

Стратегическое развитие. Инновационные решения

Центр стратегических разработок на транспорте (ЦСРТ)



В беседе с Антоном Коренин, руководителем консорциума «Центр стратегических разработок на транспорте» (ЦСРТ), в преддверии 100-летия отечественной гражданской авиации мы обсуждаем стратегическое видение направлений развития отрасли в текущих условиях, государственного регулирования, а также новые решения консорциума «ЦСРТ» для отрасли.

— Антон Владимирович, с вашей экспертной точки зрения, какие тренды определяют развитие отечественной гражданской авиации в юбилейный год? Каковы основные стратегические задачи развития, которые стоят перед отраслью сейчас, в период геополитических изменений?

— Прежде всего мобилизованная экономика отрасли с ориентацией на полностью отечественное производство самолетов и вертолетов продолжает перестраиваться.

Юбилейный год будет временем, когда стабилизируется система снабжения отечественных авиакомпаний и аэропортов всеми необходимыми комплектующими, техникой для устойчивого развития бизнеса. Уже в первом полугодии ожидается решение всех основных задач прошлого года.

Конечно, должно продолжиться развитие внутреннего рынка авиаперевозок, поддерживаемого в том числе внутренним туризмом.

Также ожидается возврат инвестиционных процессов в части инфраструктуры аэропортов, которые были приостановлены, отложены на некоторое время. Причем сама подготовка инвестиционных инфраструктурных проектов не останавливалась, все проекты, в том числе с участием ЦСРТ, готовились в плановом режиме.

В части вопроса о стратегических задачах: их много, большинство сформулировано в госпрограммах. Среди тех, что на первом месте, необходимо выделить ускоренное импортозамещение во всех критических видах авиационной деятельности, начиная от авиационной и наземной техники, оборудования, программного обеспечения.

Второе — сохранить устойчивость авиационной системы, в том числе за счет сохранения мер государственной поддержки, которые не первый год обеспечивают стабильность авиаперевозок в нашей стране. Не менее важно продолжать совершенствовать механизмы развития и государственного регулирования, в частности, решить вопрос эффективной реновации инфраструктуры. Пока этот вопрос не решен, более 200 аэропортов нуждаются в финансировании, очередь увеличивается. В части инфраструктурного вопроса — база современного развития в эффективном проектировании — требуется поменять более 70% морально устаревших нормативов проектирования. Два крайних упомянутых аспекта — то, о чем редко говорят, но это очень важные задачи.

— Ваш центр в последние годы также ведет исследования и разработки в области обоснования беспилотных авиационных систем, организацию инвестиционных проектов в этой сфере. Что ожидать в ближайшем будущем в части БАС?

— Сейчас в России 173 компании активно ведут деятельность в области БАС, имеют свои разработки. Сформировалось более 10 лидеров — вертикально-интегрированных структур с полным комплексом услуг, от проектирования и производства до оказания услуг — с применением БАС. Когда 12 лет назад мы организовали первую конференцию «Беспилотная авиация», было около 30 компаний, которые только начинали свой путь в области разработок гражданских БАС, то есть количество игроков рынка выросло в 6 раз. Сейчас отрасль уже имеет не только технологический задел в разработках любых типов любых схем, не уступая странам-лидерам, но и практическое развитие — сформировался востребованный рынок услуг с применением БАС. Единственное, что необходимо отметить: более консервативный подход не делает нашу страну пионерами в перевозке пассажиров, во многом отстает нормативная база, причем не от большинства стран-лидеров, а от намеченных ранее планов, в том числе в рамках НТИ по ее разработке.

В части развития — эволюционный процесс и темпы развития гражданской беспилотной авиационной отрасли, по нашим оценкам, приведут к емкости мирового рынка на поставки и услуги с применением БАС к 2035 году в размере 216 млрд долл., из них около 76% составят услуги. Россия может занять 4% мирового рынка и более при эффективном управлении развитием отрасли БАС, сейчас — 2%.

— Какие еще проекты ваш центр ведет сейчас и планирует реализовать в новом юбилейном году?

— Несколько направлений мы продолжим реализовывать, в частности, инновационное стратегическое и мастер-планирование аэропортов, формирование инвестиционных проектов в этой

сфере, проектов ГЧП «под ключ»; одно из важных направлений — содействие инвестиционным проектам в индустрии БАС. Сейчас идет консолидация лидеров рынка, и мы оказываем содействие крупным корпорациям и госструктурам в формировании успешных проектов, продолжаем сотрудничать с авиапромом по разработкам и обоснованию перспективных типов ВС. Из новых направлений — началось внедрение отечественного программного обеспечения для аэропортов, которое разработано при поддержке и участии нашего центра. Также мы продолжим работать над обоснованием инвестиционных проектов для аэропортов и авиакомпаний, в том числе в части обоснования привлечения государственных инвестиций. Полагаем, что в этом году произойдет возобновление процессов планирования обновления парка ВС и создания авиакомпаний с ориентацией на отечественные типы ВС. И конечно, мы продолжим проведение крупных международных тематических форумов и конференций.

Есть ряд новых направлений в смежных отраслях и в других, дружественных странах, в частности, с участием нашего девелоперского подразделения TSC Development: развитие ТЛЦ, комплексных туристических проектов для регионов и др.

— Вы упомянули инновационное стратегическое и мастер-планирование аэропортов, формирование инвестиционных проектов в этой сфере, проектов ГЧП «под ключ». В чем особенность данных новых подходов и насколько сейчас востребованы проекты ГЧП?

— Особенность разрабатываемых ЦСРТ стратегических планов аэропортов в том, что их разработкой, а именно разработкой каждого раздела, начиная от маркетинга, коммерческой стратегии до мастер-плана, технологий терминалов, финансовой модели и правовой схемы, руководит экс-топ-менеджер с опытом управления тем или иным направлением в аэропорту. Это важная особенность — только опытные эксперты-практики могут разработать качественные эффективные стратегии и мастер-планы.

Общий опыт работы уже по более чем 400 проектам для авиации, из них по 120 проектам в части стратегического и инвестиционного планирования для аэропортов, — это колоссальный опыт нашей команды.

Инновационность заключается в том, что моделирование будущего развития аэропортового бизнеса производится по самым современным, не имеющим аналогов не только в России, но и в Европе и Азии эконометрическим моделям прогнозирования, в том числе с учетом переключения спроса между конкурирующими видами транспорта. И часто такие прогнозы дают точность 100%. Залог успеха — учет потоков на всех видах транспорта при пла-

нировании. Основанные на стратегиях развития маршрутов полетов планы развития позволяют с высокой точностью определять потребности пропускные способности объектов инфраструктуры под реальные расчетные типы ВС — пассажирских и грузовых терминалов, объектов аэродрома, что очень ценится инвестиционными группами и операторами аэропортов, банками. Протоколы совещаний во ФГУП АГА(А), результаты обсуждений с Главгосэкспертизой, решения о правильности подходов в резолюциях и рекомендациях органов власти подтверждают инновационность и правильность данного современного выбора. Таким образом, мастер-план на выходе — это не просто план по развитию зданий и сооружений, а стратегический план, где каждый квадратный метр объектов подчинен коммерческой авиационной и неавиационной стратегии развития аэропорта.

Такой подход приводит к финансовой эффективности проектов развития аэропортов, быстройкупаемости. Разработанные с таким подходом финансовые модели сразу принимаются всеми банками.

Также в последнее время вместе с девелоперским подразделением ЦСРТ — TSC Development проводится учет развития туристических объектов в регионе при планировании аэропортовой инфраструктуры. Кроме того, мы в связке в рамках единой стратегии развиваем туристические проекты, курорты и аэропорты.

Еще важно: ЦСРТ — единственный в Евразии центр, способный не только разработать стратегию и мастер-план по инновационным методам, современные архитектурные решения, но и структурировать сделки ГЧП «под ключ», обосновать инвестпроекты в финансовых организациях и органах власти при федеральном и региональном софинансировании. Все реализуется собственными штатными ресурсами в консорциуме «ЦСРТ». Проекты ГЧП-аэропортов все так же востребованы, мы сейчас ведем подготовку нескольких из них.

— ЦСРТ ведет значительную работу с органами власти, формируются мнения делегатов проводимых форумов и конференций. Планируется ли эта работа и в дальнейшем?

— Запланировано сотрудничество с органами власти, в частности с Советом Федерации, по проведению «круглых столов» уже в первые месяцы года. Особо ценно формирование консолидированных предложений участников отрасли на таких мероприятиях, важно, что рекомендации поступают в заинтересованные министерства.

Мы обязательно будем продолжать эту работу. Полагаем, что не только проводимые нами, но и все форумы и конференции должны быть практически ориентированными, с формированием рекомендаций органам власти.

— Выступая на первом Евразийском экономическом форуме вы озвучили два вопроса по интеграции: замена парков транспортных средств, система допуска на рынки авиаперевозчиков из третьих стран. Почему именно эти вопросы?

— Всего несколько направлений в части евразийской интеграции в сфере транспорта и логистики было предложено нами на разных мероприятиях ЕЭК, в том числе и формирование независимых цифровых платформ на транспорте, и в части формирования общего законодательства. Но эти озвученные вами два вопроса основополагающие: недружественные страны за неимением другого всегда стараются забрать или вывести из страны транспортных средства своих лизингодателей, операторов, что и порождает экзистенциальный вопрос для устойчивого развития транспорта и транспортной системы: иметь свое отечественное или, если смотреть шире, евразийское производство транспортных средств, в том числе самолетов, пополнять парки техники производства стран — членов ЕАЭС.

И другой озвученный вопрос: создать систему допуска перевозчиков из третьих стран на наш рынок — это тоже важный инструмент контроля за внутренним рынком, быстрых ответов третьим странам в цивилизованном техническом формате, несмотря на чисто экономическую природу этих систем допуска, понимая, что это еще и инструмент контроля над рынком и влияния на международные рынки, экономической защиты отечественных перевозчиков. Не все страны сразу поддержат эти два направления, но с усилением геополитического противостояния поймут, что путь верный, и присоединятся.

— Ранее на ежегодной конференции по авиатопливу ЦСРТ регулярно организовывал совещания, семинары и встречи с ИАТА. В этом году ожидается продолжение сотрудничества?

— Мы не исключаем, что именно с ИАТА удастся продолжить совещательный диалог, возможно, не в полной мере, но эта организация открыта для взаимодействия с отечественными организациями. Регулярные рабочие встречи очень полезны и приводят к формированию новых отраслевых стандартов и решений. Сейчас, даже с учетом того, что большинство экспертов ИАТА, в частности в области авиатопливообеспечения, из США и Европы, с запретом на официальное взаимодействие, остается адекватное понимание необходимости диалога и сотрудничества.

— Что бы вы пожелали участникам отрасли в новом, юбилейном году?

— Прежде всего авиаторам желаю оставаться сильными, как во все предыдущие годы. Турбулентность в нашей отрасли — естественное явление, через некоторое время она должна закончиться, авиация продолжит свое успешное развитие.

ОРГАНИЗАЦИИ И ПРОЕКТЫ КОНСОРЦИУМА ЦСРТ

 ЦСРТ · TSC ЦЕНТР СТРАТЕГИЧЕСКИХ РАЗРАБОТОК НА ТРАНСПОРТЕ	 AVIACENTER СТРАТЕГИЧЕСКИЕ РАЗРАБОТКИ В АВИАЦИИ	 TSC DEVELOPMENT ДЕВЕЛОПМЕНТ ТЕРРИТОРИЙ. АЭРОПОЛИСЫ	 TSC TOURISM STRATEGY CENTER КОЛСАТИНГ В ОБЛАСТИ ТУРИЗМА	 NETWORK EURASIAN ROUTE DEVELOPMENT FORUM ЕВРАЗИЙСКИЙ ФОРУМ ПО РАЗВИТИЮ ПАССАЖИРСКИХ МАРШРУТОВ	 NETWORK CARGO ЕВРАЗИЙСКИЙ ФОРУМ ПО РАЗВИТИЮ ГРУЗОВЫХ МАРШРУТОВ	 AVIACENTER.EVENTS МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ФОРУМЫ И КОНФЕРЕНЦИИ
www.transport-strategy.org	www.aviacenter.org	www.transport-strategy.org	www.tourism-strategy.center	www.eurasian.network	www.eurasian.network	www.aviacenter.events