

НАЦИОНАЛЬНЫЕ[®] ИНТЕРЕСЫ

ПРИОРИТЕТЫ И БЕЗОПАСНОСТЬ

Исследование методов экономического стимулирования
перехода авиакомпаний на отечественную
авиационную технику (на примере
узкофюзеляжных самолетов гражданской авиации)

«Сервисное государство»: новая парадигма
или современная технология государственного управления?

Особенность формирования стратегии развития
Российской Федерации

Роль органов внутренних дел в обеспечении
экономической безопасности в социальной сфере

Взаимосвязь политэкономического
и институционального подходов с исследованием кредита
как экономического феномена

24 (261) – 2014
июнь



НАЦИОНАЛЬНЫЕ ИНТЕРЕСЫ®

ПРИОРИТЕТЫ И БЕЗОПАСНОСТЬ

НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКИЙ И ТЕОРЕТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

**Журнал выходит 4 раза в месяц
24 (261) – 2014 июнь**

ПОДПИСКА ВО ВСЕХ ОТДЕЛЕНИЯХ СВЯЗИ
по каталогу агентства «Роспечать» – индекс 46573
по каталогу УФПС РФ «Пресса России» – индекс 12926
по каталогу российской прессы «Почта России» – индекс 34129

Доступ и подписка
на электронную версию журнала – www.elibrary.ru, www.dilib.ru
Журнал зарегистрирован в Федеральной службе по надзору
за соблюдением законодательства в сфере массовых
коммуникаций и охране культурного наследия
ПИ № ФС 77-19593

Учредитель:
ООО «Издательский дом ФИНАНСЫ и КРЕДИТ»

Издатель:
ООО «ИЦ «Финансы и Кредит»

Главный редактор:
Е.Ю. Хрусталёв, доктор экономических наук, профессор,
академик АВН

Зам. главного редактора:
А.Е. Симонов, А.Т. Ужегов

Редакционный совет:
Б.Н. Авдонин, доктор экономических наук, профессор
М.А. Бендииков, доктор экономических наук
С.Ф. Викулов, доктор экономических наук, профессор
И.Д. Грачев, доктор экономических наук
Н.С. Зиядуллаев, доктор экономических наук, профессор
Л.Л. Игонина, доктор экономических наук, профессор
В.В. Клочков, доктор экономических наук
Г.А. Лавринов, доктор экономических наук, профессор
В.Л. Макаров, доктор физико-математических наук,
профессор, академик РАН
Ю.Н. Макаров, доктор экономических наук
О.С. Сухарев, доктор экономических наук, профессор
Л.С. Шаховская, доктор экономических наук, профессор
Н.Н. Швеиц, доктор экономических наук

Верстка: М.С. Гранильщикова
Корректор: А.М. Лейбович

**Редакция журнала «Национальные интересы:
приоритеты и безопасность»:**
111401, Москва, а/я 10
Тел.: +7 (495) 989-96-10
Адрес в Internet: <http://www.fin-izdat.ru>
E-mail: post@fin-izdat.ru

© ООО «Издательский дом ФИНАНСЫ и КРЕДИТ»

Журнал рекомендован ВАК Минобрнауки России
для публикации научных работ, отражающих основное
научное содержание кандидатских и докторских диссертаций.

Подписано в печать 02.06.2014. Формат 60x90 1/8. Цена договорная.
Объем 8,5 п.л. Тираж 4 500 экз. Отпечатано в ООО «КТК»,
г. Красноармейск Московской обл. Тел.: +7 (496) 588-08-66.

Журнал включен в Российский индекс научного цитирования (РИНЦ).

Статьи рецензируются.

ISSN 2311-875X (Online), ISSN 2073-2872 (Print)

СОДЕРЖАНИЕ

ПРИОРИТЕТЫ РОССИИ

- *Варшавский Л.Е.* Исследование методов экономического стимулирования перехода авиакомпаний на отечественную авиационную технику (на примере узкофюзеляжных самолетов гражданской авиации) 2
- *Зайковский В.Н.* «Сервисное государство»: новая парадигма или современная технология государственного управления? 18

СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ

- *Тренев Н.Н.* Особенность формирования стратегии развития Российской Федерации 29

УГРОЗЫ И БЕЗОПАСНОСТЬ

- *Быковская Ю.В.* Роль органов внутренних дел в обеспечении экономической безопасности в социальной сфере 37

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ТЕОРИЯ

- *Роднина А.Ю.* Взаимосвязь политэкономического и институционального подходов с исследованием кредита как экономического феномена 51

СОЦИАЛЬНАЯ СФЕРА

- *Якимович Г.Б.* Сравнительная оценка гостиничного сектора «три звезды» Санкт-Петербурга и Москвы ... 60

Перепечатка материалов и использование их в любой форме, в том числе и в электронных СМИ, возможны только с письменного разрешения редакции. Точка зрения редакции не всегда совпадает с точкой зрения авторов публикуемых статей.

NATIONAL INTERESTS

PRIORITIES AND SECURITY

ANALYTICAL AND PRACTICAL JOURNAL

4 issues per month
24 (261), June, 2014

SUBSCRIPTION AT ALL POST OFFICES:

- index 46573 – catalog of Agency Rospechat
- index 12926 – catalog FDPS RF Pressa Rossii
- index 34129 – catalog of Russian press Pochta Rossii

ONLINE VERSIONS: www.elibrary.ru

Registration certificate ПИ № ФС 77-19593 by the Federal Service for monitoring compliance with cultural heritage protection law.

Founded by:

Publishing house FINANCE and CREDIT

Published by:

Information center Finance and Credit, Ltd.

Editor-in-chief:

Evgenii Iu. Khrustalev

Deputy editors:

Alexander E. Simonov, Alexander T. Uzhegov

Editorial council:

Boris N. Avdonin, *JSC Ruselectronics, Central Science Research Institute of Economics, Information and Management Systems, Moscow*
Mikhail A. Bendikov, *Central Economics and Mathematics Institute, RAS, Moscow*

Sergei F. Vikulov, *46th Central Research Institute of RF Ministry of Defense, Moscow*

Ivan D. Grachev, *The State Duma of the Federal Assembly of Russia, Moscow*

Nabi S. Ziadullaev, *Market Economy Institute, RAS, Moscow*

Liudmila L. Igonina, *Financial Univ. under Government of Russian Federation, Krasnodar Branch, Krasnodar*

Vladislav V. Klochkov, *Institute of Control Sciences, RAS, Moscow*

Gennadii A. Lavrinov, *46th Central Research Institute of RF Ministry of Defense, Moscow*

Valerii L. Makarov, *Central Economics and Mathematics Institute, RAS, Moscow*

Iurii N. Makarov, *Russian Federal Space Agency (Roscosmos), Department of Strategic Planning and Target Programs, Moscow*

Oleg S. Sukharev, *Institute of Economics, RAS, Moscow*

Larisa S. Shakhovskaia, *Volgograd State Technical Univ., Volgograd*

Nikolai N. Shvets, *International Institute of Energy Policy and Diplomacy (MGIMO-University), Moscow*

Design: Marina S. Granil'shchikova

Corrector: Alla M. Leibovich

Editorial office:

111401, P.O. Box 10, Moscow, Russia

Telephone: +7 (495) 989-9610

E-mail post@fin-izdat.ru

Website www.fin-izdat.ru

© **Publishing house FINANCES and CREDIT**

The journal is recommended by VAK of the Ministry of Education and Science of the Russian Federation to publish scientific works encompassing the basic matters of the MPhil and DPhil theses.

Signed to print 02.06.2014. Format 60x90 1/8. Volume 8,5.

Circulation 8 700. Printed in KTK, Ltd, Krasnoarmeysk, Moscow region.

Phone: +7 (496) 588-0866.

The journal is reviewed by the VINITI of the Russian Academy of Sciences.

The journal is included in the Russian Science Citation Index Database.

All articles peer-reviewed.

ISSN 2311-875X (Online), ISSN 2073-2872 (Print)

CONTENTS

PRIORITIES OF RUSSIA

- *Varshavskii L.E.* Research of the economic incentive methods of transition of airlines on the domestic aircraft equipment (narrow-bodied aircraft of civil aviation)..... 2
- *Zaikovskii V.N.* "Service state": a new paradigm or the modern technology of public administration?..... 18

STRATEGY OF ECONOMIC ADVANCEMENT

- *Trenev N.N.* Special aspects of the Russian Federation strategy development 29

THREATS AND SECURITY

- *Bykovskaia Iu.V.* Role of internal affairs authority in provision of economic security in the social sphere 37

ECONOMIC THEORY

- *Rodnina A.Iu.* Interrelation of political economic and institutional approaches to research of credit as an economic phenomenon 51

SOCIAL SPERE

- *Iakimovich G.B.* Comparative evaluation of three stars hotel sector in St. Petersburg and Moscow 60

Not responsible for the authors' personal views in the published articles.

This publication may not be reproduced in any form without permission.

All rights reserved.

Printed in Russia.

УДК 338.47; 330.46

ИССЛЕДОВАНИЕ МЕТОДОВ ЭКОНОМИЧЕСКОГО СТИМУЛИРОВАНИЯ ПЕРЕХОДА АВИАКОМПАНИЙ НА ОТЕЧЕСТВЕННУЮ АВИАЦИОННУЮ ТЕХНИКУ (НА ПРИМЕРЕ УЗКОФЮЗЕЛЯЖНЫХ САМОЛЕТОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ)

Л. Е. ВАРШАВСКИЙ,
доктор экономических наук,
главный научный сотрудник
E-mail: hodvar@mail.ru
Центральный экономико-
математический институт РАН

В статье рассматривается положение, сложившееся в гражданском авиастроении России, и проблемы, связанные с вступлением страны в ВТО. Анализируются тенденции на рынках узкофюзеляжных магистральных самолетов и авиадвигателей. Исследуются подходы к стимулированию перехода авиакомпаний на отечественную гражданскую авиационную технику, основанные на использовании инструментов кредитной и фискальной политики. С использованием разработанной агрегированной динамической модели проводится анализ влияния ставок налогов, политики формирования погашения займов и процентных расходов на ключевые экономические показатели новых авиакомпаний, приобретающих новую технику в соответствии со стабильным графиком поставок. Проводимые расчеты основываются на показателях, близких к показателям деятельности лучших бюджетных авиакомпаний.

Ключевые слова: рынок узкофюзеляжных самолетов, конкуренция, авиакомпании, моделирование, возраст, стимулирование, страховые платежи

Введение. Переход России с начала 1990-х гг. к рыночным отношениям и открытие внутреннего рынка привели к резкому ослаблению, а во многих

случаях – и разрушению отечественных высокотехнологичных производств [3, 5]. Одним из наиболее ярких примеров является положение, сложившееся в производстве гражданской авиационной техники. До начала 1990-х гг. в стране осуществлялся массовый выпуск всех типов самолетов коммерческой авиации: региональных, ближнемагистральных, средне- и дальнемагистральных (в частности, Як-40, Ту-134, Ту-154, Ил-62), широкофюзеляжных (Ил-86). В тяжелых условиях перехода к рыночным отношениям авиастроителям удалось наладить штучное производство среднемагистрального лайнера Ту-204 и широкофюзеляжного Ил-96, разработанных в советский период, которые, однако, в последующем в серийное производство не пошли.

Фактический разгром производственного потенциала данного сектора параллельно с открытием рынка для иностранных производителей и лизинговых компаний в 1990-е гг. привел к росту спроса у зарождавшихся авиакомпаний на более экономичные в эксплуатации и более дешевые, обычно подержанные, иностранные самолеты. В дальнейшем приобретение зарубежной техники стало носить массовый характер. Так, с 2000 по

2011 г. российские компании приобрели около 340 магистральных пассажирских самолетов иностранного производства [19]. В 2012 г. в стране в составе действующего коммерческого парка магистральных воздушных судов (ВС) находилось 153 самолета отечественного производства (23,4%) и 503 — зарубежного (76,6%). В сегменте региональных ВС на отечественную технику приходилось 2/3, а на иностранную — 1/3 всего парка самолетов [17]. Вместе с тем во многом за счет импорта иностранной техники авиакомпаниям удалось за период 2001–2011 гг. снизить удельный расход топлива в 1,9 раза [12].

Массовые поставки в страну зарубежных самолетов и резкое снижение заказов на отечественные еще более ухудшили финансовое состояние предприятий авиационного сектора и обострили проблему старения и износа производственных фондов. Создание Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) позволило в определенной мере консолидировать потенциал ослабевших разрозненных предприятий и конструкторских бюро. Однако из-за понесенных потерь сузился спектр разрабатываемой гражданской авиационной техники: в настоящее время основные усилия авиастроителей сосредоточены на доводке регионального самолета «Сухой Суперджет-100» (SSJ 100) и разработке ближне- и среднемагистрального самолета МС-21 (вместимостью, в зависимости от модели, от 150 до 230 пассажиров). Поставки этого самолета, по оценкам экспертов, могут начаться в 2017 г. [4].

Вместе с тем не до конца решенной является проблема формирования спроса и на эту создаваемую перспективную отечественную технику. Необходимо уже сейчас разработать мероприятия по экономическому стимулированию спроса у отечественных авиакомпаний на новые российские самолеты. Актуальность данной проблемы повысилась в связи со вступлением России в ВТО, в результате которого уже в ближайшее время должны быть существенно снижены таможенные пошлины на импортируемые самолеты и авиадвигатели иностранного производства.

Так, в соответствии с принятыми нашей страной при вступлении в ВТО обязательствами необходимо будет снизить пошлины на широкофюзеляжные самолеты (к 2016 г. с 20 до 7,5%), на самолеты вместимостью до 50 пассажиров для местных авиалиний (к 2017 г. — с 20 до 7,5%), на все остальные гражданские пассажирские и грузовые самолеты,

к которым как раз относятся SSJ 100 и МС-21 (к 2019 г. — с 20 до 12,5%) [14]. Имея небольшой таможенный барьер (12,5%), МС-21 уже в самом начале эксплуатации столкнется с острой конкуренцией со стороны иностранных моделей, которая при равенстве эксплуатационных характеристик МС-21 и зарубежных самолетов может серьезно затруднить его продвижение даже на внутреннем рынке.

Таким образом, в связи со вступлением России в ВТО разработчикам этих самолетов придется начать жесткую конкурентную борьбу не только за внешний, но и за внутренний рынок. В Государственной программе Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013–2025 годы» намечены некоторые меры государственного регулирования авиационной промышленности в условиях вступления России в ВТО (программа разработана уже после вступления страны в ВТО). Данные меры включают: реализацию механизма возвратного финансирования, субсидирование процентных ставок по кредиту на покупку российской авиационной техники, совершенствование механизмов субсидирования российских производителей авиационной техники, взаимодействие с территориальными кластерами (ВТО разрешает реализацию механизмов поддержки территориальных систем) и др. Для успешной реализации таких мер необходимо иметь, по возможности, точные оценки влияния инструментов кредитной и фискальной политики на экономические показатели авиакомпаний. Основой для получения таких оценок является имитационное моделирование.

В настоящей статье анализируются тенденции, проявляющиеся в последнее время на мировом рынке узкофюзеляжных самолетов. Исследуется влияние некоторых инструментов кредитной политики, а также авиационного страхования на ключевые экономические показатели авиакомпаний, приобретающих новую технику в соответствии со стабильным графиком поставок. Проводимые расчеты основываются на значениях показателей, близких к величине показателей деятельности лучших зарубежных авиакомпаний.

Тенденции развития рынка узкофюзеляжных магистральных самолетов. Как отмечается в работе [10], «разработки новых моделей магистральных самолетов становятся все более редкими, а их развитие идет по пути создания большого числа модификаций с требуемой вместимостью и дальностью полета посредством увеличения или

уменьшения длины фюзеляжа, увеличения запасов топлива, усиления (при необходимости) конструкции, установки двигателей оптимальной тяги...». В настоящее время на мировом рынке узкофюзеляжных магистральных самолетов господствуют самолеты семейств Boeing 737 и A320 компаний Boeing и Airbus, производство которых началось соответственно в начале 1970-х и конце 1980-х гг.

В ближайшие годы эти ведущие авиастроительные компании планируют перейти к производству модернизированных моделей узкофюзеляжных самолетов Boeing 737 MAX и A320NEO с повышенной топливной эффективностью, относящихся к тому же классу, что и MC-21. Так, выпуск самолета A320NEO, оснащенного двигателями PW1100G и обеспечивающего экономию топлива в 15% по сравнению с эксплуатируемыми моделями, предполагалось начать в 2015 г., и до 2017 г. намечалось произвести 400 машин этого семейства [24].

При этом на рынок узкофюзеляжных магистральных ВС начинают выходить и другие авиастроительные компании. Так, компания Bombardier, ранее специализировавшаяся на производстве региональных самолетов, предполагает начать летные испытания модели CS300 вместимостью до 160 пассажиров в 2015 г. Интересно отметить, что, по оценкам этой компании, операционные затраты в расчете на пассажиро-милю у CS300 должны быть такими же, как и у 180-местных самолетов конкурентов [25, 31]. Компания рассчитывает на устойчивый спрос на свою технику, установив официальную цену (*list prices*) на модель CS300 на 10–15 млн долл. меньше, чем на близкие по показателям пассажировместимости и дальности полета модели A319 и Boeing 737-700. Ответ на такую ценовую стратегию последовал незамедлительно. Так, Boeing обеспечил себе заказ от авиакомпании-лоукостера¹ Ryanair на 175 лайнеров Boeing 737-800 по цене на 40–50% ниже официальной [26]. Более того, руководству Bombardier пришлось объяснять свое посягательство на сегмент рынка узкофюзеляжных самолетов вместимостью до 180 пассажиров тем, что компания не отбирает у Boeing и Airbus «хлеб и масло» (*bread and butter*), а пытается только выйти на недостаточно обслуживаемую часть рынка и не претендует на рынок самолетов вместимостью свыше 180 пассажиров [21].

Следует иметь в виду, что относительно низкая цена самолетов серии CS компании Bombardier во многом связана с аутсорсингом² производства комплектующих в Китае, хотя на китайских предприятиях пока не удалось обеспечить требуемого качества продукции. В КНР будет размещено и сборочное производство самолетов A320 (включая A320NEO), что в совокупности позволит китайцам ускорить период обучения и освоения производства современной авиационной техники.

Нельзя не учитывать также и непосредственной конкуренции отечественным авиастроителям со стороны китайских производителей, объявивших о планах выпуска самолета собственной разработки Comac 919, сопоставимого по эффективности с модифицированными версиями Boeing 737 MAX и A320NEO, а также с MC-21. По некоторым оценкам, поставки этого самолета могут начаться уже в 2016 г. [29], т.е. примерно в те же сроки, что и отечественного самолета MC-21. В самой КНР проект Comac 919 оценивается как «...важный шаг по пути усиления Китая. Благодаря его цепи поставок (*supply chain*) он может способствовать быстрому развитию национальной экономики и оборонного потенциала» [22].

Важной тенденцией развития рынка узкофюзеляжных магистральных самолетов является сокращение продолжительности их экономической жизни (уменьшение возраста списания). Это связывается с высокими ценами на авиационное топливо, более легкими условиями финансирования для новых самолетов, чем для старых, а также с более жесткими условиями и нормами регулирования использования старых самолетов. Так, за период с 2007 по 2011 г. число самолетов, снятых с эксплуатации, но остающихся в резерве для пополнения запчастей, выросло с 1 288 до 2 145. Следует отметить и то, что в более чем 40 странах существуют ограничения по возрасту импортируемой авиационной техники.

Стоимостная оценка самолетов, возраст которых превышает 5–6 лет, резко уменьшается по сравнению с первоначальной ценой. В то же время растет спрос на запчасти, особенно для техники возраста 5–15 лет, требующей более интенсивных работ по техническому обслуживанию. В результате становится более выгодной продажа отдельных

¹ Лоукостер (от англ. *low-cost*) – авиакомпания, которая предлагает крайне низкую плату за проезд в обмен на отказ от большинства традиционных пассажирских услуг.

² Аутсорсинг (от англ. *outsourcing*) – передача организацией, на основании договора, определенных бизнес-процессов или производственных функций на обслуживание другой компании, специализирующейся в соответствующей области.

комплектующих, снятых с использованного самолета, чем целого ВС. В ближайшее время, по мере приближения к началу выпуска модифицированных моделей Boeing 737 MAX и A320NEO, следует ожидать усиления указанной выше тенденции [30].

Другая тенденция связана с аутсорсингом работ по техническому обслуживанию самолетов. Эти функции передаются из развитых стран в развивающиеся (главным образом, в азиатские и латиноамериканские страны), характеризующиеся существенно более низким уровнем заработной платы. В итоге, по некоторым оценкам, в авиакомпаниях США доля контрактных работ по техническому обслуживанию повысилась с 25% в 1995 г. до 71% в 2012 г. При этом, по мнению экспертов, по мере роста уровня заработной платы в развивающихся странах к 2023 г. экономическое преимущество аутсорсинга может исчезнуть [28].

Указанные тенденции в перспективе способны привести к некоторому росту стоимости самолетов на вторичном рынке, а также к повышению конкурентоспособности отечественных служб технического обслуживания, что, в конечном счете, может оказать определенное позитивное влияние на отечественный рынок гражданской авиационной техники.

Ситуация на рынке авиационных двигателей для узкофюзеляжных магистральных самолетов. В настоящее время компании – разработчики узкофюзеляжных самолетов Boeing 737 MAX и A320NEO, а также MC-21 предусматривают, по крайней мере в начальный период выпуска, использование авиадвигателей двух производителей: компаний Pratt & Whitney и CFM International (для компании Boeing – непосредственно General Electric). Разработанные этими компаниями двигатели (редукторный турбовентиляторный двигатель PW1100G и его модификации компании Pratt & Whitney, и Leap 1 компании CFM) обеспечивают 15%-ную экономию топлива по сравнению с авиадвигателями, ныне используемыми на самолетах семейства A320. Однако и у нас, и в Китае параллельно с разработкой лайнеров ведется разработка собственных авиадвигателей для MC-21 и Comac 919.

Так, между компаниями «Иркут» и Pratt & Whitney достигнуто соглашение о том, что последняя (среди всех западных производителей) обладает исключительным правом поставки двигателей PW1400G для самолета MC-21. В то же время в нашей стране ведущими предприятиями и научно-исследователь-

скими организациями авиационного двигателестроения, а также институтами РАН разрабатывается турбореактивный двухконтурный двигатель ПД-14 тягой 14 тонн, предназначенный для ближне- и среднемагистральных самолетов MC-21. Для обеспечения снижения шумоглушения и снижения массы в двигателе и конструкции мотогондолы широко используются полимерные композиционные материалы. Разработано 16 ключевых технологий, обеспечивающих высокое качество изготовления и эффективность производства, которые отсутствовали в отечественном двигателестроении ранее. Как отметил руководитель ОАО «Авиадвигатель» А. Иноземцев, впервые в отечественной практике при определении конструктивного облика двигателя, технологий его изготовления и обслуживания учитываются стоимостные параметры. В 2014 г. предполагается начать испытания этого двигателя на летающей лаборатории Ил-76 в ЛИИ им. Громова [11].

Следует, однако, отметить, что в соответствии с обязательствами, взятыми нашей страной при вступлении в ВТО, уже до 2015 г. необходимо будет снизить пошлину на ввоз турбореактивных двигателей для гражданской авиации (тягой 25–44 кН – с 10 до 3%, а тягой 44–80 кН и более 132 кН – с 10 до 5%). В последнем сегменте находится двигатель ПД-14 для MC-21, имеющий в базовом варианте взлетную тягу 14 т, или 137,2 кН, а также ряд других перспективных отечественных двигателей (ПС-90А-76 тягой 142,1 кН и ПС-90А/А2 тягой 156,8 кН) [20].

Кроме того, к 2015 г. должны быть снижены пошлины на все виды агрегатов и комплектующих для авиастроения: двигатели и их узлы, гидравлические системы, компрессоры, оборудование для кондиционирования воздуха, все виды авиационного электрооборудования (с 15 до 5%). Это повышает риски отказа иностранных фирм от размещения в нашей стране производства своей продукции (локализации производства), а также возникновения такой ситуации, когда *«роль российских производителей в данных проектах создания SSJ 100 и MC-21 в конечном итоге может ограничиться производством планера и наиболее простых узлов и промышленной сборкой»* [14].

Следует учитывать и риски, связанные с распространением технического прогресса. Так, по оценкам ряда экспертов, продолжительность эксплуатации вводимых в ближайшие годы моделей A320NEO и Boeing 737MAX может составить около