



АНАТОЛИЙ ЖДАНОВ

флот» ответит роль основного социального перевозчика между европейской частью страны и Дальним Востоком — билеты на ее рейсы уже сейчас продаются по «плоским» тарифам, которые зачастую ниже, чем у премиального «Аэрофлота». От основного перевозчика группы в Дальневосточном федеральном округе — авиакомпании «Аврора» — ожидается двукратный рост операций в течение пяти лет.

Особое место в новой стратегии «Аэрофлот» уделено выполнению поручения Владимира Путина расширить до 2024 года сеть региональных авиаперевозок за пределами Москвы. Сейчас 75% всех рейсов российские авиакомпании выполняют через столицу. Поэтому одной из ключевых целей, записанной в стратегии «Аэрофлота», указывается увеличение до 50% общего числа прямых внутренних рейсов. Развитие региональных перевозок «Аэрофлот» будет стимулировать за счет расширения парка российских самолетов Sukhoi Superjet 100 (SSJ 100). В сентябре «Аэрофлот» подписал соглашение на 100 судов такого типа в дополнение к уже эксплуатируемым 50 самолетам. Компания также подписала контракт на 50 российских узкофюзеляжных среднемагистральных MC-21. Всего к 2026 году «Аэрофлот» поставит на крыло не менее 200 отечественных судов обоих типов (с учетом уже выполненных и недавно заключенных контрактов). Пополнение флота региональными судами позволит «Аэрофлоту» через пять лет нарастить количество пассажиров в российских регионах втрое — с 7 млн в 2017 году до 19 млн.

Масштабное развитие полетов в регионах «Аэрофлот» проведет параллельно с расширением присутствия

в аэропортах за пределами Москвы, чтобы разгрузить основной хаб группы в Шереметьево. В дополнение к существующим базам в Петербурге и Владивостоке «Аэрофлот» откроет новые — в Сочи, Екатеринбурге и Новосибирске, где уже работают другие российские конкуренты группы. Аэропорт в Красноярске, где пока нет заметного базового перевозчика, «Аэрофлот» планирует превратить в крупный международный узел. За счет удобного географического положения города авиакомпания сможет открыть новые рейсы, соединив с Красноярском не только российские города Уральского, Сибирского и Дальневосточного округов, но и пункты в Китае и Азии. Основные зарубежные целевые рынки «Аэрофлота» — это транзит из Западной Европы в Азию и на Ближний Восток, а также из Северной Америки на Ближний Восток. На всех этих направлениях компания не уступает зарубежным авиакомпаниям за счет бесспорных преимуществ. «Аэрофлот» выигрывает до трех часов времени транзита по сравнению с конкурентами, имея при этом самые низкие затраты на этих трассах. В результате пересмотра стратегии «Аэрофлот» рассчитывает нарастить международный транзитный пассажиропоток с 5 млн пассажиров в 2017 году до 10–15 млн в 2023 году.

«Цифра» решает все

Многие изменения, происходившие в деятельности группы в последние годы, вряд ли бы состоялись, если бы не постоянно продолжающаяся комплексная цифровая трансформация «Аэрофлота». Если в 2009 году «Аэрофлот» перевозил 24 тыс. человек в сутки, выполнял 126 тыс. рейсов, то сейчас объемы

работ группы колоссально возросли, достигнув 700 рейсов и около 120 тыс. человек в сутки. Поэтому без 100-процентной автоматизации бизнес-процессов «Аэрофлоту» уже не обойтись.

Авиакомпания группы использует три базовые IT-платформы. Это интегрированная система управления предприятием SAP, система взаиморасчетов с контрагентами Lufthansa System и система бронирования авиабилетов Sabre. «Аэрофлот» также внедрил систему AMOS собственной разработки, которая контролирует реальную картину состояния летной годности судов, позволяя сократить время на техобслуживание и ремонт самолетов, трудозатраты, что в результате уже помогло увеличить суточную эксплуатацию судов до 12 часов. Благодаря этой системе «Аэрофлот» входит в пятерку мировых лидеров по пунктуальности.

Новые технологии позволяют оптимизировать управление полетами и состояние самолетов в режиме реального времени. Вот уже три года в «Аэрофлоте» активно используется интернет вещей. На протяжении всего полета система через спутник автоматически отслеживает местонахождение самолета и передает информацию о его техническом состоянии, чтобы наземные службы могли при необходимости заранее приготовить запчасти. Работа борпроводников «Аэрофлота» также значительно упростилась благодаря двум запатентованным отечественным разработкам планшетов. В них хранится информация о пассажирах, рейсе, о стыковках, заказанном спецпитании.

Еще одна уникальная, запатентованная «Аэрофлотом» российская разра-

ботка для компьютеров и планшетов позволяет руководству авиакомпании детально контролировать работу перевозчика. Каждое утро топ-менеджерам группы загружаются на так называемый монитор руководителя 508 показателей деятельности компании: от загрузки рейса до цены на керосин. Таким образом, руководство может оперативно оценить эффективность работы группы. По оценке консалтинговой компании Bain, технологическое усовершенствование работы позволяет «Аэрофлоту» прочно удерживать четвертое место в мире по цифровизации среди традиционных авиакомпаний.

Но «Аэрофлот» не собирается останавливаться на достигнутом. В отрасли авиаперевозок ежедневно используются огромные массивы данных. Их обработка возможна лишь с применением технологий Big Data («большие данные»). «Аэрофлот» использует такую систему собственной разработки с 2016 года. В ее основе лежит ряд сложных алгоритмов и математических моделей, которые подстраиваются под каждого клиента. Авиакомпания теперь может накапливать информацию о существующих клиентах из внутренних и внешних источников, например соцсетей и партнерских ресурсов, работать с неструктурированными данными, увеличивать продажи и повышать лояльность пассажиров. Big Data также может прогнозировать вероятность полета в ближайший год, используя данные о предыдущих рейсах, последних покупках и стоимости авиабилетов. Этот проект уже принес «Аэрофлоту» около 1 млрд руб. дополнительной прибыли в 2017 году. Новая стратегия группы предполагает дальнейшее внедрение в работу элементов Big Data и искусственного интеллекта. «Аэрофлот» намерен перейти от аналитических моделей к машинному обучению в сфере безопасности, персонала, управлению сетью и доходами. Например, авиакомпания планирует определять ценообразование пассажиропотоков для уточнения загрузки рейсов. Кроме того, перевозчик обдумывает внедрение «предиктивных ремонтов» — исходя из того, в какой аэропорт (с какими погодными условиями, особенностями инфраструктуры) летает самолет, авиакомпания сможет прогнозировать возможное техобслуживание. Намеченные планы позволят Группе «Аэрофлот» выйти на качественно новый уровень операционной деятельности и добиться высоких финансовых результатов ●