

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ КАК МЕХАНИЗМ УПРАВЛЕНИЯ РЕГИОНАЛЬНЫМ РАЗВИТИЕМ РОССИИ

Скобцова Дарья Андреевна

В статье рассматривается проблема развития регионов Российской Федерации и пути ее решения с помощью расширения сети авиационных перевозок за счет повышения эффективности использования существующей инфраструктуры, создания транспортных авиаузлов и введения в эксплуатацию новой модели отечественного среднемагистрального самолета. В основе данного подхода лежит инновационная стратегия развития регионов посредством расширения отечественных авиаперевозок. Предложена конкретная модель организации авиатранспортного узла.

Ключевые слова: инновация, аутсорсинг, лоу-костер, авиаперевозки, транспортный узел, региональное развитие.

JELкоды: R4, R1, R13, O2, O18, L93, L98.

В настоящее время, в условиях сложной геополитической ситуации и продолжающегося экономического кризиса в большинстве стран мира¹, в России, на фоне продолжающейся контрпродуктивной санкционной политики западных стран², необходимо кардинально реформировать практически все отрасли национальной экономики. Одним из важнейших путей решения данной задачи Правительство и Президент Российской Федерации видят активное социально-экономическое развитие регионов, в особенности Западной Сибири и Дальнего Востока.

В статье рассмотрены ключевые моменты выполнения предложенных руководством страны обозначенных задач путем планомерного развития сети регионального авиасообщения и расширения авиапарка среднемагистральных самолетов, принципиально отечественного производства. Аналогичные задачи пробовали решить еще во времена СССР, однако, с его распадом проблемы регионального развития долгие годы оставались нерешенными. С учетом повышенного внимания к указанной проблеме со стороны Правительства РФ и лично В.В.Путина и необходимости решения поставленных задач в кратчайшие сроки, работа по данной теме представляется весьма актуальной. На примере Красноярского края рассмотрена конкретная модель развития регионального авиатранспортного узла, которая может быть взята за основу при реформировании авиационной инфраструктуры и в других регионах страны.

¹ Shkvarya L., Grigorenko O., Strygin A., Rusakovich V., Shilina S. The impact of the global economic crisis on Asian technology markets. (India and China) // Central Asia and the Caucasus. Т. 17. - 2016. - № 2. - С. 103-113.

² Меланьина М.В. Экономические санкции в условиях глобализации // Проблемы современной науки и образования. 2016. № 12 (54). С. 60-63.

Основные проблемы региональных авиаперевозок в РФ

При нынешних экономических условиях главную роль играет развитие межрегиональных и международных связей. Этому может способствовать только эффективная и хорошо развитая транспортная сеть, которая обуславливает целесообразность производства товаров на определенной территории и обеспечивает их транспортировку в регионы потребления. Поэтому для экономического развития любого региона крайне необходима хорошо развитая транспортная инфраструктура.

Во многих российских регионах авиационный транспорт является единственным видом транспорта, обеспечивающим круглогодичную транспортную доступность. Однако низкая плотность населения на отдаленных территориях предполагает и низкую интенсивность пассажиро- и грузопотоков. Данные факторы определяют высокую себестоимость авиаперевозок из-за значительных удельных затрат на содержание аэродромной сети и использование воздушных судов малой вместимости. В большинстве случаев, себестоимость авиаперевозок превышает платежеспособность населения. Поэтому региональные авиаперевозки часто нерентабельны и на маршрутах практически отсутствует конкуренция.

Для обеспечения территориальной целостности государства и решения ряда экономических и социальных задач необходимо сохранить и активно развивать региональные и местные авиаперевозки.

Сложившаяся модель социально-экономического развития Российской Федерации, где г.Москва выступает в качестве основного экономического центра, ярко выражена в маршрутной сети внутренних авиаперевозок. Однако дальнейшее развитие страны требует повышения роли регионов в экономике и создания новых центров активного роста. Для решения этой задачи необходимо повышение мобильности населения и формирование устойчивых межрегиональных транспортных связей. Сложившаяся неэффективная модель перевозок сдерживает развитие не только гражданской авиации, но и экономики многих регионов в целом.

В последнее время наблюдается сокращение количества местных и региональных воздушных линий, что, безусловно, приводит к разрушению единого экономического пространства внутри Российской Федерации и входящих в её состав федеральных округов. Данные процессы могут привести к замедлению темпов роста ВРП, разрушению межрегиональных экономических связей, осложнению финансового положения региональных аэропортов, не имеющих достаточного грузо- и пассажирооборота.

Учитывая значимую роль воздушного транспорта для создания единого транспортного пространства внутри Российской Федерации, требуется формирование эффективных вариантов развития региональных авиаперевозок, разработка и реализация эффективных механизмов государственной поддержки.

Перспективы развития межрегиональных авиаперевозок в РФ

Весной 2016 г. на совещании по вопросам развития авиастроения Владимир Путин выступил за создание в России собственного регионального самолета в связи со сложностями с доставкой пассажиров на Дальнем Востоке и в Восточной Сибири. При этом, по словам Президента, этот самолет должен быть конкурентоспособным на мировых рынках.

Глава государства указал на сложную ситуацию, когда людям приходится летать в близлежащие соседние регионы через Москву либо через Санкт-Петербург. Это создает сложности не только для людей, но и для экономики в целом. В.Путин также отметил, что новые самолеты должны иметь возможность посадки и взлета с грунтовых полос. Это обусловлено тем, что из 259 российских аэродромов/вертодромов лишь 47 имеют класс А, Б (А – 3200 х 60, Б – 2600 х 45)³, 3 из которых находятся в московском авиационном узле. Общий износ основных производственных фондов российских аэропортов в среднем по отрасли достигает от 50 до 70%⁴.

Президент также отметил, что Россия может закупать такую технику за рубежом, как это делалось до сих пор, но в состоянии разработать создание и производство собственного самолета.

Подготовка аэропортовой инфраструктуры для проектов развития региональной авиации

Развитая транспортная инфраструктура повышает мобильность самой экономики и создает предпосылки для ее развития. Перед запуском проектов развития региональных авиаперевозок необходимо проводить тщательный анализ аэропортовой инфраструктуры на предмет наличия возможности обслуживания предложенной маршрутной сети региональных авиаперевозок: оценить технико-эксплуатационное состояние аэропортов и посадочных площадок.

При реализации проектов развития региональных авиаперевозок важно поддерживать рациональный уровень аэропортовых сборов и стоимости наземного обслуживания.

Сибирский федеральный округ в целом нуждается в обновлении аэропортов, принимающих воздушные суда малой авиации, а Красноярский край на данный момент входит в программу активного развития регионов, по которой предусматривается реконструкция главного аэропорта г. Красноярска – Емельяново.

Согласно недавно проведенному тендеру⁵, группа компаний «БазэлАэро» выступит инвестором строительства нового аэропорта столицы края и кардинального обновления воздушного парка региона. ГК «БазэлАэро» собирается инвестировать в реконструкцию всей аэропортовой сети Красноярского края, чтобы обеспечить доступность авиатранспортных услуг для более чем 90% населения⁶.

Данный проект предполагает формирование единой сети магистральных и региональных аэропортов Красноярского края. Благодаря принципиально новому подходу к развитию региональных и местных авиалиний, прирост объемов авиаперевозок должен вырасти. Это обеспечит дополнительный пассажиропоток и будет способствовать развитию

³ Государственный реестр гражданских аэродромов и вертодромов Российской Федерации [Электронный ресурс]. URL: www.favt.ru/dejatelnost-ajeroporty-i-ajerodromy-reestr-grajdanskih-ajerodromov-rf/ (дата обращения: 21.03.16).

⁴ Опыт Московского авиационного узла: возможности и потенциал для государственных и частных операторов региональных аэропортов // VegasLex [Электронный ресурс]. URL: http://www.vegaslex.ru/analytics/analytical_reviews/80572/ (дата обращения 02.04.2016).

⁵ Реестр контрактов, заключенных заказчиков // Официальный сайт Единой информационной системы в сфере закупок [Электронный ресурс]. URL: www.zakupki.gov.ru/epz/contract/quicksearch/search.html (дата обращения 15.03.2016).

⁶ Публикация «Базовый» Аэропорт? // Красноярский рабочий [Электронный ресурс]. Дата обновления: 29.05.14. URL: <http://basel.aero/press-center/publications/bazovyyu-aeroport/> (дата обращения 01.04.2016).

аэропорта Емельяново. Географическое положение Красноярска позволит иностранным компаниям использовать для транзита грузов среднемагистральные самолеты, обеспечивая их дозаправку, вместо используемых в настоящее время дальнемагистральных, которыми обладают только крупные авиакомпании, что значительно расширит количество компаний перевозчиков. Использование среднемагистральных воздушных судов позволит увеличить эффективность грузоперевозки, учитывая отсутствие необходимости перевозки большого запаса топлива на борту.

Развитие данного инновационного проекта предполагает привлечение на транзитный рынок страны не только крупных авиаперевозчиков с большим парком воздушных судов, но и средних, возможно и лоу-костеров, за счет снижения стоимости транзита для компании и сокращения времени на обслуживание и дозаправку судов. В случае успешной реализации данного проекта в перспективе транспортные узлы будут рассматриваться в качестве вспомогательных и для внутрироссийских пассажиро- и грузоперевозок. Снижение затрат на эксплуатацию и прочих издержек при использовании транзитных узлов позволит отечественным авиаперевозчикам, в том числе и мелким (прототипам лоу-костеров), расширить сеть экономически выгодных маршрутов.

При инвестициях в 23 существующих в Красноярском крае аэропорта, а это 27 процентов от общего количества взлётно-посадочных площадок в Сибирском федеральном округе, срок окупаемости вложений компании «БазэлАэро» составит не менее 14 лет⁷.

Помимо вышеуказанных географических преимуществ, в 2019 г. Красноярск будет принимать зимнюю Универсиаду. В свою очередь, международный аэропорт Сочи, входящий в состав «БазэлАэро», обслужил за время подготовки и проведения зимних Олимпийских и Паралимпийских игр более 600 тыс. пассажиров.

Международный опыт в решении подобного рода задач имеет и совладелец «БазэлАэро» – сингапурская компания «Changi Airports International». Аэропорт «Changi» принимал в 2006 г. участников и гостей ежегодного совещания МВФ и Всемирного банка. На Юношеских Олимпийских играх, проходивших в Сингапуре в 2010 г., аэропорт обеспечил прием представителей и гостей более чем из 200 стран мира.

Однако, на наш взгляд, данная программа не должна быть реализована лишь частным инвестором. Для государства крайне необходимо, чтобы аэропорт развивал как можно больше направлений, помимо этого, как уже описывалось ранее, он должен принимать среднемагистральные рейсы из дружественных и стратегически важных для нас стран и городов. При этом он должен быть доступным, а его реконструкция не повлечет за собой удорожание авиабилетов. Аэропорт должен стать главным транспортным узлом не только Красноярска, но и Сибирского федерального округа.

Предложенный компанией «БазэлАэро» механизм частно-государственного партнёрства позволит региону получить максимальный экономический эффект за счет получения доходов напрямую в бюджет края и обеспечит реальный контроль за ходом реализации проекта со стороны краевых властей.

⁷ Публикация «Базовый» Аэропорт?» // Красноярский рабочий [Электронный ресурс]. Дата обновления: 29.05.14. URL: <http://basel.aero/press-center/publications/bazovyy-aeroport/> (дата обращения 01.04.2016).

Выводы

Для социально-экономического развития регионов Российской Федерации необходимо создание развитой авиатранспортной сети с логистическими транзитными узлами. Создание транзитных узлов в регионе окажет влияние на формирование систем расселения и распространение экономической деятельности. На данный момент вдоль крупных транспортных магистралей сосредотачивается значительная часть социально-экономического и демографического потенциала региона (системы расселения, экономические и промышленные центры, населенные пункты). При наличии дополнительных условий развития (привлечение инвестиций, государственная поддержка, субсидии) такие территории становятся предпочтительными с позиции экономической эффективности перед другими территориями. В результате становится возможным формирование развивающихся транспортных центров регионов, которые, в свою очередь, создают условия для рационального использования имеющегося ресурсного, социально-экономического потенциала территории и эффективного использования инвестиций, создания конкурентоспособных отраслей и предприятий, особенно на территории депрессивных регионов РФ.

Несмотря на то, что развитие авиатранспортной сети усложняется такими проблемами, как слабое развитие транспортной системы, необходимость ее модернизации, социально-экономическими проблемами, обусловленными низкими объемами инвестиций, демографическими проблемами, слабым развитием международного сотрудничества, проведение правильной региональной политики позволит создать экономически выгодную среду. Поэтому необходима активная государственная поддержка проектов, значительные долгосрочные инвестиционные вложения и развитие трансграничного сотрудничества с соседними странами.

Успешная реализация проекта по созданию новых транспортных узлов в Красноярском крае будет служить основой для создания разветвленной, экономически привлекательной, авиатранспортной системы страны и развитой региональной сети.

Список литературы

1. Shkvarya L., Grigorenko O., Strygin A., Rusakovich V., Shilina S. The impact of the global economic crisis on Asian technology markets. (India and China) // *Central Asia and the Caucasus*. Т. 17. - 2016. - № 2. - С. 103-113.
2. Меланьина М.В. Экономические санкции в условиях глобализации // *Проблемы современной науки и образования*. - 2016. - № 12 (54). - С. 60-63.
3. / Государственный реестр гражданских аэродромов и вертодромов РФ: Официальный сайт Федерального агентства воздушного транспорта «Росавиация» [Электронный ресурс]. URL: www.favt.ru.
4. Путин заявил о необходимости создания нового российского самолета» // РБК [Электронный ресурс]. URL: www.rbc.ru/economics/12/05/2016/5734b3a59a794706b1c0ebd3
5. Базэл Аэро [Электронный ресурс]. URL: <http://basel.aero>
6. Деловая авиация [Электронный ресурс]. URL: www.delovaya-aviaciya.ru
7. Единая информационная система в сфере закупок: Официальный сайт [Электронный ресурс]. URL: www.zakupki.gov.ru/epz/main/public/home.html

DOMESTIC AIR TRANSPORTATION AS THE REGIONAL DEVELOPMENT MANAGEMENT MECHANISM OF RUSSIA

Skobtsova Darya Andreevna,

Peoples' Friendship University of Russia
117198, Moscow, Miklukho-Maklaya str., 6

In article the problem of development of regions of the Russian Federation and a way of its decision by means of expansion of network of air transportation due to increase in efficiency of use of the existing infrastructure, creation of transport air hubs and putting into operation of new model of the domestic medium-range aircraft is considered. The innovative strategy of development for regions by means of expansion of domestic air transportation is the cornerstone of this approach. The specific model of the organization of an air-transport node is offered.

Keywords: innovation, outsourcing, low-cost airline, air transportation, transport hub, regional development.

JEL-codes: R4, R1, R13, O2, O18, L93, L98.