IManEE 2019 International Conference. 2019. C. 12092.
3. Plakhin, A., Ogorodnikova, E., Mironov, D., Semenets I. Improvement of tools for decision support systems (dss) in corporate information systems of industrial enterprises // MATEC Web of Conferences. 2018. C. 08002.

УДК 338.51

## **АЭРОПОРТОВЫЕ УСЛУГИ КАК ФАКТОР СТОИМОСТИ ТУРИСТИЧЕСКОГО ПРОДУКТА**

***Вашляева И.В., ст. преп.***

*Уральский государственный экономический университет,  
г. Екатеринбург, Российская Федерация*

Реферат. *Актуальность исследования обусловлена необходимостью решения педагогических задач обеспечения сплоченности спортивной команды в ходе подготовки к соревнованиям. Целью исследования является определение особенностей взаимоотношений игроков и групповой структуры на примере спортивной команды.*

Ключевые слова: туристический продукт, аэропортовые услуги, стоимость перевозки.

С возобновлением туристической деятельности в постпандемический период возникает вопрос формирования стоимости туристического продукта. Соответственно актуальной становится задача анализа факторов ценообразования данного продукта. Существенные расходы формируются при оплате услуг аэропортового обслуживания. В настоящее время подход к проблеме естественных монополий претерпел большие изменения. Развитие новых технологий в отрасли авиаперевозок сделало возможным развитие конкуренции [1].

Несмотря на происходящие перемены, вопрос остается открытым. Даже если многие сегменты «естественной» монополии могут быть выделены и реструктурированы с целью создания конкурентной среды, все еще остается ряд секторов, в которых основные виды деятельности не могут быть реализованы в условиях конкуренции. Так или иначе, остается актуальным вопрос, каким образом может быть определена «естественная» монополия. Актуальность обусловлена тем, что решение данного вопроса дает возможность определить объект регулирования, а также возможные варианты регулирования, позволяющие обеспечить более приемлемый уровень суммарных трансформационных и транзакционных издержек.

К сожалению, не существует четкого ответа, который позволил бы бесспорно выделить подобные услуги. Аэропорты выполняют три основные функции, относящиеся к обеспечению воздушных перевозок: обслуживают пассажиров, обслуживают воздушные суда и создают инфраструктуру, необходимую для обеспечения движения воздушных судов. Существует ряд других функций, косвенно связанных с авиаперевозками: оборудование мест для авиакомпаний (конторы, офисы), предоставление общественных услуг (полицейских, таможенных, пограничного контроля), коммерческих услуг (медицинских, культурных). Оператор аэропорта имеет право взимать плату с пользователей сооружений и в некоторых случаях за оказание услуг [2].

Центральным вопросом нашего исследования является анализ того, каким образом устанавливается величина аэропортовых сборов, т.е. систем ценообразования на аэропортовые услуги, в частности на предоставляемые в условиях монополии или квазимонополии [3, 4].

В целях проведения расширенного анализа систем ценообразования, применяемых в различных аэропортах, действительно существует большое разнообразие решений: мы идентифицируем аэропортовые услуги и выделим из них те, которые предоставляются в условиях монополии. Вначале мы приведем перечень услуг и представим альтернативные типологии. Затем попытаемся четко определить услуги, предоставляемые в условиях монополии.

#### Список использованных источников

1. Огородникова, Е. С. Оценка обеспеченности транспортной инфраструктурой. В сборнике: Логистика в условиях экономической турбулентности. // Материалы Международной научно-практической конференции. / под ред. В. С. Колодина. – 2017. – С. 127–130.
2. Davydova, E. V., Fagina, S. S., Vashlyayeva, I. V., Volovik, T. V. Research on the development of sports infrastructure in Russia // Espacios. 2019. T. 40. № 30.
3. Закирова, Э. Р., Ростовцев, К. В. Интегрированные хозяйствующие субъекты: вопросы управления и экономической безопасности // Управленец. 2015. – № 6 (58). – С. 18–24.

УДК 331.1

## ГИБРИДИЗАЦИЯ ТРУДА В УСЛОВИЯХ ЦИФРОВОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ ЭКОНОМИКИ

*Алексеева Е.А., ст. преп.*

*Витебский государственный технологический университет,  
г. Витебск, Республика Беларусь*

*Реферат. В статье рассматриваются особенности влияния цифровой трансформации экономики на трудовую сферу в контексте спроса и предложения навыков. Выявлена тенденция гибридизации навыков и профессий со стороны спроса на*