

Новые решения для отрасли

Центр стратегических разработок на транспорте (ЦСРТ)



В беседе с руководителем консорциума «Центр стратегических разработок на транспорте» (ЦСРТ) мы обсуждаем новые отраслевые тренды, видение инструментов развития отрасли, повышения эффективности государственного регулирования, а также новые решения консорциума для отрасли.

– Антон Владимирович, какие тренды определяют развитие гражданской авиации, основные стратегические задачи развития, которые сейчас стоят перед отраслью, с вашей экспертной точки зрения?

– Новые структурные отраслевые тренды, которые необходимо отметить, – это прежде всего переключение многих стран на внутренние рынки и соответствующее развитие внутреннего туризма. Благодаря именно внутреннему туристическому потенциалу, большим территориям и соответствующим расстояниям, для преодоления которых требуется воздушный транспорт, наша страна смогла продолжить развитие авиаперевозок, в десятках аэропортов превысили рекордные значения 2019 года, создание и развитие новых рынков авиаперевозок в туристические дестинации.

Полагаю, главная стратегическая задача отрасли – выработать устойчивые механизмы развития и обеспечить запас финансовой прочности, подготовившись к следующему кризису. Волатильность на рынке и сокращение времени между экономическими циклами – это данность нового времени, реалии как мировой, так и российской экономики. Есть ряд инструментов, которые позволяют обеспечить устойчивость развития отрасли, резервы же находятся в самой отрасли. Сейчас предприятия гражданской авиации, с поддержкой государства, последние два года достойно преодолевают кризисные явления в экономике.

– Какие тренды сложились сейчас на магистральных внутренних и международных воздушных линиях?

– Продолжается активный рост авиаперевозок ВВЛ, все авиакомпании были вынуждены переключить свой парк на внутренние линии, суммарно прирост емкости составил в 2021 году примерно +20% по сравнению с 2019 годом, это все сопровождается сокращением средних доходных ставок, и рост пассажиропотока при таких экономических условиях деятельности приводит к убыткам многих авиакомпаний. Соответственно, и показатели объемов перевозок на внутренних авиалиниях примерно на 20% превысили рекордные значения 2019 года.

Международный трафик пока еще не восстановился. Особенностью развития международных авиалиний является то, что в условиях закрытых границ аэропорты начали открывать рейсы на новые, ранее не эксплуатировавшиеся направления, где есть въезд для россиян, в том числе экзотические. Отмечу, что на популярных курортных международных чартерных направлениях (пляжный отдых) суммарно по объемам перевозок туристов произошло практически полное восстановление к уровню 2019 года.

– Как развиваются региональные и местные авиаперевозки?

– Продолжается увеличение доли рейсов минув Москву. Одним из трендов среди авиаперевозчиков стало усиление конкуренции за субсидии в рамках постановления Правительства № 1242. Ожидается, что такая борьба на рынке приведет к большей эффективности расходования государственных средств и большей операционной эффективности региональных авиалиний. В выигрыше будут те авиаперевозчики, которые эксплуатируют отечественный парк.

В сегменте местных перевозок также обеспечен рост. В 2021 году, по предварительным данным прошедших месяцев, также стали путешествовать примерно на 33% больше, чем в 2019-м.

– Как развиваются технологии в отрасли?

– Есть направления в цифровизации, которые требуют особого внимания.

Особенно в период пандемии необходимо ускорить переход на бесконтактные технологии обслуживания, прежде всего с применением биометрических систем. Через год в мире 64% аэропортов намерены установить контрольно-пропускные пункты, обрабатывающие биометрические данные для допуска к посадке.

Инвестиции в бесконтактные решения и сервисы аэропортов и авиакомпаний позволяют повысить доверие к авиационной отрасли и к тем компаниям, которые их внедряют. Цифровая система проверки здоровья, которую можно будет осуществлять через мобильные приложения авиакомпаний (в эти системы инвестируют 51% авиакомпаний мира) или с помощью киосков самообслуживания пассажиров (инвестиции 45% авиакомпаний), также является предметом развития и актуальным решением.

– Есть ли способ автоматически разгрузить очереди в аэропортах? Это особо актуально в период пандемии, эксперты отмечают, что именно скопление людей создает повышенные риски в аэропортах.

– Для нашей страны в этой части наиболее актуален не поиск цифровых решений, а создание достаточной пропускной способности инфраструктуры, если говорить о сути источника проблемы.

За пределами крупных городов, где аэропорты получают достаточно инвестиций, часто встречается полное несоответствие аэропортов требованиям, основанным на международных нормативах IATA в части обеспечения комфортности, не говоря о необходимости соблюдения требований, в том числе по площадям, в период пандемии. Практически во всех случаях недостаток инвестиций в терминальную инфраструктуру.

Сейчас более 200 аэродромов требуется отреконструировать, из них около 100 не дождутся своей очереди финансирования за счет

средств госпрограмм ни в 2025-м, ни в 2035 году. Терминалы не строятся, пока не выделяются деньги на плоскостные сооружения аэродромов – в абсолютном большинстве случаев именно аэродромная инфраструктура сдерживает частные инвестиции в терминалы в необходимом объеме.

Такое несоответствие потребностей аэропортов и возможностей по их финансированию обусловлено отсутствием в отрасли системного источника поступлений, который можно создать только на государственном федеральном уровне.

При этом отметим, что оборот отрасли существенный и даже несколько процентов от этого оборота при возврате в инфраструктуру позволили бы аккумулировать необходимые сотни миллиардов рублей для развития аэропортов всего за десятилетие. Как сделать, чтобы и перевозки росли, и инфраструктура не испытывала дефицита пропускной способности из-за недофинансирования, ряд развитых стран решили уже более 40 лет назад – это целевой инфраструктурный сбор, имеющий акцизный характер, освобожденный от налогов.

– Что нужно, чтобы аэропорты получали достаточно денег для развития инфраструктуры?

– Некоторое время назад от Совета Федерации была направлена рекомендация Правительству Российской Федерации рассмотреть внедрение инфраструктурного сбора с пользователей инфраструктуры. Вопрос рассматривался, но не был доведен до своего логического завершения. Сейчас, в период кризиса, как раз время его разработать, чтобы успеть внедрить до следующего очередного кризиса.

К сожалению, последнее время был искажен смысл инфраструктурного сбора, под ним понимались и сборы за доступ к инфраструктуре хэндлинговых компаний, отдельный сбор на развитие только своей инфраструктуры аэропорта, сбор нескольких аэропортов одного авиаузла, а не всех аэропортов национальной системы, без единого подхода.

Полагаю, в нашей стране, которая не заканчивается Москвой, необходимо реализовывать единый подход ко всем и крупным, и региональным аэропортам – конечно, дифференцированный по объему пассажирообмена.

– А как же Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры или госпрограмма «Развитие транспортной системы»? Там предусмотрено недостаточно средств на развитие?

– Средств в них недостаточно, чтобы удовлетворить потребности всех аэропортов.

Когда аэропорту сообщают, что в очереди на финансирование более 200 других и при полном износе аэродромной инфраструктуры ждать еще 10 лет, то понятно, что в системе формирования источников финансирования или системе перераспределения средств, которые

генерирует отрасль, явные недоработки, и ее надо модернизировать и упростить.

Ведь другие государства решили этот вопрос. Целесообразно реализовать рекомендацию Совета Федерации по инфраструктурному сбору.

– То есть ряд документов стратегического планирования не решат своих задач полностью? Если ли способ, с вашей точки зрения, повысить их эффективность?

– Полагаю, государству необходимо посмотреть на систему принятия решений и признать, что сам КПМИ появился как надстройка над государственной программой «Развитие транспортной системы». В свою очередь система ранжирования, которой не было ранее и которая как полезный инструмент создавалась с благими намерениями, также явилась второй надстройкой над КПМИ. Кроме того, в прошлом году появился еще один, третий промежуточный инструмент оценки проектов – методика оценки их приоритетности, которая стала еще одной надстройкой и барьером для многих аэропортов для включения в программы государственного финансирования аэродромной инфраструктуры. И это все в дополнение к другим действующим нормативам обоснования средств.

Второй озвученный инструмент ранжирования имел благие цели, но и он мог быть реализован в рамках РТС, а третий инструмент, определяющий приоритетность, как и иные регулятивные надстройки, отраслевым сообществом воспринимается уже неоднозначно. Особенно когда актуализированные обоснования инвестпроектов запрашиваются у инвесторов каждый год на протяжении нескольких лет.

И каждый новый требуемый документ – барьер для принятия решения о выделении финансирования, это не взамен, а в дополнение к другим. Такого в развитых странах нет, и, как правило, существует одна программа, как, например, ранее и была в нашей стране одна базовая ФЦП.

Все эти именно административные барьеры, если объективно посмотреть на них, являются порождением дефицита средств федерального бюджета.

Здесь определено необходимо упрощение процедур. Лишние промежуточные инструменты стратегического планирования станут ненужными, как только отрасль решит вопрос с дефицитом средств.

– То есть цифровая трансформация и развитие упираются в инфраструктурную проблему. Что еще тормозит развитие аэропортовой отрасли? И развивается ли вообще аэропортовая сеть?

– Этот вопрос неоднозначный. Аэродромная сеть Российской Федерации в последние годы продолжает развиваться по количеству аэродромов после недавнего сокращения. Всего на начало 2022 года в реестре 235 гражданских аэродромов, есть небольшой прирост

количества аэродромов, но де-факто – практически весь прирост за счет смены статуса некоторых посадочных площадок. Если проанализировать объективно долгосрочный период, то аэропортовая сеть с 1991 года, когда было 1450 аэродромов, сократилась более чем в 6 раз. Это, с другой стороны, и потенциал роста в несколько раз.

При этом действительно развивается разветвленная сеть посадочных площадок. И в планах регионов – увеличение их количества и, соответственно, повышение доступности населенных пунктов. Когда эти планы регионов будут реализованы, то на горизонте 5 лет будут открыты десятки новых рейсов в отдаленные населенные пункты.

Большой стимул для роста данного сегмента дали решения президента нашей страны в отношении требований к аэродромам, после которых был снят ряд ограничений для развития региональных и местных авиаперевозок и за короткий период восстановлены многие авиалинии.

– Какие новые проекты вы реализовали в 2021 году и какие планы у ЦСРТ в 2022 году? Какие новые решения ожидать отрасли?

– В 2021 году ЦСРТ продолжил реализацию проектов по развитию аэропортов, преимущественно обеспечивая подготовку комплексных стратегий, мастер-планов с инновационным подходом к мастер-планированию; как отдельное направление развивается архитектурное проектирование, оказываются услуги по финансово-экономическому моделированию и правовому обеспечению проектов. Основными задачами наших проектов при взаимодействии с банковскими структурами и институтами развития являются привлечение инвестиций в отрасль, сопровождение сделок M&A. Ведем несколько проектов по обоснованию создания новых региональных аэропортов для городов, где пока их нет.

Продолжается системная консультационная поддержка авиакомпаний, стратегии развития маршрутов и парка, создания новых авиаперевозчиков, разработки комплексных стратегий как для магистральных, так и для региональных игроков рынка. Уже с начала 2022 года идут такие проекты и для заказчиков в других странах.

Также в периметре наших проектов инновационные разработки, например, по нашим обоснованиям было привлечено в разные проекты лидеров рынка беспилотных авиационных систем более 2 млрд руб. инвестиций.

ЦСРТ ведет разработки инновационного отраслевого программного обеспечения, сопровождает внедрение инновационных проектов в части полетно-информационного обслуживания.

Оказываем экспертное содействие органам власти по разработкам стратегий. Также по итогам форумов готовятся рекомендации по совершенствованию нормативно-правового регулирования. Считаем важным продолжать вклад консорциума «ЦСРТ» в информационное, конференционное обеспечение отрасли. Несмотря на пандемию, одно из наших подразделений провело все запланированные международные тематические форумы и конференции, в том числе форум NETWORK.

В 2022 году мы продолжим все указанные направления, а также и в части смежных с авиацией отраслей, в области решений транспорта и логистики, из важных направлений – создание современных транспортно-логистических центров, развитие проектов мультимодального транспорта, в том числе при девелопменте приаэропортовых территорий.

Также продолжит развиваться новое направление туристических проектов в связке с проектами развития транспортной инфраструктуры.

