



Публикация сайта ТП «АМиАТ» (<https://aviatp.ru/>)

Раздел: «Аналитический центр ТП»

22 апреля 2022 г. Президент Российской Федерации утвердил **перечень поручений по итогам совещания по вопросам развития авиационных перевозок и авиастроения, состоявшегося 31 марта 2022 г.**

С полным текстом перечня поручений можно ознакомиться на сайте Президента РФ:
<http://kremlin.ru/acts/assignments/orders/68279>.

Учитывая нестабильное состояние авиационной отрасли Российской Федерации, усугубившееся в т.ч. в результате санкций, введенных западными государствами – задачи (поручения) поставленные Президентом, имеют важнейшее значение для определения перспектив и путей ее дальнейшего развития.

На наш взгляд, наибольшую сложность представляют два ключевых организационных аспекта. Первый – это необходимость *связать и синхронизировать между собой функционирование и дальнейшее развитие двух действующих самостоятельно с момента распада СССР сегментов (подотраслей) экономики РФ – воздушного транспорта (гражданской авиации) и авиационной промышленности.*

Если в плановой экономике развитие данных сфер было синхронизировано на уровне связанных на уровне общегосударственной системы общих планов работы соответствующих министерств и входящих в их состав предприятий и организаций, то в существующей в настоящее время в Российской Федерации экономической модели – хозяйствующие субъекты действуют самостоятельно, ориентируясь, прежде всего, на конъюнктуру рынка и собственные, преимущественно финансовые, интересы.

Данное замечание в большей степени относится к авиакомпаниям и организациям ТООР, а также к частным предприятиям авиастроительной отрасли; и в меньшей степени к организациям, основным акционером которых является государство – холдинговым структурам авиационной промышленности и ПАО «Аэрофлот».

Второй организационный аспект связан с получением *доступа к информации о реальном состоянии дел в отрасли с целью проведения объективного анализа.* Многие вопросы состояния парка воздушных судов и его технического обслуживания, а также коммерческой деятельности предприятий (включая наличие и загрузку производственных мощностей, формирование себестоимости, возможности финансирования за счет собственных или привлеченных средств) – являются достаточно чувствительными для руководства и акционеров компаний; и вряд ли могут быть полностью доступны для специалистов и руководителей министерств.

В этих условиях *формирование обоснованных планов и программ развития* таких технически сложных отраслей, как авиация, представляется достаточно непростой задачей. Для оказания поддержки федеральным органам исполнительной власти, осуществляющим формирование и реализацию государственной политики в отрасли, аппаратом и экспертами Технологической платформы был выполнен краткий анализ сделанных поручений (с точки зрения возможных подходов к их выполнению и механизмов реализации будущих мероприятий).

В состав перечня поручений Президента Российской Федерации Правительству Российской Федерации вошли следующие *основные группы задач*:

- 1) о разработке и реализации программы компенсации расходов авиакомпаний на осуществление внутренних воздушных перевозок в период с апреля по октябрь 2022 г. в целях обеспечения перевозок не менее 100 млн. пассажиров в 2022 году (**пп. «а»**);
- 2) о предоставлении субсидий авиакомпаниям на компенсацию расходов, связанных с возвратом провозной платы за международные воздушные перевозки, отмененные после 24 февраля 2022 г. из-за международной обстановки; и за внутренние воздушные перевозки, отмененные в связи с ограничением полетов в аэропорты южной и центральной части Российской Федерации, а также аэропортам южной и центральной части Российской Федерации на компенсацию расходов, понесенных в связи с действием ограничений на полеты в данные аэропорты (**пп. «б»**);
- 3) о разработке и утверждении комплексной программы развития авиационной отрасли на период до 2030 года (**пп. «в»**);
- 4) о разработке и реализации комплекса мер по урегулированию вопросов, связанных с уплатой российскими авиакомпаниями лизинговых платежей (**пп. «г»**).

Далее представлены *результаты анализа и комментарии экспертов* по данным поручениям.

Из 4-х сделанных поручений более подробно мы рассматриваем только два (первое и третье), предусматривающих разработку и реализацию системных мер общепромышленного развития. Другие два поручения (второе и четвертое) касаются более частных вопросов, связанных с оказанием финансовой поддержки отдельным группам участников.

С комментариями по урегулированию вопросов, связанных с уплатой российскими авиакомпаниями лизинговых платежей можно ознакомиться на сайте ТП по адресу: <https://aviatp.ru/cabinettp#23032022>: «23 марта 2022 г. в Совете Федерации в рамках специального «правительственного часа» состоялось выступление Министра транспорта Российской Федерации В.Г. Савельева, на котором, среди прочих, был поднят вопрос *о финансовых аспектах взаимоотношений российских авиакомпаний с иностранными лизинговыми компаниями*.

Напомним, что в соответствии с решениями, принятыми западными государствами, международные лизинговые компании должны досрочно прекратить отношения с российскими авиакомпаниями. По словам Министра, остаточная стоимость данных самолетов составляет около 20 млрд. долларов. Кроме того, согласно озвученным данным, по части действующих лизинговых контрактов – в качестве формы оплаты предусмотрены аккредитивы на общую сумму около 200 млрд. руб., и в случае неисполнения обязательств со стороны российских авиакомпаний могут пострадать обслуживающие их российские банки, которые, в свою очередь, могут предъявить претензии авиакомпаниям. Как следует из выступления В.Г. Савельева – он предлагает рассмотреть вопрос о государственной помощи авиакомпаниям в решении данного вопроса ... ».

Безусловно, важно обеспечить цивилизованное урегулирование отношений российских авиакомпаний с иностранными лизинговыми компаниями – так как большинство самолетов, эксплуатируемых в Российской Федерации являются иностранными и предоставлены в лизинг соответствующими иностранными (международными) структурами. Однако, в условиях введенных со стороны западных государств односторонних санкций – регуляторные меры со стороны России должны быть взвешенными и не допускать ущемление национальных интересов, в т.ч. путем предоставления иностранным финансовым структурам режима наибольшего благоприятствования.

Наиболее важным поручением (задачей) является п. «в» перечня:

«в) утвердить комплексную программу развития авиационной отрасли на период до 2030 года (далее также – комплексная программа, программа) и обеспечить ее реализацию. В комплексной программе определить:

- показатели, характеризующие деятельность в авиационной сфере, – объем международных и внутренних пассажирских воздушных перевозок, долю воздушных судов отечественного производства в парке российских авиакомпаний, а среди них – долю исправных воздушных судов. Предусмотреть ежегодное увеличение данных показателей;
- основные параметры оптимальной маршрутной сети;
- количество воздушных судов (в том числе для обеспечения потребности малой авиации), которое требуется российским авиакомпаниям с учетом необходимости обновления и пополнения парка в целях достижения показателей, предусмотренных абзацем вторым настоящего подпункта (по типам воздушных судов);
- оптимальные номенклатуру, объемы и сроки поставок воздушных судов отечественного производства с учетом необходимости реализации в возможно короткие сроки программ импортозамещения, а также графики производства отечественных комплектующих, запасных частей и расходных материалов, обеспечивающих данные поставки;
- обязательства отечественных предприятий по осуществлению в запланированный срок и в запланированном объеме поставок воздушных судов, комплектующих и запасных частей к ним, расходных материалов, отвечающих требованиям к качеству поставляемой продукции;
- меры по модернизации и расширению производства воздушных судов, поддержанию их летной годности, техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов;
- показатели, характеризующие снижение стоимости приобретения и эксплуатации воздушных судов отечественного производства, а также владения ими;
- гарантированные объемы и источники финансирования мероприятий, предусмотренных комплексной программой, в том числе за счет бюджетных ассигнований федерального бюджета и средств Фонда национального благосостояния (с разбивкой по годам).

Доклад – до 1 июня 2022 г., далее – один раз в полгода».

Мнения экспертов:

- ✓ При разработке и реализации данной программы критически важно обеспечить максимально тесное взаимодействие органов и организаций воздушного транспорта и соответствующих органов и организаций авиационной промышленности. Одним из важных элементов программы, на наш взгляд, является разработка *нескольких вариантов (сценариев)* осуществления авиаперевозок (см. также далее комментарии к п. «а»), а также сценариев обеспечения летной годности существующего парка, с учетом реальных возможностей освоения производства необходимых запчастей и материалов в РФ и (или) обеспечения альтернативных каналов поставок, а также возможных вариантов сдвижек сроков производства и поставок российских ВС.
- ✓ Что касается предусмотренного поручениями Президента включения в состав данной программы обязательств отечественных предприятий по осуществлению в запланированный срок и в запланированном объеме поставок воздушных судов, комплектующих и запасных частей к ним, расходных материалов, то, как уже отмечалось в комментариях экспертов ТП – необходимо разработать *сквозной план-график* производства и поставок ВС, двигателей, систем, комплектующих и материалов; включающий участие большого количества предприятий - изготовителей, начиная с компаний - финалистов и заканчивая производителями (поставщиками) всех необходимых систем, агрегатов и материалов.

Учитывая многочисленные случаи нарушения изначально запланированных сроков российскими производителями, наблюдавшиеся в предыдущие годы – данная задача требует серьезной организационной работы и качественного информационно-аналитического обеспечения в плане получения достоверной информации о реальном состоянии производства, наличии и особенностях функционирования технологического оборудования, состоянии конструкторской и технологической документации; а также эффективных механизмов оперативного принятия адекватных мер демпфирования возникающих рисков по работе с поставщиками, включая формирование минимально необходимой конкурентной среды и своевременное оказание необходимых мер государственной поддержки.

- ✓ В целях выполнения поручения Президента Российской Федерации о снижении стоимости приобретения и эксплуатации воздушных судов отечественного производства, а также владения ими – должна быть проведена серьезная *работа по нормированию показателей* трудоемкости, материалоемкости и энергоемкости производства; и обеспечению их поэтапного снижения, как за счет увеличения серийности и модернизации производства, так и путем разработки и реализации соответствующих организационных мероприятий.

На всех ключевых предприятиях производственной кооперации должны быть разработаны обоснованные планы по оптимизации производственных и технологических процессов, в т.ч. путем снижения времени простоев, модернизации систем оплаты труда, сокращения логистических цепочек, развития аутсорсинга, внедрения средств автоматизации, и т.д.

Достаточно сложной и в то же время необходимой задачей является обеспечение конкуренции среди поставщиков для повышения эффективности и качества работ и минимизации (оптимизации) цен. Возможным способом решения данной задачи является распределение альтернативных поставщиков между различными программами (проектами) создания и производства авиационной техники, реализуемыми с участием мер государственной поддержки.

Важно также обеспечить минимизацию (оптимизацию) инвестиционных расходов на закупку нового оборудования, с учетом существующих санкционных ограничений и планов (программ) развития отечественного станкостроения. Для решения этой задачи рекомендуется привлекать независимых экспертов и аудиторов, способных качественно и оперативно помочь акционерам (заказчикам) определять реальную потребность в инвестициях и их адекватную стоимость.

В части стоимости эксплуатации необходимо сформировать адекватные прогнозы технических характеристик новых российских ВС, которые могут быть обеспечены по результатам выполнения ОКР, а также стоимости ТОиР и (или) мер государственной поддержки, которая может быть оказана эксплуатантам или производителям для выравнивания стоимости эксплуатации с иностранными аналогами на начальном этапе вывода на рынок, в т.ч. путем формирования пула запасных двигателей и агрегатов в необходимых объемах.

- ✓ Данная комплексная программа должна наиболее эффективным образом связать между собой деятельность и потребности российских авиакомпаний с деятельностью и возможностями российских организаций авиационной промышленности и смежных отраслей. Для этого необходимо *проведение оперативного сбора и анализа информации* о состоянии имеющегося парка (прежде всего, ВС иностранного производства), общих (совокупных) потребностях в запчастях, материалах и ремонтах, с учетом наличия складов и доступности (наличия) альтернативных каналов поставок.

- ✓ На основе независимого (максимально объективного) анализа данной информации могут быть разработаны планы поддержания летной годности имеющегося парка путем создания централизованного пула подменных двигателей, агрегатов и запчастей, освоения производства наиболее важных деталей и материалов, поставка которых из-за рубежа невозможна или экономически нецелесообразна; централизованной закупки доступных запчастей и материалов у иностранных поставщиков; создания общего (централизованного) пула подменных двигателей, агрегатов и запчастей; проведения необходимых испытаний, подтверждающих возможность продолжения безопасной эксплуатации.
- ✓ Самым сложным вопросом в организации работ по поддержанию летной годности иностранных ВС является *определение организаций, способных осуществлять функции разработчика в отношении конкретных типов воздушных судов и двигателей* в части модификации типовой конструкции и выпуска ремонтной документации, в условиях отсутствия достоверной информации об особенностях конструкции, составе материалов и технологиях изготовления наиболее ответственных деталей, а также алгоритмах ключевых систем управления.

Учитывая то, что в настоящее время российские корпорации и входящие в их состав конструкторские предприятия не готовы брать на себя такую ответственность, т.ч. в связи с повышенной загрузкой конструкторского и инженерного состава, а также производственного и испытательного оборудования – возможным вариантом могло бы стать формирование временных коллективов, с участием наиболее квалифицированных ученых, конструкторов, специалистов эксплуатирующих и ремонтных организаций, которые могли бы выполнять эти функции. Данные коллективы должны получить неограниченный доступ ко всей имеющейся в стране информации о конструкции и ремонтах иностранных ВС, а также право приоритетного использования имеющихся в РФ испытательных мощностей.

- ✓ Безусловно, на данный момент освоение технологий ремонта и производства необходимых запчастей и материалов для обеспечения эксплуатации иностранных ВС является сверхзадачей, требующей концентрации ресурсов и грамотного технического управления; однако, успешное ее решение может позволить значительно повысить уровень компетенции отрасли, а также снизить риски задержек в поставках ВС российского производства.

В любом случае, привлечение наиболее компетентных специалистов конструкторских и научных организаций к проведению мероприятий по одобрению схем ремонтов и обслуживания иностранных ВС, находящихся в парке российских авиакомпаний, в условиях отсутствия авторского сопровождения со стороны иностранных разработчиков – позволит значительно повысить уровень безопасности полетов и привлекательность воздушного транспорта для пассажиров.

Подробнее о предложениях Технологической платформы, которые могут оказаться полезными при формировании и реализации комплексной программы развития авиационной отрасли в новых условиях, можно ознакомиться по адресу: <https://aviatp.ru/cabinettp#programm>.

Разработанные экспертами ТП предложения по организации работы отрасли в условиях масштабных санкций, введенных со стороны западных государств, представлены в виде *плана мероприятий*, включающего основные задачи (направления), механизмы реализации (мероприятия), примерный состав ответственных исполнителей (участников), возможные источники финансирования, сроки выполнения; а также *общей методологической схемы*, в сжатом (графическом) виде демонстрирующей основное содержание ключевых задач и их взаимосвязь с предлагаемыми механизмами реализации и планируемыми (ожидаемыми) результатами.

Следующей по значимости общепромышленной задачей является поручение Президента РФ, содержащееся в п. «а» перечня:

«а) в целях обеспечения по итогам 2022 года воздушных перевозок российскими авиакомпаниями **не менее 100 млн. пассажиров** разработать и реализовать **программу, направленную на компенсацию расходов, понесенных этими авиакомпаниями**, в размере части стоимости авиабилетов на рейсы внутренних воздушных линий, осуществленные в период **с апреля по октябрь 2022 г.** (исходя из пассажирооборота), предусмотрев при этом:

- выделение на указанные цели из федерального бюджета бюджетных ассигнований в объеме **не менее 110 млрд. рублей**».

Мнения экспертов:

- ✓ Установление целевого показателя в количестве 100 млн. пассажиров в 2022 году представляется достаточно амбициозной задачей, учитывая фактический объем авиаперевозок в 2021 году (всего – 111 млн. пасс., из них 87,5 млн. пасс. – в РФ и 23,5 млн. пасс. – по международным маршрутам). При этом, направление бюджетных средств на субсидирование расходов авиакомпаний по перевозке пассажиров по внутренним маршрутам в фиксированном объеме (не менее 110 млрд. рублей в период с апреля по октябрь 2022 г.) означает, что уже был произведен какой-то анализ (оценка) будущих потребностей и потенциального эффекта.

Насколько данный анализ был корректен и эффективен, покажет время. На текущий момент можно сказать, что для максимально объективного расчета необходимо учитывать динамику изменения покупательной способности населения, в т.ч. в связи с ростом инфляции и изменением реальных денежных доходов граждан, а также структуру фактических расходов авиакомпаний. Важное значение также имеют механизмы распределения планируемых субсидий – прежде всего, на какие маршруты их планируется направить, а также перелеты на каких воздушных судах будут субсидироваться в первую очередь.

- ✓ Учитывая сложности с обеспечением технической поддержки эксплуатации иностранных самолетов, возможным вариантом было бы определить критически необходимую маршрутную сеть внутренних воздушных линий, состоящую из маршрутов, связывающих крупные городские центры, а также социально значимых линий в труднодоступных и удаленных регионах. Следующим шагом должно стать определение оптимального парка ВС, который необходимо использовать для осуществления данных перевозок, с учетом ограничений в поставках иностранных запасных частей и материалов, с целью максимального продления летной годности имеющегося парка. Возможно, в первую очередь, следует субсидировать полеты, выполняемые на отечественных воздушных судах, учитывая минимальные риски обеспечения их летной годности и создание адекватных стимулов для авиаперевозчиков по обновлению парка.

В целом, на наш взгляд, очень важно обеспечить своевременную и качественную реализацию поручений Президента Российской Федерации. Для решения этих задач необходимо значительно повысить уровень координации в деятельности 2-х блоков Правительства – Министерства транспорта и подведомственного ему Федерального агентства воздушного транспорта, с одной стороны, и Министерства промышленности, с другой.

Также необходима качественная организация аналитической работы, базирующейся на максимально объективной и полной информации о состоянии ключевых сегментов. Ассоциация со своей стороны готова оказывать максимальную поддержку и содействие федеральным органам исполнительной власти и предприятиям отрасли в решении задач, поставленных Президентом.