

# ЦСР ГА: 10 лет инновационного развития

## стратегические тренды, приоритеты и прогнозы развития гражданской авиации

### ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ МНЕНИЕ



**Генеральный директор  
Центра стратегических разработок  
в гражданской авиации  
Антон Корень**

– Антон Владимирович, прошедший год – это третий год подряд, когда перевозки пассажиров в Российской Федерации растут опережающими темпами. Какие факторы повлияли на такие результаты работы отрасли?

– Факторов развития рынка высокими темпами несколько.

Во-первых, макроэкономическая ситуация в стране стабилизировалась, и рост экономики без резких экономических изменений в части уровня реальных доходов, колебаний валютных курсов позволил пассажирам уверенно планировать свои путешествия.

Во-вторых, в сегменте регулярных перевозок продолжилась «бюджетизация» отрасли, когда на фоне роста доли авиакомпании «Победа» перевозчики внедряют в продукт все больше элементов бюджетных перевозок для снижения среднего тарифа, что стимулирует рынок и способствует его более быстрому росту.

В-третьих, на фоне восстановительного роста 2017–2018 годов авиакомпании также активно увеличивают провозные емкости, что часто провоцирует демпинг в отдельных сегментах рынка.

В-четвертых, на фоне стремительного развития цифровых технологий организация путешествия, в том числе с использованием нескольких видов транспорта, становится все более простой задачей. Использовать авиационный транспорт начинают люди, ранее никогда его не рассматривавшие как доступную опцию при совершении поездок. Меняется образ жизни: сейчас короткие туристические поездки, полеты к друзьям и родственникам на выходные становятся нормой.

– Насколько оптимистично выглядит рынок авиаперевозок сегодня? Что ожидает отрасль в этом году?

– Мы считаем, что в 2020 году экономическим реалиям соответствует умеренный рост российского авиационного рынка – до 7%. Это по наиболее вероятному сценарию развития рынка. Но это могут быть несколько иные цифры, так как рынок будет зависеть от макроэкономических и внешнеполитических процессов, вероятности образования экономических кризисов, которые могут быть спровоцированы военными конфликтами, торговыми войнами и, особенно в текущем году – исходами выборов в ряде стран. При прочих равных условиях наиболее вероятному сценарию прогноза в нашей стране будут способствовать сохранение стабильного курса рубля на фоне возобновления роста реальных располагаемых доходов населения при активном развитии внутренних региональных маршрутов, минуя Москву.

Вместе с тем умеренный рост тарифов на авиационные перевозки с одновременной задержкой поставок воздушных судов Boeing 737MAX ряду российских авиакомпаний

(«Победа», S7 Airlines, «Уральские авиалинии», «ЮТэйр», «НордСтар») приведет к балансировке рынка, при которой провозные емкости будут соответствовать существующему уровню спроса и не будет наблюдаться избыточность парка, повысится эффективность его эксплуатации, что, в свою очередь, позволит отечественным перевозчикам стабилизировать маржинальность.

Отдельный сегмент рынка – чартерные авиакомпании, аффилированные с крупными туристическими компаниями (Nordwind, «Икар», IFly и другие) и обслуживающие их интересы. Их развитие будет происходить в соответствии с темпами роста волатильного туристического рынка с одновременным продолжением тренда частичного переключения организованных туристов на самостоятельное планирование путешествий и использование рейсов регулярных перевозчиков. В настоящее время чартерные перевозки переживают временный «ренессанс» в связи с более низкой стоимостью организованного пакетного туризма в период стагнации реальных доходов населения.

– ЦСР ГА стоял у истоков возрождения региональной авиации в нашей стране. Вы разрабатывали первый пилотный проект государственной поддержки авиаперевозок, ставший основой для отработки механизмов субсидирования за счет федерального бюджета. Как развивается региональная авиация сейчас? Какие государственные проекты влияют на рост сегмента?

– В последние месяцы 2019 года темп роста внутренних перевозок замедлился до 3% к уровню предыдущего года, однако в целом за год рост составил более 6%. Полагаем, что в 2020 году рост на маршрутах ВВЛ сохранится на базовом уровне – около 5%. Дальнейшему развитию внутрироссийских перевозок будет способствовать продолжение программ субсидирования перевозок на Дальний Восток, в Калининград и Симферополь, а также межрегиональных перевозок.

Важным программным документом развития является федеральный проект «Развитие региональных аэропортов и маршрутов». Новые, ранее не эксплуатировавшиеся маршруты, будут появляться преимущественно при реализации данного проекта. Количество субсидируемых маршрутов на ВВЛ составляет 130 линий, в 2019 году на таких маршрутах перевезено в 3 раза больше пассажиров, чем за аналогичный период 2018 года.

Дополнительно, преимущественно без субсидий, будут развиваться маршруты в сегменте лоукост.

Знаковым проектом в части развития в том числе межрегиональных авиаперевозок наряду с международными перевозками является создание Аэрофлотом своего нового хаба в Красноярске в марте 2020 года. Это позволит повысить магистральную авиационную связность западной и восточной частей Российской Федерации.

– Какие меры должны быть предприняты в России для дальнейшего поступательного развития внутренних перевозок? Имеются ли какие-то новые системные меры, которые могут этому способствовать?

– Дальнейшее системное более динамичное развитие региональной авиации возможно за счет шести ключевых направлений. Во-первых, за счет повышения объемов субсидирования и распространения финансирования федеральных субсидий на местные авиаперевозки, например, в наиболее труднодоступных районах приоритетных регионов пространственного развития страны.

Во-вторых, за счет продолжения снижения налоговой нагрузки.

В-третьих, в стратегической перспективе, за счет внедрения современной более экономичной техники, включая переход на гибридные и, в дальнейшем, на полностью электрические воздушные суда.

В части грузовых авиаперевозок в обозримом будущем также возможно развитие доли авиации в региональных перевозках за счет снижения себестоимости их существенной части при переходе на беспилотные воздушные суда.

Также важным считаю одно из системных направлений развития – создание новых грузовых или грузопассажирских региональных

авиакомпаний федерального или окружного уровня.

И еще одно из направлений – разрешить, при определенных условиях, коммерческие перевозки авиации общего назначения, а если быть более точным – создать условия перехода части этих авиаперевозок в прозрачное экономическое поле.

Все остальные процессы, являющиеся драйверами региональных авиаперевозок, в том числе динамичное развитие лоукост перевозок – это уже устоявшиеся тренды, для развития которых все условия созданы.

– Наблюдаются ли процессы монополизации в отрасли гражданской авиации России?

– Монополии рынка у нас нет, давно сформировался олигополистический рынок. С учетом пассажиров иностранных авиакомпаний, выполняющих рейсы в Российскую Федерацию, доля Группы «Аэрофлот», в которую, кроме самого Аэрофлота, входят авиакомпании «Россия», «Победа» и «Аврора», составляет всего около 40%.

При этом для многих стран мира олигополия крупнейшей авиакомпании страны – это норма, позволяющая авиакомпаниям обеспечить необходимый масштаб деятельности, чтобы эффективно конкурировать на международном рынке. На фоне глобального тренда к консолидации мирового авиационного рынка увеличение объемов перевозок – необходимость для сохранения шансов на глобальное или региональное лидерство. Например, в США доля 4 крупнейших авиакомпаний на внутреннем рынке – порядка 80%. Доля авиакомпании Lufthansa на рынке Германии превышает 50%. А многие страны имеют всего не более 3 перевозчиков.

– Страны – лидеры авиационного рынка уделяют больше внимания развитию наземной инфраструктуры. В США 19,6 тыс. аэродромов, другие крупные страны наращивают количество аэропортов. А что у нас?

– Мы не должны отставать на долгосрочном горизонте планирования от других стран. Еще один пример – КНР, где принята программа по строительству 216 аэропортов и доведению их количества до 450 к 2035 году. У нас такой программы нет.

Действительно, средств в Комплексном плане модернизации и рассмотрения магистральной инфраструктуры заложено больше, чем ранее в государственных программах развития. Федеральный проект «Развитие региональных аэропортов и маршрутов» предусматривает реконструкцию 68 объектов в 66 аэропортовых комплексах. Но у нас в стране есть еще несколько десятков аэропортов, которым требуется модернизация плоскостных сооружений, и они в госпрограммы не попадают. Все еще наблюдается фактор недофинансирования.

Есть рецепт, который в том числе применяется и в США, и в других развитых странах. Как ранее на прошедших Парламентских слушаниях ЦСР ГА было предложено и в качестве предложения также направлено от Совета Федерации в Правительство Российской Федерации – внедрить в нашей стране целевой инфраструктурный сбор. Тогда в сжатые сроки можно будет обеспечить наличие недостающих сотен миллиардов рублей и исключить недофинансирование аэродромной сети.

По нашим расчетам, при дополнительном стимулировании развития перевозок за счет восстановления региональных аэропортов с помощью инфраструктурного сбора можно уже к 2024 году обеспечить коэффициент авиационной подвижности населения – более 1,0.

– Цифровизация становится неотъемлемой частью нашей повседневной жизни. Расскажите о применении новых решений и технологий в области гражданской авиации.

– Действительно, инновационные стратегии развития в отрасли направлены на ускорение цифровой трансформации бизнеса. Авиакомпании и аэропорты мира потратили по итогам предыдущего года 50 млрд долл. на IT-проекты.

В 2019 году 90% всех пассажиров производили самостоятельную web-регистрацию, и уже 34% – автоматическую регистрацию. К 2022 году в соответствии с анализом ключевых мировых авиакомпаний в рамках диджитализации они планируют инвестировать в части приоритетных направлений: в об-

лачные технологии (100% из опрошенных), информационную безопасность (96%), BI (95%), мобильные приложения (92%). Это основные тренды.

Не сильно отстают и другие направления. В частности, из «более высоких» технологичных лидируют системы искусственного интеллекта, в тренде 89% ключевых авиакомпаний мира: около 44% уже внедряют AI в работу, тогда как 45% используют пилотные проекты. Также 72% тестируют и используют блокчейн, из них 15% внедрены в производственные процессы.

Далее по популярности идут роботы и автономные машины, носимая электроника и системы дополненной реальности. В частности, по AR 48% авиакомпаний тестируют, а 7% уже применяют в производственных процессах.

В авиакомпаниях Евразии доля этих направлений немного меньше, но тренды те же.

– А что с цифровизацией аэропортов? Насколько быстро она развивается в авиационных гаванях?

– Затраты аэропортов мира на IT в 2019 году ожидаются на уровне 6,3%, это выше, чем сами же аэропорты прогнозировали год назад. Цифровая трансформация аэропортов развивается более высокими темпами, чем у авиакомпаний.

Распределение приоритетов также отличается от авиакомпаний. В аэропортах мира к 2022 году приоритетными направлениями станут: кибербезопасность (95% опрошенных аэропортов планируют развивать направление); облачные технологии (84%); BI – 87%; 86% аэропортов планируют вложения в системы общего доступа; 85% – в системы самообслуживания.

Из систем, как и раньше, среди лидеров – системы самообслуживания. Однако их состав несколько изменился по сравнению с 2015 годом: уровень аэропортов, внедривших киоски саморегистрации, составил 81% опрошенных аэропортов в 2019 году. Уже 3 года реализуется тренд перехода проектов по внедрению SBD (самостоятельная регистрация багажа) от модели сопровождаемого SBD к не сопровождаемому представителями авиакомпании сервису. Из новых систем аэропорты также инвестируют в отслеживание багажа.

– Поздравляя ЦСР ГА с 10-летием деятельности, мы отмечаем, что были реализованы более 350 проектов в различных областях. Расскажите о новых решениях и технологиях, над которыми сейчас работает ЦСР ГА.

В настоящее время большое внимание мы уделяем интеграции различных баз данных с информацией о рынке в единый информационный комплекс, содержащий детальные данные по каждому рынку O&D, каждой воздушной линии. Современные цифровые технологии позволяют обрабатывать все большие объемы информации, что обеспечивает дальнейшее повышение качества прогнозирования и планирования всех аспектов деятельности авиакомпаний и аэропортов и авиационной промышленности. В части современных стратегий развития маршрутов и частных решений у нас сформировалось несколько системных востребованных авиакомпаниями и аэропортами продуктов, например, детальные руткейсы с сопровождением на форуме Network.

Еще одно направление – инновационные решения в части мастер-планирования, проектирования авиационной инфраструктуры стадии ПП, конечно, с обеспечением современного дизайна. Здесь наши услуги востребованы в том числе в Европе, на Ближнем Востоке. В части девелопмента территорий продолжаем реализовывать проекты аэрополисов, мультимодальные проекты. Данные традиционные направления стратегического инфраструктурного планирования реализуются в консорциуме ЦСРТ в партнерстве с ключевыми европейскими и российскими архитектурными студиями.

ЦСР ГА также стал евразийским лидером в части проектов прогнозирования мирового и отечественного рынка беспилотных авиационных систем. Имеются наработки с глубокой сегментацией рынка и финансово-экономическим моделированием эксплуатации практически по всем сегментам рынка БАС. Среди заказчиков – авиапромышленные холдинги, лидеры рынка и инновационные компании.