

УДК 656.7.025

АНАЛИЗ НАПРАВЛЕНИЙ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ И ОТРАСЛЕВОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ

И.А. ИВАНОВ

Рассматриваются проблемные вопросы развития отраслевой организации воздушного транспорта. В транспортной системе России воздушный транспорт является одним из основных видов пассажирского и грузового транспорта. Спрос на авиаперевозки постоянно увеличивается, что позволяет обоснованно считать совершенствование перевозок на воздушном транспорте приоритетным направлением развития в гражданской авиации.

Ключевые слова: методические подходы, воздушный транспорт, грузовые воздушные перевозки, организационные решения.

По мере экономического развития страны, объемов общественного производства усложняются межотраслевые, территориальные и экономические связи, все это приводит к увеличению объемов перевозок. Кроме того, в перспективе, по мере роста покупательной способности широких слоев населения страны будет увеличиваться спрос как на грузовые, так и на пассажирские перевозки, снижение которого сегодня обуславливается причинами экономического, социального и научно-технического характера.

В «Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года», утвержденной Министерством транспорта Российской Федерации, авиатранспорту определена очень большая роль. В документе отмечены огромные перспективы развития авиатранспорта, связанные с консолидацией бизнеса, структуризацией, повышением эффективности и финансовой стабильности авиакомпаний, в том числе при активной поддержке государства.

Основные причины сложившейся ситуации в транспортной отрасли в значительной степени обуславливаются недостаточно четким целеполаганием в совершенствовании производственных отношений, недостаточной организационно-экономической подготовленностью и научной обоснованностью реформ. В аналогичном положении оказалась и начатая в 2002 г. административно-правовая реформа органов исполнительной власти.

Гражданская авиация не является исключением, хотя эта отрасль и развивается в мировом хозяйстве весьма динамично. Она имеет мощную инфраструктуру, ее развитие тесно связано с достижениями практически во всех областях науки и техники. Для России, огромной континентальной страны с суровыми климатическими условиями, роль воздушного транспорта особенно значима не только в экономическом, но и в социальном отношении. Воздушный транспорт страны, учитывая масштабы международных перевозок (их доля в общем пассажирообороте составляет более 50%), как ни один вид отечественного транспорта, работает в тесной зависимости от мирового транспортного рынка, от международных норм и правил, регулирующих его деятельность.

Рыночные преобразования в стране вызвали на воздушном транспорте, наряду с позитивными, специфические негативные последствия. Вместо единого «Аэрофлота» спонтанно образовалось более трехсот мелких авиакомпаний. Резкий рост цен на авиационное топливо, увеличение расходов на эксплуатацию воздушных судов, задержка производства новых отечественных воздушных судов (ВС) сопровождалась постоянным ростом тарифов. Отрасль фактически потеряла массового отечественного пассажира.

Изменения организационных структур на воздушном транспорте спровоцировали проблемные вопросы взаимодействия с органами исполнительной власти, распределения между ними полномочий и функций управления. Это внесло определенную хаотичность в организационные

механизмы, способствовало появлению недобросовестной конкуренции, негативно отразилось на возможности авиакомпаний, аэропортов и государственных органов активно влиять на состояние авиатранспортного рынка и роста объемов перевозок.

Приоритетными проектами, направленными на увеличение доходов отрасли, являются следующие:

1. Проект увеличения транзитного потока межконтинентальных пассажирских и грузовых авиаперевозок иностранных авиакомпаний по транссибирскому, кроссполярному, трансевосточному, трансасиатскому и другим международным воздушным коридорам.

2. Проект развития грузовых авиаперевозок Российской Федерации и их интеграция в международную транспортную систему.

3. Проект развития региональных и местных пассажирских и грузовых авиаперевозок в Российской Федерации.

Сохранение стратегических инновационных приоритетов развития экономики России обуславливает стабильность долговременных целей развития воздушного транспорта. Пассажирооборот российских авиакомпаний может составить 290-360 млрд. пкм в 2020 г., а к 2030 г. достигнуть 510-625 млрд. пкм (рис. 1), в том числе за счет выхода российских авиакомпаний на новый рынок транзитных через территорию России авиаперевозок. Оптимистический вариант прогноза предполагает сохранение в ближайшие годы высоких темпов роста спроса на авиаперевозки (на уровне 7-10%).

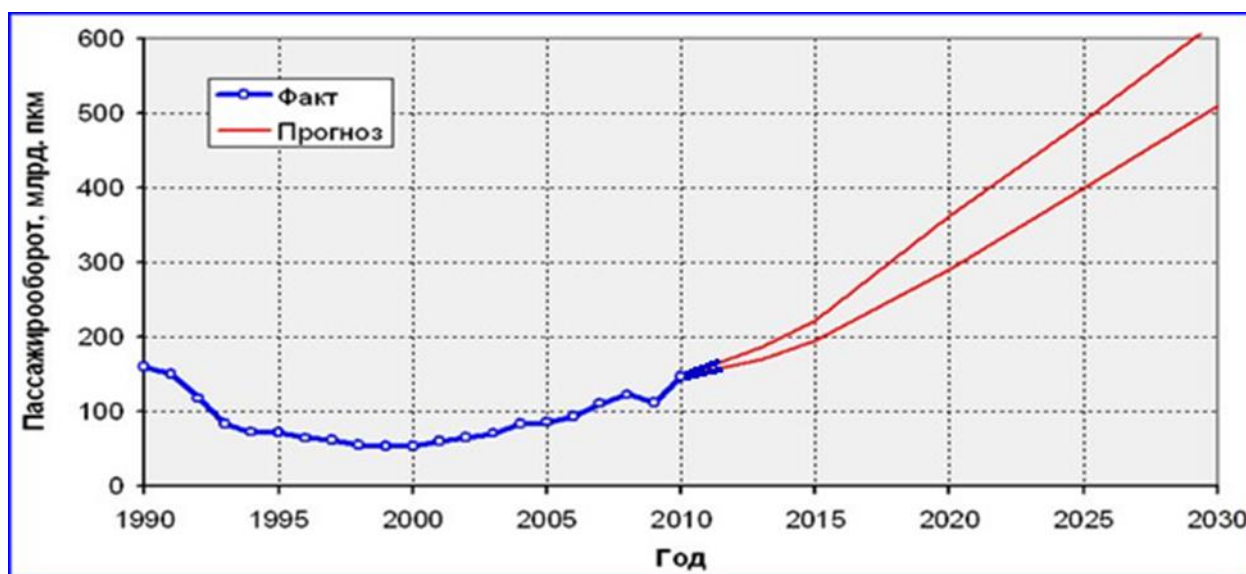


Рис. 1. Долгосрочный прогноз пассажирских перевозок (средний темп роста в 2010-2030 гг. – 7,5-8,5%)

Грузовые перевозки имеют значительный потенциал роста за счет дальнейшего расширения участия российских авиакомпаний в мировом рынке перевозок транзитных и уникальных грузов. Росту спроса на грузовые авиаперевозки также будет способствовать переход российской экономики на инновационный путь развития. В целом ожидается рост грузооборота российских авиакомпаний к 2020 г. до 7-10 млрд. ткм, а к 2030 г. до 12-18 млрд. ткм.

Очевидные преимущества воздушного транспорта находят отражение в статистике перевозок всей транспортной сети России. Использование авиационного транспорта дает большой временной выигрыш за счет большой скорости самолетов и от спрямления трассы полета по сравнению с другими видами транспорта на средних и особенно больших расстояниях.

В этой связи воздушный транспорт России является одним из стратегических, обеспечивающих создание условий для интенсивного роста экономики России и повышения качества жизни граждан страны.

Основными задачами, стоящими перед воздушным транспортом, являются: обеспечение полной безопасности полетов, повышение регулярности воздушных сообщений, повышение технико-экономических показателей воздушного транспорта и улучшение технологии производственных процессов наземного обслуживания пассажирских и грузовых перевозок.

В решении этих кардинальных задач существенное место принадлежит организации воздушных перевозок.

Организация воздушных перевозок является сравнительно новой отраслью науки, ставящей своей целью разработку оптимальной технологии производственных процессов обслуживания пассажирских и грузовых перевозок на воздушном транспорте.

Наряду с разработкой оптимальной технологии производственных процессов организация воздушных перевозок ставит перед собой задачу координации взаимодействия средств комплексной механизации и автоматизации, обслуживающих технологические операции в аэровокзалах аэропортов, городских агентствах воздушных сообщений и грузовых комплексах аэропортов. Задачами организации перевозок являются также выбор оптимального состава средств механизации и автоматизации, определение рациональных параметров машин и оборудования и обоснование оптимальных режимов их работы.

В большинстве своем инновационные решения, которые предлагают отечественные предприятия отрасли, ориентированы на производство новшеств, а не на потребителя. При этом условия, связанные с созданием, освоением и распространением новшеств, диктует сам инноватор, снижая, таким образом, значимость и позицию потребителя услуг. Однако сами по себе новшества – не конечная цель, а лишь средство удовлетворения потребностей потребителя.

Чтобы приблизить производителя новых услуг к клиенту и оценить способность инноваций удовлетворять определенные потребности, необходим подход, ориентированный именно на потребителя. При данном подходе инновационный процесс рассматривается как передача знаний (научных, технических) в сферу удовлетворения нужд потребителей. Продукт-новшество при этом превращается лишь в носителя технологии. Это позволяет не только более точно реагировать на ожидания и запросы клиентов рынка воздушных перевозок, но и снизить процент неудачных нововведений, которые происходят из-за связи между показателями новшества и будущими потребностями рынка. Пример ориентации на потребителя – это внедрение бюджетными авиакомпаниями обслуживания пассажиров по принципу меню или уникальной системы онлайн-аукционов электронных билетов, переход на электронный документооборот при грузовых авиационных перевозках (e-freight), использование баркодов, появление на рынках авиакомпаний-дискаунтеров или low cost – это авиакомпании нового типа, ставшие популярными во всем мире в последние годы. Они принесли новый подход к бизнесу авиаперевозок, выраженный формулой "низкие расходы – низкие тарифы – высокий спрос – высокие доходы".

Переход на инновационные технологии документооборота должен преобразить мировую отрасль авиаперевозок, однако требует значительных усилий для внедрения. Российским авиакомпаниям, грузоотправителям и государственным органам нужно активно действовать, чтобы не отстать от мировых тенденций.

В современной отрасли пассажирских и грузовых перевозок разработка и реализация стратегических инноваций актуальны и своевременны. Для того чтобы у отечественных предприятий могли появиться возможности и направления опережающего развития, необходимо уделять большее значение НИОКР в сфере новых услуг. На базе ведущих транспортных университетов и отраслевых научно-исследовательских институтов нужно создать научно-образовательные центры по инновационному развитию воздушного транспорта. При этом их поддержка на уровне федерального и регионального правительства существенно ускорит формирование в России инновационного подхода к развитию перспективной авиатранспортной системы. Имен-

но такой подход позволит решить важные проблемы и достичь высоких экономических результатов.

Задача совершенствования организации перевозок относится к числу первоочередных для всех авиалиний, причем повышение скоростного эффекта, в том числе за счет всемерного сокращения затрат наземного времени, является ключевой. Успешное решение этой задачи обеспечивает участие воздушного транспорта в экономии общественно-полезного времени трудящихся, представляющего исключительную ценность в условиях создания материально-технической базы Российской Федерации.

Вместе с тем многие проблемные вопросы организационно-экономического развития воздушного транспорта, управления деятельностью авиаперевозчиков, аэропортов и других авиапредприятий с учетом новых тенденций в развитии мирового воздушного транспорта, применительно к особенностям российского рынка остаются нерешенными. Эпизодически проводимые мероприятия организационно-экономического характера в отрасли носят фрагментарный характер, не оказывают должного влияния на развитие воздушного транспорта как системы.

ЛИТЕРАТУРА

1. Руппель К.К. *Проблемы развития воздушного транспорта России: монография*. М.: ГУУ, 2007.
2. Яницкий О.Н. *Социология риска*. М.: Изд-во LVS, 2011.
3. *Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года*: утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р.

THE ANALYSIS OF WAYS TO IMPROVE ECONOMIC DEVELOPMENT AND TRADE ORGANIZATION OF TRANSPORTATION ON AIR TRANSPORT

Ivanov I.A.

In transport system of Russia air transport is one of main types of passenger and cargo transport. Demand for air transportation constantly increases that allows to consider reasonably improvement of transportations on air transport as the priority direction of development in civil aviation. The article considers issues of development of the branch air transport.

Keywords: methodical approaches, air transport, air cargo transportation organizational decisions.

REFERENCES

1. Ruppel K.K. *Problemi razvitiia vozduchnogo transporta Rossii: monografia*. M.: GUU. 2007. (In Russian).
2. Ainickii O.N. *Sociologia riska*. M.: Izd-vo LVS. 2011. (In Russian).
3. *Transportnaja strategija Rossijskoj Federacii na period do 2030 goda*: utverzhdena rasporyazheniem Pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 22 nojabrja 2008 goda № 1734-r. (In Russian).

Сведения об авторе

Иванов Иван Александрович, 1985 г.р., окончил МГГУ (2006), доцент, кандидат технических наук, ученый секретарь экспертного совета по инновациям при президенте АК «АЛРОСА» (ОАО), доцент кафедры организации перевозок на воздушном транспорте МГТУ ГА, автор более 20 научных работ, область научных интересов – развитие профессиональной подготовки.