

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ РОССИИ: ЗАДАЧИ, ТЕХНОЛОГИИ, ТЕНДЕНЦИИ



В области авиации коллективным Западом с 2022 года были предприняты беспрецедентные и откровенно враждебные шаги не только против авиаотрасли России как таковой, но и в целях деструктивного воздействия на экономику и общество нашей страны в целом. Впрочем, многие проблемы обозначили себя гораздо раньше. О том, что именно планировал Запад в отношении российской авиации, когда мы будем летать на отечественных самолетах, как развиваются аэропортовая сеть, региональные авиаперевозки и беспилотная авиация, рассказал генеральный директор Центра стратегических разработок на транспорте (ЦСРТ) Антон Корень.

Российская авиация пережила два года в условиях ограничений по поставкам парка самолетов, изменений в международной географии полетов. Какова была цель санкций и каково сейчас положение дел?

Беспрецедентные условия блокирования поставки основных средств производства — самолетов, вертолетов, комплектующих гражданская авиация нашей страны пережила в стрессовом состоянии, но уже к началу прошлого года удалось стабилизировать цепочки

поставок необходимых запчастей, решить задачи по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов.

Запад рассчитывал сначала на легкий блицкриг, на то, что ему удастся лишить нашу страну самолетов, что они будут возвращены лизингодателям и тем самым будет нарушена связность территорий России. Этого не произошло, большинство самолетов осталось в России. Потом, когда стало ясно, что цель не достигнута, рассчитывали, что, перекрыв поставки техники и всех видов комплектующих,

запчастей, удастся остановить полеты. Однако противник столкнулся с высоким уровнем инженерных и технологических возможностей нашей страны, с высоким уровнем подготовки кадров, с наличием дружественных стран, поддерживавших Россию поставками необходимых комплектующих. Уже в прошлом году наша гражданская авиация перешла к росту. По итогам года было перевезено более 105,4 млн пассажиров, что на 10,7% больше предыдущего года. В этом году рост продолжается.



АНТОН ВЛАДИМИРОВИЧ КОРЕНЬ

Генеральный директор Центра стратегических разработок на транспорте (ЦСРТ).

Образование:

· В 2002 году окончил аспирантуру Санкт-Петербургского университета гражданской авиации. Тема диссертационного исследования — «Система стратегического планирования авиакомпании РФ».

- С 1998 по 2007 год работал в российских авиакомпаниях и аэропортах. Занимал должности от инженера до заместителя генерального директора авиакомпании;
- В 2007–2009 годах в статусе советника руководителя Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация) курировал разработку и является автором основных положений ряда стратегических программ в области гражданской авиации РФ;
- С 2009 года — генеральный директор Центра стратегических разработок в гражданской авиации (ЦСР ГА);
- С 2016 года — генеральный директор ЦСРТ;
- Является ведущим российским экспертом по вопросам стратегического и маркетингового планирования в гражданской авиации. В общей сложности руководил разработкой или принимал участие в разработке более 150 проектов в области гражданской авиации.

В целом уже в прошлом году отрасль перешла от стабилизации к развитию.

Рост положительно влияет на финансовое состояние большинства, хотя и не всех, авиаперевозчиков. С учетом дефицита парка авиакомпании, позволяя себе прибыльные тарифы, обеспечивают высокую устойчивость практически в условиях плановой экономики: гарантированы высокая загрузка, высокий налет.

Понимая, что ввоз зарубежных самолетов пока не прогнозируется и в долгосрочной перспективе для нашей страны в зарубежных самолетах нет стратегической пользы, а провозные емкости неограниченны, вся отрасль рассчитывает на ускорение работы отечественного авиапрома.

Программа развития авиаотрасли предполагала импортозамещение авиапарка на 80% до 2030 года. Насколько осуществимы эти планы?

Данная программа после принятия в 2022 году уже дважды пересматривалась. Пересмотр учитывает в том числе сдвиг вправо планов производства отечественных импортозамещенных

самолетов MC-21, SJ-100, Ту-214 и недавно принятые решения по национальным целям. Наш президент в национальных целях Российской Федерации до 2030 года установил, что авиационная подвижность страны должна вырасти на 50% по сравнению с 2023 годом при доле отечественных самолетов в парке российских авиаперевозчиков не менее 50%.

Понимаем, что это как магистральные, так и региональные типы самолетов. Прежде всего на количество повлияет наиболее ожидаемый региональный самолет ЛМС-901 «Байкал». Важно, что идут разработки самолетов в сегментах в диапазоне 44–68 кресел: ТВРС-44 «Ладога», Ил-114-300. Эти типы крайне востребованы уже сейчас с учетом критического состояния парка самолетов Ан-24 и Ан-26. Своевременные решения по самолетам предыдущих поколений позволят продлевать ресурс некоторое время. Учитывая ограниченные возможности ремонтных заводов, больших инвестиций в них не ожидается. Поэтому именно по новым разработкам и выводу их в серию, в массовое производство, определено необходимо ускорение авиапрома.

Российская гражданская авиация, равно как и авиационная промышленность, показали себя как четко управляемые сверху целевыми ориентирами отрасли, несмотря на рыночные условия работы. Поставленные цели по количеству отечественных самолетов и авиационной подвижности могут быть достигнуты, так же как и уже достигнутая цель снижения доли перевозок через Москву в суммарных объемах перевозок, поставленная ранее президентом, как и целевые ориентиры по пассажиропотоку на 2022, 2023 годы. Повторю: сейчас вся гражданская авиация зависит от авиационной промышленности — от скорости разработок и вывода в серию самолетов.

Как обстоят дела с производством и эксплуатацией вертолетов?

Эти задачи авиапромом уверенно решаются. Современные вертолеты практически полностью обеспечивают необходимые объемы перевозок в интересах населения и отраслей экономики. Небольшой дефицит в регионах имеется, но все социальные обязательства выполняются, в том числе на вертолетном парке предыдущих поколений. Здесь нивелированию небольшого дефицита парка способствует общее сокращение объемов работ в вертолетной индустрии, переход на беспилотную авиацию. Например, дает о себе знать сокращение объемов пилотируемых вертолетных услуг в нефтегазовой отрасли.

Ожидается пересмотр стратегии и перевод вертолетных заводов на производство более современной и дорогой техники. Это потребует применения льготных лизинговых схем, программ субсидирования сделок по приобретению вертолетов, программ господдержки для снижения эксплуатационных затрат авиакомпаний.

ЦСРТ с холдингом «Вертолеты России» ранее была разработана и Советом Федерации рекомендована для внедрения схема трейд-ин вертолетов, которая в совокупности с другими мерами господдержки позволит приблизить стоимость летного часа к показателю Ми-8 и других типов предыдущих поколений. Это, в свою очередь, создаст условия для назревшего обновления вертолетного парка современными типами.

Ведется разработка принципиально новых типов пилотируемой винтокрылой техники, которая также должна появиться после 2030 года.

Каковы перспективы беспилотной авиации? Какие проекты ЦСРТ ведет в этом направлении?

Наша команда уже 14 лет вовлечена в разработки и прогнозы в области беспилотной авиации. Уверенно можно сказать, что достигнутый по результатам 2023 года объем рынка РФ в 19,8 млрд руб. после снятия ограничений на полеты может вырасти в несколько раз в ближайшие годы. Этому будет способствовать зрелость технологий и готовность производителей БАС, а также готовность потребителей услуг.

На данный момент ЦСРТ ведет обоснование перспективных типов беспилотных авиационных систем для гражданского сектора, решает наиболее востребованные задачи по формированию сценариев применения уже разработанных БАС. Кроме того, сейчас мы развиваем направление предпроектных проработок дронопортов — специализированных оборудованных посадочных площадок для БАС. Недавно мы завершили предпроектную проработку дронопортов в Самаре и Тольятти — скоро они будут спроектированы и построены.



Большинство отечественных разработок в области БАС, даже уже готовых к серийному производству, не выходит на серию по ряду причин. Типичная — отсутствие достаточного финансирования, которое возможно только при массовом заказе. Здесь может помочь именно военный

нет ни одной отрасли экономики, где не были бы задействованы БАС. Количество сценариев применения исчисляется сотнями, только в государственном секторе — несколько десятков, из которых около 20 уже реализуются в нашей стране.

«В ЗАРУБЕЖНЫХ САМОЛЕТАХ НЕТ СТРАТЕГИЧЕСКОЙ ПОЛЬЗЫ. ВСЯ ОТРАСЛЬ РАССЧИТЫВАЕТ НА УСКОРЕНИЕ РАБОТЫ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАПРОМА»

Возглавивший Министерство обороны Андрей Белоусов ранее, в должности вице-преьера, курировал беспилотное направление. Как вы считаете, сможет ли он на новой должности придать дополнительный импульс развитию именно в этой сфере?

Отечественное беспилотное сообщество высоко оценило это назначение и с большими надеждами смотрит на синергетический эффект, который могут дать военные заказы развитию гражданского сектора. Статистика подтверждает: в прошлом году темп роста беспилотного рынка составил 35% без учета военных БАС и 129% — с учетом военных.

заказа, к которому готовы подключиться многие производители гражданских БАС. Большой вклад в развитие беспилотного сектора РФ внес именно Андрей Рэмович на предыдущих должностях.

Технологическое развитие как гражданского, так и военного секторов беспилотных авиационных систем будет более динамичным, чем ожидается. Когда мы проводили форсайт-сессию по актуализации Транспортной стратегии Российской Федерации более 10 лет назад, то прогнозировали массовое применение БАС только к 2030 году. Де-факто беспилотная технологическая революция свершилась раньше, чем предполагалось. Сейчас практически

Вы являетесь разработчиком ранее утвержденной концепции развития аэродромной сети Российской Федерации. Как оцениваете состояние авиационной инфраструктуры? Каковы причины сокращения количества аэропортов в нашей стране в последние десятилетия и возможно ли их восстановление?

Действительно, количество аэропортов сократилось практически в шесть раз. В 1991 году в Российской Федерации их было 1450. Существующее количество аэропортов и посадочных площадок в целом позволяет удовлетворять потребности населения и отраслей экономики в авиасообщениях. Почему так произошло, что существенное снижение количества аэропортов несущественно сказалось на авиационной связности страны и регионов? Дело в том, что ранее авиаперевозки существовали в условиях не реальной, а плановой экономики, с большими субсидиями, в том числе на инфраструктуру, также часть аэропортов перешла в статус посадочных площадок.



Сейчас есть потребность в создании новых аэропортов, в частности — в регионах, которые не имеют авиационного сообщения, но обладают высоким туристическим потенциалом. ЦСРТ работает над такими проектами с инвестиционными холдингами и крупнейшими банками, в основном это концессии.

В настоящий момент приняты решения и будет профинансировано базовое количество — 75 аэропортов. Однако есть потребность в будущем кардинальном пересмотре федеральной стратегии финансирования аэропортов, чтобы все перспективные новые проекты реализовывались. Прежде всего необходимо создание федерального инфраструктурного фонда, аналога дорожного фонда, поручение по проработке которого дал президент. Есть и альтернативные точки зрения, предполагающие развитие частных аэропортов, — они ориентированы на поддержание действующей инфраструктуры в условиях дефицита финансирования со стороны федерального бюджета. На мой взгляд, механизм федерального инфраструктурного фонда с исключением налогообложения сборов позволит за десятилетие ликвидировать дефицит в финансировании аэродромной инфраструктуры любых аэропортов. Это подтверждает и международная практика.

Вы участвовали в создании системы субсидирования межрегиональных авиаперевозок в России. Каковы их перспективы? Станет ли проще летать между регионами?

Прообраз действующей системы субсидирования межрегиональных авиаперевозок был создан при участии ЦСР ГА в 2013 году, в рамках постановления правительства РФ. Именно тогда были отработаны механизмы субсидирования и Россия снова получила авиационную связность регио-

Сейчас действует рациональный подход к субсидированию. Есть даже регионы в Сибири с весьма рациональным подходом, которые имеют удаленные труднодоступные населенные пункты. Но нужно отметить, что в программах субсидирования они не участвуют своими бюджетами. С одной стороны, это неправильно, когда только соседи субсидируют полеты в твой регион, с другой стороны, есть объяснение — эти случаи вызваны тем, что бюджет региона дефицитный, а действующие программы субсидирования предполагают

«РОССИЙСКАЯ ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ, РАВНО КАК И АВИАЦИОННАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ, ПОКАЗАЛИ СЕБЯ КАК ЧЕТКО УПРАВЛЯЕМЫЕ СВЕРХУ ЦЕЛЕВЫМИ ОРИЕНТИРАМИ ОТРАСЛИ»

нов. Сейчас действует более 200 субсидируемых межрегиональных авиалиний, связывающих регионы России между собой. Раньше их было больше, и назрела необходимость совершенствования механизмов субсидирования. Совет Федерации дал 18 базовых рекомендаций по изменению правил. В Минтрансе создается рабочая группа, которая позволит учесть потребности регионов и авиакомпаний.

софинансирование именно из региональных бюджетов. Предлагается воссоздать ранее существовавший механизм выравнивания уровня транспортной доступности за счет субсидий федерального бюджета, а также запустить механизм субсидирования местных внутрирегиональных линий за счет средств федерального бюджета. Тогда и авиакомпаниям, и пассажирам будет летать выгоднее. 

АЛЕКСАНДР ВЕСЕЛОВ