

КОНСОРЦИУМ ЦСРТ: ЮБИЛЕЙНЫЙ ГОД НА СЛУЖБЕ ОТРАСЛИ

Стратегические тренды, приоритеты и прогнозы развития гражданской авиации

Профессиональное мнение



Генеральный директор Центра стратегических разработок на транспорте (ЦСРТ) Антон КОРОНОВ

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

– Факторов развития рынка несколько. Во-первых, достаточно стабильная ситуация с платежеспособным спросом и продолжение в целом роста реальных доходов основной части летающего населения: в условиях дефицита на рынке труда и в связи с рядом событий появились новые группы населения с высокими доходами. Также авиакомпании в условиях ограниченных провозных емкостей, в условиях умеренного роста среднего тарифа показывают достаточную финансовую устойчивость, решают текущие вопросы с поддержанием летной годности существующего парка. Один из факторов устойчивого развития авиакомпаний и спроса на авиаперевозки – переключение российских авиакомпаний на

маржинальный международный сегмент, он развивается с темпом роста около 20% – это основной драйвер развития авиаперевозок в прошлом году. Также один из факторов – продолжение роста перевозок иностранных авиакомпаний в Россию – это снижает дефицит парка на МВЛ и способствует с учетом ряда эффективных решений органов власти переключению и удержанию российских авиакомпаний на ВВЛ. С точки зрения наличия спроса мы смотрим стратегически на отрасль с оптимизмом, основной вопрос сейчас с парком ВС.

– Что будет с парком самолетов? На днях авиапром объявил о переносе проектов МС-21 на 2026 год, по другим самолетам также сроки сдвинуты вправо. Как так получилось, что без закупок новых самолетов существующий парк обеспечивает рост отрасли? И что делать, чтобы этот рост продолжился?

– Рассмотрим первопричины, как так получилось. Прежде всего помогло развитие флота с 2017 года: на фоне восстановительного роста 2017–2018 годов авиакомпании активно увеличивали провозные емкости вплоть до пандемии, и после пандемии образовался профицит парка ВС. Далее с учетом событий 2022 года по вводу санкций авиакомпании пережили как потерю части парка, приостановку использования парка ВС, так и последующее восстановление полетов части парка. С учетом геополитических и естественных процессов рост парка за счет восстановления в прошлом году практически был исчерпан. Но при этом рост авиаперевозок в 2024 году продолжился как за счет восстановления летной годности части парка, так и за счет поиска резервов в эффективно-

сти и оптимизации пассажирской загрузки.

Индикатором дефицита парка ВС является высокий коэффициент пассажирской загрузки, который в прошлом году на МВЛ у российских авиакомпаний приблизился к 90% – не хватает чуть более одного процентного пункта, а на ВВЛ уже превысил это значение.

Индикатором невозможности роста парка без кардинальных решений являются фактические значения по численности парка на начало 2025 года по сравнению с 2024 годом.

Теперь главный вопрос – как обеспечить продолжение роста отрасли и где взять парк.

Первое – продолжить работу по сертификации и производству отечественных самолетов без переносов сроков.

Второе – разработать меры по ввозу самолетов, двигателей, компонентов – централизованно или с учетом других эффективных решений, но развивать парк таким образом, пока не поставятся отечественные самолеты.

Третье – развитие каботажных как временной меры.

Четвертое – технико-экономические решения – перекомпоновка существующего парка с увеличением количества мест и другие решения.

За счет этих решений выше в совокупности еще минимум на два года рост авиаперевозок в отрасли можно обеспечить с учетом небольших плановых поставок отечественного авиапрома в ближайшие годы. Далее вопрос с ростом авиаперевозок при наращивании поставок отечественных ВС будет решен.

Есть и другие, менее популярные у авиаторов, но необходимые как выход из ситуации в целом для страны направления: часть магистральных перевозок – не-

сколько миллионов пассажиров в год может взять на себя железная дорога – отразится на переключении спроса, но в целом спрос на магистральные перевозки двумя видами транспорта может быть удовлетворен. Это сработает до начала решения вопроса с поставками отечественных самолетов.

– То есть основное – поставки отечественных самолетов? И что можно сделать авиапрому, чтобы ускорить поставки или чтобы не было дефицита самолетов?

– У авиапрома сейчас хорошее время для создания востребованных рынком продуктов. Прежде всего, как отмечают эксперты, актуально продолжить и не останавливать диалог по создаваемым самолетам с потребителем – консультацией с авиакомпаниями. В условиях задержки проекта образовался резерв времени, и авиакомпании ожидают эффективные консультации, учет их мнения по новым продуктам.

Второе, что можно сделать, – запланировать поставки не с учетом низких прогнозных темпов, которые наблюдались в последние годы в государственных программах, а с учетом баланса спроса и предложения, создавая разумный профицит доступного парка на рынке. Прогнозы с низкими темпами роста на долгосрочную перспективу в текущих условиях неприемлемы. В нашей стране хватит ресурсов, чтобы произвести самолеты в достаточном количестве, как только начнется их массовое производство. Вопрос, каково это количество? Сейчас у нас есть возможность поменять логику государственного мышления в пользу роста двух отраслей одновременно – гражданской авиации и авиационной промышленности, без ограниче-

ний роста по причине дефицита парка, потому что был необоснованный прогноз низких темпов роста для этих отраслей. Большая проблема последнего десятилетия – в отрасли принимались низкие прогнозы, существенно меньше факта, фактического спроса, и это в том числе в некоторой степени планомерно тормозило развитие отрасли, создавало проблемы не только с парком, но и с инфраструктурой аэропортов.

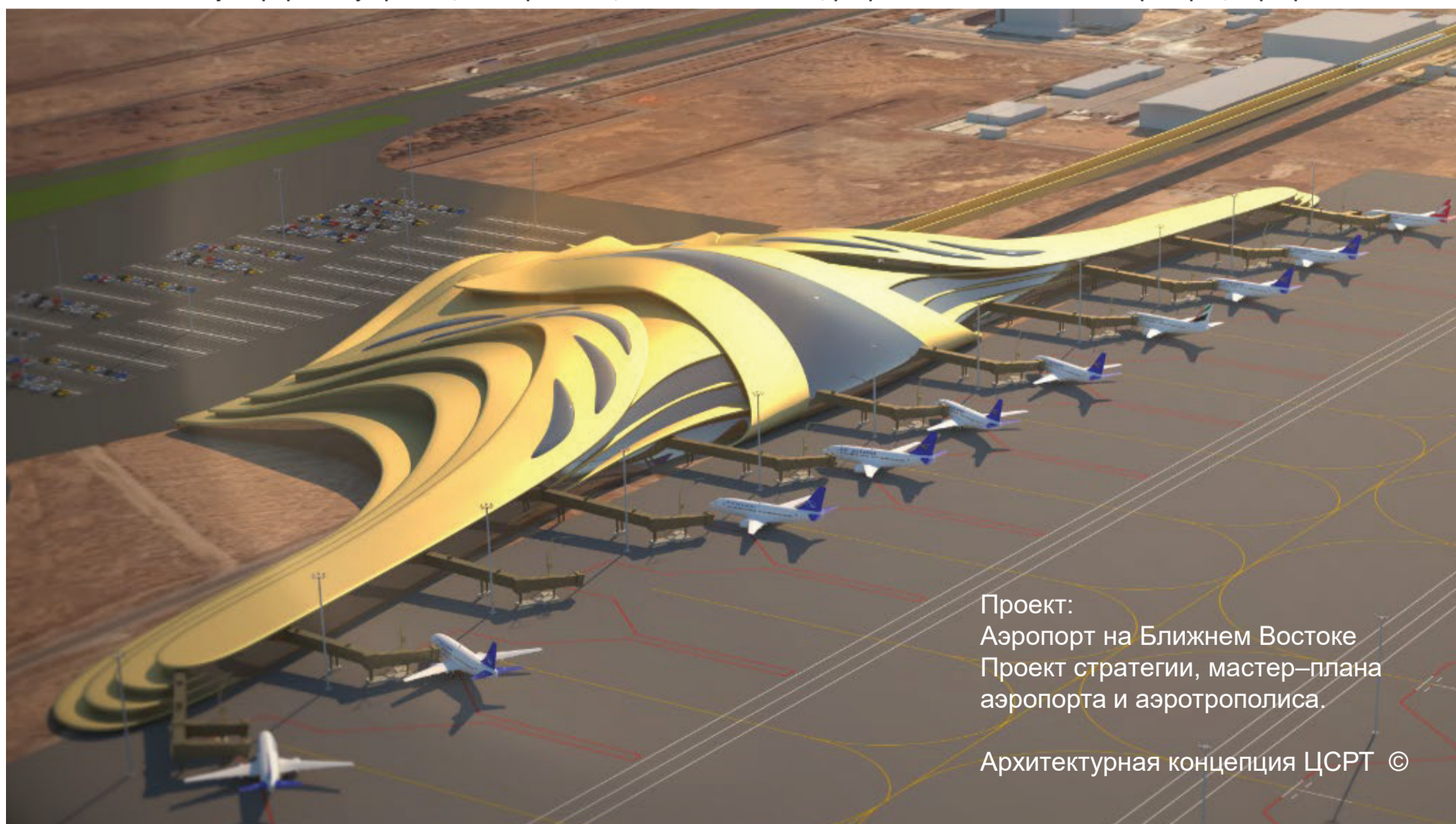
Третье – не препятствовать ввозу зарубежной авиационной техники и комплектующих, так как это в ближайшие несколько лет способ продолжить дальнейший рост отечественной гражданской авиации. Можно, наоборот, способствовать этому ввозу, развивать будущий рынок сбыта для отечественной техники, потом подконтрольно можно заменить технику на отечественную.

– Ваш центр 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 части вопросов со средствами производства региональная авиация ненамного отличается от магистральной. Вопросы поддержания летной годности существующего парка должны сегодня быть приоритетом для государства, так как в этом сегменте речь о транспортной доступности многих населенных пунктов с круглогодичным доступом только авиации.

Окончание на 4–й стр.

При стратегическом и инновационном мастер-планировании ЦСРТ осуществляет детальную маркетинговую, коммерческую, технологическую проработку проекта, мастер-плана, ФЭО и сделки ГЧП, разрабатывает 3D-модель аэропорта, аэрополиса.



Проект:
Аэропорт на Ближнем Востоке
Проект стратегии, мастер-плана
аэропорта и аэрополиса.

Архитектурная концепция ЦСРТ ©

Стратегические тренды, приоритеты и прогнозы развития гражданской авиации

Окончание.
Начало на 2-й стр.

Развитие связано с ожиданием авиакомпаниями отечественного парка ВС.

Из положительных тенденций хочется отметить, что программы субсидирования становятся адаптированными под привлечение авиакомпаний на внутренний рынок, на удержание переключения их парка на более маржинальные международные перевозки. Но это уже связано с негативной для региональной авиации тенденцией, когда, по предварительным прогнозным данным, ожидается, что у авиаперевозчиков темп роста на МВЛ в целом по итогам 2024 года будет до 12 раз выше, чем на ВВЛ.

В целом главный положительный аспект – это большое количество поддерживаемых государством маршрутов. Сейчас это количество составляет стабильно порядка 400 в год. В прошлом году было 422 маршрута, в 2025 году пока ожидается 397.

– 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 и внутренних перевозок возможно за счет минимум 10 ключевых направлений.

Первое: за счет парка ВС, планового производства в обозримой перспективе не под текущие умеренные прогнозы, а под повышенные объемы, обеспечивающие небольшой профицит ВС на рынке, – это базовое условие для эффективного развития гражданской авиации. То же и с инфраструктурой аэропортов. Определенно надо гармонизировать программы выпуска ВС и Единый план по достижению национальных целей развития до 2030 года и на перспективу до 2036 года в части прогнозного парка ВС. В отсутствие внешних поставок отечественный парк ВС, при наличии его разумного профицита в будущем, создаст условия для роста авиаперевозок.

В части быстрых нестратегических решений целесообразно создать отдельную организацию

по поставке парка ВС, запчастей с государственной поддержкой и подключением государственных ресурсов при общении с международными партнерами. Ввозу запчастей должна предшествовать централизованная ревизия простаивающего парка, такой внутренний резерв в стране есть.

Второе: продолжение субсидирования и распространения финансирования федеральных субсидий на местные авиаперевозки, например, в наиболее труднодоступных районах приоритетных регионов пространственного развития страны. Инструмент есть, все тот же фонд и те же сборы. Не дожидаясь положительного результата по внедрению фонда инфраструктуры воздушного транспорта с расширением источников финансирования инфраструктуры, положительный эффект мы неоспоримо получим. Целесообразно проработать вопрос и распространить практику сборов с формированием части данного фонда для расширения программ субсидирования региональных авиаперевозок, за счет этого можно и расширить финансирование программ на местных авиалиниях.

Третье: в стратегической перспективе за счет внедрения современной, более экономичной техники, включая переход на гибридные и в дальнейшем на полностью электрические воздушные суда в ряде сегментов. Конечно, это стратегия, куда развиваться в будущем. Но эффект очевиден.

Четвертое: в части авиационных работ в области мониторинга, аэрофотосъемки, в меньшей степени в части аэрологистики в обозримом будущем также возможно развитие за счет снижения себестоимости их существенной части при переходе на беспилотные воздушные суда. Это тоже направление инновационного развития.

Пятое: одно из системных направлений развития – создание новых грузовых и грузопассажирских региональных авиакомпаний федерального или окружного уровня. В ряде регионов спрос выше предложения и нет своих авиакомпаний при наличии потребности.

Шестое: разрешить, при определенных условиях, коммерческие перевозки авиации обще-

го назначения; создать условия перехода части этих авиаперевозок в прозрачное экономическое поле.

Седьмое: повышать доступность за счет сокращения избыточных требований к наземной инфраструктуре. Такие избыточные требования все еще существуют в СП и ряде других нормативных актов. Одно из важнейших направлений – возврат типовых проектов в части служебно-пассажирских зданий региональных и местных авиалиний, такие проработки и решения у нас уже есть, в том числе в ЦСРТ. Также и решения легковозводимых некапитальных сооружений для целей СПЗ. Все это направления развития внутренних авиаперевозок за счет повышения затратной эффективности отрасли. Также надо отменить подходы с прогнозированием по методикам 1978 года для целей проектирования и госэкспертизы, с привязкой к средним прогнозным темпам роста по отрасли. Этот подход, который регламентирован СП и вынужденно используют проектные организации, создает дефицит пропускной способности уже на этапе строительства.

Решения есть в ЦСРТ, мы уже более 15 лет прогнозируем спрос и пропускные способности аэропортов с использованием современных методов на основе стратегий развития маршрутов с анализом спроса на всех видах транспорта и моделированием планового расписания. Все инвестиционные группы и крупные банки пользуются этим подходом, обращаются к нам, этот подход уже давно стал международной нормой во всех развитых странах.

Восьмое: как возможная мера – каботаж для международных авиакомпаний на нашем рынке по согласованию с российскими авиакомпаниями.

Девятое: как резервная мера – расширение практики открытого неба с возможностью каботажа.

Десятое направление – это целый комплекс мер по совершенствованию государственного регулирования с социальной направленностью. Например, решение Президента РФ по доступности авиаперевозок детям с честной скидкой в 50% и другие аналогичные решения Минтранса России и ФАС по коммерческим политикам авиакомпаний, кото-

рые делают авиаперевозки более доступными для населения, – это тоже стимулы для дальнейшего роста спроса и развития рынка.

– Одна из продвигаемых ранее вами идей – фонд инфраструктуры воздушного транспорта – уже реализуется. Насколько он эффективно будет решать вопросы увеличения финансирования строительства аэропортов? Какие еще меры возможны для развития аэропортового сектора?

– Фонд инфраструктуры воздушного транспорта – это один из эффективных способов в текущих условиях обеспечить поддержание аэропортов в эксплуатационном состоянии. Оцениваемые объемы могут позволить, как минимум в ближайшие годы, профинансировать потребности десятков региональных аэропортов.

Мера эффективная, актуальная и может при обязательном увеличении объемов сборов на последующем этапе полностью решить вопросы дефицита развития аэродромной инфраструктуры. В одной из недружественных развитых стран, где данный фонд был введен более 40 лет назад, в некоторые годы даже обеспечивался профицит федерального бюджета – всем аэропортам, которых там несколько тысяч, денег для развития достаточно.

У нас в стране имеется фактор недофинансирования инфраструктуры. В государственные программы с прямым финансированием из федерального бюджета, с финансированием через новый фонд и в рамках разрабатываемых проектов ГЧП с инвестиционными группами сейчас включены пока не все аэропорты. Нам это хорошо видно, так как консорциум «ЦСРТ» занимается и стратегическим, и мастер-планированием, и структурированием проектов ГЧП аэропортов.

Еще одно из направлений в дополнение к указанным выше средствам – это льготные инфраструктурные кредиты, которые тоже целесообразно расширить по объему финансирования на аэропортовый сектор, их не хватает.

– Поздравляя организацию консорциума, ЦСР ГА с 15-летием, ЦСРТ с 10-летием деятельности, мы отмечаем, что были реализованы уже более 400 проектов в различных об-

ластях. Расскажите о новых решениях и технологиях, над которыми сейчас вы работаете, какие направления вы планируете реализовать в 2025 году.

– ЦСРТ планирует развивать методический комплекс, содержащий самые современные методы прогнозирования и стратегического моделирования, анализа по каждому рынку O&D, каждой воздушной линии. Еще 8 лет назад, когда к нам обращались «Аэрофлот», региональные авиакомпании и крупные инвесторы, мы поняли, что наши высокоточные инструменты прогнозирования не имеют аналогов ни на Западе, ни в других регионах мира. В части современных стратегий развития маршрутов и частных решений у нас сформировалось несколько системных востребованных авиакомпаниями и аэропортами продуктов: как комплексные стратегии развития маршрутов, прогнозы спроса, так и, например, детальные руткейсы с сопровождением на форуме Network.

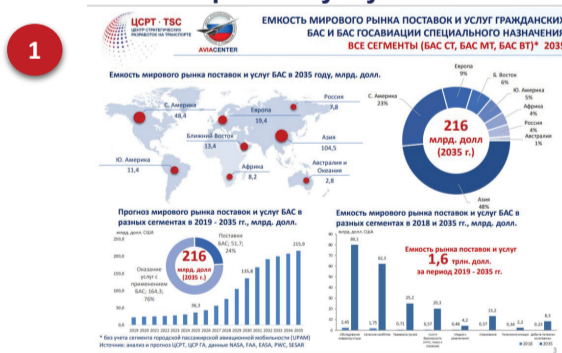
Продолжим инновационное мастер-планирование, имеются заказы от ряда аэропортов. Инвесторы и регионы ценят наши разработки за качественные мастер-планы, качественную архитектуру, правовую проработку, в том числе проектов ГЧП, и финансово-экономические обоснования.

Продолжим реализовывать проекты аэродромов, мультимодальные проекты транспортно-логистических центров, продолжим развивать туристический консалтинг.

Продолжим разработки стратегий для авиакомпаний.

Имеются заказы на разработку и обоснование инновационных гражданских БАС. Лидеры этого рынка, производители, ценят услуги ЦСРТ. Наши методики с глубокой сегментацией рынка и финансово-экономическим моделированием эксплуатации практически по всем сценариям применения БАС имеют спрос. Среди заказчиков – авиапромышленные холдинги, лидеры рынка, и инновационные компании. Учитывая опыт ЦСРТ по проработке первого в России универсального дронапорта, включая инфраструктуру, бизнес-модель и ФЭО, обязательно продолжим данную инновационную работу для инвесторов и регионов.

Анализ и прогноз мирового и российского рынков услуг БАС



Использование больших данных – до 100% данных по спросу на рынках



Детальный анализ более 1000 типов БАС при формировании сценариев применения



Анализ спроса на услуги БАС в каждом отдельном сегменте применения с формированием детальных:

1. Расчеты себестоимости оказания единицы услуги (unit экономика)
2. Сравнительных анализов с другими видами авиации и видами транспорта, альтернативными способами оказания услуг
3. Выводов о конкурентоспособности модальности, схемы, типа и количества, технологии оказания услуг и оптимальных ЛТХ на конкретном региональном рынке

Геоинформационный анализ всех сегментов применения БАС



Проектирование, архитектура, ФЭО, структурирование сделки ГЧП



ЦСРТ как евразийский лидер по маркетинговому анализу авиационных рынков, в том числе с применением БАС, обладает наибольшей базой знаний для анализа спроса и стратегических разработок в области БАС.



100+ ВИДОВ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ УСЛУГ В АВИАЦИОННОМ КОНСАЛТИНГЕ

В 2025 году две основные организации «Консорциума Центр стратегических разработок на транспорте» (ЦСРТ) отмечают юбилеи. Продуктовая линейка Консорциума составляет более 100 видов сформированных услуг управленческого и инвестиционного консалтинга.

Более 400 реализованных стратегических проектов для авиакомпаний, аэропортов, предприятий ТОиР, авиастроительных холдингов, туристических властей, банков и иных финансовых институтов, региональных и федеральных органов власти.

ЦСРТ по праву может называться ключевым авиационным консалтинговым центром.

ОСНОВНЫЕ ВЕХИ РАЗВИТИЯ КОНСОРЦИУМА ЦСРТ

2009

В декабре 2009 года группа ведущих экспертов в области стратегического планирования в гражданской авиации учредила ЦСР ГА. Уже с момента основания проведен ряд международных семинаров для крупных аэропортовых холдингов по стратегическому планированию и управлению аэропортами

2010

ЦСР ГА проводит масштабные исследования международных аэропортов Европы, Азии и других регионов мира и разрабатывает систему управления до 3000 KPIs и систему Airport Total Quality Management (ATQM), аналогичную систему для авиакомпаний. Впервые организованы международные конференции «Региональная авиация России и СНГ», форум «Эффективность и качество на воздушном транспорте» и ряд других

2011

Выходит Постановление Правительства РФ № 1 от 16.01.2013г., которое определяет параметры пилотного проекта развития региональных авиаперевозок в Российской Федерации, в основе которого проект ЦСР ГА. ЦСР ГА разрабатывает стратегию развития авиакомпании Оренбуржье, которая становится основной региональной авиакомпанией в ПФО и УрФО. Центр становится лидером по стратегиям развития маршрутных сетей. Впервые в отрасли применяются высокоточные модели прогнозирования спроса с учетом всех видов транспорта.

2012

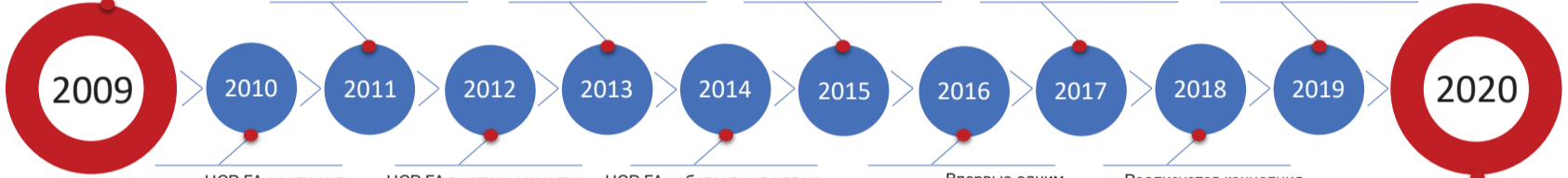
ЦСР ГА реализует ряд исследований для авиакомпаний, в том числе для Аэрофлота с применением моделей прогнозирования маршрутов с учетом всех видов транспорта. Реализуется транспортная схема и план транспортного обеспечения жизнедеятельности Республики Крым, утвержденная Министром транспорта Российской Федерации в 2014г., в разработке документа принял участие ЦСР ГА. Разрабатываются инвестиционные проекты и стратегии аэропортов, в том числе ведутся работы для группы ВЭБ.

2013

Руководитель ЦСР ГА избран ответственным секретарем Рабочей группы Совета Федерации по разработке предложений по развитию региональной авиации в Российской Федерации. ЦСР ГА разрабатывает стратегию развития ряда авиакомпаний, в том числе стратегию, бизнес-план и финансово-экономическое обоснование авиакомпании Азимут, которая стала ключевым авиаперевозчиком Юга России. Для Группы Аэрофлот проводится стратегическое исследование в части развития лоу-кост авиаперевозок, с учетом прогноза спроса на всех видах транспорта на ВВП и МВЛ.

2014

Ведется работа по обоснованию, выбору и проработке площадок под развитие новых аэропортов Москвы и Санкт-Петербурга. Ведется разработка устойчивой системы государственной поддержки поставок и эксплуатации вертолетной техники АО «Вертолеты России», ряд других стратегических исследований для вертолетного холдинга. Консорциум ЦСРТ становится центром компетенции для ряда крупных холдингов и организаций по исследованию международного и российского рынка беспилотных авиационных систем и их применения. ЦСР ГА проводит первый Евразийский форум по развитию грузовых маршрутов NETWORK CARGO.



2015

ЦСР ГА реализует проекты по развитию коммерческой деятельности, повышению эффективности управления ряда крупных региональных аэропортов. Ведутся проекты стратегического планирования для региональных авиакомпаний. Проводятся стратегические исследования по производству региональных самолетов. Разработаны методологические основы инновационных подходов к планированию маршрутных сетей с использованием баз данных по спросу на перевозки всеми видами транспорта.

2016

ЦСР ГА в интересах и при взаимодействии с Администрацией Президента РФ разработал Программу развития региональной авиации в ПФО, которая была одобрена и рекомендована Правительством РФ для реализации в качестве пилотного проекта развития региональных авиаперевозок в Российской Федерации. С данного пилотного проекта начались системные программы субсидирования с софинансированием за счет средств федерального бюджета выпадающих доходов авиакомпаний на региональных авиалиниях в Российской Федерации. ЦСР ГА создает центр компетенции по развитию региональных авиаперевозок.

2017

ЦСР ГА работает над рядом стратегических проектов для региональных и магистральных авиакомпаний, в том числе над стратегией создания авиакомпании Qazaq Air по заказу Фонда национального благосостояния Республики Казахстан Самрук Казына. ЦСР ГА принимает участие в разработке стратегии развития низкобюджетных авиаперевозок в Российской Федерации по заказу Росавиации. Ведется разработка проектов транспортных и воздушно-транспортных систем регионов. Разрабатываются стратегии развития мультимодальных перевозок аэропортов, в том числе по проектам РЖД в Московском авиаузле, а также обоснования в части проектов развития ВСМ Москва-Казань и других.

2018

Впервые одним консультантом – ЦСР ГА реализован под ключ проект ГЧП для аэропорта. Для АП Петропавловск-Камчатский разработаны в т.ч. мастер-план, финансовая и правовая модели, стратегия реализации инвестпроекта, проведено роуд-шоу для потенциальных инвесторов. Реализован ряд знаковых проектов, в частности стратегия и финансовая модель для ГТЛК в рамках реализуемого распоряжения Правительства Российской Федерации в части SSJ100. Разрабатываются проекты регулярной перевозки грузов из городов Китая в города России и Европы; комплексные проекты по анализу рынка пассажирских и грузовых перевозок и обоснование инвестиций для аэропортовых холдингов

2019

Реализуется концепция транспортного обслуживания Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года, утвержденная Минтрансом России, разработка авиационного блока данного документа осуществлена Консорциумом. Также проводится исследование и прогноз развития мирового рынка региональных ВС. Консорциум ЦСРТ становится Евразийским центром компетенции по развитию Аэрополисов. Консорциумом ЦСРТ в интересах Ростуризма производится разработка концепции по развитию на взаимной основе безвизовых групповых туристических поездок. Проходит первый Евразийский форум по развитию маршрутов NETWORK.

2020

В 2020 году Консорциум ЦСРТ в рамках реализации инновационных подходов к мастер-планированию аэропортов реализует проекты в нескольких федеральных округах РФ, в Центральной Азии, на Ближнем Востоке. Динамично развивается за счет новой партнерской организации консорциума направление проектирования, ключевые инвестиционные группы размещают в ЦСРТ более 10 заказов на комплексные стратегии с проработкой стратегий развития маршрутов и трафика, мастер-планов, архитектурных решений, юридического структурирования проектов государственно-частного партнерства (ГЧП). Ведутся разработки в области БАС (под финансирование НТИ).

2021

В 2021 году в период пандемии COVID -19 проведены первые в мире онлайн форумы по развитию маршрутов NETWORK и NETWORK CARGO с возможностью видеобщения делегатов между собой в рамках форумов, на платформе собственной разработки ЦСРТ.

2022

Развитие направления – стратегического консалтинга в туризме, проекты в странах ЕАЭС. Проекты развития ТЛЦ. Работа над инновационными проектами авиационного транспорта, включая экономическое обоснование и обоснование ЛТХ ближнемагистрального скоростного и других новых типов вертолетов, инновационных гражданских БАС.

2023

Прорабатывается на федеральном уровне продвигаемая в последние годы идея ЦСРТ о федеральном фонде развития аэропортовой инфраструктуры. ЦСРТ участвует в разработке концепции НЦТЛП в части авиационного блока. Ведется работа по обоснованию инвестиционных проектов нескольких крупных федеральных аэропортов. Девелоперские проекты в области логистики, ТЛЦ.

2024

Разработка предпроекта первого в России универсального дронапорта в Самарской области в рамках федерального проекта. Работа над крупнейшим проектом аэропорта деловой авиации в России. Обоснование международных инвестиционных проектов ГЧП по строительству аэропортов для ключевых банков. Структурирование проектов ТЛЦ.

2025

В 2025 году продуктовая линейка Консорциума ЦСРТ составляет более 100 видов сформированных услуг инвестиционного консалтинга. Более 400 реализованных стратегических проектов для авиакомпаний, аэропортов, предприятий ТОиР, авиастроительных холдингов и финансовых институтов, региональных и федеральных органов власти. ЦСРТ по праву может называться ключевым авиационным консалтинговым центром.

ОРГАНИЗАЦИИ И ПРОЕКТЫ КОНСОРЦИУМА ЦСРТ

<p>СТРАТЕГИЧЕСКИЕ РАЗРАБОТКИ НА ТРАНСПОРТЕ</p> <p>www.transport-strategy.org</p>	<p>ДЕВЕЛОПМЕНТ ТЕРРИТОРИЙ. АЭРОПОЛИСЫ</p>	<p>СТРАТЕГИЧЕСКИЕ РАЗРАБОТКИ В АВИАЦИИ</p> <p>www.aviacenter.org</p>	<p>ЕВРАЗИЙСКИЙ ФОРУМ ПО РАЗВИТИЮ ПАССАЖИРСКИХ МАРШРУТОВ</p> <p>www.eurasian.network</p>	<p>ЕВРАЗИЙСКИЙ ФОРУМ ПО РАЗВИТИЮ ГРУЗОВЫХ МАРШРУТОВ</p>	<p>МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ФОРУМЫ И КОНФЕРЕНЦИИ</p> <p>www.aviacenter.events</p>
--	---	--	---	---	--