БАС – прорывная отрасль России

Гражданская авиация: стабилизация, развитие, перспективы

АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

С введением беспрецедентных санкций Запад ожидал развала экономики нашей страны, прежде всего ее реального сектора, где важную роль играет транспортная система. Но все пошло по иному сценарию. О текущем состоянии отраслей гражданской авиации, авиастроения, новых проектах развития авиации в России рассуждает в беседе с корреспондентом «ТР» генеральный директор Центра стратегических разработок на транспорте (ЦСРТ) Антон КОРЕНЬ.

– Антон Владимирович, как вы сейчас охарактеризуете развитие отраслей гражданской авиации и авиационной промышленности? Что происходит в авиации и какие приоритеты стоят перед двумя отраслями или какие с вашей точки зрения приоритеты должны быть?

– Прежде всего, надо отметить, что как гражданская авиация, так и авиационная промышленность вступили в стабильную стадию развития. Фактор обеспечения парком ВС как критический для авиаперевозок находится под контролем, и сейчас многие вопросы с техническим обслуживанием и ремонтом магистрального парка самолетов уже прогнозируемы и решены.

Пройден переход от этапа нестабильности после ввода санкций в отношении гражданской авиации к этапу ввода в эксплуатацию ранее приостановленного парка, сейчас завершено наращивание емкостей для выполнения плановых показателей. Конечно, есть еще нерешаемые пока задачи с некоторыми типами ВС зарубежного производства в парке отечественных авиакомпаний, но все проблемы с ними нивелируются путем замены на альтернативные типы. Связность страны на магистральных линиях, а также доступность удаленных регионов на социально значимых маршрутах воздушным транспортом обеспечена.

Необходимым для дальнейшего стабильного развития отрасли является реализация намеченных планов по производству полностью отечественных ВС для наших авиакомпаний во всех сегментах. Также положительный аспект в том, что большая часть действующего парка зарубежных ВС может остаться в эксплуатации и продолжать использоваться для обслуживания растущих объемов перевозок даже при будущем массовом вводе отечественных самолетов, то есть не замещать, а при рациональном планировании выбытия зарубежных ВС обеспечить суммарный рост парка – доступных емкостей для перевозки, с запасом.

Основные приоритеты для авиапрома, которые изложены в госпрограмме, – настроиться на полную 100%–ную импортонезависимость, импортоопережение, даже где сейчас это неочевидно и с первого взгляда может подождать. Не может в текущих условиях быть иллюзий об отсрочках производства полностью отечественной техники. В современном мире геополитика и санкционное давление могут даже партнеров–поставщиков поставить в условия, которые остановят парк или его часть. Риски надо просчитывать наперед и не допускать повторения событий.

– Министр транспорта РФ Виталий Савельев объявил о росте авиаперевозок. Как развивается сейчас рынок, что в нем изменилось в последний год? Как повлияли на рынок остановка аэропортов на юге и в центральной части России и сокращение субсидий?

– Действительно, рост авиаперевозок российских авиакомпаний за первое полугодие на 18% при очевидных сдерживающих факторах, которые вы назвали, является результатом успешно проведенной системной государственной поддержки отрасли в прошлом году, когда многие авиакомпании получили положительный финансовый результат и накопили определенный запас прочности.

Но есть ряд аспектов, на которые надо посмотреть внимательно и принять стратегические решения. Во–первых – государственные субсидии выпадающих доходов на межрегиональных перевозках, которые являются критическими для экономической связности регионов, драйвером развития внутреннего туризма и экономики. Отмена любых субсидий при долгосрочной привычке их получать для авиакомпаний и туристической отрасли – стресс–тест, который на данный момент пока выдерживается.

Во–вторых, при продолжающемся росте операционных расходов, когда ряд ранее субсидировавшихся авиалиний является убыточным и авиакомпании по инерции пока продолжают полеты и во многих случаях не переключаются на другие авиалинии за счет перекрестного субсидирования с других маршрутов. Это возможно, но до следующего общеотраслевого кризиса. Таким образом, при растущих расходах и сдерживании доходов, при следующем экономическом кризисе можно прогнозировать снижение связности авиационной сети нашей страны, а этого допускать нельзя. Очень большая работа была проделана по обеспечению этой связности, когда совсем недавно более 400 межрегиональных маршрутов гарантировались господдержкой, сейчас этих маршрутов меньше. При сокращении федерального финансирования возможно обеспечить региональную поддержку транспортной доступности, включая полеты в соседние регионы, в том числе за счет межбюджетных трансфертов, при этом более прозрачно сформулировать такие возможности и правила для регионов. Таким образом, при сокращении субсидий в этом году в 3 раза, полагаю, следует постараться изыскать резервы для той части, которая напрямую влияет на связность сети.

Третий вопрос – это тарифы, они не всегда были под таким пристальным вниманием государства, в период необходимой экономической стабильности настало время контроля за ними, при этом нужна система надзора, экономически обоснованная, основанная на рыночных принципах, учитывающая динамическое ценообразование, сезонность при ценообразовании, базовые интересы прибыльности авиакомпаний, находящихся в частной собственности.

– Государство пытается контролировать и ограничить рост тарифов авиакомпаний, у эксплуатантов растут расходы, в связи с этим следует ли ожидать ухода с рынка некоторых авиаперевозчиков?

– Наоборот, как я уже отметил, у нас увеличилось количество заявок на разработку стратегий и бизнес–планов по созданию новых как пассажирских, так и грузовых авиакомпаний. Все ключевые авиаперевозчики научились в период нестабильности обеспечивать рациональное финансовое планирование и управление, внутренний рынок во многом держится на стабильных прогнозируемых, часто субсидируемых проектах, межрегиональный сегмент перевозок на ВВЛ работает устойчиво благодаря в том числе тому, что спрос превышает предложение и при убыточности всегда можно найти замену авиалинии, в местном сегменте авиаперевозок практически все или субсидируется, или авиакомпания принадлежит государству, которое всегда поддержит перевозчика, то есть предпосылок для ухода с рынка эффективных зрелых авиакомпаний нет.

Всех без исключения авиаперевозчиков поддержит в среднесрочной и долгосрочной перспективе формирование «рынка продавца», когда при дефиците емкостей продолжится рост спроса.

– Какие изменения наблюдаются в маршрутных сетях, как обстоят дела на МВЛ?

– Основной тренд развития маршрутов на международных воздушных линиях – все больше авиакомпаний открывают полеты по направлениям, по которым еще в 2019 году не летали, в рамках доступной маршрутной сети. На международных авиалиниях принципы формирования и приоритетность маршрутов для отечественных авиаперевозчиков сейчас определяется наличием доступного парка.

За рубеж выполняют полеты 17 авиакомпаний в 24 страны. При этом количество зарубежных авиакомпаний, выполняющих полеты в Россию – 52, примерно в 2 раза больше. Это обусловлено объективными факторами, при наращивании парка ВС паритет должен возобновиться. Кроме того, надо учитывать, что зарубежные авиакомпании дружественных стран помогают выдерживать доступность практически любых международных рынков для нашей страны, в том числе с пересадкой в аэропортах – международных хабах.

В маршрутных сетях на внутренних авиалиниях сокращаются сильно убыточные авиалинии при сокращении субсидирования, идет переключение с них на наиболее развитые направления, которые в том числе увеличиваются в части спроса в высокий сезон. В ближайшее время будет увеличение крупными перевозчиками доли на международных линиях, в особенности с учетом повышенного коэффициента пассажирской загрузки, что говорит и об эффективности утилизации парка и о превышении спроса над предложением.

ПРЯМАЯ РЕЧЬ:

> В БАС – будущее авиации, и благодаря решениям Президента России, который сделал на этой прорывной отрасли акцент, наша страна построит технологичное будущее с беспилотной авиацией уже скоро.

– Развитие лоукост–авиаперевозок сейчас все так же в тренде, что в нашей стране с этим видом перевозок?

– Лоукост–перевозки как в мире, так и в стране все еще являются восходящим трендом. В связи с гибридизацией, то есть переходом традиционных сетевых перевозчиков к построению моделей близких по содержанию продукта к лоукосту с сохранением элементов сетевых авиакомпаний, данный рост замедлился. В ряде стран из–за гибридизации в случаях с крупными авиакомпаниями, которые ранее создавали дочерних авиаперевозчиков с чистой моделью лоукост, идет объединение под единым брендом.

Но в нашей стране, несмотря на закрытие ряда проектов, в том числе Citrus, можно отметить все еще большой интерес к данной бизнес–модели в чистом виде. Успешно ее реализует не только «Победа», но и еще один перевозчик – Smartavia.

– У Smartavia есть какие–то отличительные особенности в бизнес–модели? Это ведь не новая авиакомпания, а сетевой перевозчик, который решил сменить модель бизнеса.

– Действительно, это смена бизнес–модели действующего традиционного перевозчика. С 2019 года авиакомпания «Нордавиа» работает под новым брендом Smartavia. Решение о ребрендинге компании было принято одновременно с переходом на новую бизнес–модель, как ее характеризует менеджмент – лоукостер smart–формата. Главное в этой концепции – наличие выбора для пассажира. Выбор касается практически всех составляющих перевозки от тарифа при покупке билета до комплекса услуг на борту ВС с высокой степенью цифровизации, в том числе на борту.

В отличие от ранее примененной модели Smartavia, а также от традиционных и многих гибридных перевозчиков, во–первых, это быстрый оборот ВС в аэропортах присутствия. От высадки пассажиров в аэропорту назначения до вылета самолета в следующий рейс проходит не более 30 минут. Во–вторых, все авиалайнеры компании имеют моноклассную компоновку с максимальной вместимостью – это традиционные для лоукост особенности, так же как и низкая ценовая тарифная политика, строгие нормы провоза багажа и ручной клади и отсутствие включенного в стоимость билета питания во время полета.

Есть новые для нашего рынка решения в бизнес–модели. Вместо классической программы лояльности пассажиров Smartavia предлагает подписку Smart Up на один год, которая гарантирует скидки на авиабилеты, багаж и оперативную поддержку. Отмечу, что это действительно лоукостер smart–формата. Во время полета реализованы новые IT–решения, например, бортовая система сервиса и развлечений позволяет с помощью личных смартфонов получить доступ к медиаконтенту, осуществить замену места, блокировку соседнего кресла.

Если говорить о будущем развития лоукост авиакомпаний, то в нашей стране пока не видно предпосылок для появления новых в ближайшие годы, до стабилизации геополитической обстановки. Но практически уже 7 лет наш центр работает над обоснованием создания, разработкой стратегий и бизнес–планов новых авиакомпаний и в России, и за рубежом, в дружественных странах с гибридной бизнес–моделью, которая очень приближена к модели лоукост. Именно за гибридной бизнес–моделью будущее.

– Как еще отразилась экономическая и политическая ситуация на авиационной отрасли страны? Какие структурные рыночные изменения можно ожидать в ближайшем будущем?

– В целом прогнозируются рост перевозок и восстановление рынка. Плановое значение в 101,2 млн пассажиров на этот год может быть превышено, причем при существенном снижении господдержки авиационной отрасли. Отложенный спрос на авиаперевозки в прошлом году, стабилизация доходов потребителей авиационной отрасли и финансовый запас прочности авиакомпаний позволят это преодолеть.

Основное структурное изменение на рынке – увеличение доли внутренних авиаперевозок. Прежде всего, благодаря развитию внутреннего туризма, в том числе с акцентом на растущие курорты – заменители ранее популярных зарубежных, также развивается и историко–культурный, этнографический туризм с явным преобладанием индивидуальных туров, это является драйвером развития межрегиональных авиаперевозок.

Сейчас при работе ЦСРТ над инфраструктурными авиационными проектами, имея в разработке несколько перспективных новых аэропортов, отмечу, что повысилась активность инвесторов по сравнению с прошлым годом в части развития новых пассажирских терминалов, нескольких новых аэропортов, также возобновились проекты обоснования создания новых авиаперевозчиков.

Важный вопрос – степень монополизации рынка магистральных авиаперевозок. С точки зрения показателей рыночной концентрации до момента массового поступления в парк российских авиакомпаний самолетов отечественного производства существенного изменения не произойдет.

Региональные авиатранспортные системы в части местных авиаперевозок, которым как раз присуща монополизация и практически полная государственная поддержка, в целом также достаточно эффективно продолжают функционировать, при этом наибольшие структурные изменения происходят в части остановки эксплуатации зарубежного парка самолетов. Здесь по ряду причин в некоторых регионах идет замена на вертолеты при полетах на местных воздушных линиях. Экономическая эффективность местных авиаперевозок и степень вовлечения региональных бюджетов в субсидирование этих перевозок сейчас полностью зависят от авиапрома и его способности в сжатые сроки наладить поставки современных самолетов для региональных и местных воздушных линий.

– Есть ли проблемы импортозамещения в авиационной отрасли?

– Задачи, которые сформулированы в Комплексной программе развития авиатранспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года, направлены на решение всех основных проблем, при этом стоит признать, что программа уже корректируется и некоторые отклонения от нее вызваны слишком динамично меняющимися факторами, связанными с внешними поставками. По большому счету основная задача авиационной промышленности – ускорить производство самолетов – планеров, двигателей, агрегатов во всех сегментах без исключения именно отечественного производства, со стремлением к 100% импортозамещения в плановой перспективе.

Устойчивость любой экономической, технической системы достигается в самодостаточности ее ресурсов. Полное импортозамещение в авиапроме – гарантия стабильности отрасли. Наша страна располагает всеми ресурсами – и технологическими, техническими, и научными – где еще нет готовых решений, для достижения полной импортонезависимости в авиационной промышленности.

– Вы упомянули о вашей работе над новыми проектами аэропортов. Где они будут созданы и какого масштаба эти проекты?

– Работа идет в интересах крупных инвестиционных групп и ключевых банков, информация ограничена и прямо назвать локации не могу. Но в целом новые проекты терминалов и полностью новых аэропортов в ближайшее время появятся на Дальнем Востоке, в Сибири и Приволжском федеральном округе, в южных регионах страны, включая Северный Кавказ. Большинство новых проектов аэропортов по показателю планового пассажирообмена превышают 2 млн пассажиров в год. Единственная особенность – проекты строительства полностью новых аэропортов с потенциалом до 600 пассажиров в год по понятным причинам окупаемости и показателям эффективности инвестиций пока приостановлены.

– Какие особенности развития новых аэропортовых проектов, что изменилось у инвестиционных групп, банков, регионов в финансировании?

– Многие инвесторы в последние полгода продолжили строительство ранее начатых проектов, интенсифицировали разработки новых проектов аэропортов. Особенностью является подход к финансированию, в том числе в частных случаях банки рассматривают отсрочки по кредитам, увеличивают срок кредитования. Большую роль играют институты развития. Государственная корпорация развития «ВЭБ.РФ», рассматривая финансирование аэропортов как социально–экономических проектов, в том числе со своими структурными подразделениями – фондами, обеспечивает финансирование по очень низким ставкам, что позволяет формировать окупаемые для инвесторов проекты. Также большую роль, в том числе при синдицированном кредитовании, играют другие крупные банки.

Если говорить о поддержке инфраструктурных проектов регионами, то в последние месяцы повысилось внимание регионов в части оценки социально–экономических и бюджетного эффектов при принятии решения о строительстве аэропортов, софинансировании. В среднем, по оценкам ЦСРТ, в ряде регионов с большим въездным туристическим потоком 1 рубль инвестиций в аэропортовую инфраструктуру может приносить до 12 рублей в туристический сектор и смежные с туризмом отрасли, обеспечивающие пребывание туристов в регионе, при этом каждый рубль государственных инвестиций в аэропортовую инфраструктуру для государства окупается в виде налоговых поступлений на десятилетнем горизонте. То есть для государства строить аэропорты – это большая выгода, для многих регионов и страны в целом – стимул экономического развития.

– Сейчас на особом внимании у Президента России и Правительства РФ беспилотная авиация. В чем особенности федеральной стратегии и как вы видите развитие региональных стратегий в области БАС?

– Беспилотная авиация за считаные годы эволюционно вошла во все сегменты авиационных работ. Сейчас утверждена Стратегия развития беспилотной авиации до 2030 года и на перспективу до 2035 года. Это основной документ для беспилотной отрасли.

Документ появился в дни испытаний для нашей страны как ориентир на пути повышения мобилизационного потенциала. В гражданском секторе документ направлен на развитие инновационной экономики, укрепление технологического суверенитета.

В отношении беспилотной авиации еще около 10 лет назад на форсайте Министерства транспорта при разработке одной из последних версий транспортной стратегии, где я курировал рабочую группу по авиации, уже было отмечено, что на горизонте до 2030 года беспилотная авиация – это один из самых главных технологических прорывов отрасли. Сейчас беспилотная авиация практически полностью заменила ряд альтернативных технологий в большом количестве отраслей.

Теперь поставлена задача спланировать данный технологический прорыв регионам – не только в части государственной авиации специального назначения, но и в коммерческом сегменте. При обсуждении с регионами подходов к разработке стратегий ЦСРТ делает акцент на формировании экономически обоснованных параметров отрасли БАС: начиная от оценки спроса в каждом сегменте до формирования стратегии производства БАС в каждом регионе в соответствии с его потребностями, развития производственных компетенций, в том числе при планировании НПЦ.

При спросе примерно в 20 отраслях экономики беспилотная авиация может в масштабах нашей страны обеспечить до 4% от мировой емкости рынка. К 2030 году мировая отрасль БАС может вырасти в 1,8 раза, достигнув 55,8 млрд долларов. Какую долю займет Россия – зависит от государственной политики и в совокупности эффективности работы регионов по разработке и реализации программ развития БАС.

– На чем, с вашей точки зрения, сейчас надо делать акцент при развитии беспилотной авиации?

– Определенно необходимо переосмыслить принципы организации воздушного движения в части БАС и интеграции их в общее воздушное пространство, для этого внедрить новые цифровые платформы по организации допуска, контроля и навигации беспилотных авиационных систем в едином воздушном пространстве Российской Федерации. Сейчас первые шаги уже сделаны в этом направлении, идет практическая апробация таких систем, в том числе в рамках экспериментально–правовых режимов. Базой, конечно, должна стать федеральная система, интегрированная с перспективными UTMS в рамках региональных ситуационных центров. Решения в федеральной части приняты, регионы в процессе формирования архитектуры региональных ситуационных центров с учетом новых доступных отечественных технологий UTM.

Большое внимание должно быть уделено безопасности эксплуатации БАС и транспортной безопасности.

В части безопасности полетов необходимо единое на федеральном уровне интеграционное решение. То есть унифицированная инфраструктура оператора линии управления и контроля, связи, навигации, наблюдения, автоматизации и информационного обеспечения маршрутов полетов беспилотных воздушных судов должна быть объединена с унифицированной системой бортового оборудования и системами у внешних пилотов, решен ряд других задач.

В части транспортной безопасности сложнее. 70 регионов сейчас закрыли небо для БАС, некоторые обусловленно – с возможностью получения разрешения на полеты. Эффективные технические решения для открытия неба для данной новой отрасли экономики имеются, приоритетные задачи – в области интенсивного масштабирования этих решений и создании федеральной регуляторной базы.

– Какие федеральные решения и программы сейчас разрабатываются в части беспилотной авиации?

– Сейчас для отрасли БАС базовые действующие документы в части регламентации развития отрасли – поручения Президента России и Стратегия развития беспилотной авиации Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2035 года.

Разрабатываются национальный проект, федеральные проекты, которые будут интегрированы с другими государственными программами, в том числе с государственной программой «Развитие транспортной системы».

Также идет осмысление полученных и обсужденных на конференциях «Беспилотная авиация» и «Архипелаг» стратегических предложений, которые и должны найти свое практическое решение в федеральных проектах. Наши эксперты, участвующие в этих процессах, отмечают, что на каждый вопрос есть технологический ответ. Главное сейчас – организационные вопросы, как на федеральном уровне, так и в регионах в рамках разработки программ.

В БАС – будущее авиации, и благодаря решениям Президента России, который сделал на этой прорывной отрасли акцент, наша страна построит технологичное будущее с беспилотной авиацией уже скоро.

Беседу вел Шамиль БАЙБЕКОВ