

Review форум Сочи 2014

Им бы в небо

Междугородние авиационные перевозки — дело довольно прибыльное, однако в этом бизнесе многое зависит от инфраструктурных решений в конкретном регионе. К несчастью, во многих регионах России эта инфраструктура слабо развита или вообще отсутствует. О путях развития региональной авиации пойдет речь на Сочинском инвестиционном форуме.

— регионы —

Авиация в зачаточном состоянии

«На Урале, в Сибири и на Дальнем Востоке местная авиация находится в зачаточном состоянии, а точнее, в остаточном после советской эпохи», — пояснил президент ВК «Аэросоюз» Александр Климчук. — Аэродромы, оставшиеся с тех времен, полуразрушены, парк техники давно выработал свой ресурс — это вертолеты Ми-2, Ми-8, из самолетов — почти музейные «кукурузники». В Якутске на полет на вертолете нужно записываться за несколько недель».

Но и ближе к Москве дела обстоят не лучше. Жителям Ярославской области, чтобы отправиться отдохнуть в Геленджик или Сочи на самолете, сначала приходится лететь в Петербург. По словам губернатора Ярославской области Сергея Ястребова, в настоящее время в регионе осуществляется регулярное авиационное сообщение с Петербургом с частотой три рейса в неделю зимой и четыре рейса в неделю летом.

«В ближайшие три-четыре года, согласно бизнес-плану развития Ярославского аэропорта Туношна, планируются организовать регулярное авиасообщение с Архангельском, Воркутой, Ухтой, Сочи, Геленджиком, а также с Республикой Крым», — пояснил господин Ястребов. Губернатор отметил, что для раскатки всех востребованных воздушных линий на первоначальном этапе потребуются бюджетное софинансирование.

Есть надежда?

Есть ли надежда, то предложение не должно заставить себя ждать — таковы законы любого рынка услуг. Поэтому и власти страны, и местные бизнесмены, а также крупные девелоперы и инвесторы наконец-то начали обращать внимание на практически неосвоенный сектор рынка — внутрирегиональные авиалинии.

По данным руководителя пресс-службы Минтранс РФ Тимура Хикматова, в прошлом году был успешно реализован пилотный проект развития региональных авиалиний в Приволжском федеральном округе, в рамках которого прямыми авиамаршрутами были связаны все 14 столиц субъектов округа. Шесть авиакомпаний выполнили почти 11 тыс. рейсов, после чего было принято решение о продолжении этого проекта в течение ближайших трех лет.

После этого были реализованы и программы субсидирования авиалиний в других регионах, благодаря чему перелеты внутри России стали более доступными. «Уже в текущем году рост перевозок на внутренних линиях существен-



Местная авиация готовится выйти из тени

но опередил темпы роста на международных и составил 15%, — пояснили в пресс-службе Минтранса. — В 2013 году было реализовано пять программ субсидирования региональных авиалиний, их совокупный бюджет составил порядка 7,5 млрд руб., что позволило дополнительно перевезти около 1,15 млн пассажиров и открыть более 80 новых маршрутов».

По данным Московского авиационного узла, в 2013 году наиболее динамично развивалось авиационное сообщение в таких городах, как Анапа, где рост пассажиропотока составил 26,1% за год, Казань (+24,2%), Нижний Новгород (+22,8%), Челябинск (+21%). Однако остается еще масса неосвоенных регионов, которые требуют пристального внимания как со стороны властей, так и со стороны инвесторов.

Кто еще готов

Самый большой потенциал для инвестиций имеют средние аэропорты с пассажиропотоком 1–1,5 млн человек, такие как Кольцово (Екатеринбург), Толмачево (Новосибирск), Пашковская (Краснодар), Адлер (Сочи), Емельяново (Красноярск), Курумоч (Самара), аэропорт Новый в Хабаровске, а также авиационные узлы в Казани, Иркутске, Тюмени, Сургуте, Перми, Челябинске, Омске и Южно-Сахалинске.

По словам начальника отдела стратегического консалтинга компании J1. Юлии Никуличевой, на Урале, в Сибири и на Дальнем Востоке уже началось активное развитие аэропортовых комплексов. Правда, зачастую речь идет не о возведении новых аэропортов, а о мо-

дернизации и расширении уже существующих комплексов.

Стимулом к развитию аэропортов обычно выступает проведение крупных мероприятий, например саммита АТЭС, Универсиады, Олимпиады, грядущего чемпионата мира по футболу, а также смена собственников предприятия.

Полоса препятствий

Однако на пути развития местной авиации возникает масса преград, в первую очередь финансовых. «Нужно создавать благоприятный инвестиционный климат, возможно, субсидировать инфраструктурные объекты», — считает Александр Климчук. — Если бы местные власти взяли предоставлять необходимые участки, дотировать некоторое количество часов полета, то вертолетное и авиасообщение развивалось бы быстрее».

Немалую роль играет и нагрузка на внутренние воздушные линии, так как их недостаточная нагрузка повышает «себестоимость кресла» и следом — цены на билеты. «В вопросе установления конкурентоспособного тарифа огромную роль играют федеральные программы финансирования авиалиний, а также региональные программы субсидирования», — говорит Сергей Ястребов.

Александр Климчук считает, что в среднем перелет в регионах должен обходиться пассажирам не более чем в 3 тыс. рублей на человека. «Как добиться этой цены — за счет дотаций регионов или реализации какой-либо государственной программы — вопрос пока открытый», — разводит руки эксперт.

А губернатор Ярославской области заявил, что считает справедливыми те цены, по которым потенциальные покупатели авиали-

нии готовы их приобретать. Однако конкретной цифры не назвал.

А что дешевле?

Помимо аэропортов частные инвесторы начали развивать в регионах вертолетное сообщение, которое уже пользуется большой популярностью. «При небольшом количестве аэродромов, создание которых довольно затратно, уместнее развивать вертолетное сообщение, ведь вертолет может приземлиться на любую площадку», — считает Александр Климчук.

Однако не стоит забывать, что цена полета в расчете на пассажирок километр или на единицу массы перевозимого груза у вертолета выше, чем у самолета. Кроме того, и сами вертолетные дорожки самолетов на 30–40%, особенно если делать ставку на более комфортную технику западного производства. «Это не касается, правда, самой популярной у нас марки Robinson, вертолеты которой по стоимости и по цене перелета сопоставимы с самолетами», — говорит господин Климчук. — Но шести-восьмиместный вертолет, например, марки Agusta действительно стоит в два-три раза дороже самолета Safran». Правда, срок окупаемости вертолетного центра составляет пять-шесть лет, а вот у аэродрома он равен десяти годам.

Как утверждают эксперты Lufthansa и других ведущих авиакомпаний, пороговое значение пассажиропотока, при котором аэропорт выходит на безубыточный уровень, составляет не менее 500 тыс. пассажиров в год. Это означает, что дальнейшее развитие местного авиасообщения получат только благодаря дотациям со стороны властей. Или других щедрых дарителей.

Мария Лукина, Марта Савенкоц

Галопом в ГЧП

— партнерство —

Развитие государственно-частного партнерства (ГЧП) станет одной из главных тем обсуждения на Сочинском форуме. В 2013 году средний уровень развития ГЧП в субъектах составил всего 35%. В течение четырех лет страна должна совершить глобальный прорыв, увеличив сегодняшний показатель почти в два раза.

Проекты нулевого уровня

Формально большинству субъектов справиться с правительственным наказом будет достаточно просто, но не из-за того, что темпы развития внезапно станут галопирующими, а потому, что в некоторых регионах участие в проектах ГЧП оценивается как нулевое. «В прошлом году в ряде субъектов было по одному-два проекта, и те до сих пор не реализованы», — объясняет партнер группы компаний vCube Вадим Каченко. — Есть регионы, где государственно-частное партнерство только начинают изучать, и здесь о совместных проектах бизнеса и государства слышали только в теории. В таких регионах даже при одном проекте можно достичь результата не в 64%, а сразу в 100%. Однако вопрос в том, смогут ли подобные субъекты реализовать даже один проект, пока остается открытым. «Первые шаги, безусловно, самые трудные и самые масштабные».

Однако при наличии политической воли регионы смогут за 12–18 месяцев разработать и принять необходимые документы, опосредующие создание благоприятной среды в сфере государственно-частного партнерства и регламентирующие процедуры подготовки и реализации проектов. Намного сложнее будет подготовить и успешно реализовать пилотные проекты. Наш опыт показывает, что это главный камень преткновения, о котором сплетаются региональные чиновники», — рассказывает управляющий партнер адвокатского бюро «Качкин и партнеры» Денис Качкин. Кроме того, добавляет генеральный директор Uniscop Group Дмитрий Симагин, низкий уровень развития ГЧП в субъектах не всегда вызван отсутствием проработанности вопроса на уровне региональных администраций. «Необходима слаженная финансово-правовая система регулирования государственно-частного партнерства от федерального уровня до муниципалитетов, включая все соответствующие отрасли законодательства, и, как следствие, уверенное отношение к данному формату со стороны рынка частных инвестиций», — считает господин Симагин. Между тем проект закона о ГЧП на федеральном уровне, до сих пор не прошедший второе чтение, по-прежнему сырой, поэтому частная сторона зачастую действительно до конца не понимает экономику проектов, а условия, которые выдвигает бизнес, не всегда приемлемы для государства.

Впрочем, больших надежд на этот документ никто из опрошенных экспертов и не возлагает. «Есть основания полагать, что закон будет рамочным и не решит всех проблем — потребуются принятия множества подзаконных актов, определяющих процедуры ГЧП. Так что мы пока только в начале большого пути по развитию государственно-частного партнерства. Пока же не совсем понятно, что такое ГЧП и по каким критериям отделять этот механизм от госзакупок. Узкое определение, от которого постепенно уходят, приравнивает понятия ГЧП и концессии. Широкое — это любое взаимодействие государства и бизнеса. В частности, очевидно, что софинансирование социальными девелоперами социальной и транспортной инфраструктуры в рамках их строительных проектов — это ГЧП де-юре, но де-юре это не так», — комментирует руководитель информационно-аналитического отдела АКГ «Градиент Альфа» Виталий Цветков. По словам эксперта, в

условиях слабой законодательной базы правоприменительная практика не отличается единообразием, поэтому проекты ГЧП сейчас реализуются в «ручном режиме». Не спасают положение и региональные законы о ГЧП, которые сегодня приняты в более чем 70 российских субъектах. «Большинство из них просто не работает — из-за большого количества внутренних противоречий и противоречий существующему законодательству, которые создают значительные правовые и юридические риски», — поясняет Виталий Цветков.

Кому больше всех нужно

Между тем в текущей ситуации тотальной бюджетной экономии повышение эффективности расходования средств и привлечение инвестиций будут являться основным трендом развития многих отраслей. По мнению директора по маркетингу логистической компании «Молком», прежде всего в использовании модели ГЧП нуждаются капиталоемкие отрасли, требующие значительных долгосрочных инвестиций: промышленность, логистика, сельское хозяйство. Виталий Цветков считает, что более всего в использовании модели ГЧП нуждаются хронически недофинансированные проблемные отрасли, такие как ЖКХ, износ фондов которого в России составляет, по оценкам АКГ «Градиент Альфа», в среднем 60%, а в некоторых населенных пунктах — 85%.

«Это также малоинтересные для инвестора отрасли социальной сферы. Или проекты в сфере строительства и обслуживания инфраструктуры, затраты на которые слишком велики, а окупаемость неочевидна. Именно в них и нужно создавать наиболее комфортные для ГЧП условия», — убежден эксперт. Денис Качкин также считает, что очень важно использовать модель государственно-частного партнерства в инфраструктурных проектах. По его мнению, инфраструктурный сегмент у нас традиционно является драйвером развития территорий, поэтому именно ГЧП может выступить в качестве того необходимого сейчас плеча, на которое государство сможет опереться. Президент ООО «Завидово Девелопмент» Дмитрий Окорков, в свою очередь, убежден, что проекты государственно-частного партнерства могли бы способствовать развитию отечественного бизнеса. «Государство может вкладывать деньги в создание инфраструктуры на условиях софинансирования с областью 70% на 30% или 85% на 15%. И тут возможен механизм ГЧП, когда инвестор помогает области в целевом софинансировании», — полагает Дмитрий Окорков.

Впрочем, и в сфере строительства жилья без государственно-частного партнерства не обойтись. «На практике сегодня за счет цены квадратного метра строятся также объекты социальной инфраструктуры. Однако экономика проектов позволяет это делать при достаточно высокой цене квадратного метра. Но сегодня стоит задача обеспечения россиян доступным жильем экономкласса», — комментирует заместитель генерального директора компании MR Group Андрей Кирсанов.

Что касается основных мероприятий по достижению целевых показателей в субъектах РФ, то, по мнению Дениса Качкина, прежде всего нужно разработать основы региональной политики в сфере ГЧП. «Это документ, которым определяются принципы, основные органы, действующие в процессе ее реализации, их полномочия и ключевые мероприятия по ее реализации — так называемая «дорожная карта». После этого обычно создается региональная структура, отвечающая за реализацию политики и подготовку проектов. Именно этот орган и должен заниматься выбором и подготовкой пилотных проектов», — резюмирует эксперт.

Татьяна Елекова, Санкт-Петербург

Курс на поворот

— стратегия —

Да и федеральный бюджет в среднесрочной перспективе не выглядит на 100% неуязвимым. Первый риск традиционный — цены на нефть. В сентябре они быстро пошли вниз и оказались на минимальном за два с лишним года уровне — около \$95 за баррель Brent. Впрочем, ожидать долгосрочного падения ниже \$85, видимо, не стоит: на этом уровне балансируется бюджет Саудовской Аравии, а чуть ниже находится точка безубыточности многих новых проектов добычи нетрадиционной нефти. Так что просто по этой причине — особенно учитывая значительное ослабление рубля — никаких особых проблем с исполнением российского бюджета не будет. Второй риск менее привычный — квазигосударственный долг. Если государство примет на себя обязанность обслуживать внешние займостроения компаний с большой долей госучастия (это теоретически возможно в случае продолжительного действия западных санкций и гипотетических пока ограничений доступа к азиатским рынкам капитала), уровень внешнего госдолга внезапно из пренебрежимо малого станет достаточно высоким.

Комбинация «дешевая нефть плюс отсутствие доступа к финансовым рынкам плюс слухи об ограничениях на движение капитала и конфискации собственности» способна в течение считанных месяцев

обнулить международные резервы, привести к девальвации рубля произвольной глубины, гиперинфляции и непредсказуемым социальным последствиям. Впрочем, буквы «К» в значении «катастрофа» в современной российской азбуке экономической политики пока нет. Пока ситуация выглядит относительно управляемой, а решения, способные вызвать в стране настоящую панику, пока, кажется, останавливаются на дальних подступах к Белому дому.

Впрочем, то, что, например, обсуждение возвращении налога с продаж оказалось затяжным, а «проработанный» список при введении продовольственных контрсанкций нанес целый ряд ударов и по отечественной пищевой промышленности, и по сельскому хозяйству, и по здоровью российских граждан и привел к скачку продовольственных цен, свидетельствует: риск саморазрушительных решений, а значит, и сценария «К» отличен от нуля.

Иллюзия буквы «А»

Главный тренд 2014 года — курс на ускоренное развитие экономического сотрудничества с Китаем и вообще с Азиатско-Тихоокеанским регионом. Свершилось то, о чем так долго мечтали дальневосточные элиты и говорили экономгеографы-теоретики. Российские ресурсы рано или поздно должны были встретиться с потребителями в самом быстрорастущем и самом густонаселен-

ном регионе мира. На бумаге все очень гладко: освоение труднодоступных месторождений углеводородов Сибири и Дальнего Востока на гарантированные доходы от экспорта в КНР и другие страны Азии. Дополнительный спрос на продукцию российской металлургии, машиностроения и стройиндустрии. Освоение практически пустующих территорий за Байкалом. Шанс на экономический бум в Приморье — регион по динамике десятилетиями отставал от соседних Японии, Южной Кореи и северных провинций КНР.

Если до китайского контракта «Газпрома» все это выглядело скорее мечтами, то теперь буква «А» (Азия) получила шанс занять достойное место в российской экономической азбуке. Есть, правда, риск, что поворот на Восток опоздал на пару десятилетий. Экономика КНР, очень возможно, как раз подходит к моменту серьезного замедления. Экономисты говорят о возможности и «мягкой», и «жесткой» посадки, о том, что накопившиеся диспропорции (в частности, в результате чрезмерных инвестиций в жилищный и инфраструктурный сектор) чреваты прорывом нескольких пузырей. О том, что экспортная модель развития себя исчерпала, а стимулировать внутренний спрос не получается. А демографы еще и напоминают, что политика «одна семья — один ребенок» уже приводит к старению населения. В общем, уже через несколько лет —

примерно одновременно с тем, когда газопровод «Сила Сибири» будет наконец построен, — спрос на энергоносители в Азии может стабилизироваться.

Еще один риск, связанный с поворотом на Восток, тоже демографический, только уже чисто российский. Масштабные инвестиционные проекты требуют трудовых ресурсов, значительной миграции из центральных районов страны в почти не освоенные регионы. Их избыток имеется, по сути, лишь на Северном Кавказе, далеко не факт, что качество жизни на Дальнем Востоке устроит потенциальных мигрантов, а их трудовые навыки — потенциальных работодателей. Впрочем, если судить по опыту Австралии — она, по сути, уже стала сырьевым придатком Азии, масштабный сырьевой экспорт возможен при относительно малой миграции, за счет высочайшей автоматизации горнодобывающей промышленности и транспорта.

Риск, на который идет российский власти с буквой «А», может быть и оправдан — в конце концов, прогнозы относительно остановки роста в Китае уже не раз оказывались неверными. Но одна из причин для того, чтобы вернуть Россию на траекторию устойчивого роста экономики, все же недостаточно. Необходима нормализация отношений с Западом, деэскалация ситуации на Украине, а также реализация наконец программы четырех «И».

Максим Кваша

«Модель экономического роста 2000-х годов исчерпала себя»

— от первого лица —

Если говорить о развитии банковской системы, то в условиях санкций и в условиях кризиса очевидно, что регуляторы должны уделять особое внимание капитализации и ликвидности банковской системы. Это крайне важно в условиях действующих ограничений по привлечению финансовых ресурсов из-за рубежа. Поэтому здоровью банковской системы, являющейся капиллярной системой экономики и проводником финансовых ресурсов, и должно уделяться повышенное внимание. На полях форума этот вопрос будет серьезно обсуждаться на традиционном мероприятии «Защита Сбербанка», и на панельной дискуссии «Банковская система: новая матрица рисков».

— Есть русская поговорка: «Не было бы счастья, да несчастье помогло». Может ли нынешняя непростая геополитическая и экономическая ситуация стать тем самым фактором, который заставит перейти к действи-

ям, необходимым для перелома негативного тренда? Какие из них вы считаете первоочередными?

— Действительно, сложившиеся условия в результате агрессивной политики санкций со стороны некоторых западных партнеров создали предпосылки для активного развития и наращивания внутренних ресурсов и реализации имеющегося внутреннего потенциала. Конечно же, тема импортозамещения станет предметом обсуждения на многих мероприятиях форума. Текущую ситуацию важно использовать для оперативного наращивания отечественного производства. Модель экономического роста, которая была характерна для России 2000-х годов, основанная на постоянном росте как стоимостных, так и физических объемов экспорта, причем экспорта в первую очередь сырьевых товаров, исчерпала себя, и переход на новые рельсы экономического развития, начавшийся несколько лет назад, в условиях санкций может быть серьезно усвоен. Об этом и будет наш форум.

Беседовала Юлия Яблокова