

УДК 330.338

РАБКИН СЕРГЕЙ ВЛАДИМИРОВИЧ

РЕГИОНАЛЬНАЯ АВИАЦИЯ: ОТ УРОКОВ ПРОШЛОГО К ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ГАРАНТИЯМ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ БУДУЩЕГО

АННОТАЦИЯ

На основе общих принципов методологии институционального анализа рассматриваются вопросы современной трансформации роли государства в регулировании процессов возрождения региональной гражданской авиации. Указывается на необходимость учета отечественного опыта в определении технико-экономических приоритетов обеспечения транспортной доступности регионов и формирования направлений будущего развития исходя из задач, обозначенных Стратегией экономической безопасности Российской Федерации до 2030 г. Предлагается рассматривать процесс обновления авиационной техники регионов и создания соответствующей аэродромной инфраструктуры, как институциональный критерий обеспечения экономической безопасности регионального развития.

Ключевые слова: гражданская авиация; регион; транспортная доступность; институциональная теория; экономическая безопасность; государственное регулирование.

RABKIN S. V.

REGIONAL AVIATION: LESSONS FROM THE PAST TO THE INSTITUTIONAL GUARANTEES OF ECONOMIC SECURITY FOR THE FUTURE

ABSTRACT

On the basis of the General principles of the methodology of institutional analysis addresses issues of modern transformation of the role of the state in regulating the processes of revival of regional civil aviation. Indicates the necessity of taking into account domestic experience in identifying technical and economic priorities of ensuring transport accessibility of regions and the formation areas for future development based on the objectives identified by the Strategy of economic security of the Russian Federation until 2030. It is proposed to consider the process of renovation of aircraft of the regions and the establishment of an appropriate aerodrome infrastructure, as the institutional criterion of economic security of regional development.

Keywords: civil aviation; the region; accessibility; institutional theory; economic security; state regulation.

Решение задач, которые определены Стратегией экономической безопасности Российской Федерации до 2030 года требует, более внимательного отношения к изучению опыта проведения собственных реформ в стратегических отраслях экономики, прежде всего в контексте оценки институциональной основы их реализации. Важно не просто сделать выводы из уроков прошлого, но и создать такие механизмы взаимодействия государства и стратегически важных для страны отраслей

экономики, которые могли бы институционально гарантировать нейтрализацию любых угроз обеспечения экономической безопасности государства.

Определение в новой редакции Стратегии экономической безопасности РФ «национальных интересов» как объективно значимых экономических потребностей страны, «удовлетворение которых обеспечивает реализацию стратегических национальных приоритетов государства» [1, с. 2]

является принципиальным положением, конкретизирующим угрозы экономической безопасности. Так, среди вызов и угроз экономической безопасности п. 24 обозначенной Стратегии определяет «неравномерность развития Российской Федерации, усиление дифференциации регионов и муниципальных образований по уровню и темпам социально-экономического развития» [1, с. 5].

В этом контексте показатели транспортной доступности территории могут быть в полной мере отнесены к институциональным критериям обеспечения экономической безопасности на современном этапе социально-экономического развития регионов. Для многих субъектов Российской Федерации решение задач транспортной доступности связано с развитием региональной авиации. Прежде всего, это касается Российской Зоны Арктики, Крайнего Севера, Восточной Сибири, Дальнего Востока, реализация экономического потенциала которых без формирования устойчивой системы воздушных перевозок весьма затруднительна. Однако проблемы развития региональной авиации долгое время были вне поля зрения государства. При этом необходимо учитывать, что на протяжении достаточно длительного периода индустриального становления нашего государства приоритетность авиастроительной промышленности и системы гражданской авиации в целом были одним из важнейших национальных приоритетов развития. Формирование сети местных и региональных объектов авиационной инфраструктуры позволило решить задачи социально-экономического развития труднодоступных районов страны, определить технологические заделы, позволяющие и сегодня решать задачи создания определенных точек экономического роста в регионах.

При этом современные задачи реализации государственной региональной политики во многом свидетельствуют о возвращении к принципам территориального развития на основе апробированной практики создания транспортной инфраструктуры [2, с. 4-5].

Региональная авиация призвана решить по крайней мере две основные задачи. Обеспечить внутрирегиональные и частично (исходя из технико-экономических возможностей) межрегиональные перевозки. Тем самым создавая объективные условия укрепления федеративной взаимосвязи

различных по своему уровню развития регионов и муниципальных образований. Отсюда, любое влияние на эту систему отношений можно рассматривать как формирование определенных институциональных гарантий развития тех экономических элементов, которые будут отражать национальные приоритеты развития. Учитывая, что региональные воздушные перевозки напрямую связаны с уровнем развития авиационной промышленности, вопрос о влиянии на развитие региональной авиации (в т.ч. из вне) является ключевым с точки зрения обеспечения гарантий экономической безопасности государства, в рамках принятой им модели федерализма. Процесс институционализации гарантий обеспечения экономической безопасности при активизации влияния извне может привести к подмене институтов развития, определяемых приоритетами другого государства. Возникающее институциональное противоречие практически исключает возможности развития национальной авиационной промышленности как стратегической отрасли экономики и ведет к неминуемой зависимости от зарубежных производителей, Транспортная доступность территории будет зависима от тех «норм и правил», которые будут определять зарубежные производители техники, в т.ч. устанавливая финансовые и технические ограничения. Это существенным образом может влиять на гарантии экономической безопасности, постепенно переводя экономическую зависимость в плоскость политической (рис. 1).

Подобную попытку влияния наглядно показали санкции, введенные против России рядом стран. Ведь одной из целей, которых было манипулирование некоторой зависимостью в отечественной авиационной промышленности от зарубежных компаний. Поэтому принципиально важно уйти от этой зависимости исходя, прежде всего, из реализации собственных национальных приоритетов развития и осознавая реальность угрозы проникновения зарубежных компаний на региональный рынок воздушных перевозок. Ещё академик Е.М. Примаков указывал на негативность лоббирования интересов зарубежных производителей авиационной техники, искусственно создавая неконкурентоспособность отечественных производителей, поощряя на государственном уровне закупки зарубежных самолетов и потерей нашей страной лидер-

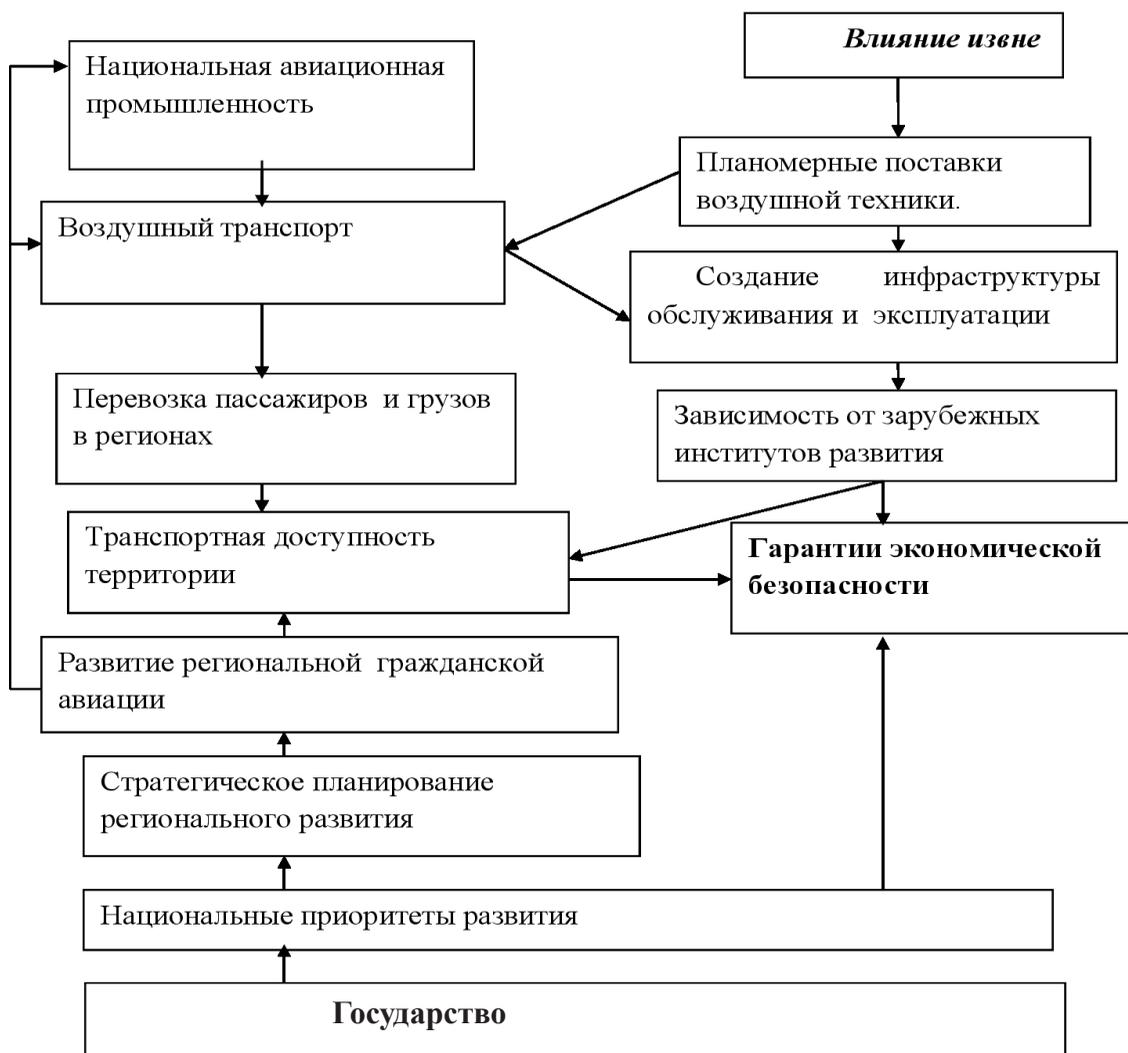


Рисунок 1 – Влияние процесса институционализации гарантий экономической безопасности на обеспечение транспортной доступности регионов

ства в мировом самолетостроении [3, с. 29].

Безусловно, нарастить производство самолетов в таких объемах как это делалось в СССР, стать реальным конкурентом на мировом рынке крупнейшим производителям авиационной техники достаточно проблематично и требует не только новых технологий, финансовых средств, но времени. Хотя положительные тенденции в производстве самолетов и вертолетов на сегодняшний день являются неоспоримым фактом. (Таблица 1)

Следовательно, с определенной долей вероятностей можно утверждать об институциональных возможностях постепенного продвижения отечественных образцов техники на внутреннем рынке и прежде всего сегменте региональных перевозок.

Многие проблемы региональной авиации связаны с исторически сложившейся структурой воздушных судов, являющихся основой для реализации задач региональных перевозок. Десятилетиями складывалась система их эксплуатации.

Таблица 1.

Производство вертолетов и гражданских самолетов в Российской Федерации.

Годы / Вид продукции	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Вертолеты, штук	98	64	38	68	42	34
Гражданские самолеты, штук	12	22	18	102	97	17

Таблица составлена на основании данных [4].

Не случайно одним из самых распространенных самолетом на региональных линиях до сих пор остается самолёт Ан-24. Хотя количество этих самолетов сокращается достоянной замены им, прежде всего в доступности эксплуатации, пока нет. В определенной степени, это можно отнести институциональным итогам дерегуляции воздушного транспорта в России [5, с. 36].

Постепенное замещение данных самолетов, к сожалению, происходит на канадские Bombardier и франко-итальянские ATR42, ATR72. Противостоять этому процессу можно только лишь реализовав программу создания самолета Ил-114-300 с новыми авионикой и отечественными двигателями ТВ7-117СМ и ТВ-117СТ [6].

Важно отметить, что указанные зарубежные производители авиационной техники и компания Embraer (самолеты которой, так же появились на нашем рынке) являются лидерами мирового производства региональных самолетов. Так только в 2015 г. на мировой рынок было поставлено 101 самолет Embraer (портфель заказов 513 самолетов), 73 самолета Bombardier (портфель заказов 361 самолёт), 88 самолётов ATR (портфель заказов 260 самолётов) [7, с.12].

Поэтому вопрос проникновения их продукции на внутренний рынок России вопрос не столько связанный с конкурентными преимуществами как таковыми высокотехнологичной продукции в мире, сколько с гарантиями экономической безопасности нашей страны в будущем. Опыт дерегуляции воз-

душного транспорта в начале 90-х годов наглядно показал, как за достаточно короткий период наша страна чуть не лишилась своего авиастроения. Крупнейшие производители авиационной техники Boeing и Airbus планомерно начали осваивать огромный российский рынок, постепенно вытесняя из важнейших его сегментов отечественные самолёты, а вместе с ними инфраструктуру их обслуживания. Конечно, парк отечественных самолетов неизбежно старел физически и морально. Однако западные производители осваивали, не без участия российских авиакомпаний, наиболее прибыльные направления воздушных перевозок, изначально нарушая принципы перекрестного финансирования воздушных перевозок внутри страны. Своеобразным заложником этой ситуации оказались региональные перевозки. При огромном неудовлетворенном спросе населения в силу объективных причин росла их себестоимость, что в конечном итоге привело системным проблемам, разрешение которых связано с достаточно серьёзными временными параметрами. Задачи обновления техники совпали с её фактическим отсутствием. Но объективный процесс возвращения современного российского государства к регулированию этих процессов доказывает возможность решения этих задач и создание условий для экономического роста как в сфере авиационной промышленности, так на рынке региональных перевозок. За многие годы реформ доля закупок российскими авиакомпаниями отечественного самолета Суперджет 100 начи-

Таблица 2.

Основные типы региональных воздушных судов эксплуатируемых в России

<i>Тип воздушного судна</i>	<i>количество</i>	<i>Число авиакомпаний эксплуатирующих данный тип</i>	<i>Доля в общем количестве %</i>
SSJ100 (всего эксплуатируется в РФ)	72	6	25
Ан 24, Ан 26	84	16	29
Як-42	31	4	11
CRJ 100/200	42	5	14
ATR42/72	20	2	7
Dash 8	14	2	5
Як-40 (без учета бизнес авиации)	7	2	2
ERJ 145	5	1	2
Ан-148	5	1	2
Другие типы	9	5	3

Таблица составлена на основании данных [6], [8, с. 44].

нает превышать закупки зарубежной техники. Но общая структура парка региональных воздушных судов далека от совершенства, о чем свидетельствуют данные Таблицы 2.

Определённый паритет между западными и отечественными производителями достаточно неустойчив, и главным образом, зависит от постепенной замены советских самолетов (в т.ч. Ан-24/26) и обновления их зарубежных аналогов. Настораживает хаотичность выбора авиакомпаниями типа используемых воздушных судов. Особенно когда отдельные типы воздушных судов концентрируются в 1-2 компаниях, специализирующихся на их эксплуатации и фактически зависящих от предлагаемых условий технического обслуживания. Следовательно, объективно могут быть созданы предпосылки для манипулирования деятельностью этих компаний и лоббирования интересов зарубежных производителей.

Более того, подобная ситуация вытеснила с рынка многоцелевые самолеты. На пример при всей критике Ан-2, он решал не только задачи местных перевозок, но и отдельных отраслей экономики (сельского и лесного хозяйства). Попытки его реанимации (проект ТВС-2ДТС) лишь свидетельствует о спросе на такие самолёты.

Однако крупнейшие мировые производители региональных самолетов не будут специально для России разрабатывать отдельные их многофункциональные модели. В этом случае следует указать на возникающее институциональное противоречие между коммерческой выгодой производителей авиационной техники, авиакомпаний и региональных интересов, определяющих территориальное развитие.

Для многих регионов страны актуальны задачи лесоохраны, борьбы с сельхоз вредителями и вместе с тем решением общей задачи транспортной доступности, при отсутствии современной аэродромной инфраструктуры. Формирование структуры эксплуатируемых воздушных судов в региональных авиакомпаниях должно соответствовать приоритетам развития отдельных территорий и решению задач их социально-экономического развития. Поэтому закупка авиационной техники должна быть регулируема со стороны государства, возможно при решении определённых задач и на межрегиональном уровне.

Тем самым, должна быть выстроена определённая государственная политика по развитию региональной авиации с учетом задач территориального развития и обеспечения необходимого уровня экономической безопасности, гарантирующая, прежде всего реализацию собственных национальных интересов.

Особого внимания требует система технического обслуживания и ремонта (ТОиР) воздушных судов. В России действует более 400 таких организаций. С одной стороны в этой системе предприятия ориентированы на облуживание, как старой советской техники, так и зарубежных типов воздушных судов, эксплуатируемых в т.ч. и региональными авиакомпаниями. С другой стороны данная отрасль неизбежна будет реформироваться с учетом тех реалий, которые будут определять конкретные шаги государства по обновлению парка воздушных судов, преимущественно отечественными образцами воздушной техники.

Программа импортозамещения предусматривает замену около 22 компонентов и систем у Суперджета 100 и 24 у создаваемого МС-21. Все это происходит на фоне сворачивания многими западными провайдерами ТОиР программ облуживания ряда типов зарубежных самолетов эксплуатируемых региональными авиакомпаниями. Тем самым перед отечественными организациями ТОиР будут определены как минимум две задачи: облуживание новых отечественных самолетов и зарубежных образцов техники, облуживание которых западными компаниями постепенно сворачивается [9, с. 46].

Важно также учитывать различные формы ТОиР и реальные возможности региональных авиакомпаний осуществлять техническое облуживание эксплуатируемых воздушных судов. К сожалению, следует констатировать, что разрушенная советская система авиационно-технических баз (АТБ) не позволяет небольшим авиакомпаниям производить возможные формы технического облуживания непосредственно на аэродромах базирования. Отсутствие необходимых агрегатов и возможности их самостоятельной замены фактически способствуют временному выводу из эксплуатации воздушных судов, а при их количественном ограничении к прямым убыткам региональных авиакомпаний. С ростом региональных авиaperевозок и увеличением доли отечественных самолетов эта

проблема будет ещё больше обострена, т.к. «детские болезни роста» неизбежны при вводе в эксплуатацию любой новой техники. Это наглядно демонстрирует опыт эксплуатации Суперджетов. Поэтому расширение географии полетов SSJ-100 и перспективы использования Ил -114 российского производства заставляют рассматривать вопросы технического обслуживания данных типов воздушных судов как первостепенные.

Одним из направлений решения этих вопросов может служить создание опорных баз технического обслуживания непосредственно в регионах, с учетом специфики эксплуатации данных типов воздушных судов и интенсивности воздушных перевозок на определённых направлениях. Что потребует не только укрепления материально-технической базы отдельных аэродромных комплексов, но и подготовки кадров соответствующей квалификации. Всё вышперечисленное указывает на необходимость подготовки общей стратегии развития региональной авиации с учетом оценки реального состояния региональных авиакомпаний, аэродромных комплексов и системы ТОиР.

При этом принципиальным остается вопрос о том, как в дальнейшем будут осуществляться региональные воздушные перевозки. Уже сегодня ясно, что небольшие региональные компании не смогут эффективно решать задачи транспортной доступности территории без концентрации материально-технических и финансовых ресурсов. Крупным российским компаниям не всегда выгодно внутрирегиональные перевозки или межрегиональные, имеющие важное социальное значение, но не имеющие большой коммерческой выгоды.

Активизация этих процессов уже сегодня приводит к тому, что ряд региональных компаний вынуждены использовать свою технику в других

регионах, не решая задачи транспортного обеспечения собственных.

Развитие отдельных направлений воздушных перевозок особенно в труднодоступных районах нашей страны неизбежно связано с вертолетной техникой. И дело не только в отсутствии необходимой региональной сети аэродромов. Сама категория транспортной доступности территории не может быть рассмотрена вне технико-экономической оценки транспортных средств и их комбинации в решении различного рода задач освоения территории. Современное российское вертолетостроение в результате создания новых образцов техники вышло на качественно новый этап своего развития. Новые типы российских вертолетов обладают достаточно высокими техническими характеристиками, и главное, учитывают специфику их эксплуатации в нашей стране, особенно в условиях Крайнего Севера. Некоторые технические характеристики новых российских вертолетов приведены в Таблице 3.

Так, Ми - 171 А2 и Ка - 62 могут быть интересны региональным авиакомпаниям, решающим задачи, в т.ч. по освоению Арктической Зоны РФ и Крайнего Севера. При этом следует указать на необходимость проработки вопросов в контексте постепенной замены этими типами вертолетов хорошо зарекомендовавшего себя, но технически устаревающего вертолета Ми-8.

Особенно следует указать на задачи, которые может решать вертолётная техника в вопросах санитарной авиации. В полной мере это может быть отнесено к функциональным возможностям вертолета Ансат.

В 2017 г. на развитие санитарной авиацией выделяется около 3, 3 млрд. рублей. До 2019 г. планируется в различных субъектах Федерации,

Таблица 3.

Технические характеристики новых российских вертолетов

Название/ характеристика	Ансат	Ми - 171 А2	Ка -62
Крейсерская скорость км/ч	275	260	290
Максимальная дальность полета км.	510	800	720
Максимальная грузовая нагрузка	1234	4000	2200
Количество пассажиров	7+1	24	15

Таблица составлена на основании данных Холдинга «Вертолёты России» [10].

за счет средств федерального бюджета, построить 34 вертолетные площадки, ориентированные на использование отечественной техники, при районных больницах. В целом в рамках программы по развитию санитарной авиации Холдинг «Вертолеты России» заключил договор с Государственной лизинговой компанией на поставку 29 вертолетов Ми-8 АМТ, Ми-8 МТВ-1 и Ансат [11, с. 20].

Формирование устойчивой системы государственного регулирования рынка региональных перевозок неизбежно связано с развитием аэродромной инфраструктуры. Принципиально здесь можно выделить три основные проблемы.

1. Поддержание и развития действующей аэродромной сети.
2. Создание новых аэродромов и вертолетных площадок, исходя из приоритетов развития и обеспечения национальной безопасности.
3. Решение вопросов безопасности перевозок с учетом современных требований к эксплуатации аэродромных комплексов.

Важно отметить, что в последние годы идет систематизация данных процессов и при объективной ограниченности в финансовых возможностях, как федерального центра, так и регионов происходят достаточно принципиальные решения по развитию региональной аэродромной сети.

Однако важнейшей проблемой остается подготовка аэродромных комплексов под использование конкретных типов воздушных судов отечественного производства. Тем самым изначально необходима проектная ориентация на региональные перевозки, определяемые решением задач транспортной доступности конкретной территории. Подобный подход позволит сконцентрировать финансовые и технические ресурсы под решение наиболее актуальных задач развития территорий, в т.ч. в рамках новых форм взаимодействия между регионами и авиакомпаниями. Для регионов это принципиальная задача в определении своих транспортных стратегий развития и концентрации средств на принципиальных направлениях инфраструктурного освоения своей территории. Для авиакомпаний это возможность не только участия в дотационных перевозках, но реальный шаг к реализации своих инвестиционных программ в рамках стратегий развития регионов. Дотации со стороны Федерального центра отдельных видов перевозок

на данном этапе неизбежны, но этот механизм не может быть рассмотрен как долгосрочный институт развития региональной авиации. Необходимы стратегически сбалансированные программы государственных инвестиций, важнейшим фактором которых выдвигается сбалансированность количества и экономической эффективности проектов в конкретном прогнозируемом периоде. [12, с. 66]

Так, если сегодня принимается решение о реализации государственной программы по созданию регионального самолета Ил-114-300, то для ряда регионов целесообразно готовиться к его эксплуатации отразив это в стратегиях своего развития и ориентировать тем самым региональные авиакомпании на проработку собственных инвестиционных программ. В полной мере это можно отнести и вертолетной техники нового поколения. С точки зрения реализации задач экономической безопасности страны, стратегически опасно определять в качестве базовых элементов будущей региональной транспортной системы зарубежные образцы воздушной техники. Поэтому представляется необходимым условием осуществление своевременных мер по государственному контролю обновления воздушных судов и возрождению системы их технического обслуживания с опорными базами в регионах.

Тем самым в качестве институциональных критериев обеспечения региональной экономической безопасности могут выступать показатели обновления на базе отечественных образцов техники воздушных судов в региональных авиакомпаниях и развития соответствующей им аэродромной инфраструктуры. Включение данных показателей в Стратегию социально-экономического развития отдельных субъектов Федерации и в инвестиционные программы развития региональных авиакомпаний позволит конкретизировать реализацию ряда задач территориального развития, определенных новой редакцией Стратегии экономической безопасности РФ.

Список литературы

1. Стратегия экономической безопасности Российской Федерации до 2030 года [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://kremlin.ru/acts/bank/41921>
2. Основы государственной политики регионального развития Российской Федерации

на период до 2025 года. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001201701160039?index=2&rangeSize=1>

3. *Примаков Е. М.* Россия. Надежды и тревоги. – М.: Центрполиграф, 2016. – 214 с.

4. Производство транспортных средств и обслуживания в Российской Федерации [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://www.gks.ru/free_doc/new_site/business/prom/natura/god10.htm

5. *Рабкин С. В.* Аэродромные комплексы северных городов: особенности институционализации критериев современного развития // Урбанистика. – 2014. – № 2. – С.34 – 49.

6. О дополнительных мерах государственной поддержки разработчиков, производителей и эксплуатантов отечественных воздушных судов и стимулирования спроса на российскую авиационную технику [Электронный ресурс] – Режим доступа:

<http://government.ru/news/27994/>

7. Битва «регионалов»-2016 // Взлёт. – 2016. – № 6. – С. 10 – 16.

8. «Регионалы» в российском небе -2016 // Взлёт. – 2016. – № 6. – С. 42 – 47.

9. Рынок технического обслуживания и ремонта гражданской авиационной техники в России // Взлёт. – 2015. – № 7. – С. 44 – 47.

10. Вертолеты России [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.russianhelicopters.aero/ru/helicopters/>

11. По жизненным показателям: как «Вертолеты России» развивают санитарную авиацию // Вертолеты России. – 2017. – № 1(30). – С. 16 – 20.

12. *Владимиров С. А.* О сущности и магистральных направлениях эффективной государственной макроэкономической инвестиционной политики // Национальная безопасность и стратегическое планирование. – 2016. – № 4(16). – С. 65 – 75.