

целях преодоления существующих негативных инерционных тенденций и ускорения инновационного развития российской экономики [2]:

- следует повысить привлекательность инвестиций в области коммерциализации инноваций;
- необходимо создать условия, обеспечивающие максимальную восприимчивость субъектов экономики к инновациям (мероприятия, направленные на формирование благоприятного инвестиционного климата, в том числе налогового режима, таможенной политики; ликвидировать существующие разрывы в инновационном цикле и при переходе от фундаментальных исследований через этап прикладных исследований и разработок к коммерческим технологиям);
- на уровне государства необходимо обеспечить поддержку рациональной инновационной динамики посредством периодической модернизации и обновления технологий;
- реформирования законодательства Российской Федерации с целью стимулирования инновационной деятельности (например, по вопросам регулирования использования прав на интеллектуальную собственность);
- необходимо разработать и реализовать мероприятия по формированию и развитию инновационной инфраструктуры (в том числе следует радикально изменить сложившуюся ситуацию в области коммерциализации передовых технологий, когда за рубеж поставляются знания при крайне невысоком уровне экспорта технологий).

Литература

1. Аленина Е.Э., Лаптева В.А. Инновационное развитие экономики в России – основа высококоразвитого производства. - Известия МГТУ «МАМИ». Научный рецензируемый журнал. – М., МГТУ «МАМИ», 2012, № 2 (14).
2. Горохова А.Е., Нижегородцев Р.М., Секерин В.Д. Предпринимательство как фактор инновационного развития российской экономики // Вестник экономической интеграции. – 2011. №8. – с. 44 – 48.
3. Горохова А.Е., Секерин В.Д., Нижегородцев Р.М. Экономический потенциал и конкурентоспособность региона как источник экономического роста. // Ресурсы Информация Снабжение Конкуренция (РИСК). – 2012. № 2. – с. 206 – 208.
4. Рожнова О.В., Божкова А.И., Божкова Е.И. Анализ моделей оценки эффективности инновационных технологий. Этап: экономическая теория, анализ, практика. 2009. № 1. с. 65-72.
5. Секерин В.Д., Горохова А.Е. Оценка инвестиций: Монография. – М.: АРГАМАК-МЕДИА, 2013. – 152 с.

Анализ альтернативных способов преодоления экономических проблем малыми авиакомпаниями России

Скрылев А.О.

Московский государственный университет экономики, статистики и информатики (МЭСИ)

(903) 511-54-50, askryliov@rambler.ru

Аннотация. Статья посвящена изучению и анализу характерных альтернатив, используемых менеджментом российских региональных и местных авиакомпаний для преодоления отрицательных экономических результатов компаний. Изучены характерные признаки и черты, присущие выявленным альтернативам. Определены их сильные и слабые стороны и приведены аргументы в пользу использования более совершенных альтернатив.

Ключевые слова: региональная и местная авиация, экономические проблемы,

альтернативные подходы преодоления, выбор альтернативы

Категория авиаперевозчиков, включающая в себя региональные и местные компании, является наиболее уязвимой для различного рода неблагоприятных факторов внешней среды. Это объясняется более низкой способностью к адаптации и реорганизации данной категории авиакомпаний по сравнению с более крупными компаниями, обладающими более обширными возможностями для осуществления изменений, необходимых для наилучшего соответствия сложившимся условиям рынка.

В этой связи представляется необходимым изучение альтернатив, доступных для малых авиакомпаний, использование которых позволяет повысить эффективность хозяйствования данных авиакомпаний. В ходе проведенного исследования были выявлены основные направления реорганизации хозяйственной деятельности, используемые менеджментом авиакомпаний, позволяющие повысить степень приспособленности и соответствия сложившимся условиям рыночных отношений.

В результате проведенного анализа выявленной совокупности альтернатив, были выявлены их сильные и слабые стороны, а также даны рекомендации к использованию тех или иных альтернатив, исходя из условий, в которых функционирует конкретная авиакомпания. Кроме того, приведены аргументы в пользу применения более совершенных альтернатив реорганизации хозяйственной деятельности как наиболее целесообразных и перспективных направлений дальнейшего развития.

В статье уделяется особое внимание детальному анализу отношений и принципов взаимодействия менеджмента авиакомпаний с государством (в лице местных и региональных властей) как наиболее перспективного в настоящее время направления реорганизации хозяйствования.

Альтернативы реорганизации хозяйственной деятельности

В рамках исследования был проведен анализ основных способов преодоления отрицательных экономических результатов, приведенных в схеме, иллюстрирующей модель ведения хозяйственной деятельности (рисунок 1). В ходе анализа были выявлены сильные и слабые стороны каждого из них и приведены доводы в пользу использования тех или иных вариантов решений.

С точки зрения автора наиболее простым для осуществления на практике является отказ от нерентабельных видов деятельности и концентрация на осуществлении работ и услуг, которые востребованы местным населением, представителями бизнеса и государства. В этом случае от менеджмента компании не требуется никаких усилий, направленных на разработку методов модификации нерентабельных видов деятельности таким образом, чтобы в будущем они могли приносить доход. Можно сделать вывод, что использование данного варианта решения целесообразно лишь в самом крайнем случае, когда ни одна из других перечисленных далее альтернатив недоступна или не приносит желаемого результата. Дело в том, что при отказе от осуществления нерентабельного вида деятельности в настоящий момент времени затраты компании на ее восстановление могут оказаться значительно выше в том случае, если будет принято решение о возобновлении данного вида деятельности в будущем. Поэтому представляется целесообразным попытаться сохранить нерентабельный вид деятельности хотя бы на минимальном уровне.

Следующим возможным решением по степени сложности осуществления является обращение компаний за финансовой помощью к местным властям, которые в большинстве случаев стараются по мере сил оказывать поддержку местным авиаперевозчикам. Сложность данного варианта решения может заключаться лишь в предоставлении достаточно весомых аргументов и обоснований причин обращения за финансовой помощью из бюджета региона. При выборе данного варианта решения менеджментом компании и согласии местных властей оказать финансовую помощь авиаперевозчик сохраняет и продолжает осуществление нерентабельных видов деятельности.

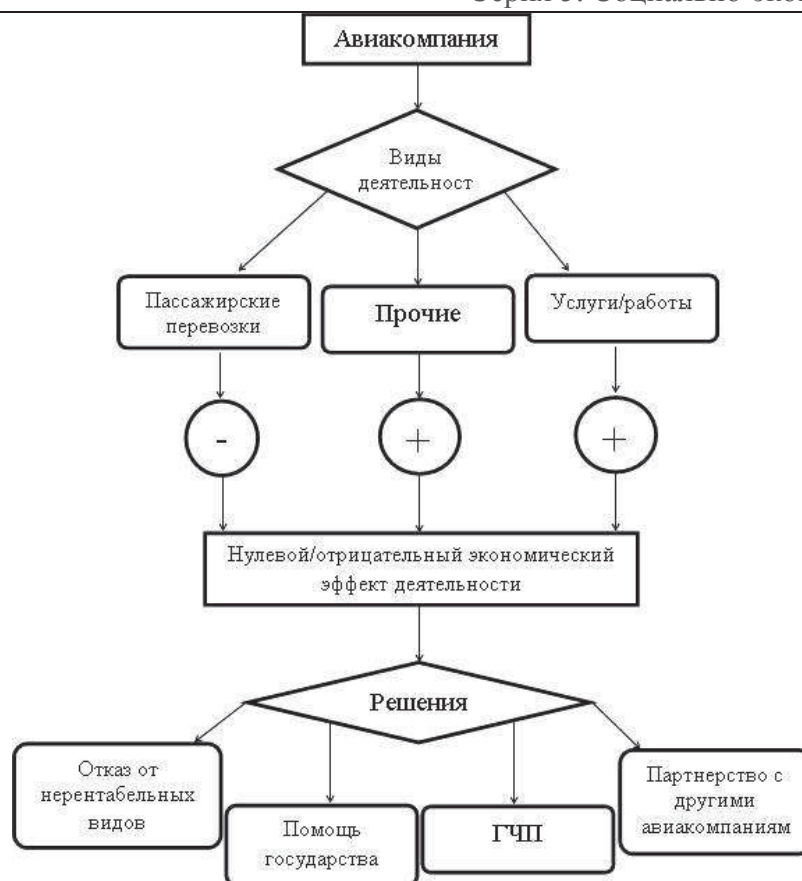


Рисунок 1. Модель хозяйственной деятельности авиакомпании

Более сложным с точки зрения реализации вариантом решения финансовых трудностей авиапредприятия является та или иная форма государственно-частного партнерства (ГЧП). При выборе данной формы отношений требуется готовность и умение находить компромиссы между интересами всех вовлеченных сторон, а также способность договариваться и доказывать наличие взаимного интереса и пользы от подобного рода отношений. Вместе с тем представляется возможным участие сторон в партнерстве даже при отсутствии моментального экономического эффекта от этого партнерства. То есть такой вариант решения представляет собой работу на перспективу, результатом которой должен стать положительный эффект для всех вовлеченных сторон. Например, постепенное преодоление авиакомпанией экономических трудностей, выход на положительную рентабельность и сохранение убыточных социально значимых для региона маршрутов перевозок и иных видов деятельности.

Различные формы партнерства с другими частными компаниями, как авиационными, так и занятыми в других видах бизнеса, являются наиболее совершенными и вместе с тем сложными с точки зрения возможности осуществления на практике формами преодоления негативных явлений в работе авиакомпаний. В отличие от государственно-частного партнерства в этом случае основным мотивом, способным побудить частные компании к сотрудничеству, является очевидная финансовая или иная выгода, получаемая в результате партнерских отношений. Трудность в осуществлении данной формы партнерства обусловлена наличием повышенных финансовых обязательств для всех сторон, вовлеченных в такого рода отношения, и нежеланием рисковать достигнутым к настоящему времени экономическим положением. Не представляется возможным провести анализ использования данной альтернативы на практике по причине недостаточного количества примеров такого рода сотрудничества. Партнерские отношения между частными компаниями в области авиационных перевозок более характерны для компаний, функционирующих на уровне международных перевозок, чем для внутренних российских перевозчиков.

Необходимо отметить, что в ходе исследования установлена зависимость, согласно которой по мере усложнения вариантов также возрастает величина положительного эффекта, возникающего в результате их использования. Отмечается уменьшение количества негативных проявлений от внедрения их в практическую деятельность, в то время как созидательный потенциал возрастает одновременно с повышением комплексности.

Формы взаимодействия авиакомпаний и государства

В ходе исследования была предложена модель реорганизации хозяйственной деятельности авиакомпании с использованием механизмов государственно-частного партнерства (ГЧП). Кроме того, был приведен ряд аргументов в пользу применения механизмов государственно-частного партнерства как наиболее перспективных в сложившихся к настоящему времени условиях работы отрасли авиационных перевозок в России.

В результате анализа тенденций, происходящих в сфере воздушных перевозок, в частности возрастающей государственной поддержки данного вида деятельности, можно сделать вывод, что в настоящее время наилучшие перспективы для авиакомпаний представляют партнерские отношения с государственными структурами. Принимая во внимание высокую степень централизации и выстроенную вертикаль власти в России, местные власти стараются максимально точно следовать указаниям, исходящим от высшего руководства страны. В этих условиях можно предположить, что местная власть положительно отнесется к инициативе авиакомпании об организации государственно-частного партнерства, направленного на поддержку и развитие воздушных пассажирских перевозок в регионе.

Для выстраивания механизма государственно-частного партнерства необходимо провести анализ целей и задач, которые являются приоритетными для обеих сторон партнерства. Можно сделать предположение, что ключевым мотивом вступления в партнерские отношения для местных властей может являться стремление сохранить социально значимые пассажирские маршруты, которые, как правило, связывают региональный центр с населенными пунктами внутри региона и за его пределами, а также могут включать сообщение с крупным городом или Москвой. Кроме того, положительными аспектами поддержки авиакомпании будут являться сохранение рабочих мест и бюджетных отчислений. Для авиакомпании интерес от государственно-частного партнерства может быть выражен в сохранении или наращивании объемов перевозок, в первую очередь пассажирских, без риска ухудшения финансовой стабильности компании. Кроме того, при грамотном управлении компанией и максимальном использовании возможностей, предоставляемых при реализации партнерства, авиакомпания в перспективе может повысить свой уровень экономической независимости и в будущем обходиться без финансовой поддержки извне.

В общем виде модель государственно-частного партнерства в области авиации можно представить в виде, представленном на рисунке 2.

Данная схема отражает основные принципы взаимодействия авиакомпании и местных властей, а также алгоритм последующей реорганизации хозяйственной деятельности авиакомпании с применением дополнительного объема ресурсов, образовавшегося в процессе реализации проекта ГЧП.

Конечной целью осуществления комплекса мероприятий ГЧП должно явиться финансовое оздоровление авиакомпании, повышение экономической независимости и эффективности хозяйственной деятельности, а также сохранение или расширение маршрутной сети.

В статье выявлены и проанализированы наиболее широко применяемые на практике направления реорганизации хозяйственной деятельности авиакомпаний.

Необходимо еще раз отметить, что выбор более совершенных и комплексных способов реорганизации является более предпочтительным, так как они заключают в себе наибольший потенциал для дальнейшего развития авиационного бизнеса. Несмотря на это, важно принимать в расчет условия, в которых функционирует конкретная авиакомпания, так как именно данные условия зачастую определяют выбор менеджментом компании направления реорга-

низации. Именно по этой причине в ходе исследования был сделан вывод о том, что наилучшими перспективами в настоящее время обладают различные формы сотрудничества частного бизнеса с государством. В сложившихся условиях данная альтернатива является наиболее вероятным выбором для большинства участников рынка авиационных перевозок.



Рисунок 2. Схема государственно-частного партнерства

Выводы

Также представляется важным еще раз обратить внимание, что в ходе исследования было выявлено несколько моделей взаимодействия частного бизнеса и государства, различающихся между собой по степени интенсивности и характеру отношений. Так, было установлено, что одни формы взаимодействия (например государственно-частное партнерство) обладают большими перспективами и потенциалом по сравнению с другими видами сотрудничества авиакомпании и государства (например государственная финансовая помощь, дотирование).

Поднятый в статье вопрос выбора наиболее подходящей альтернативы хозяйствования представляет собой перспективное направление для проведения дальнейшего исследования. В частности, научный интерес может представлять механизм выбора того или иного направления реорганизации, а также анализ и оценка результатов, полученных в результате осуществленных изменений. Результаты данного научного исследования в перспективе обладают большой практической значимостью как для сферы авиационных перевозок, так и связанных с ней отраслей экономики.

Литература

1. Официальный сайт Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация) <http://www.favt.ru/>
2. Государственный научно-исследовательский институт гражданской авиации <http://www.gosniiga.ru/>