
ИННОВАЦИИ

УДК 338.47

ПРОБЛЕМЫ ПЕРЕХОДА К ИННОВАЦИОННОЙ МОДЕЛИ РАЗВИТИЯ РЫНКА АВИАЦИОННЫХ ПЕРЕВОЗОК РОССИИ

С.В. Богданов,

аспирант кафедры мировой экономики и экономической теории
Волгоградского государственного технического университета;
erc@vstu.ru

Ключевые слова и фразы: модель, инновационное развитие, рынок, гражданская авиация, авиационные перевозки, энерго-сырьевая ориентация.

Аннотация: В данной статье анализируются проблемы современного трансформационного периода развития гражданской авиации России. Автор указывает на то, что необходимость инновационного развития отрасли в настоящее время представляется очевидной, однако на пути реализации модели инновационного развития лежит ряд объективных проблем. В этой связи автор предполагает, что реализация модели инновационного развития станет возможной лишь при условии одновременного проведения антикризисных мер в отрасли и параллельном старте внедрения инновационных технологий.

Гражданская авиация России представляет собой одну из наиболее значительных и важных отраслей народного хозяйства нашей страны. Географическая протяженность страны, невозможность строительства автомобильных или железнодорожных магистралей в отдельных ее частях выводят гражданскую авиацию на особые роли, отражающие ее социальные функции. В 2009 году отставание воздушного транспорта России от основного перевозчика пассажиров в стране – железнодорожного транспорта – сократилось до 2,6% (рис. 1).

Более того, экономическое значение гражданской авиации России также сложно переоценить. Значительная часть грузооборота приходится на долю

авиационных перевозок. Так, по данным Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиации), реализация продукции более 25% российских компаний напрямую зависит от воздушного транспорта [1, с. 5]. Кроме того, деятельность предприятий гражданской авиации создает условия для создания дополнительного дохода в смежных отраслях, таких как авиастроение, топливное обеспечение авиационной деятельности, туризм и так далее.



Рис. 1. Динамика пассажирооборота железнодорожного и воздушного транспорта России за период 2000-2009 гг., млрд. пкм (на основании [5])

При этом, несмотря на объективно высокое значение отрасли для всей страны, гражданская авиация России в настоящее время сталкивается с рядом проблем. Если рассматривать ситуацию в комплексе, то можно заметить, что отрасль сталкивается с выбором, каким путем должно идти ее дальнейшее развитие.

Существует несколько моделей ее развития. Опишем каждую из них.

1. Модель инерционного развития рынка авиационных перевозок. Наименее затратной, но и менее эффективной является модель инерционного развития отрасли. Такой вариант возможен при инерционном развитии всей экономики страны. Можно предположить, что в таком случае гражданской авиации, ее реформированию и развитию будут уделяться незначительные инвестиции, что приведет к тому, что парк эксплуатируемых воздушных судов не будет обновляться. Кроме того, можно спрогнозировать сокращение сети аэропортов на территории страны, в силу недостаточности средств, выделяемых на развитие отрасли. В этом случае конкурентоспособность гражданской авиации России на мировом рынке авиационных перевозок будет снижаться, статус отрасли также упадет. Такой вариант развития гражданской авиации России представляется наименее предпочтительным.

2. Модель развития рынка авиационных перевозок при энерго-сырьевой ориентации экономики страны. Следующий вариант развития отрасли возможен при энерго-сырьевой ориентации экономики России. Этот вариант наблюдается в отрасли в настоящее время. Он приводит к преодолению проблем, описанных выше, в частности, при энерго-сырьевой ориентации экономики страна в состоянии обеспечивать необходимый уровень инвестиций в гражданскую авиацию, позволяющий избежать проблем сокращения авиационного парка и числа действующих аэропортов на территории страны. В то же время, зависимость экономики от экспорта сырья и энергоресурсов ставит отрасль в неустойчивое положение. Текущая мировая ситуация, мировой финансовый кризис свидетельствуют о том, что энерго-сырьевая ориентация страны не может позволить обеспечить гражданской авиации России устойчивое конкурентоспособное положение на мировом рынке.

3. Модель инновационного развития рынка авиационных перевозок. Наконец, последняя модель развития гражданской авиации России представляется возможным в условиях коренной перестройки всей экономики страны, в условиях инновационной экономики. В таком случае Россия обеспечила бы себе прочные конкурентные позиции на мировых рынках товаров и услуг, что могло бы послужить фактором притока денег и инвестиций в страну. В таком случае гражданская авиация России смогла бы не только справиться с текущими проблемами, такими, как обновление авиационного парка, введение более высоких экологических стандартов, расширение сети аэропортов, но и направить средства на модернизацию отрасли, также перейти на инновационную модель развития.

В таблице собраны основные показатели, характеризующие развитие рынка авиационных перевозок при реализации каждой из названных моделей.

При этом необходимо понимать, что под развитием экономики страны в данном случае понимается, в частности, возможность государства осуществлять государственные инвестиции в развитие и модернизацию гражданской авиации России. Опыт последних лет иллюстрирует недостаточную интенсивность инвестиционных потоков в отрасли, при этом особенно хочется отметить низкий уровень частных инвестиций. В настоящее время возможности привлечения долгосрочных частных инвесторов в отрасль оказываются еще ниже в силу действия глобальных факторов.

**Сравнительные характеристики рынка авиационных перевозок
России при реализации альтернативных моделей его развития**

Концептуальная модель развития отрасли	Условия, необходимые для реализации модели	Достижение основной цели реализации моделей – конкурентоспособности гражданской авиации России на внутреннем и внешних рынках	Задачи, решаемые в процессе реализации модели
Модель инерционного развития	Снижение потока инвестиций в авиационную отрасль или его низкоэффективное использование	Ключевая цель развития не представляется достижимой, напротив – будет происходить постепенное снижение конкурентоспособности авиационной отрасли	<p>Данная модель не только не решает существующие задачи развития, но и генерирует новые проблемы, такие как:</p> <ul style="list-style-type: none"> - старение парка воздушных судов; - сокращение аэропортовой сети; - падение статуса отрасли.
Модель развития при энергосырьевой ориентации экономики страны	Сохранение текущего уровня инвестиций в отрасли	Вероятность достижения основной цели развития отрасли возрастает, однако ставится в высокую зависимость от внешних конъюнктурных факторов, что является негативным фактором для развития отрасли	<ul style="list-style-type: none"> - сохранение необходимого парка воздушных судов; - сохранение аэропортовой сети.
Модель инновационного развития	<ul style="list-style-type: none"> - коренная перестройка экономики страны на базе принципов инновационной экономики; - рост инвестиций, направляемых в авиационную отрасль. 	Достижение состояния конкурентоспособного развития отрасли, закрепление статуса России как одного из лидеров мирового рынка авиаперевозок	<ul style="list-style-type: none"> - обновление авиационного парка; - введение более высоких экологических стандартов; - расширение сети аэропортов; - модернизация отрасли.

Источник: составлена автором

Таким образом, гражданская авиация должна быть включена в число приоритетных отраслей экономики России, при этом ее модернизация, так же как рост всей российской экономики, возможно только в условиях коренной перестройки, перехода к инновационной модели развития.

Следует отметить, что в современных условиях, сложившихся в связи с мировым кризисом и его последствиями, курс на возрождение экономической активности в стране, без учета ее качественной составляющей, абсолютно неприемлем. Тем более, что из кризиса большинство стран выходят и выйдут уже на новый технологический уровень. В России пока идет подготовительный этап для реализации инновационной модели развития экономики, на котором, к сожалению, больше постулируются отдельные цели такого развития, нежели идет аккумуляция реальных решений для их реализации. Как отметил в своем выступлении «Основные механизмы к разработке научно-технического прогноза и долгосрочной инновационной стратегии» первый заместитель генерального секретаря и ответственный секретарь Комиссии таможенного союза Евразийского экономического сообщества Сергей Глазьев, вплоть до недавнего времени Россия с точки зрения финансирования своего научного потенциала и соответствующих программ находилась почти на уровне развивающихся стран [2].

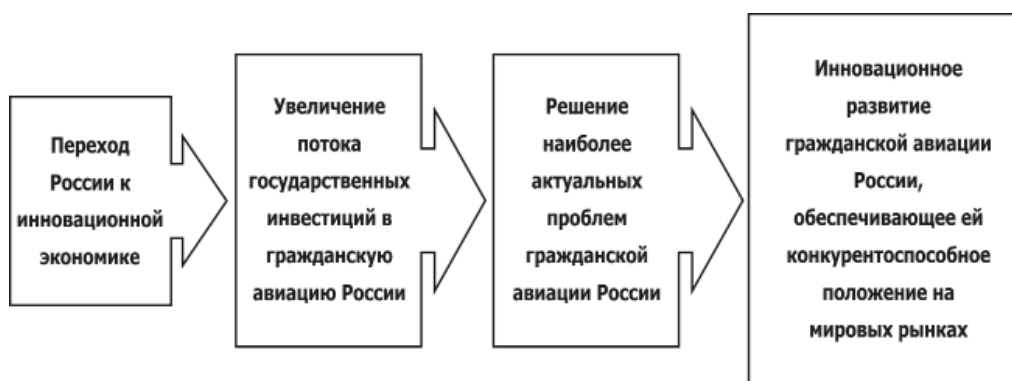


Рис. 2. Инновационная модель развития гражданской авиации России (авторский взгляд)

Основой для реализации модели инновационного развития рынка авиационных перевозок России должен стать глубокий многосторонний анализ современного состояния отрасли.

В частности, следует отметить, что рынок авиаперевозок России развивается адекватно состоянию экономики страны. Рост объемов перевозок обеспечивается за счет роста пассажиропотока. Так, за период 2001 – 2009 года пассажирооборот воздушного транспорта России вырос в 2,5 раза, грузооборот в 1,5 раза, что соответствует росту на 11% и 5% в год. Темпы роста

превысили мировые показатели, однако все это было до 2008 года. За 9 месяцев 2009 года в России снижение пассажирооборота составило 13%, что существенно больше, чем среднемировой показатель (в мире около 5%) [3].

Кроме того, имеется ряд объективных проблем, существующих в отрасли в настоящее время, в частности:

- сохранение территориальных диспропорций развития рынка авиационных перевозок;
- сокращение сети аэродромов в регионах;
- недостаточная ценовая доступность авиационных услуг, сокращение сети местных авиационных перевозок, несмотря на принятие ряда мер, связанных с субсидированием местных авиаперевозок в ряде регионов страны;
- нестабильное положение многих авиакомпаний на рынке, усилившееся в период кризиса;
- предпочтительность лизинга самолетов зарубежного производства по сравнению с лизингом российских самолетов по совокупности всех условий поставки самолетов, их послепродажного обслуживания, летно-технических характеристик;
- недостаточность государственных мер по повышению безопасности полетов, среднемировой уровень безопасности полетов пока не достигнут (относительное число катастроф в странах ИКАО – 0,1, а в России – 0,32). [3]

В этой связи представляется, что переход к инновационной модели развития отрасли возможен только при условии преодоления существующих проблем и противоречий. В частности, необходима комплексная реализация антикризисных мер, способных вывести отрасль на стартовый уровень, который в дальнейшем станет основой для инновационного «рывка».

Однако реализация программы инновационного развития должна осуществляться параллельно процессу посткризисного восстановления отрасли, в ином случае момент для качественного отраслевого развития может быть потерян. В этой связи положительным фактором представляется факт осуществления Федеральным агентством воздушного транспорта ряда проектов по внедрению инновационных технологий, которые реализуются параллельно с антикризисными программами ведомства. К таким проектам относятся:

1) техническая политика в области информационных технологий Федерального агентства воздушного транспорта, которая устанавливает требования к информационно-коммуникационному оборудованию, принципы его закупки и использования;

2) соглашение между Минкомсвязи и Росавиацией об информацион-

ном взаимодействии функционирования ГАС «Управление», в рамках которого будет осуществлено предоставление информации по ключевым показателям деятельности Агентства для анализа и принятия управленческих решений Правительством Российской Федерации;

3) подключение к Единой межведомственной информационно-статистической системе (ЕМИСС), которая позволит отображать консолидированную статистическую информацию по результатам деятельности отраслей народного хозяйства на сайте Росстата;

4) создание ведомственного сегмента единой телекоммуникационной сети Минтранса; нового официального сайта Федерального агентства воздушного транспорта, который будет соответствовать плану мероприятий по формированию электронного Правительства до 2010 года; автоматизированной системы мониторинга и контроля доставки внутренней корреспонденции Росавиации; системы электронного документооборота и ее интеграции с системой документационного обеспечения управления (ДООУ) Росавиации; системы ведения единого реестра контактов;

5) запуск первого этапа создания единой Государственной информационной системы Гражданской Авиации (ЕГИС ГА), который включает в себя также следующие работы:

- разработку единой информационной системы по ведению реестра аэропортов гражданской авиации и сопровождение работ по их сертификации;
- разработку единой информационной системы по ведению государственного реестра гражданских аэродромов;
- модификацию и развитие информационной системы «Воздушный транспорт РФ» – ИСВТ;
- систему комплексного анализа результатов проверок воздушных судов российских и иностранных авиакомпаний, с целью осуществления государственного контроля гражданских воздушных судов, выполняющих полеты в аэропорты Российской Федерации по соблюдению воздушного законодательства российской Федерации, международных договоров РФ, действующих норм и правил по обеспечению безопасности полетов, авиационной безопасности, а также с целью системного и своевременного выявления факторов риска в сфере безопасности полетов [4, с. 34].

В этой связи следует сделать ряд существенных выводов. В первую очередь, очевидно, что без качественной перестройки, без перехода к инновационной модели развития авиационная отрасль России не только не сможет достичь конкурентоспособного состояния на мировом рынке авиационных перевозок, но также может потерять позиции и на внутреннем рынке в кон-

курении с основным перевозчиком пассажиров и грузов в стране – РЖД. Однако следует понимать, что постулируемый переход к инновационному развитию отрасли не может быть осуществлен без реализации комплексного подхода, особенно в сложившихся посткризисных условиях. Так, государственным органам, в частности – Федеральному агентству воздушного транспорта, следует проводить комплекс параллельных мероприятий как по нивелированию последствий кризиса в отрасли, так и по подготовке инновационной составляющей развития, в частности – в технологическом отношении.

Список источников

1. 85 лет Гражданской авиации России / Министерство транспорта Российской Федерации; Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация). – М., 2008. – 29 с.
2. Поспелова О. Некоторые проблемы инновационного развития России / О. Поспелова. – 2010. – Режим доступа: <http://www.aex.ru/docs>
3. Предварительные итоги деятельности Росавиации в 2009 году. – 2010. – Режим доступа: <http://www.aex.ru/docs/2/2009/12/8/886/>
4. Транспортная стратегия России. Авиация. // Приложения к изданию «Национальные проекты. Инвестиции в будущее». – М., 2009. – 106 с.
5. Страдомский О. Российский воздушный транспорт: прогноз обновления парка воздушных судов / О. Страдомский. – 2010. – Режим доступа: URL: <http://www.aex.ru/docs/3/2010/2/27/971/>

PROBLEMS OF TRANSITION TO INNOVATIVE MODEL OF DEVELOPMENT OF THE AIR TRANSPORTATION MARKET OF RUSSIA

S.V. Bogdanov,

Post-graduate Student of the Chair of World Economy and Economic Theory, the Volgograd State Technical University; erc@vstu.ru

Key words and phrases: model, innovative development, the market, civil aviation, air transportation, energy and raw materials orientation.

Abstract: The article analyzes problems of the modern transformation period of Russian civil aviation development. The author specifies that now necessity of innovative development of the branch appears obvious, but there are a number of objective problems on the way of the innovative development model realization. In this connection the author supposes that realization of the innovative development model will become possible only on condition that simultaneously anti-recessionary measures will be carried out in the branch and in parallel innovative technologies will begin to be introduced.