

Время решений, инноваций, расстановки приоритетов

Руководитель консорциума «Центр стратегических разработок на транспорте» (ЦСРТ) – о новых регулятивных инициативах, новых решениях в области авиационного консалтинга



В конце этого года одна из организаций консорциума «ЦСРТ» – АО «ЦСР ГА» – отметит свое 15-летие. За этот период консорциум значительно расширил продуктивную линейку. Сегодня он не ограничивается исключительно авиационной тематикой. И это объяснимо. Транспортный комплекс является собой тесно связанную совокупность всех видов транспорта, все больше приобретающую мультимодальную структуру.

Сегодня консорциум «ЦСРТ» оказывает более 150 видов услуг в области стратегического планирования и управления для предприятий транспортного комплекса, из них более 100 – для авиационного сектора. Авиационная составляющая исследований и разработок остается доминирующей.

ЦСРТ принимает активное участие как в системных отраслевых исследованиях, структурировании крупных инвестиционных проектов, так и в развитии нормативно-правового регулирования на транспорте. В канун Дня работника гражданской авиации глава ЦСРТ Антон КОРЕНЬ ответил на вопросы корреспондента «ТР».

– Как вы оцениваете 100-летний юбилейный год гражданской авиации нашей страны? Какие новые тенденции отметите?

– В целом произошла еще большая стабилизация управленческих процессов в авиакомпаниях и, главное, наметился восстановительный прогнозируемый рост. В большинстве магистральных авиакомпаний решены базовые вопросы в части ТОиР и ПЛГ. Несколько обращений в ЦСРТ по созданию новых авиакомпаний в прошлом году говорят о том, что у инвесторов вернулся интерес к этому бизнесу, в особенности когда он в условиях дефицита предложения и стабильного спроса, дефицита средств производства, подконтрольного государству распределения будущего отечественного парка ВС работает практически в условиях плановой экономики.

ЦСРТ отмечает увеличение обращений по структурированию новых сделок с аэропортами. В прошлом году с крупнейшими финансовыми структурами нами проведена проработка и реализуются новые инвестпроекты практически во всех федеральных округах Российской Федерации. Ведется работа над реализацией нескольких новых аэропортов, а также над восстановлением после приостановки в течение нескольких десятилетий.

Наметилась тенденция к переходу на использование средств ФНБ для развития парка ВС, в том числе по лизинговым схемам, рассматривается использование средств фонда для развития аэродромной инфраструктуры.

Отмечу возросший интерес к системному стратегическому планированию эксплуатантов и производителей беспилотных авиационных систем. В частности, крупнейшие игроки рынка уже начали подходить к отрасли БАС не как к инновационным стартапам, а как к регулярному высококонкурентному бизнесу, в котором долгие инвестиции требуют качественной оценки ресурсов и возможностей.

Это если коротко о положительных тенденциях. При этом необходимо отметить, что во всех названных направлениях есть что совершенствовать с точки зрения развития нормативно-правового регулирования.

– Какие задачи нормативно-правового регулирования вы отметили как приоритетные для отрасли? И что скажете об инициативе по созданию аналога дорожного фонда по аэропортам, кстати, ранее вами предложенной в виде инфраструктурного фонда, которая была представлена Минтрансу России и одобрена Президентом России для проработки?

– Приоритетны все направления, нельзя игнорировать какой-либо отдельный сегмент отрасли.

Если говорить про инфраструктурный фонд, то это своевременное и как минимум давно назревшее решение.

ЦСРТ в последние годы продвигает данную инициативу, и в конце 2023 года при участии всех заинтересованных министерств и ведомств мы еще раз ее озвучили, рассказали о ее положительных особенностях для нашей страны, привели пример, как это успешно работает в других странах, и включили в рекомендации на совместно организованном «круглом столе» в Совете Федерации с участием руководства Минтранса России и Росавиации. Сейчас ее поддержал для проработки президент нашей страны, а это является большим шансом для всей отрасли, и здесь главное – профессиональные эксперты выработать в сжатые сроки правильные решения. Этот инструмент, как неоднократно мы отмечали, является единственным правильным подходом для исключения дефицита финансирования аэропортовой отрасли в стратегической перспективе.

Нужно понимать главное сугубое отличие данного подхода инфраструктурного фонда от, например, средств ФНБ, которое заключается в том, что средства инфраструктурного фонда – это не заемные средства, не возвратные, могут быть освобождены от налогов и не приведут как минимум к увеличению финансовой нагрузки на операторов аэропортов, инвесторов, которым надо еще окупать терминальную инфраструктуру в среднем в течение 12–14 лет, так как аэродромы у нас сейчас начинают реконструироваться вместе с новыми терминалами, – это в лучших случаях, когда аэропорты инвести-

ционно-привлекательны. В случаях, когда аэропорты с низким пассажирообменом и не привлекательны для инвесторов, данный новый инструмент просто решит вопрос наличия средств на развитие аэродромов.

– По итогам упомянутого вами «круглого стола» в Совете Федерации были даны 85 рекомендаций федеральному правительству и регионам. Какие задачи нормативно-правового регулирования из этого перечня вы отметите как первоочередные?

– Действительно, Советом Федерации проводится очень большая работа. И большое внимание уделяется развитию авиаперевозок и инфраструктуры, воздушный транспорт для многих регионов – ключевой вопрос жизнеобеспечения. Мы очень ценим, что результаты форумов ЦСРТ рассматриваются на «круглых столах» Совета Федерации и востребованы министерствами.

В части развития авиаперевозок с учетом мнения крупных магистральных и региональных авиакомпаний, прежде всего, 14 рекомендаций даны в отношении постановления Правительства РФ № 1242. Необходимо отметить: часть рекомендаций благодаря Минтрансу России уже принята в конце прошлого года.

Одной из особенностей документа является его неиспользование рядом регионов, даже с социальными значимыми маршрутами. Напомню, что данный механизм поддержки межрегиональных перевозок разрабатывался сначала в рамках пилотного проекта по инициативе Администрации Президента России с участием нашего центра как механизм обеспечения связанности всех регионов страны, и неучастие ряда значимых регионов с большими территориями в проекте нарушает единый подход обеспечения авиатранспортной связанности России. Целесообразно поработать над данным вопросом.

В отношении парка ВС: мы понимаем, что при всех положительных решениях, ускорении проектов авиационного парка не хватит времени, чтобы обеспечить все авиакомпании страны парком современных региональных и местных воздушных судов на горизонте до 8 лет, и здесь правильное решение – продление ресурсов и создание условий для своевременного обеспечения ТОиР действующего регионального парка до замены на новые типы ВС.

В части аэропортовой инфраструктуры, конечно, на первом месте должен быть инфраструктурный фонд, на втором – выработка механизмов и проведение пилотных проектов со средствами ФНБ, – пока не запущен механизм инфраструктурного фонда, инвестпроекты и развитие аэропортов не должны останавливаться.

Возможно, предложенные решения требуют осмысления, но все они исходят от участников отрасли или регионов как необходимые либо проверенные многолетней практикой развитых стран.

Сейчас отрасль готовится к новому переходу на систему планирования и управления в рамках национального проекта «Транспорт». Имеется возможность учесть эти и другие отмеченные вопросы в рамках данного

перехода. Сейчас как раз настало время расстановки приоритетов.

– Одной из важных составляющих деятельности вашего консорциума является проведение форумов и конференций. Это, без преувеличения, в совокупности самая большая профессиональная площадка по всем направлениям авиационной деятельности не только для обмена мнениями, экспертными суждениями, но в дальнейшем и для проработки получаемой информации с целью последующего ее предоставления в органы власти. Как выстраивался этот информационный лифт?

– Первая наша конференция прошла в Совете Федерации 14 лет назад, и ее результаты позволили создать мощный инструмент для доведения голоса отрасли и регионов до федеральных органов власти – в частности, в виде готовых решений с качественной экспертной проработкой. После первого успеха мы организовали уже более 180 специализированных форумов и конференций. Ежегодно до федеральных органов власти доводятся несколько десятков рекомендаций по базовым вопросам развития отрасли. Сейчас мы проводим до 20 евразийских и общероссийских форумов и конференций в год с рассмотрением рекомендаций в Совете Федерации на «круглых столах» и с участием всех заинтересованных министерств и ведомств.

– Сейчас готовятся очередные евразийские форумы «Авиатопливо–2024» и «Беспилотная авиация – 2024». Какие вызовы и новации ЦСРТ отмечает в данных секторах отрасли и какие вопросы выносятся на обсуждение?

– Два основных вопроса в области авиатопливообеспечения для рассмотрения на стратегической сессии форума «Авиатопливо–2024» следующие: первый – суверенный стратегический подход нашей страны в части следования глобальной повестке альтернативных топлив, а выбора своего пути с ориентацией в части перспективных видов авиационного топлива на LCAF (видов авиационного топлива на нефтяной основе, использующих технологии в области уменьшения эмиссии парниковых газов) – будут рассмотрены итоги 3-й Международной конференции ИКАО в ракурсе интересов нашей страны; второй вопрос – переход на механизмы регулирования операторов ТЗК в рамках изменения законодательства и выработка взаимоприемлемого механизма непрерывного мониторинга критических параметров.

В части форума «Беспилотная авиация – 2024» – несколько вопросов, которые мы сформулировали совместно со структурами крупных мегаполисов, в частности, использование БАС в городской среде. Часть вопросов требуют непростой системной проработки, для этого постановочные стратегические сессии и форумы являются хорошей площадкой. Сейчас хорошо развиты услуги мониторинга, сельхозуслуги, некоторые другие сегменты с применением БАС в негустонаселенных районах, а аэрологистика, если го-

ворить не про такие районы, а про массовые услуги последней мили, начнет развиваться как драйвер экономики именно в городах. Сложности текущей обстановки дают время на качественную проработку данного вопроса.

– В области цифровизации отрасли что бы вы отметили как новые прорывные проекты, что еще предстоит сделать и в каких проектах принимает участие ЦСРТ?

– Цифровизация пронизывает все процессы авиатранспортной деятельности. Сейчас отрасль практически обеспечена отечественными решениями, которые развиваются и совершенствуются.

В конце прошлого года наш центр принимал участие в обосновании ряда цифровых и юридических параметров, клиентского пути Национальной цифровой транспортно-логистической платформы (НЦТЛП) в части воздушного транспорта, также мы исследовали международный опыт. По нашему мнению, в будущем НЦТЛП должна стать главным новым прорывным проектом цифровизации отрасли с проведением уже в 2024 году ряда пилотных проектов с участием грузовых авиакомпаний.

– Какие решения ЦСРТ сейчас наиболее востребованы и что у центра в планах на 2024 год?

– Несколько направлений можно выделить как наиболее востребованные: с учетом уникального опыта ЦСРТ мы продолжим реализовывать обоснование инвестиционных проектов в аэропорты, экспертизу таких проектов. Здесь работа с крупнейшими банками и финансово-промышленными группами, также в их интересах инновационное стратегическое и мастер-планирование аэропортов, формирование инвестиционных проектов в этой сфере, проектов ГЧП «под ключ».

Также продолжим разработку региональных стратегий развития воздушного транспорта. Сейчас, с первого месяца года, уже начались работы над такими проектами.

Не исключаем работу над созданием новых авиакомпаний в России и за рубежом. Одно из важных направлений – содействие инвестиционным проектам в индустрии БАС. Сейчас идет консолидация лидеров рынка, и мы оказываем содействие крупным инвесторам и корпорациям, госструктурам в формировании успешных проектов, в том числе в части обоснования перспективных типов ВС, создания продуктовой линейки.

В 2024 году будем реализовывать ряд новых направлений в других смежных отраслях и в других дружественных странах, в частности, с участием нашего проектного бюро и девелоперского подразделения TSC Development: развитие транспортно-логистических центров, комплексных туристических проектов для регионов и еще ряд направлений.

– Спасибо за интервью. Что бы вы пожелали представителям авиационной отрасли России в преддверии праздника?

– Пользуясь случаем, позвольте поздравить всех авиаторов с Днем работника гражданской авиации и пожелать мирного неба и стабильного роста экономики отрасли.

ОРГАНИЗАЦИИ И ПРОЕКТЫ КОНСОРЦИУМА «ЦСРТ»



СТРАТЕГИЧЕСКИЕ РАЗРАБОТКИ НА ТРАНСПОРТЕ

www.transport-strategy.org



ДЕВЕЛОПМЕНТ ТЕРРИТОРИЙ. АЭРОПОЛИСЫ



СТРАТЕГИЧЕСКИЕ РАЗРАБОТКИ В АВИАЦИИ

www.aviacenter.org



ЕВРАЗИЙСКИЙ ФОРУМ ПО РАЗВИТИЮ ПАССАЖИРСКИХ МАРШРУТОВ

www.eurasian.network



ЕВРАЗИЙСКИЙ ФОРУМ ПО РАЗВИТИЮ ГРУЗОВЫХ МАРШРУТОВ



МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ФОРУМЫ И КОНФЕРЕНЦИИ

www.aviacenter.events