

УДК 338.26

## РЕГИОНАЛЬНЫЕ ВОЗДУШНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: АРКТИЧЕСКИЙ ВЕКТОР ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

*РАБКИН СЕРГЕЙ ВЛАДИМИРОВИЧ*

### АННОТАЦИЯ

Определены основные проблемы и направления развития региональных воздушных перевозок с целью обеспечения экономической безопасности в условиях современных институциональных изменений. В рамках реализации общей методологии стратегического планирования регионального развития сформулированы предложения по регулированию рынка региональных перевозок и повышению транспортной доступности территорий, отнесенных к Арктической зоне Российской Федерации.

**Ключевые слова:** воздушные перевозки; Арктика; институциональные изменения; транспортная доступность; стратегическое планирование; экономическая безопасность.

## REGIONAL AIR TRANSPORTATION: ARCTIC VECTOR OF ENSURING ECONOMIC SECURITY OF THE RUSSIAN FEDERATION

*RABKIN S. V.*

### ABSTRACT

Determined the main problems and directions of development of regional air transportation with the aim ensure the economic security in modern institutional changes. Within the framework of general methodology the strategic planning of regional development, formulated proposal on regulation of market regional transportation and improve transport accessibility of the territories attributed to Arctic zone of the Russian Federation.

**Keywords:** air transportation; Arctic; institutional transformation; access to transportation; strategic planning; economic security.

Современный этап экономического развития Российской Федерации связан с конкретизацией национальных приоритетов развития и гарантий обеспечения экономической безопасности государства. Возращение современного российского государства к регулированию основных отраслевых группировок процесс достаточно сложный и требующий последовательности в проведении институциональных преобразований. Именно к такому роду преобразований следует отнести реализацию общих принципов стратегического планирования регионального развития. Федеральный закон Российской Федерации от 28 июня 2014 г. № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации» закрепляет определенные полномочия за субъектами Федерации по реализации этих принципов и определяет систему документов разрабатываемых в рамках целеполагания по отраслевому и территориальному принципу [1].

Однако существует ряд проблем, связанных с реализации данного механизма. Изменение самой структуры отношений между Федеральным центром и регионами на протяжении длительного времени происходило на фоне формирования новой институциональной основы собственности. Показательна в этом отношении ситуация, сложившаяся на рынке воздушных перевозок. С одной стороны дерегуляция воздушного транспорта привела к разрушению государственной монополии и созданию конкурентной среды, с другой саморегуляция рынка привела к отказу от развития социально зна-

чимых направлений и фактическому разрушению системы региональных перевозок.

Конкретизация национальных приоритетов регионального развития, в т. ч. Арктическом регионе, объективно обозначила вопросы, связанные с реализацией государством своих функций в рамках сложившейся структуры институциональных отношений. На практике дилемма между достижением рентабельности перевозок акционерными авиакомпаниями и реализацией гарантий населению по транспортной доступности территории, решается за счет субсидирования со стороны государства такого вида перевозок. Однако для России развитая сеть воздушного сообщения одно из объективных условий обеспечения ее территориального единства и гарантий экономической безопасности.

Важно само понимание необходимости решения этой проблемы в рамках реализации общенациональных приоритетов развития. Именно общность интересов Федерального центра, регионов и авиакомпаний является важной институциональной составляющей формирования более эффективной системы государственного отраслевого регулирования. Отсюда поиск критериев оценки эффективности воздушных перевозок исходя из общих для всех участников этого процесса показателей. В качестве одного из показателей может выступать транспортная доступность территории, количественно оцениваемая через динамический и статический коэффициент авиа-

ционной подвижности населения. Во многом это отражает общий теоретико-методологический подход к оценке региональной экономической безопасности, инфраструктурной и социальной ее составляющей [2, с. 144]. Следует отметить, что подобные показатели можно оценивать как с точки зрения количественной оценки, так и институциональной характеристики экономических преобразований.

Однако применение данного показателя при анализе и планировании регионального развития в современных условиях связано не только с отдельными субъектами Федерации, а скорее с макрорегионами к которым можно отнести Российскую зону Арктики.

Указ Президента Российской Федерации № 296 от 2 мая 2014 г. четко определяет сухопутные территории Арктической зоны Российской Федерации [3]. Фактически эти территории различных субъектов Федерации, но требующие в современных условиях общей концепции стратегического планирования, в рамках обозначенных государством приоритетов развития.

Уникальность геополитического положения России в Арктическом макрорегионе, выдвигает вопросы о самоидентификации её как крупнейшего арктического государства [4, с. 4]. Решение этих вопросов напрямую связано с формированием современной системы обеспечения экономической безопасности государства в т. ч. и с формированием эффективных транспортно-логистических схем развития арктических территорий. Динамика воздушных перевозок лишь подтверждает необходимость рассмотрения арктических территорий, как макрорегиона с точки зрения внутреннего пространственного развития экономики России.

Как показала практика, активная поддержка государством воздушного транспорта в рамках освоения арктических территорий существенным образом повлияла на повышение транспортной доступности многих регионов. Общая сумма субсидий государства на поддержание региональных перевозок в 2014 г. составила 3 млрд. 580 млн. руб. При этом объём перевозки пассажиров через аэропорты Арктики составил около 4 млн. чел., грузов и почты 40 тыс. тонн, что соответствует 10% от общего объёма перевозки пассажиров и 15% перевозки грузов по стране. В сезон летнего расписания рейсы выполняли 26 авиакомпаний по 250 маршрутам, соединяя 57 населенных пунктов в 21 субъекте Федерации [5, с. 6].

Следует заметить, что значительное время, этот достаточно важный элемент регионального развития оставался вне сферы влияния государства, за исключением общих вопросов регулирования безопасности воздушного движения. Фактически регионы были вынуждены решать свои проблемы самостоятельно, но реальные технические и финансовые возможности во многом отсутствовали. Отказ от перекрестной схемы финансирования

региональных и местных перевозок, привел к созданию достаточно критической ситуации. Многие региональные авиакомпании были закрыты, а для более крупных перевозчиков местные авиалинии были не интересны. Снижение покупательной способности населения и стихийные переливы грузопотоков между различными видами транспорта привели к постепенному отказу от местных перевозок, а в последствие и отказу от обслуживания межрегиональных маршрутов.

В результате сформировалась достаточно неоднородная среда авиакомпаний осуществляющие свои перевозки на региональном рынке. Крупные и небольшие компании фактически находятся в хаотичном процессе освоения рынка, соперничая за субсидирование со стороны государства региональных перевозок. При этом формирование флота воздушных судов во многом зависит от стратегии и финансовых возможностей компаний. Основываясь на официальных данных Росавиации можно определить ряд авиакомпаний, аэропорты базирования, которых могут быть рассмотрены как базовые элементы воздушных перевозок в Арктической зоне (таблица 1).

Среди компаний, которые осуществляют перевозки из аэропортов Арктической зоны можно выделить и крупных российский перевозчиков как «Аэрофлот», «Ют-эйр», «Трансаэро», «Сибирь» и др. Их деятельность в регионах связана с обеспечением перевозок в рамках реализации Постановления Правительства РФ от 29.12.2009 г. № 1095. Большинству региональных авиакомпаний конкурировать с ними достаточно сложно, но сам факт возможного взаимодействия в рамках развития хабовых перевозок представляется достаточно интересным.

Как показывает проведенный анализ доля советских самолетов и вертолетов в региональных авиакомпаниях остается значительной, особенно при эксплуатации на местных авиалиниях. В ряде случаев, как на пример с Ан-24/Ан-26, их трудно заменить западными аналогами, а отечественные образцы техники отсутствуют. Одной из главных причин является отсутствие современной наземной инфраструктуры региональных аэропортов. Поэтому, несмотря на общую тенденцию замены этих типов самолетов, ряд компаний от их эксплуатации не планирует оказываться в ближайшее время [7, с.39].

Конечно, значительным стимулом для развития межрегиональных перевозок является производство отечественного самолета SSJ 100, однако решение вопросов связанных с развитием местных авиалиний остается открытым. И здесь необходима целенаправленная политика не столько авиакомпаний, сколько активная позиция государства по формированию необходимого количества и типов воздушных судов, технических баз обслуживания, соответствующей аэродромной сети.

Приобретение в лизинг авиакомпаниями воз-

Таблица 1.

Перечень авиакомпаний имеющих аэропорты базирования в регионах территории, которых входят в Арктическую зону Российской Федерации

<i>Наименование</i>	<i>Аэропорты базирования</i>	<i>Типы, количество воздушных судов</i>
Открытое акционерное общество «2-ой Архангельский объединенный авиаотряд»	Архангельск (Васьково)	L-410 (4), Ан-2 (6), Ми-26 (2), Ми-8 (9), Ми-8МТВ (2)
Общество с ограниченной ответственностью «Мурманское авиационное предприятие»	Мурманск Петрозаводск (Бесовец)	Ми-8 (5), Ми-8МТВ (3)
Общество с ограниченной ответственностью «Авиакомпания «Икар»	Красноярск (Емельяново)	B-767 (8)
Общество с ограниченной ответственностью «Производственно-коммерческая фирма» «КАТЭКАВИА»	Красноярск (Емельяново) Красноярск (Черемшанка) Москва (Домодедово)	B-757 (9), B-767 (4)
Общество с ограниченной ответственностью «Авиакомпания «СКОЛ»	Красноярск (Черемшанка)	AS-350 (3), Cessna 208 (3), Ми-171 (3), Ми-26 (8), Ми-8 (7), Як-40 (2)
Государственное предприятие Красноярского края «КрасАвиа»	Байкит Енисейск Красноярск (Емельяново) Красноярск (Черемшанка) Тура (МВЛ) Хатанга	Cessna 208 (2), L-410 (5), Ан-2 (2), Ан-24 (4), Ан-26 (4), Ан-3 (1), Ан-32 (2), Ми-8 (23), Ми-8МТВ (4), Як-42 (5), R66 (2)
Открытое акционерное общество «Авиакомпания «Таймыр»	Красноярск (Емельяново) Москва (Домодедово)	ATR-42 (5), B-737 (10), Ми-8 (7), Ми-8МТВ (3)
Открытое акционерное общество «Комиавиатранс»	Печора Сыктывкар Ухта	L-410 (4), Ми-8 (20), Ми-8МТВ (3), EMB-145LR (4)
Открытое акционерное общество «Нарьян-Марский объединенный авиаотряд»	Нарьян-Мар	Ан-2 (5), Ми-8 (12), Ми-8МТВ (3)
ЗАО «Нордавиа-региональные авиалинии»	Архангельск (Талаги) Москва (Шереметьево)	B-737 (9)
Открытое акционерное общество «Авиакомпания «Полярные Авиалинии»	Батагай Зырянка Маган Нюрба Тикси Якутск	Diamond DA-40 (2), L-410 (4), Ан-2 (6), Ан-24 (5), Ан-26 (4), Ан-3 (5), Ми-8 (12), Ми-8МТВ (4), PC-6/B2-H4 (1)
Государственное предприятие Чукотского автономного округа «ЧукотАВИА»	Анадырь (Угольный)	Ан-24 (1), Ан-26 (3), Ми-8 (8), Ми-8МТВ (1), ДHC-6 Series 400 Twin Otter (2)
Открытое акционерное общество «Авиакомпания «Якутия»	Краснодар (Пашковский) Москва (Внуково) Якутск	B-737 (4), DHC-8 (4), RRR-95 (2), Ан-24 (5), B-757-236 PCF (1)
Общество с ограниченной ответственностью «Авиационная компания «Ямал»	Салехард Тазовский Тарко-Сале	AS-350 (2), Ми-8 (41), Ми-8МТВ (3)
Открытое акционерное общество «Авиационная транспортная компания «Ямал»	Москва (Домодедово) Салехард Тюмень (Рощино)	A-320 (7), A-321 (2), B-737 (4), CL-600-2B19 (11), L-410 (2)

Таблица составлена на основании источника [6].

душных судов различного типа, исходя из современных реалий рынка воздушных перевозок, может привести к невозможности их эксплуатации в будущем и усугублению проблем развития рынка региональных перевозок. Зависимость от западных производителей во многом продемонстрировали санкции введенные против нашей страны, доказав

необходимость производства собственной техники, с точки зрения обеспечения экономической безопасности государства. Это в полной мере относится к вертолетостроению, где сохранены конкурентные преимущества с зарубежными образцами и может быть сохранено преимущество эксплуатации в регионах. Заказ Министерства обороны РФ

на поставку вертолетов Ми-8АМТШ-ВА, открывает новые возможности для разработки специализированной гражданской техники. Среди весьма перспективных моделей следует назвать вертолет Ми-171 А2.

Развитие аэродромной сети является ключевым элементом, который сдерживает развитие региональных воздушных перевозок. Безусловно, важным шагом со стороны государства по решению этого вопроса стало создание Федеральных казенных предприятий (ФКП). Так были созданы ФКП «Аэропорты Севера», «Аэропорты Камчатки», «Аэропорты Чукотки», «Аэропорт Сахалина» и «Аэропорты Красноярья». Ввод в эксплуатацию аэропорта «Сабетта» во многом предопределяет новые перспективы развития Арктических территорий России и доказывает возможность реализации крупных инфраструктурных объектов в данном регионе.

Однако если формирование крупных аэродромных комплексов возможно с точки зрения действующих технических регламентов, то развитие местных воздушных линий сталкивается серьезной проблемой отсутствия современной нормативной базы по строительству и реконструкции аэропортов более низкой категорийности. При проектировании инфраструктуры аэропортов используются нормы 1985 г. (ВНТП-85), которые рассчитаны на большие объемы перевозок. При их реализации аэропорты местных воздушных линий становятся экономически невыгодными. Отсюда тенденция закрытия ряда аэродромов или перевода их в статус посадочных площадок. В качестве решения этой проблемы специалисты головного проектного института «Ленаэропроект» предлагают разработку новой нормативной базы и освоения строительства спранговых конструкций, хорошо зарекомендовавших себя в западных странах. В качестве инновационной территории по развитию аэропортов местных воздушных линий предлагается Чукотский АО. [8] Отказ от решения этих вопросов может привести к неоправданным расходам и фактически распылению бюджетных средств. В свою очередь задержка развития аэродромной сети существенным образом может повлиять на реализацию принципов обеспечения экономической безопасности государства. Учитывая военно-стратегическое значение данных территорий возможно рассмотрение использования аэродромов двойного назначения.

Региональные и местные перевозки характеризуются, как правило, весьма сложными условиями эксплуатации воздушных судов, определенными допусками по взлетно-посадочным полосам, требованиям к профессионализму экипажей. Особенно это важно при осуществлении перевозок в условиях Крайнего севера и Арктики, когда естественные природно-климатические факторы и большая удаленность населенных пунктов определяют требования к безопасности полетов. Подготовка лет-

ного состава для работы в условиях севера требует соответствующей системы обучения и последующего контроля предполётной подготовки экипажей. При современном дефиците выпуска пилотов, этот фактор может существенно сдерживать развитие региональных перевозок. В полной мере это относится и к инженерно-техническому персоналу.

На основании выше изложенного можно сделать ряд предложений.

1. Для повышения эффективности региональных перевозок в Арктической зоне Российской Федерации со стороны государства необходима координация действий всех участников этого процесса в рамках реализации принципов стратегического планирования.

2. Одним из индикаторов обеспечения экономической безопасности должны быть приняты показатели транспортной доступности территории, в т. ч. авиационной подвижности населения.

3. Необходимо четко определить стратегические направления по обновлению воздушных судов их типу и количеству, с учетом интересов компаний и регионов. Особое внимание следует уделить вопросам разработки новых нормативов по строительству аэродромов местных воздушных линий, подготовки соответствующих летных и инженерно-технических кадров.

4. В качестве координационного института государственного регулирования интересов авиакомпаний, регионов и Федерального центра может выступать институт Полномочных представителей Президента РФ в Федеральных округах, территориально включенных в Арктическую зону Российской Федерации.

В конечном итоге необходима конкретизация принципов стратегического планирования регионального развития исходя из реализации общих принципов экономической безопасности, как одной из основ системы национальной безопасности.

В этом отношении следует согласиться с мнением С. Н. Сильвестрова, что в современных условиях, необходим переход от индикативного планирования к циклу стратегического планирования, под который должны увязываться по срокам и ресурсам все корпоративные, региональные и ведомственные программы. Он должен начинаться со стратегической директивы, определяющей перспективы развития и утверждаться Президентом страны [9, с.15]. Обозначенные выше проблемы развития воздушных перевозок в Арктической зоне Российской Федерации подтверждает необходимость реализации предлагаемой модели стратегического планирования. Концептуально подобного рода вопросы должны быть учтены при разработке новой редакции Стратегии национальной безопасности Российской Федерации.

## Список литературы

1. Федеральный закон Российской Федерации от 28 июня 2014 г. №172 –ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации» // Российская газета. – 2014. – № 6418.
2. Куклин, А. А. Экономическая безопасность регионов: теоретико – методологические подходы и сравнительный анализ // *Фундаментальные исследования*. – 2014. – № 6. – С. 142–145.
3. Указ Президента Российской Федерации № 296 от 2 мая 2014 г. «О сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://static.kremlin.ru/media/events/files/41d4d8e8206d56fc949d.pdf> (дата обращения 21.07.2015)
4. Нурышев, Г. Н. Арктическая политика России и Канады // *Национальная безопасность и стратегическое планирование*. – 2014. – № 2 – С.4–8.
5. Круглов, А. А. Перспективы модернизации аэропортов и развитие авиаперевозок в Арктическом регионе // *Транспорт Российской Федерации*. – 2014. – № 6 (55) – С. 4–6.
6. Перечень авиакомпаний, имеющих действующий сертификат эксплуатанта для осуществления коммерческих воздушных перевозок [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.favt.ru/deyatelnost-aviakompanii-reestr-sertifikatov-jekspluatantov/> (дата обращения 20.07.2015.)
7. «Регионалы» в российском небе. Обновление продолжается // *Взлет*. – 2014. – № 6. – С.38–47.
8. Вторушин, В. Н. Проблемы развития аэропортов и объектов аэропортовой структуры в Арктической зоне РФ // IV Международный форум «Арктика: настоящее и будущее».- СПб. – 2014. – С.60–63.
9. Сильвестров, С. Н. Выбор в условиях глобальной неопределенности // *Мир новой экономики*. – 2015. – № 2. – С. 6–19.