

Современный российский рынок грузовых авиаперевозок: потенциал развития

Т. В. АРСЛАНОВА, исполнительный президент ООО «Авиакомпания «ЭйрБриджКарго»



Последние несколько лет российские авиакомпании демонстрируют достаточно высокие темпы роста грузоперевозок, однако их доля на мировом рынке не превышает 2%. Для того чтобы Россия заняла достойное место на мировом авиационном грузовом рынке, необходимы серьезные структурные изменения в отрасли.

Если судить о российском рынке авиационных грузовых перевозок на основании показателей деятельности ведущих российских авиакомпаний, то результаты выглядят действительно впечатляющими: лидеры рынка демонстрируют существенный ежегодный рост грузооборота. Так, по данным Федерального агентства воздушного транспорта (ФАВТ), в 2011 г. он составил 11,6% — и это на фоне почти 5%-ного падения грузооборота азиатских авиакомпаний (по предварительным данным 2011 г. Association of Asia Pacific Airlines — AAPA) и более чем скромного роста европейских и американских авиакомпаний: 2,1% (по данным Association of European Airlines — AEA) и 0,4% (по данным International Air Transport Association — IATA) соответственно.

Однако если принимать во внимание долю российских авиакомпаний на мировом рынке грузовых авиаперевозок, которая составляет всего 2%, то становится очевидным, что текущая ситуация постепенного развития российского рынка и демонстрируемые авиакомпаниями темпы роста — это недостаточные условия для того, чтобы Россия могла претендовать на ощутимую долю мирового рынка авиационных грузовых перевозок. Необходим переход на качественно иной уровень развития отрасли, для чего у нашей страны есть объективный потенциал. Это прежде всего географическое положение как основа для развития транзитных грузопотоков, это рост экономики, необходимый для развития экспортно-импортных перевозок грузов, и, наконец, численность населения нашей страны и рост покупательской способности как основа для рынка «домашних» перевозок.

Сегодня основной объем грузоперевозок (77% за 2011 г., по данным ФАВТ)

российские авиакомпании выполняют за рубежом, обслуживая крупнейший (50% мирового грузооборота) рынок между Европой и Китаем и другими странами Юго-Восточной Азии. На этих маршрутах россияне прочно закрепились, сумели завоевать авторитет, зарабатывают неплохие деньги. По прогнозам IATA, до 2020 г. на этих рынках ожидается увеличение объемов грузовых авиаперевозок в среднем на 4,5% в год. На маршрутах между Азией и Европой доля российских авиакомпаний составляет порядка 7%, однако на дру-

гом крупнейшем мировом рынке — между Азией и Америкой — она практически равна нулю. Одна из причин такого положения дел состоит в том, что не используются кросс-полярные маршруты.

Проблемы инфраструктуры и пути их решения

При нынешнем достаточно высоком спросе на транзитные грузоперевозки мы пока не можем предоставить зарубежным клиентам конкурентоспособного, удобного и быстрого обслуживания при перемещении грузов через территорию Российской Федерации — прежде всего из-за низких темпов развития наземной инфраструктуры аэропортов и ряда нерешенных вопросов нормативно-правового обеспечения грузоперевозок. Основными конкурен-



Рис. 1. Сложившиеся авиационные маршруты движения грузов



Рис. 2. Развитие сети федеральных хабов

тами российских аэропортов сегодня выступают стремительно развивающиеся и оттягивающие на себя европео-азиатский грузопоток аэропорты Ближнего Востока, Индии и Средней Азии.

Таким образом, необходимо повысить привлекательность наших аэропортов в качестве грузовых и логистических центров для авиакомпаний, которые ориентируются прежде всего на те транзитные аэропорты, где и качество обслуживания, и его стоимость их устраивает. Что именно необходимо изменить, понятно и авиакомпаниям, и аэропортам: увеличить число стоянок воздушных судов, увеличить число и улучшить состояние взлетно-посадочных полос, обеспечить наличие специального оборудования для загрузки / разгрузки, наличие квалифицированного персонала. Кроме того, конкурентным преимуществом российских аэропортов, на наш взгляд, должна стать стоимость авиационного керосина.

Помимо развития аэропортовой инфраструктуры и строительства грузовых терминалов, которые отвечали бы всем современным международным требованиям, необходимо развивать сеть аэропортов-хабов (рис. 2). Они необходимы в первую очередь в таких крупных городах, как Хабаровск, Красноярск, Новосибирск, Владивосток, которые способны перетянуть на себя транзитные потоки, разгрузить аэропорты Московского авиационного узла. Сейчас на долю последних приходится 80% грузопотока в Россию, большая часть которого впоследствии расходится по регионам.

В качестве положительного примера можно привести аэропорт Дубай, за 4 года увеличивший практически вдвое свой грузооборот благодаря целенаправленной политике властей эмирата, поддержке бизнеса и значительным инвестициям в развитие аэропортовой

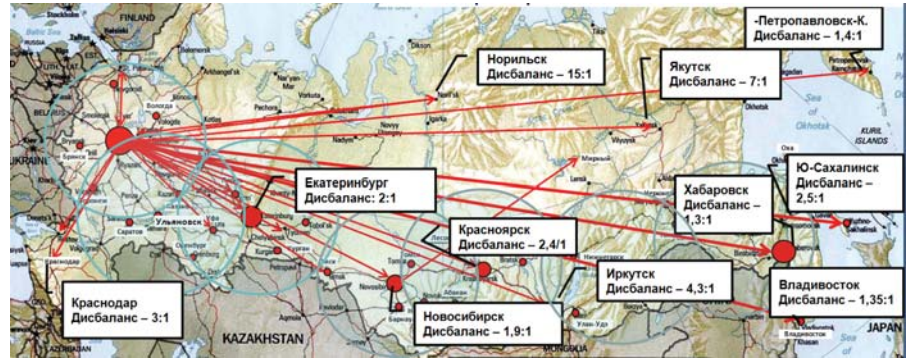


Рис. 3. Основные направления внутрироссийских перевозок. Ист.: ТКП

инфраструктуры. Там созданы свободные экономические зоны, внедрены передовые технологии, действует интермодальная логистика с использованием различных видов транспорта. Изучение и заимствование подобного опыта позволило бы поднять планку обслуживания грузовых авиаперевозок в российских аэропортах, сделать их более конкурентоспособными. Безусловно, на подобные преобразования потребуются немалые инвестиции — порядка 4 млрд долл.

Экспортно-импортный потенциал

Экспортно-импортный потенциал России оказывается сегодня все теснее связан с развитием всей экономики страны, расширением торговых отношений с государствами Европы, Азии, Америки. Полноправное вступление России в ВТО подразумевает серьезные изменения во внешнеэкономической деятельности нашей страны, диверсификацию структуры экспорта в сторону более высокотехнологичной продукции и т. д. Это, в свою очередь, вызовет рост объемов международных грузовых авиаперевозок. По оценкам экспертов, в ближайшие десятилетие вполне реально их утроение, что связано не только с развитием международной торговли, но и с изменением самой

технологии доставки грузов. И если сегодня на рынке Азия — Европа доля российских авиаперевозчиков по транзиту составляет менее 10%, то уже в ближайшие годы контролируемый ими грузопоток может достичь 20% и составить 2 млн т в год. Все, что необходимо для этого сделать, — сформировать конкурентоспособные предложения для перемещения экспортно-импортных грузов.

Здесь мы сталкиваемся со следующим сдерживающим развитие рынка фактором — с проблемами таможенного регулирования и существующей практикой правоприменения в нашей стране. Непрозрачность и вариативность правоприменения Таможенного кодекса в каждом аэропорту приводит к тому, что авиационная перевозка не только теряет свое основное преимущество — скорость, но и значительно дорожает, что вынуждает заказчика искать альтернативные варианты доставки груза, зачастую в ущерб сохранению его качества. Конечно, определенные усилия в разрешении таможенных ограничений предпринимаются, но пока не приносят ощутимых результатов. Так, создание Таможенного союза России, Белоруссии и Казахстана до сих пор никак не повлияло на рост авиационных грузоперевозок в России.

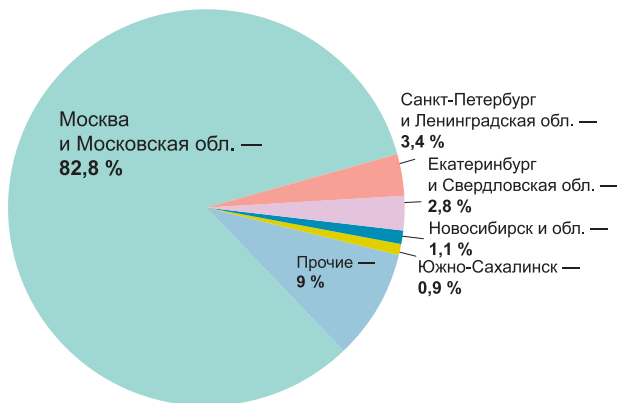


Рис. 4. Процентные доли импортного авиагрузопотока в зависимости от географии декларанта (по адресу регистрации). Ист.: ТКП



Рис. 5. Развитие интермодальных партнерств

Дисбаланс на домашнем рынке

Как показывает практика, основой бизнеса крупнейших международных авиакомпаний является домашний рынок, который обеспечивает более половины объемов перевозимых грузов и создает уникальность конкурентных преимуществ того или иного международного авиаперевозчика. Российским авиакомпаниям рассчитывать на свой домашний рынок пока не приходится, поскольку для внутреннего рынка нашей страны характерен дисбаланс грузопотоков (рис. 3, 4). В связи с этим большинство грузовых авиакомпаний сталкивается с проблемами при открытии новых рейсов. Яркий пример — аэропорт Норильска, где на 15 т «прилетающего» груза приходится полтонны «улетающего» — исключительно односторонний грузопоток.

Потенциал в мультимодальности

Перспективным является и развитие мультимодальных транзитных точек, в которых можно было бы сочетать воздушный и железнодорожный транспорт, а в некоторых местах — еще речной и морской. Такая сетевая доставка груза (порт — станция — аэропорт) позволит нашим авиаперевозчикам значительно снизить расходы на логистику и обеспечить приемлемые сроки доставки грузов (рис. 5).

Подобные схемы уже применяются в крупнейших международных аэропортах: Дубае, Сингапуре, Гонконге. Первые шаги в этом направлении сегодня делает и аэропорт Новосибирска «Толмачево», к которому протягивается железнодорожная ветка. В случае успешной реализации таких проектов, например, в Красноярске, Сочи, Санкт-Петербурге

Таблица. Потенциал российских авиакомпаний

	2010 г.	2020 г. (потенциал)
Транзитный грузопоток	7,5 % (0,3 млн т) на направлении Азия — Европа; 0 % на направлении Азия — Сев. Америка	20–25 % (1,3 – 1,6 млн т) на направлении Азия — Европа; 5 % (0,2 млн т) на направлении Азия — Сев. Америка
Экспорт / импорт	0,3 млн т	1 млн т
Внутренний поток без почты	0,25 млн т	1 млн т

и т. д., можно будет говорить о потенциальном увеличении экспортно-импортных объемов авиационных грузовых перевозок с 0,3 млн т до 1 млн т в год и внутреннего грузопотока с 0,25 млн т до 1 млн т в год (табл.)

Цель — третье место в мире

Безусловно, мы перечислили не все проблемы, которые необходимо решить для эффективного развития авиационного грузового потенциала России, но, думается, наиболее важные. Нужно четко понимать, что окно возможностей России может скоро закрыться. Конкуренция на этом рынке велика, и побеждает в борьбе тот, кто не жалеет средств на развитие инфраструктуры.

По прогнозам Минэкономразвития, к 2020 г. российская экономика должна выйти на пятое место в мире. Для того чтобы к тому времени отечественная транспортная система могла в полной мере играть роль «кровеносной», российская грузовая гражданская авиация должна, в свою очередь, выйти на третье-четвертое место в мире по объемам перевозок. Задача достаточно амбициозная, но, мы уверены, вполне выполнимая, если приложить усилия в следующих направлениях:

- создать современный парк грузовых самолетов (отечественных и иностранных);

- добиться высокого уровня профессионализма в области управленческого и летно-технического персонала;
- построить развитую инфраструктуру: аэропорты, хабы, систему УВД (управления воздушным движением);
- эффективно использовать географическое положение страны.

Достижение цели возможно при условии консолидированного развития всей отрасли авиационных грузовых перевозок в целом и решения ряда конкретных задач каждым участником рынка в отдельности.

Для нас как авиакомпании эти задачи заключаются в оснащении своих парков современными эффективными самолетами, в создании безопасных и экологичных технологий доставки груза, в развитии инфраструктуры технического обслуживания авиационной техники, в соответствии современным сертификационным требованиям заказчиков и международных организаций, во внедрении передовых отраслевых технологий — таких, как, например, технология e-freight.

Многие из этих направлений уже нашли свое отражение в обнародованной Министерством транспорта РФ концепции развития авиационного грузового транспорта. Вопрос в том, какими темпами удастся эти планы реализовать.



5-я Международная выставка логистики, телематики и транспорта



transport
logistic china

including



connecting business

5-7 июня 2012
Shanghai New International Expo Centre