

УДК 338.012

A.A. Artemiev, V.V. Nikolaev,  
M.A. Kirillov

**CURRENT ASPECTS OF TRANSFORMATION OF REGIONAL AVIATION AS A FACTOR OF SOCIO-ECONOMIC DEVELOPMENT OF THE REGION**

For many regions of Russia, including Siberia, the Far East and the Far North, aviation seems to be vital, and sometimes the only mode of transport available. In particular, for the Arctic regions, more than 60% of the territories are accessible only by air transport. Taking into account the vast territory of the country, the development of regional aviation represents one of the most important structural elements of the socio-economic development of Russia. Along with ensuring transport accessibility of remote areas, the functioning and development of regional air transportation acts as a factor in the demand for related industries, construction and the service sector. However, the current state of regional aviation in Russia is prosperous and does not meet modern requirements. As a result, the question arises of serious modernization and elimination of existing problems in this civil aviation sector. The scientific novelty of the article includes the proposed directions for the transformation of regional air transport systems.

**Keywords:** regional aviation, commercial aviation, transportation system, air hub, allocation of subsidies, governmental support, import substitution.

A.A. Артемьев<sup>1</sup>, В.В. Николаев<sup>2</sup>,  
М.А. Кириллов<sup>3</sup>

**АКТУАЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСФОРМАЦИИ РЕГИОНАЛЬНОЙ АВИАЦИИ КАК ФАКТОР СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РЕГИОНА**

Для многих регионов России, включая Сибирь, Дальний Восток и Крайний Север, авиация представляется жизненно необходимым, а иногда и единственным имеющимся в распоряжении видом транспорта. В частности, для арктических районов более 60% территорий доступны только с помощью воздушного транспорта. Принимая во внимание огромную территорию страны, становление региональной авиации представляет собой один из важнейших структурных элементов социально-экономического развития России. Наряду с обеспечением транспортной доступности удалённых территорий функционирование и развитие региональных авиаперевозок выступает в качестве фактора спроса смежных отраслей промышленности, строительства и сферы услуг. Однако, современное состояние региональной авиации в России нельзя назвать благополучным и отвечающим современным требованиям. Как следствие, встаёт вопрос о серьёзной модернизации и устранении существующих проблем данного сектора гражданской авиации. В качестве научной новизны статьи можно назвать предложенные направления трансформации региональных авиационно-транспортных систем.

**Ключевые слова:** региональная авиация, гражданская авиация, транспортная система, авиационный узел, субсидирование,

<sup>1</sup> Артемьев А.А., проректор по научной и инновационной деятельности, доктор экономических наук, профессор; Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования "Тверской государственный технический университет", г. Тверь

Artemiev A.A., Vice-Rector for Research and Innovation, Doctor of Economics, Professor; Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education "Tver State Technical University", Tver

E-mail: aaartemev@rambler.ru

<sup>2</sup> Николаев В.В., доцент кафедры Таможенного администрирования, кандидат экономических наук; Северо-Западный институт управления – филиал Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования "Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации", г. Санкт-Петербург

Nikolaev V.V., Associate Professor of the Department of Security and Customs, PhD in Economics; North-West Institute of Management – Branch of Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education "The Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration", Saint-Petersburg

E-mail: nikolaevv@list.ru

<sup>3</sup> Кириллов М.А., аспирант; Автономная некоммерческая организация высшего образования "Российский новый университет", г. Москва

Kirillov M.A., Postgraduate; Autonomous Non-Profit Organization of Higher Education "Russian New University", Moscow

E-mail: Mikhail\_kirillov@mail.ru

государственная поддержка, импортозамещение.

DOI: 10.36807/2411-7269-2023-4-35-51-55

Устойчивое развитие региональной экономики тесно связано с наличием эффективной транспортной системы, в том числе, с функционированием гражданской авиации, основной составляющей которой являются дальнемагистральные авиалинии. После дальнемагистральной авиации, вторым по значимости сегментом гражданской авиации является региональная авиация. Особенно это актуально для России – самой большой по территории страны. Для таких отдалённых малодоступных уголков России, как Сибирь или Крайний Север авиатранспорт представляется единственной доступной транспортной артерией. Несомненно, роль региональной авиации находит своё выражение не только в обеспечении населения и бизнеса эффективным транспортным сообщением. Региональная авиация существенным образом как прямо, так и косвенно влияет на формирование экономики отдельно взятого региона, являясь средством стимулирования спроса в смежных отраслях промышленности, в энергетике, строительстве, торговле, туризме и сфере сервиса [1].

Несмотря на всё значение региональной авиации, и её роли в социально-экономическом развитии территорий, в правовых актах не зафиксировано чёткого определения термина "региональная авиация". Логически рассуждая, можно говорить о том, что региональная авиация представляет собой вид авиации, которая осуществляет грузовые и пассажирские перевозки внутри региона. Региональным самолётом принято обозначать "небольшой авиалайнер с пассажироместительностью от 30 до 100 пассажиров" [2].

Обращение к истории развития отрасли показывает, что первая внутренняя пассажирская авиалиния в СССР была запущена 100 лет тому назад (15 июля 1923 г.) между Москвой и Нижним Новгородом. На протяжении всего существования СССР из одного районного центра в другой самолёты осуществляли перелёты с регулярностью автобусов. Как отмечается в исследовании Р.В. Калякулина, "в советские годы из аэропорта города Воронежа было запущено 62 прямых рейса в города союзного значения: от Калининграда до Новосибирска; кроме того, можно было попасть в 31 населённый пункт местного значения" [3]. Для советского периода было характерно интенсивное развитие внутреннего авиационного сообщения. Так, к 1991 г. насчитывалось порядка 1450 аэропортов [3]. Таким образом, зарождение и развитие авиации в России проходило в период плановой экономики и входило в Госплан СССР.

Современное состояние региональной авиации вызывает озабоченность среди специалистов отрасли, которыми выявлены неблагоприятные тенденции и наличие целого комплекса проблем, стоящих на пути возрождения данного сегмента гражданской авиации.

В первую очередь необходимо отметить, что сегодня наблюдается значительная диспропорция в распределении пассажиропотока между региональными и центральными аэропортами. В отличие от советского периода, происходит сокращение числа действующих аэропортов: в 2015 г. на территории Российской Федерации функционировало 282 аэропорта, сейчас в списке 91 аэропорт, в том числе 57 международных аэропортов, 13 аэропортов региональных центров, не имеющих статуса международного, и ряд других [3]. Данные цифры говорят о том, что за последнее десятилетие значительно пострадала аэродромная инфраструктура. Большое количество аэродромов и посадочных площадок закрыто.

Безусловно сокращение числа аэропортов и изменение авиамаршрутов сказалось на развитии отдалённых районов Севера и Дальнего Востока, оставляя часть территории страны без транспортной доступности. Прежде всего это связано со сложностью финансирования инфраструктурных проектов и дефицитом региональных бюджетов. Сокращение количества рейсов привело к увеличению стоимости обслуживания аэропортов и затрат на перевозки пассажиров [4].

Региональные рейсы демонстрируют низкую рентабельность, при этом расход топлива и прочие характеристики имеют очень незначительное влияние. Отсюда вытекает незначительный объём рынка региональных авиаперевозок. В совокупности данные обстоятельства влекут за собой снижение эффективности деятельности российских авиакомпаний в сегменте региональных перевозок. Одним из направлений возрождения региональных перевозок может стать создание узловых аэропортов (авиационных хабов) в

регионах. Воздушная маршрутная сеть построена таким образом, что сообщение между отдалёнными регионами происходит в основном через Москву и Санкт-Петербург [5]. Это обусловлено тем, что такое сообщение выгодно для авиаперевозчиков, хотя и приводит к потере потенциальных региональных пассажиров [6]. Например, для того, чтобы добраться из Самары в Волгоград, расстояние между которыми составляет 650 км, необходимо лететь через Москву, затрачивая на перелёты 6-7 часов, и налёт составит почти 2000 воздушных километров. Это влечёт за собой дополнительные временные и финансовые затраты. Основная цель авиационных хабов заключается в создании сети аэропортов с организованными маршрутами, обеспечивая прямое сообщение и доступность полётов для жителей всех регионов страны. Отметим, что увеличение рентабельности перелётов во многом зависит от многократного увеличения региональных прямых рейсов. Таким образом, включение в государственную транспортную стратегию строительства авиационных узлов с большим количеством межрегиональных авиарейсов будет способствовать снижению затрат времени нахождения пассажиров в воздухе и сделает межрегиональные перелёты рентабельнее.

Современные реалии таковы, что наряду с аэропортами регионального значения, и авиационный парк в преобладающем числе российских регионов находится в неудовлетворительном состоянии. Прежде всего, парк воздушных судов региональных авиакомпаний стремительно стареет. Возраст воздушных судов колеблется в диапазоне от 36 до 44 лет. До недавнего времени самым популярным самолётом для осуществления региональных авиаперевозок являлся Ан-26. Сегодня эти самолёты морально устарели, и остро требуется их замена на более современные воздушные суда. Российская авиапромышленная отрасль имеет значительный потенциал. Однако, на протяжении долгого периода времени большую часть парка воздушных судов составляли самолёты и их комплектующие иностранного производства. В условиях санкционного давления на Россию встала весьма острая задача по увеличению доли отечественной авиатехники и комплектующих в рамках программ импортозамещения. Исходя из этого региональные авиационно-транспортные системы акцентируют внимание на создании отечественных аналогов и стремятся к импортозамещению, как основному приоритету в производстве.

В 2022 г. Правительство Российской Федерации приняло новую программу развития авиационной отрасли в целях её ускоренной модернизации. Данная программа рассчитана на 8 лет с бюджетом 770 млрд руб. [6]. В рамках реализации программы планируется производство 1036 самолётов для потребностей отечественной гражданской авиации [7].

В частности, в России был начат выпуск "Сухих Суперджетов" ("Sukhoi Superjet 100") и других региональных самолётов ёмкостью около 100 кресел, например, МС-21, ЛМС-901 "Байкал". Но и здесь возникают определённые сложности. Так, первоочередное внимание уделяется самолёту "Sukhoi Superjet 100", который должен занять нишу региональной авиации. Однако, многими экспертами отмечается, что "Superjet 100" не подходит для многих региональных аэропортов [4]. Посадка "Superjet 100" на лёд или грунт, посадка на полосы, где проросла трава, практически невозможна в силу того, что двигатели у данного воздушного судна расположены слишком низко. Следовательно, требуется либо доработка самих самолётов, либо модернизация инфраструктуры посадочных площадок. По планам Правительства, с 2023 г. в России намечено провести реконструкцию 59 региональных аэропортов, включая 42 взлётно-посадочные полосы. Это позволит региональным авиаперевозчикам осуществлять прямые рейсы без необходимости транзита через Москву, а благодаря использованию модернизированных отечественных воздушных судов пассажиры сэкономят время и средства [8].

Как отмечают Горбунов В.П. и Рухлинский В.М., "Superjet 100" может быть ориентирован на международный рынок, но "ни одной проблемы региональной авиации он пока ещё не в силах устранить" [9]. На воздушное судно "Байкал" возлагают большие надежды, так как его конструкция основана на тех же принципах, что и у Ан-2: безопасность, доступность, универсальность. Он предназначен для эксплуатации в небольших городах и посёлках с грунтовыми взлётно-посадочными полосами. До 2030 г. планируется ввести в эксплуатацию 170-200 самолётов ЛМС-901 "Байкал" [9]. Ожидается, что авиаперевозчики в регионах Дальнего Востока и Арктики проявят интерес к замене Ан-2 на "Байкал".

Помимо производства российских самолётов, важно развернуть систему послепродажного обслуживания, включающую в себя сервисные центры, склады запчастей, лизинг сменных агрегатов и другие аспекты поддержки клиентов [10]. Необходимо учитывать тенденции цифровизации и внедрять элементы искусственного интеллекта в регио-

нальные авиационные системы, чтобы соответствовать запросам нового поколения потребителей [11].

Безусловно, для того чтобы модернизировать региональную авиацию путём создания воздушных судов, авиационных хабов регионального значения и улучшения инфраструктуры, требуются огромные финансовые вложения. И чтобы их оптимизировать, в каждом случае необходимо учитывать специфику тех районов, в которых предполагается эксплуатировать тот или иной самолёт или строить посадочные площадки.

Для того чтобы региональная авиация успешно функционировала, необходима государственная поддержка, в том числе государственное субсидирование. Субсидирование является вполне обычной практикой для многих государств, например, для Канады, которая во многом схожа по географическим условиям с Россией. В настоящее время в России субсидирование авиационной отрасли, несмотря на увеличение выделяемых денежных средств, всё же проводится и направлено в основном на поддержку рынка перевозок. Субсидирование региональных перевозок ежегодно увеличивается, если в 2018 г. было выделено порядка 3 млрд руб., то в 2020 и 2021 гг. объём выделенных средств составлял порядка 8,13 млрд руб. При этом, в отношении объёмов субсидирования рассматривается предложение по увеличению объёмов субсидирования на развитие региональных перевозок на 4,6 млрд руб. ежегодно [12].

Для оптимизации субсидирования авиаперевозок имеет смысл выработать механизм согласования федеральных и региональных субсидий, чтобы добиться совокупного эффекта инвестирования. Это будет способствовать увеличению эффективности государственных вложений в данную сферу.

Резюмируя сказанное выше, следует отметить, что авиатранспортная отрасль представляется одной из самых важных отраслей хозяйства, удовлетворяющей потребности экономики и населения в перевозках. Авиатранспортная отрасль, в том числе и региональные авиаперевозки, являются крупной составной частью производственной и социальной инфраструктуры, непосредственно оказывают влияние на динамичность и эффективность социально-экономического развития регионов и страны в целом. Для России потребность в широкой сети региональных авиаперевозок не вызывает сомнения. Однако, современное состояние региональной авиации оценивается как кризисное и неудовлетворительное по многим аспектам, начиная от состояния самой авиационной инфраструктуры, заканчивая морально устаревшим парком воздушных судов. В то же время наблюдается перспектива развития отрасли и положительные тенденции в региональной авиации, которые последние два–три года приносят определённые результаты, благодаря мерам государственной поддержки, которые были реализованы. Драйверами положительных перемен стали модернизация авиапарка, субсидирование перевозок, развитие лизинга, обновление парка воздушных судов путём перехода к импортозамещению. Положительным моментом является то, что федеральные и региональные власти принимают во внимание социально-экономическую значимость развития региональной авиации. Они понимают, что развитие региональной авиации играет ключевую роль в комплексном развитии экономики регионов и улучшении жизненных условий жителей.

Результаты проведённого анализа показали, что дальнейшее развитие региональной авиации в России целесообразно осуществлять путём параллельного решения сразу нескольких взаимосвязанных задач. Программа развития региональной авиации должна быть комплексной и охватывать авиастроение, инфраструктуру аэропортов и финансовые механизмы. Только такая единая стратегия может обеспечить эффективное и сбалансированное развитие этой отрасли.

#### **Список использованных источников**

1. Любарская М.А., Кириллов М.А. Роль гражданской авиационно-транспортной системы в социально-экономическом развитии регионов России // Экономический вектор. – 2023. – № 2(33). – С. 51-55.
2. Жуковский А.Д. Модернизация системы региональных авиаперевозок как фактор улучшения инвестиционного климата регионов России // Самоуправление. – 2022. – № 1(129). – С. 253-256.
3. Калягулин Р.В. Перспективы развития авиационной отрасли Российской Федерации // Труд и социальные отношения. – 2022. – Т. 32. – № 5. – С. 59-69.

4. Ковалев С.А. Состояние авиаперевозок в Северо-Западном федеральном округе / С.А. Ковалев, Е.А. Клубин, К.О. Стураа // Научный электронный журнал Меридиан. – 2019. – № 14(32). – С. 375-377.
5. На чём летать будем. Есть ли у России шансы возродить своё авиастроение? // Аргументы и Факты. – 2021. – № 29. – С. 14.
6. Соболев Л.Б. Региональная авиация России // Экономический анализ: теория и практика. – 2018. – Т. 17. – № 1(472). – С. 99-115.
7. Распоряжение Правительства РФ от 25 июня 2022 г. № 1693-р. "О комплексной программе развития авиационной отрасли Российской Федерации до 2030 года (с изменениями на 22 августа 2023 года)" // Собрание законодательства Российской Федерации, № 27, 04.07.2022, ст. 4877.
8. Потапов А.Е. Перспективы развития региональной авиации РФ (к 100-летию региональной авиации РФ) // Межвузовский сборник научных трудов: сборник научных трудов, Краснодар, 01 июля 2023 года. Том Выпуск № 27. – Краснодар: Федеральное государственное казённое военное образовательное учреждение высшего образования "Краснодарское высшее военное авиационное училище лётчиков имени Героя Советского Союза А.К. Серова" Министерства обороны Российской Федерации, 2023. – С. 99-106.
9. Горбунов В.П., Рухлинский В.М. Анализ практики и перспективы государственной поддержки региональной авиации при решении стратегических инфраструктурных проектов // Качество и жизнь. – 2022. – № 3(35). – С. 46-52.
10. Губенко А.В., Растова Ю.И., Панкратова А.Р. Современное состояние и перспективы развития рынка пассажирских авиаперевозок в России // Научный журнал НИУ ИТМО. Серия: Экономика и экологический менеджмент. – 2019. – № 2. – С. 82-90.
11. Любарская М.А., Чекалин В.С., Шаптала А.В. Внедрение цифровых технологий в сферу городского хозяйства // В сборнике: Кластеризация цифровой экономики: Глобальные вызовы. Сборник трудов национальной научно-практической конференции с зарубежным участием. В 2-х томах. Под редакцией Д.Г. Родионова, А.В. Бабкина, 2020. – С. 72-77.
12. Седых А.Ю. Как возродить региональную авиацию в России? // Инновации. Наука. Образование. – 2022. – № 22. – С. 1226-1231.