

Спанов М.У.¹, Алтаева Г.О.²

¹д.э.н., профессор, Казахский национальный университет имени аль-Фараби,
Казахстан, г. Алматы, e-mail: m-spanov@rambler.ru

²докторант, Университет Международного бизнеса,
Казахстан, г. Алматы, e-mail: altaeva.gulmira@mail.ru

**СИСТЕМА УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ
АВИАПРЕДПРИЯТИЙ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН**

В статье раскрываются вопросы эффективного функционирования гражданской авиации в современных условиях. Цель исследования – определить факторы, влияющие на устойчивое развитие авиапредприятий в Республике Казахстан. Выявить основные задачи системы устойчивого развития – в поддержании необходимого равновесия и минимизации риска для авиапредприятия при изменениях внутренних и внешних факторов. Гипотеза исследования – система устойчивого развития авиапредприятия является неповторимой для каждого конкретного авиапредприятия и делает невозможными шаблонные, типовые подходы при его формировании.

Важную роль в достижении устойчивого развития предприятий играет интенсивное и сбалансированное использование его потенциала как основы, на которой строятся и реализуются его внешние и внутренние воспроизводящие процессы. В связи с этим актуализируется необходимость формирования многоуровневой системы управления развитием предприятия, которая должна основываться на рациональном использовании и построении взаимосвязей между различными видами и уровнями направлений деятельности, иерархии управления, сферами функциональной ответственности, ресурсами. Для достижения поставленной в исследовании цели следует изучить и теоретически обобщить данные различной направленности об основных экономических показателях авиационной отрасли Казахстана, о ее роли в развитии рыночной экономики страны, а также проанализировать систему построения управленческой деятельности устойчивым развитием авиапредприятия и конкретизировать меры по адаптации системы управления устойчивым развитием авиапредприятий Казахстана к существующим реалиям.

Ключевые слова: авиапредприятие, критерии оценки эффективности, бизнес, отрасль, устойчивое развитие, цели, управление, показатели эффективности.

Spanov M.U.¹, Altayeva G.O.²

¹d.e.s., professor, Al-Farabi Kazakh National University,
Kazakhstan, Almaty, e-mail: m-spanov@rambler.ru

²doctoral student, University of International Business,
Kazakhstan, Almaty, e-mail: altaeva.gulmira@mail.ru

**Sustainable development system
of aircraft enterprises of the Republic of Kazakhstan**

The article deals with the effective functioning of civil aviation in modern conditions. The purpose of the study is to determine the factors affecting the sustainable development of airlines in the Republic of Kazakhstan. Identify the main objectives of the system of sustainable development – in maintaining the necessary equilibrium and minimizing the risk to the airline when changes in internal and external factors. The research hypothesis of the system of sustainable development of an aviation enterprise is unique for each particular airline and makes it impossible to use standard, typical approaches to its formation.

An important role in achieving sustainable development of enterprises is played by intensive and balanced use of its potential as the basis on which its external and internal reproduction processes are built and implemented. In this regard, the need to form a multi-level system of enterprise development

management, which should be based on the rational use and construction of relationships between different types and levels of activities, management hierarchy, areas of functional responsibility, resources, is actualized. To achieve the goal set in the study, it is necessary to study and theoretically summarize the data of different directions on the main economic indicators of the aviation industry of Kazakhstan, its role in the development of the market economy of the country, as well as to analyze the system of building management activities for the sustainable development of the airline and to concretize measures to adapt the management system for the sustainable development of aviation enterprises of Kazakhstan to the existing realities.

Key words: aviation enterprise, criteria for assessing efficiency, business, industry, sustainable development, goals, management, performance indicators.

Спанов М.У.¹, Алтаева Г.О.²

¹э.ғ.д., профессор, әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университеті,
Қазақстан, Алматы қ., e-mail: m-spanov@rambler.ru

²докторант, Халықаралық бизнес университеті,
Қазақстан, Алматы қ., e-mail: altaeva.gulmira@mail.ru

Қазақстан Республикасындағы авиакәсіпорынның тұрақты даму жүйесі

Бұл мақалада қазіргі заманғы жағдайда азаматтық авиацияның тиімді жұмыс істеуі қарастырылады. Зерттеудің мақсаты – Қазақстан Республикасында авиакомпаниялардың тұрақты дамуына әсер ететін факторларды анықтау. Тұрақты дамудың негізгі мақсаттарын анықтаңыз – ішкі және сыртқы факторлардың өзгеруі кезінде қажетті тепе-теңдікті сақтау және авиакомпанияға қауіп-қатерді барынша азайту. Авиациялық кәсіпорынның орнықты даму жүйесінің ғылыми гипотезасы әрбір нақты авиакомпания үшін бірегей болып табылады және оның қалыптасуына типтік тәсілдерді қолдана алмайды.

Кәсіпорындардың орнықты дамуына қол жеткізуде оның сыртқы және ішкі репродуктивті процестердің негізі салынған және іске асырылатын негізі ретінде оның әлеуетін қарқынды және теңгерімді пайдалану арқылы маңызды рөл атқарады. Осыған байланысты, кәсіпкерлікті дамытудың менеджментінің көп деңгейлі жүйесін қалыптастыру қажеттілігі қалыптасты, ол әртүрлі қызмет түрлері мен бағыттары, басқару иерархиясы, функционалдық жауапкершілік салалары мен ресурстар арасындағы қарым-қатынастарды ұтымды пайдалану мен құрылысына негізделуі тиіс. Зерттеуге қойылған мақсатқа жету үшін Қазақстандағы авиациялық индустрияның негізгі экономикалық көрсеткіштері, оның елдің нарықтық экономикасын дамытудағы рөлі туралы түрлі бағыттардағы мәліметтерді теориялық түрде жинап, сонымен қатар авиациялық кәсіпорынның орнықты дамуы үшін құрылыс жұмыстарын басқару жүйесін талдау және бейімдеу шараларын анықтау қажет, қазақстандық авиациялық кәсіпорындардың орнықты дамуына арналған басқару жүйелерін қолданыстағы шындықтарға дейін жеткізу.

Түйін сөздер: авиакәсіпорын, тиімділікті басқару критерийі, бизнес, өнеркәсіп, тұрақты даму, мақсаттар, басқару, тиімділік көрсеткіштері.

Введение

Управление устойчивым развитием предприятия в современных условиях является чрезвычайно актуальным направлением научного поиска в академических кругах и приобретает особое значение для представителей бизнес-среды. Воздушный транспорт как составная часть всей транспортной системы мира обладает определенными преимуществами по сравнению с наземными и водными видами транспорта. Основными особенностями воздушного транспорта, обеспечивающими ему преимущества перед другими видами транспорта, является высокая техническая и коммерческая скорость, возможность сокращения пути следования за

счет спрямления маршрутов, сравнительно малая зависимость от физико-географических условий местности, возможность организации максимального количества воздушных связей, быстрая организация воздушных связей между аэропортами и др. Среди важнейших вопросов эффективного функционирования гражданской авиации существенное место занимают вопросы комплексного анализа экономических аспектов и тенденций развития воздушного транспорта с учетом региональных особенностей, обоснования концептуальных и практических аспектов повышения рентабельности авиационных перевозок, совершенствования экономического механизма взаимодействия факторов устойчивого развития авиапредприятий, для которых в совре-

менных условиях актуален процесс трансформации между экономической и стратегической устойчивостью за счет интеграционных связей между ресурсами, которые задействованы в реализации его развития.

Учитывая, что руководители авиапредприятий нуждаются в серьезной методической помощи при принятии управленческих решений, прежде всего в выборе стратегических направлений деятельности, возникает необходимость разработки методологических принципов построения процесса управления устойчивым развитием авиапредприятий. Это позволит ускорить процесс принятия эффективных решений путем выбора соответствующих критериев оценки эффективности, методов, технологий, моделей, механизмов реагирования, взаимодействия. Несмотря на широкую теоретико-прикладную проработку вопросов управления устойчивым развитием в различных социально-экономических системах и на уровне экономики страны, приходится констатировать факт отсутствия методологии комплексного управления системой устойчивого развития авиапредприятий Республики Казахстан с позиции целостного подхода к внутренним процессам развития – то есть эта проблематика является актуальной и одновременно мало исследованной. Для того чтобы авиапредприятия могли отвечать на вызовы современности, необходимо теоретико-методологическое обеспечение управления устойчивым развитием предприятий отрасли, что дало бы возможность в нестабильных условиях развития экономики находить инструменты и возможности влияния в целях получения устойчивости и константности при реализации поставленных задач.

Актуальность исследования проблем устойчивого развития авиапредприятий, фундаментальные основы теорий управления и развития, оценки и моделирования потенциала предприятия определили объект исследования, а также его логику, последовательность и структуру. Недостаточная разработка теоретического базиса управления устойчивым развитием и его несоответствие требованиям практики отечественных авиапредприятий определили цель, задачи и направления исследования.

Методология

В работе использованы: общенаучный диалектический метод познания действительности как совокупность принципов, требований, сформулированных на основе всеобщих законов дей-

ствительности, закономерностей формирования и развития общественного познания, принципов, ориентирующих нас в исследовательской деятельности по рассматриваемой тематике, а также специальные методы: историко-правовой метод, при помощи которого теоретические принципы познания можно перевести в плоскость реальности, при этом концепция устойчивого развития авиапредприятий Республики Казахстан становится работающей теорией, ориентирующей исследователя на раскрытие целостности объекта данного исследования, на выявление его многогранных связей; сравнительный метод эмпирического исследования, предоставивший возможность определить общность и отличия основных показателей устойчивого развития авиапредприятий Республики Казахстан, при чем определенные в результате сравнения одного или более объектов общие признаки – важный шаг на пути раскрытия тематики исследования; статистический, позволивший изучить основные численные показатели устойчивого развития авиапредприятий Республики Казахстан во множестве их проявлений и повторений, характеризовать результаты данных наблюдений в их совокупности статистическими показателями, проанализировать их с учетом формы проявления закономерностей в массовых фактах, с учетом действующих в них общих законов экономики и развития авиапредприятий; системно-структурный метод, представляющий собой последовательность действий по установлению структурных связей между элементами исследуемой системы устойчивого развития авиапредприятий Республики Казахстан; обобщение, в результате которого были установлены общие свойства и признаки объектов исследования, и другие. Все они были применены во взаимосвязи, что способствовало достижению всесторонности, полноты и объективности научного поиска, конкретности, обоснованности и согласованности сформулированных в статье выводов.

Обзор литературы

Важная роль в научном наследии вопросов управления развитием предприятий принадлежит таким известным ученым, как Р. Акофф, И. Ансофф, И. Адизес, Д. Белл, Дж. Гэлбрейт, Г. Дейли, П. Друкер, В. Занг, Г.Иноземцев, П. Дракер и многие другие, которые рассматривали развитие предприятий с позиции становления общества, развития теорий управления, фирмы. Научный вклад в развитие методологии

управления устойчивым развитием различных социально-экономических систем внесли ряд ученых, которые сосредоточили внимание на экономических, социальных, экологических, корпоративных системах и их становлении, взаимодействия в стратегическом, корпоративном развитии. Проблемам теории и практики развития и повышения эффективности деятельности авиапредприятий посвящены труды таких ученых-экономистов, как О. Апарова, Э. Данилова, Г. Жаворонкова, В. Загоруйко, О. Косарев, В. Коба, Л. Матросова, В. Матвеев, Р. Мнацканов, М. Новикова, О. Пономарев, Е. Сыч, И. Садловская, В. Щелкунов, Г. Юн, Л. Ященко и др.

Теория устойчивого развития стала не только одной из тех, что интенсивно развивается и исследуется, но и вполне «практичной» теорией – все развитые страны мира выразили стремление следовать по направлению к устойчивому развитию, более того – концептуальные официальные государственные и международные документы за последние годы в качестве базовой идеологии используют понятие устойчивого развития.

В настоящий момент проблема устойчивого развития приобретает первостепенное значение, становится стержнем всей экономической политики, задает направления всех стратегических решений, входит в состав важнейших функций как отдельного предприятия, так и государства в целом.

В современных условиях хозяйствования особенно актуальными являются исследования управления устойчивым развитием авиапредприятий, поскольку эффективное функционирование и развитие транспортного сектора экономики обеспечит конкурентоспособность страны в мировом экономическом пространстве, позволит войти в европейскую транспортную систему с ее техническими, организационными, экологическими нормами и создаст предпосылки для предоставления транспортных услуг на уровне мировых стандартов.

Под управлением устойчивым развитием авиапредприятия мы понимаем такой процесс, при котором происходит целенаправленное изменение структуры и функционала, что приводит к изменению качественного состояния предприятия и формирует объем компетенций, который позволяет успешно проходить критические точки и переходить на новую стадию, создавая тем самым «циклично-непрерывное» развитие.

Соответственно, такое управление может быть реализовано только через комплексный,

целостный подход (в основе – концепция холизма), который осуществляется в трехмерном пространстве с согласованием управленческого обеспечения и основывается на взаимодействии и интегративных связях системы управления и механизма управления развитием (рисунок 1).

В условиях рыночной экономики, с учетом динамичной внешней и внутренней среды, главная задача системы устойчивого развития – в поддержании необходимого равновесия и минимизации риска для авиапредприятия при изменениях внутренних и внешних факторов, обусловленных реализацией определенных экономических, финансовых, организационных и других действий (Елисеева, 2015: 68).

Для построения системы устойчивого развития предприятия необходимо прежде всего понимать, что поставленная задача требует акцентирования внимания не на углублении сферы качеств составляющих, а на области процессов, которые осуществляются через определенные компоненты, и связях между ними.

Согласно представленной схеме, влияние внешней среды на ключевые внутренние установки предприятия происходит с помощью четырех ключевых механизмов: институционального, ресурсного, рыночно-конкурентного и технологически-информационного.

В частности, механизм институционального воздействия внешней среды на элементы систем стратегического и корпоративного управления состоит из нормативно-правового регулирования деятельности предприятий, систем их государственной и отраслевой поддержки, а также инфраструктурной компоненты, которая создает условия для полноценного функционирования и развития (Мантуленко, 2015: 496). При этом действие механизма институционального воздействия распространяется на такую внутреннюю составляющую предприятия, как система целей, преимущественно материального и энергетического уровня иерархии.

Следующими по уровню важности являются механизмы ресурсного влияния внешней среды, что происходит из-за перманентно-неустойчивого состояния рынков природных, финансовых, кадровых и информационных ресурсов. Изменения, которые постоянно протекают на этих рынках (объемов, доступности и стоимости ресурсов), непосредственным образом влияют на доступность ресурсов, тем самым либо налагая дополнительные внешние ограничения по ресурсной составляющей потенциала устойчивого развития предприятия, либо, наоборот, – ликвидируя существующие.

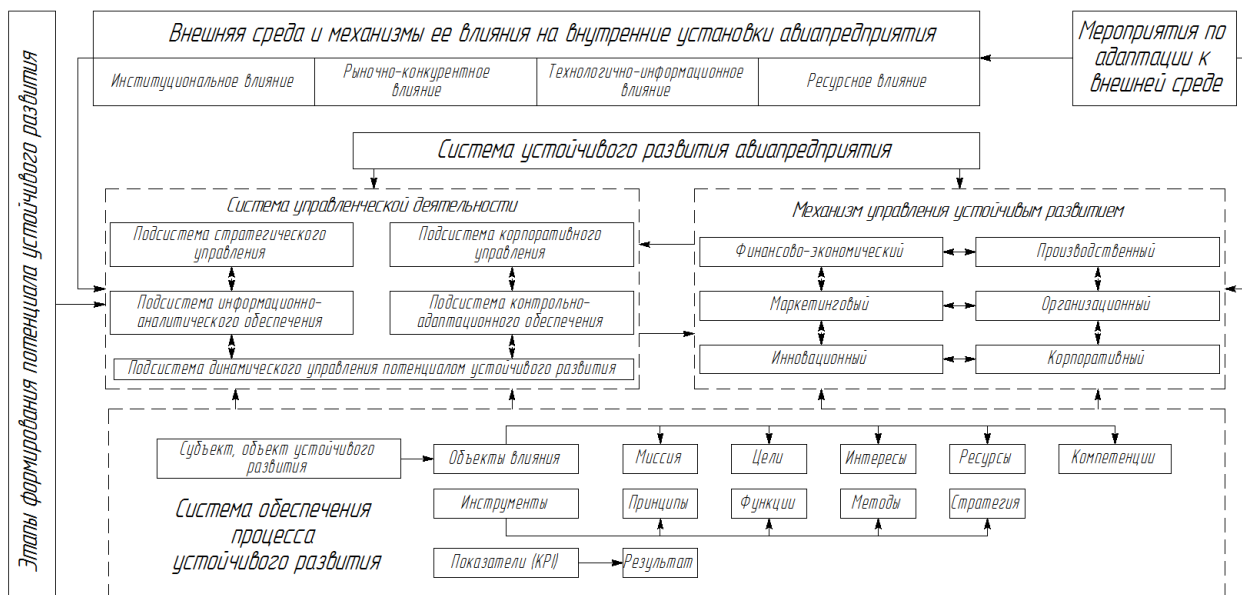


Рисунок 1 – Методологический подход к системе устойчивого развития авиапредприятий на основе концепции «холизма»
 Источник: Елисеева, 2015: 68

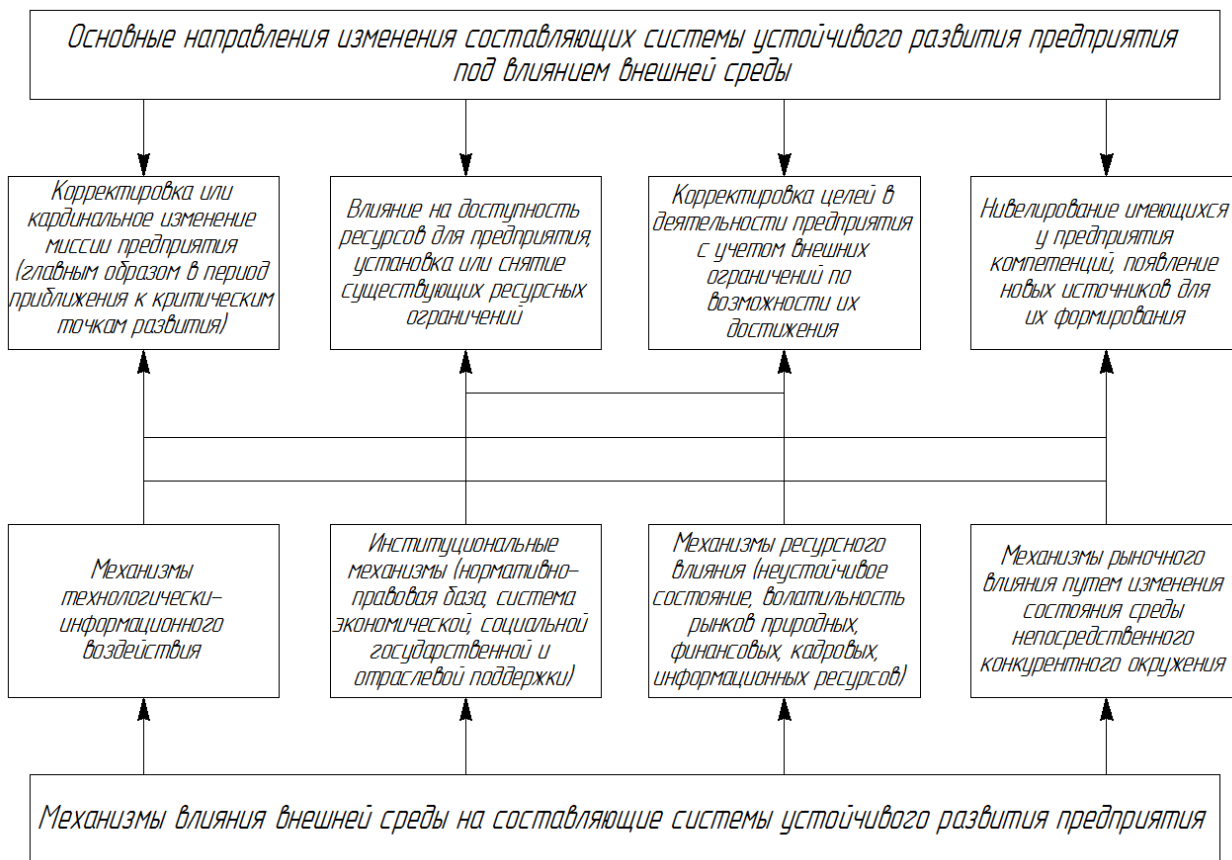


Рисунок 2 – Направления и механизмы влияния внешней среды на элементы системы устойчивого развития предприятия
 Источник: Васюткина, 2014: 386

Факторы внешнего происхождения имеют широкий спектр влияния на деятельность авиапредприятий, поэтому целесообразно выделить направления и механизмы влияния внешней среды на элементы системы устойчивого развития предприятия (рисунок 2).

Следовательно, с позиции обеспечения устойчивого и динамичного развития предприятия критически важное значение приобретает постоянный мониторинг и контроль воздействия со стороны внешней среды с помощью технологически-информационного и рыночного механизмов, ведь именно они обуславливают нивелирование имеющихся у авиапредприятия компетенций и приводят не только к необходимости пересмотра целей с учетом существующих ограничений, но и могут требовать радикального изменения миссии предприятия.

Необходимо отметить, что подход к системе устойчивого развития авиапредприятия должен быть сформирован с учетом ряда методологических принципов (Романова, 2015: 44):

- принцип комплексности – обусловлен сложностью и многоаспектностью производственно-хозяйственной, рыночной деятельности хозяйствующего субъекта. Управление устойчивым развитием должно обеспечивать регулирование всех сторон этой деятельности, формируя функционал всех локальных механизмов с взаимосогласованным построением концептуальных задач в системе управления для достижения единой цели авиационного предприятия;

- принцип динамичности – требует обеспечения постоянного во времени и в пространстве устойчивого функционирования авиационного предприятия под воздействием факторов внешней и внутренней среды, а также обеспечение своевременного выявления недопустимых отклонений от заданных нормативных значений показателей;

- принцип адаптивности – требует гибкости, которая вызвана необходимостью своевременного внесения корректив в систему и механизм управления. В процессе функционирования предприятия механизм управления должен, в случае необходимости, быть готовым обеспечить трансформацию структуры управления, ее звеньев, связей между ними;

- принцип гармонизации внутренней и внешней среды – состоит в обеспечении устойчивости как на внутреннем, так и на внешнем уровне предприятия, и достижении согласованности (гармонии) между внутренней и внешней средами предприятия по определенным

параметрам для диагностических моделей устойчивости;

- принцип обязательного прямой и обратной связи – формирует (с помощью процесса стабилизации развития предприятия) адекватные и непротиворечивые управленческие действия, позволяющие оперативно реагировать на изменения внешней и внутренней сред предприятия;

- принцип учета целевой направленности функционирования предприятия – направляет систему на обеспечение таких параметров (показателей) устойчивости функционирования авиационного предприятия, которые в состоянии обеспечить эффективное функционирование производственно-хозяйственной системы, наработки показателей динамичного развития, повышение конкурентоспособности.

С учетом вышеизложенного особо значимыми становятся вопросы об умении руководителей правильно оценивать в режиме реального времени эффективность функционирования предприятия.

Ключевые показатели эффективности (англ. Key Performance Indicators, KPI) – это показатели, которые поддаются количественному измерению и считаются наиболее важными для оценки эффективности деятельности предприятия, фирмы, отдела или отдельного сотрудника и включают:

- организационные метрики (organizational metrics) – такие, как удовлетворенность клиентов, обеспечиваются организационным механизмом;

- финансовые показатели (financial metrics), как выручка, рентабельность и денежный поток, обеспечиваются финансово-экономическим механизмом;

- процессные метрики (process metrics), – производительности, качества и задержки процесса, обеспечиваются производственным механизмом.

Финансово-экономический механизм позволяет отслеживать результативность взаимной согласованности процессов на трех уровнях – институциональном, инфраструктурном, хозяйственном, в основе которых лежит комплекс финансовых и экономических методов, средств, форм, инструментов, процедур, рычагов и технологических приемов, с помощью которых осуществляется диагностика состояния предприятия, в частности, внешних неблагоприятных факторов, регулирования организационно-управленческих, производственно-тех-

нологических, организационно-технических, финансовых, экономических процессов и отношений с целью повышения уровня результатов деятельности предприятия. Этот механизм является самым сложным, учитывая, что имеет не только внутренние уровневые связи, но и межуровневые, синхронность развития которых зависит от выстраивания взаимной согласованности процессов и их реализации (Бабко, 2010: 168; Горяшко, 2014: 17).

В основе финансового механизма лежит система управления финансами, предназначенная для организации взаимодействия финансовых отношений и денежных фондов с целью оптимизации их влияния на конечные результаты деятельности предприятия (Лигоненко, 2016: 187; Поддерегин, 2015: 295). Оптимизация активов и пассивов предприятия является наиболее важным и в то же время сложной проблемой управления финансами, решаемой сегодня авиапредприятиями. Оптимизация структуры является процессом выбора наилучших форм их организации с учетом условий и особенностей осуществления хозяйственной деятельности, а также выявления скрытых резервов (Бурганова, 2009: 96). От построения такого управления полностью зависят инвестиционные процессы.

В современных условиях работы основным недостатком в анализе инвестиционной деятельности авиапредприятия является отсутствие взаимосвязи экономических расчетов маркетинговых исследований на этапе разработки инвестиционного проекта и в процессе его реализации с фактическими финансовыми показателями, что приводит к несбалансированности и несовершенству в процессах осуществления инвестиционной деятельности (Foss, 2008: 54).

Построение эффективного финансово-экономического механизма позволит авиапредприятию осуществлять инвестиционную деятельность максимально эффективно, в кратчайшие сроки достичь поставленных целей и решить основные задачи развития экономики предприятия, будет способствовать результативному решению конкретных функций управления инвестиционной деятельностью, полная и последовательная реализация которых является залогом надежной активной инвестиционной политики авиапредприятия.

Организационный механизм (по своей сути) осуществляет координационно-регулирующую функцию с ориентацией на достижение общей стратегической цели предприятий.

С позиций статического понимания, организационный механизм развития можно рассматривать как сложившуюся потенциальную возможность организационной составляющей формировать организационные структуры и структуры управления, организационный механизм, организационные процессы, организационные коммуникации и взаимодействия, правила, нормативы и стандарты, обеспечивать достижение общих целей в стратегическом развитии авиапредприятий.

С позиций динамического понимания, организационный механизм следует рассматривать через организационную деятельность и процесс управления, обеспечивающих динамично устойчивое развитие предприятий при реализации стратегий и целей (Мных, 2011: 74).

Практически это способность системы устойчивого развития обеспечивать результативность деятельности авиапредприятий путем осуществления организационного взаимодействия между субъектами внутренней и внешней направленности, используя механизмы динамической адаптации в процессе трансформационных преобразований (Окунева, 2015: 13).

В состав организационного механизма входят правила, организационно-правовые нормативы и стандарты, определяющие и регулирующие структуру управления, обязанности, права, ответственности органов управления и управленческого персонала, организацию процесса их деятельности, распределение работ между разными исполнителями и т.п.

Результаты и обсуждения

Таким образом, механизм управления развитием авиапредприятий с функциональной реализацией каждого из его локальных механизмов позволит (за счет адаптации к условиям внешней среды и целостного подхода к формированию и реализации целей, задач, механизмов на различных иерархических уровнях путем использования KPI) осуществлять поиск и дальнейшую реализацию долгосрочных возможностей предприятия, что послужит основой обеспечения устойчивого развития авиапредприятий (Vasiutkina, 2014: 387).

С учетом вышеизложенных положений необходимо выстроить взаимосвязи обеспечивающих элементов управления, которые позволят целостно подходить к системе устойчивого развития авиапредприятия (рисунок 3).

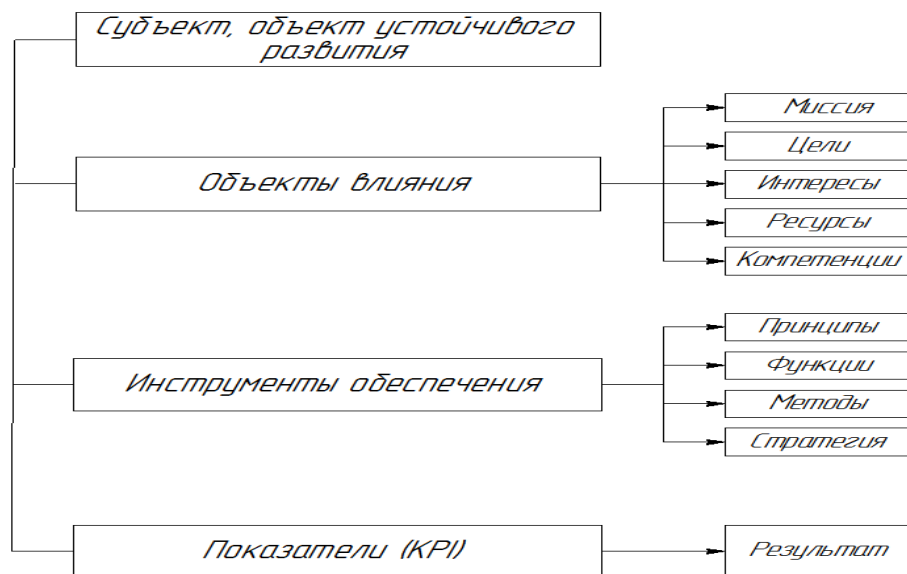


Рисунок 3 – Состав обеспечивающих элементов системы устойчивого развития авиапредприятия

Примечание: разработано авторами на основе источника (Горяшко, 2014)

Реализация поставленных целей на авиапредприятиях возможна при условии построения системы согласованности отношений между инвесторами-собственниками авиапредприятия, его менеджерами, а также заинтересованными лицами для обеспечения эффективной деятельности предприятия, равновесия влияния и баланса интересов участников корпоративных отношений «stakeholders». Процессы глобализации обеспечивают значительные стимулы для развития новых форм кооперации и межфирменного взаимодействия, участие в которых должно отвечать интересам их членов, способствовать разработке согласованной позиции относительно поведения на рынке, самостоятельной координации действий «конфидентов» и удержанию их от получения краткосрочных индивидуальных выгод, отдавая приоритет ожидаемым долгосрочным преимуществам.

Интересы каждой из этих групп часто противоречат друг другу. Так, менеджеры заинтересованы, прежде всего, в прочности своего положения, росте собственных доходов, представительских расходах компании и снижении риска управленческих решений, что принимаются даже в ущерб доходности вложений. В то же время акционеры заинтересованы в высоких прибылях эмитента и высоком курсе акций, поэтому склонны к поддержке решений, которые ведут к получению предприятием высокой прибыли, хотя бы и связанной с более высоким ри-

ском. Корпоративные отношения на авиапредприятиях строятся посредством инструментов взаимодействия между участниками на разных уровнях воздействия. Прямое влияние оказывают государственное регулирование корпоративных отношений, фондовый рынок, банковский сектор. Опосредованное влияние оказывают товарные рынки, профессиональные объединения (таблица 1).

Как показал анализ, интересы групп участников корпоративных отношений авиапредприятий часто не совпадают.

Для большинства крупных авиационных компаний можно выделить следующие группы участников отношений корпоративной собственности: руководители предприятий, в том числе исполнительные органы эмитента, крупные акционеры, мелкие («миноритарные») акционеры, владельцы иных ценных бумаг эмитента, органы государственной власти и местного самоуправления (Ксенофонтова, 2015: 34).

При формировании структуры системы устойчивого развития предприятия в ее состав должны быть включены методы и инструменты, относящиеся к различным классификационным группам, в зависимости от взаимодействия различных подсистем и механизмов. Эти методы и инструменты должны выступать в органическом единстве, гибко реагировать на факторы внешней и внутренней сред, позволяя адаптировать процесс управления к меняющимся условиям.

Таблица 1 – Цели, интересы, ресурсы и инструменты взаимодействия между участниками корпоративных отношений авиапредприятий на разных уровнях воздействия

Корпоративные отношения участников	Главные цели	Основные интересы	Ресурсы и инструменты, создающие и регулирующие процесс согласованности и взаимодействия
Корпорация – государственные органы	Экономический рост, социальный порядок	Соотношение общественной выгоды и затрат	Законодательство, нормативная база и исполнительные органы, налоговая политика, антимонопольное регулирование деятельности
Корпорация – акционеры	Рост стоимости предприятия, рост прибыли	Соотношение «доходность – риск»	Возможности по изъятию прибыли (дивиденды, акции, эмиссия акций, котировки акций, векселя и т. д., возможности по изъятию основного капитала (деPOSITные сертификаты, облигации предприятий, сберегательные сертификаты, инвестиционные сертификаты, облигации местных займов, казначейские обязательства)
Корпорация – менеджеры	Деньги, власть, слава, интерес, стабильность	Соотношение «вознаграждение – усилия»	Знание, уровень усилий (партнерские отношения, корпоративная культура)
Корпорация – работники	Качество жизни	Соотношение «вознаграждение – усилия»	Уровень усилий, трудовая и производственная дисциплина, желание осваивать новые знания и умения
Корпорация – потребители	Удовлетворение потребностей	Соотношение «цена – качество»	Требовательность по отношению к качеству, настойчивость в переговорах относительно снижения цен

Примечание: составлено авторами на основе источника (Елисева, 2015)

Важнейшим принципом обеспечения устойчивого развития является достижение гармонии или согласованности внутренней среды, параметры которой характеризуют внутреннюю устойчивость, а также определяют режим функционирования предприятия по трем функциональным уровням: материальному, энергетическому, информационному и по внешней среде, параметры которой характеризуют внешнюю устойчивость и определяют режим воздействия внешнего окружения на экономический субъект.

В результате реализации процесса создания системы устойчивого развития могут возникать ситуации, требующие пересмотра методов и инструментов воздействия на объекты (факторы) системы в целях максимизации положительного результата от использования имеющихся ресурсов и компетенций и для достижения цели управления устойчивым развитием (Жданов, 2012:18)

Только при наличии такого соответствия (цель – объекты системы – методы управления системой – инструменты управления – ресурсно-компетенционное обеспечение управления системой) можно говорить об оптимальности структуры системы устойчивого развития авиапредприятия.

Следовательно, с этих позиций рациональность и достаточность ресурсного и компетенционного обеспечения системы являются

первоочередными условиями для успешной реализации функций системы и механизмов управления устойчивым развитием.

Заключение

Таким образом, проведенное исследование позволяет рассматривать систему и механизмы управления устойчивым развитием авиапредприятий как структуру, состоящую из цели (целей), элементов объектов управления, методов и инструментов управления, ресурсного и компетенционного обеспечения. Однако, необходимо отметить, что технология реализации системы устойчивого развития, инструменты и приемы, ресурсное обеспечение и др. будут отличаться большим многообразием. Объясняется это тем, что хотя внешняя среда функционирования авиапредприятий Казахстана может иметь одинаковые параметры для хозяйствующих субъектов, то характер и мера их восприятия будут разными для каждого предприятия, а внутренние условия (внутренняя среда) экономического субъекта являются индивидуальной составляющей для любого предприятия. Следовательно, система устойчивого развития авиапредприятия является неповторимой для каждого конкретного авиапредприятия и делает невозможными шаблонные, типовые подходы при его формировании.

Литература

- 1 Foss N. The theory of firm and its critics: a stocktaking and assessment. – New Institutional Economics / A Guidebook; edited: Eric Brousseau, Jean-Michel Glachant. – Cambridge: University Press. – 2008.
- 2 Vasiutkina N.A. Influence of external environment upon components of the system of aviation enter-prise management // Business Inform. – 2014. – №5, pp. 384-389.
- 3 Бабко А.Т. Основные концептуальные положения по формированию механизма управления устойчивостью авиапредприятия // Проблемы современной экономики. – Новосибирск, 2010. – №2-3. – С. 166-170.
- 4 Бурганова Л.А. Теория управления: учеб. Пособие для студ. Высш. Учебных заведений. – М.: ИНФРА-М, 2009. – 153 с.
- 5 Васюткина Н.В. Влияние внешней среды на составляющие системы управления развитием предприятий авиационной отрасли // Бизнес Информ. – 2014. – №5(436), С. 384-389.
- 6 Горяшко А.А. Авиапредприятие на рынке международных грузовых авиаперевозок (прогнозирование состояния, принятие управленческих решений). – М., 2014.
- 7 Елисеева Е.А. Проблемы и перспективы развития хозяйственной деятельности региональных авиапредприятий / В сборнике: Социальные, естественные и технические системы в современном мире: состояние, противоречия, развитие. Восемнадцатые Вавиловские чтения Материалы международной междисциплинарной научной конференции: В 2 частях. – 2015. – С. 67-70.
- 8 Жданов В.Ю. Диагностика риска банкротства промышленных предприятий (на примере предприятий авиационно-промышленного комплекса). – М., 2012.
- 9 Ксенофонтова Т.Ю. Факторы влияния на степень эффективности экономического сотрудничества субъектов рынка воздушных перевозок // Экономика и управление. – 2015. – №4(114). – С. 30-37.
- 10 Лигоненко Л.О. Финансовое обеспечение развития предприятий. – К.: КНТЭУ. – 2016. – 344 с.
- 11 Мантуленко В.В. Проекты инновационного развития сферы гражданской авиации // В сборнике: Наука XXI века: актуальные направления развития Материалы Международной заочной научно-практической конференции. – 2015. – С. 494-499.
- 12 Мных О.Б. Стратегическая роль организационных факторов в развитии предприятия и повышении его стоимости // Организатор производства, Экономика и финансы. – 2011. – №1. – С. 71-77.
- 13 Окунева А.А. Методы оценки инвестиционной привлекательности аэропортовых предприятий. – СПб., 2015.
- 14 Романова М.В. Механизмы устойчивого развития авиационной промышленности // Корпоративная экономика. – 2015. – № 1. – С. 43-45.
- 15 Поддерегин А.М. Финансы предприятий: учебник. – К.: КНЕУ, 2015. – 547 с.

References

- 1 Babko A.T. (2010) Osnovnye konceptual'nye polozhenija po formirovaniju mehanizma upravlenija ustojchivost'ju aviapredpriyatija [Basic conceptual provisions on the formation of the management mechanism of stability of the airline]. Problemy sovremennoj jekonomiki, Novosibirsk, №2-3, pp. 166-170.
- 2 Burganova L.A. (2009) Teorija upravlenija: ucheb. Posobie dlja stud. Vyssh. Uchebnyh zavedenij [Management Theory]. M. : INFRA-M, 153 p.
- 3 Eliseeva E.A. (2015) Problemy i perspektivy razvitija hozjajstvennoj dejatel'nosti regional'nyh aviapredpriyatij [Problems and prospects of development of economic activities of regional aviation en-terprises]. V sbornike: Social'nye, estestvennye i tehnicheckie sistemy v sovremennom mire: sostojanie, protivorechija, razvitie. Vosemnadcatye Vavilovskie chtenija Materialy mezhdunarodnoj mezh-disciplinarnoj nauchnoj konferencii: V 2 chastjah, pp. 67-70.
- 4 Foss N. (2008) The theory of firm and its critics: a stocktaking and assessment. New Institutional Eco-nomics / A Guide-book; edited: Eric Brousseau, Jean-Michel Glachant. – Cambridge: University Press.
- 5 Gorjashko A.A. (2014) Aviapredpriatie na rynke mezhdunarodnyh gruzovyh aviaperevozok (prognozi-rovanie sostojanija, prinjatie upravlencheskih reshenij) [The airline in the market of international air car-go (forecasting state, management decisions)]. Mocsow.
- 6 Ksenofontova T.Ju. (2015) Faktory vlijanija na stepen' jeffektivnosti jekonomicheskogo sotrudnichest-va sub#ektov rynka vozdušnyh perevozok [Influencing factors on the degree of efficiency of econom-ic cooperation of air transport market subjects]. Jekonomika i upravlenie, №4(114), pp. 30-37.
- 7 Ligonenko L.O. (2016) Finansovoe obespechenie razvitija predpriyatij [Financial support for the devel-opment of enter-prises]. K.: KNTJeU, 344 p.
- 8 Mantulenko V.V. (2015) Proekty innovacionnogo razvitija sfery grazhdanskoj aviacii [Projects of inno-vative development in the field of civil aviation]. V sbornike: Nauka XXI veka: aktual'nye napravlenija razvitija Materialy Mezhdunarodnoj zaochnoj nauchno-praktičeskoj konferencii, pp. 494-499.
- 9 Mnych O.B. (2011) Strategičeskaja rol' organizacionnyh faktorov v razvitii predpriyatija i povyšenie ego stoimosti [The strategic role of organizational factors in the development of the enterprise and increase its value]. Organizator proizvodstva, Jekonomika i finansy, №1, pp. 71-77.

- 10 Okuneva A.A. (2015) Metody ocenki investicionnoj privlekatel'nosti ajeroportovyh predpriyatij [Methods for assessing the investment attractiveness of airport enterprises]. Saint-Petersburg.
- 11 Podderegin A.M. (2015) Finansy predpriyatij: uchebnik [Business Finance: a textbook]. K.: KNEU, 547 p.
- 12 Romanova M.V. (2015) Mehanizmy ustojchivogo razvitija aviacionnoj promyshlennosti [Mechanisms of sustainable development of the aviation industry]. Korporativnaja jekonomika, №1, pp. 43-45.
- 13 Vasiutkina N.A. (2014) Influence of external environment upon components of the system of aviation enterprise management. Business inform, vol. 5, pp. 384-389.
- 14 Vasjutkina N.V. (2014) Vlijanie vneshnej sredy na sostavljajushhie sistemy upravlenija razvitiem predpriyatij aviacionnoj otrasli [The influence of the external environment on the components of the development management system of enterprises in the aviation industry]. Business Inform, №5(436), pp. 384-389.
- 15 Zhdanov V.Ju. (2012) Diagnostika riska bankrotstva promyshlennyh predpriyatij (na primere predpriyatij aviacionno-promyshlennogo kompleksa) [Diagnosis of the risk of bankruptcy of industrial enterprises (for example, enterprises of the aviation-industrial complex)]. Moscow.