

Бизнес-модель развития грузовых авиаперевозок в Российской Федерации

Р. Ф. ДЖУРАЕВА, президент ООО «Центр ГА»,

Е. И. МЕРКУЛОВА, руководитель аналитического департамента ООО «Центр ГА»



Поскольку российский рынок внутренних грузовых авиаперевозок не имеет предпосылок для развития в ближайшее время, нам необходимо использовать территориальные преимущества и привлекать в воздушное пространство России транзитный международный грузовой авиационный поток.

Динамика грузовых авиаперевозок в России в целом показывает хорошие темпы роста. Суммарный объем грузовых авиаперевозок через аэропорты России в 2010 г. составил почти 1 млн т, что на 30 % больше по сравнению с показателями 2009 г. Однако доля воздушного транспорта в общем объеме грузовых авиаперевозок составляет всего 1,5 %, а доля России в мировом объеме грузовых авиаперевозок — 2,2 %.

Сдерживающие факторы

Рост суммарного объема грузовых авиаперевозок обеспечивается исключительно за счет роста международного грузопотока, при этом внутренний грузопоток с 2006 г. практически не развивается.

Представленная динамика грузопотока (рис. 1) свидетельствует о низком уровне внутреннего спроса на авиаперевозки, обусловленном прежде всего дисбалансом экономического развития регионов — высоким уровнем по-

требления в Московском регионе на фоне несопоставимо низкого уровня потребления в остальных регионах России. Существующей структурой спроса вызвано и неравномерное распределение грузопотока: 83 % грузов обслуживается аэропортами Московского авиаузла и лишь 17 % — аэропортами регионов.

Кроме недостаточного уровня спроса существует ряд других факторов, которые непосредственно связаны с развитием гражданской авиации и оказывают негативное влияние на рост грузовых авиаперевозок. В частности, к таковым относятся:

- неконкурентоспособные цены на грузовые авиаперевозки как на внутреннем (в сравнении с автомобильным транспортом), так и на мировом (в сравнении с иностранными авиакомпаниями) рынке; они обусловлены высокими ценами на авиатопливо, аэронавигационное и аэропортовое обслуживание, обслуживание воздушных судов;

- дефицит предложения со стороны авиакомпаний, вызванный дефицитом парка грузовых воздушных судов всех классов¹;
- ограничения наземной инфраструктуры и системы ОрВД, особенно в аэропортах Московского авиаузла;
- неразвитость рынка логистических операторов (особенно российских), связанная с низким уровнем объемов грузовых авиаперевозок, большими временными затратами на таможенную обработку груза, множеством различных ограничений со стороны контролирующих органов и отсутствием условий для их работы;
- громоздкая процедура оформления грузов на границе.

Потенциал воздушного пространства

В связи с тем, что внутренний рынок грузовых авиаперевозок в настоящее время не имеет предпосылок для развития, точкой роста для грузовых авиаперевозок должно стать привлечение транзитного международного грузового авиационного потока в воздушное пространство России.

Воздушное пространство России обладает рядом уникальных конкурентных преимуществ, поскольку через него проходят наиболее загруженные мировые транзитные маршруты (рис. 2).

В последние несколько лет наиболее интенсивно развивается такой сегмент рынка, как транзитные полеты между Европой и Азией, которые выполняются по трем основным направлениям:

- по территории России, Монголии и Китая — Транссибирские маршру-



Рис. 1. Динамика грузопотока аэропортов России

¹ По данным Росавиации, в настоящее время в эксплуатации находится 173 грузовых воздушных судна, большая часть из которых устарела. Причем 80 % всех грузовых авиаперевозок осуществляется воздушными судами группы компаний «Волга-Днепр»: это 11 воздушных судов типа В-737-400 и 10 судов типа АН-124. Основной объем (52,5 %) грузов перевозится на грузовых воздушных судах, остальные 47,5 % — в грузовых отсеках пассажирских воздушных судов (belly cargo).

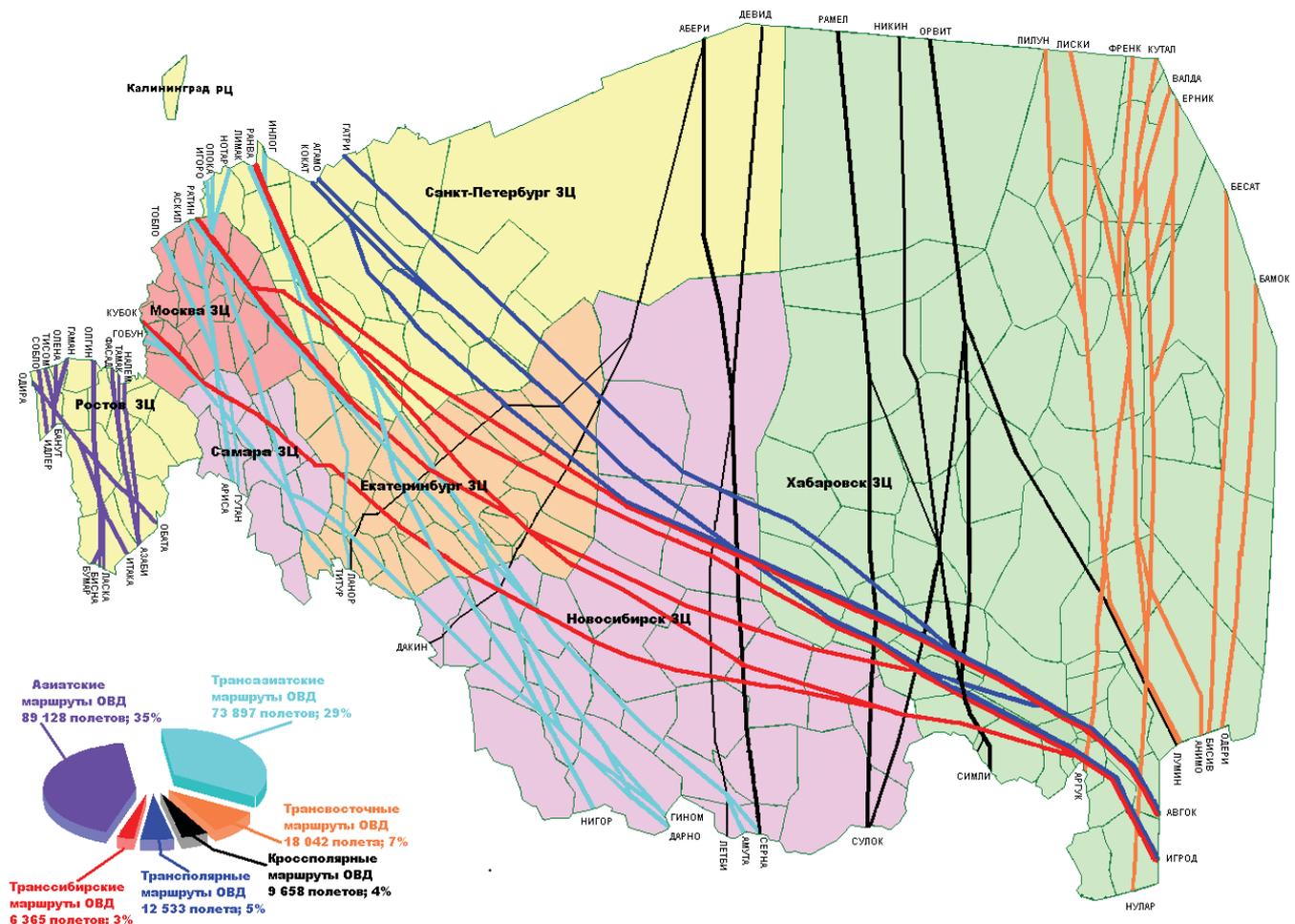


Рис. 2. Схема международных транзитных маршрутов, проходящих через воздушное пространство России

ты: Транссибирская магистраль (ТСМ), объем — 250 тыс. рейсов в год (60 %);

- по территории Казахстана — Трансазиатские маршруты, объем — 80 тыс. рейсов в год (20 %);
- южнее, через Черное море, Азербайджан, Иран/Туркмению — Азиатские маршруты, объем — 80 тыс. рейсов в год (20 %).

При этом динамика интенсивности транзитных грузовых полетов в воздушном пространстве России в 2005–2010 гг. свидетельствует о том, что иностранные авиакомпании стремятся планировать маршруты так, чтобы воздушное пространство России использовать по минимуму (рис. 3).

Наибольший рост количества полетов отмечается на Азиатском и Трансазиатском маршрутах, которые минимально пересекают воздушное пространство России, тогда как количество полетов по Трансполярному, Кроссполярному и Транссибирскому маршрутам фактически не растет. Это объясняется прежде всего высокими ставками за аэронавигационное обслуживание и необходимостью обеспечивать ком-

мерческие соглашения с назначенными перевозчиками.

При этом бизнес-кейсы ряда современных быстроразвивающихся грузовых хабов, таких как Дубай, Анкоридж, Сингапур, Алматы и др., свидетельствуют о том, что проект по развитию на территории России сети грузовых хабов может быть реализован за 3–5 лет при условии конкурентоспособного по цене и качеству обслуживания.

Внедрение стандарта e-freight

Еще одна ключевая проблема, сдерживающая развитие транзитного потенциала России на рынке грузовых международных авиаперевозок, состоит в отсутствии у нас стандарта электронного оформления и сопровождения грузовых авиаперевозок (e-freight).

Технология e-freight предусматривает оформление в электронном виде 16 документов, связанных с импортом/экспортом, транспортировкой и таможенным оформлением и сопровождающими грузы от грузоотправителя до грузополучателя.

В настоящее время стандарт e-freight внедрен в 42 странах мира (429 аэро-

портов, 46 авиакомпаний, 2038 экспедиторов).

Внедрение стандарта e-freight дает целый ряд преимуществ, в числе которых:

- снижение расходов: суммарная экономия в мировой отрасли грузовых авиаперевозок составляет до 5 млрд долл. ежегодно;
- быстрота обслуживания: цикл обслуживания грузовых авиаперевозок существенно сокращается;
- высокая надежность и точность: требуется однократный ввод исходных данных по грузу в пункте его отправки, обеспечивается безопасность обмена данными;
- прозрачность процессов: электронная документация позволяет отслеживать и уточнять статус перевозки грузов в режиме реального времени, обеспечивать достоверность информации;
- стимулирование инноваций в отрасли: участники рынка ориентируются на внедрение у себя новых технологий;
- интеграция в международное сообщество: работа в унифицированной форме осуществляется по всему миру.

Меры первой необходимости

Помимо внедрения стандарта e-freight для повышения конкурентоспособности России на рынке грузовых авиаперевозок и развития этой отрасли необходимы следующие мероприятия:

- упрощение порядка выдачи виз членам экипажей воздушных судов иностранных авиакомпаний, выполняющих полеты через аэропорты РФ;
- развитие инфраструктуры аэродромов РФ (потенциальных грузовых хабов) для обслуживания транзитных грузовых авиаперевозок;
- совершенствование системы организации воздушного движения по транзитным маршрутам;
- изменение нормативно-правовых актов, направленных на применение «нулевой» ставки НДС для всех участников грузовой цепочки, связанных с международными грузовыми авиаперевозками;
- изменение регулирования в части осуществления контроля уровня оптовых цен и маржи нефтяных компаний на уровне не выше мировых цен PLATTS (Rotterdam/Singapore);



Рис. 3. Динамика интенсивности транзитных грузовых полетов в воздушном пространстве РФ по транзитным системам маршрутов, 2005–2010 гг. (Ист.: ФГУП «Государственная корпорация по организации воздушного движения в РФ».)

- применение ст. 178 и 197 Таможенного кодекса Таможенного союза при таможенном оформлении авиационных запчастей в целях упрощения и ускорения таможенных процедур;
- поддержка льготных условий ввоза грузовых воздушных судов разной размерности и запчастей для них на тер-

риторию стран Таможенного союза, с учетом интересов российских производителей авиатехники.

Реализация предложенных инициатив позволит России получить существенный доход от обслуживания грузовых авиаперевозок: только на маршрутах Европа — Азия он может составить около 3,5 млрд долл.



Нам 10 лет

Виды страхования:

- страхование работников авиапредприятий от несчастных случаев;
- страхование авиапассажиров от несчастных случаев;
- страхование авиаспециалистов на случай утраты профессиональной трудоспособности;
- страхование воздушных судов;
- страхование непредвиденных расходов авиаперевозчика;
- страхование гражданской ответственности владельцев воздушных судов и авиаперевозчиков;
- страхование ответственности владельцев аэропортов;
- добровольное страхование грузов;
- страхование автомобиля, водителя, пассажира и багажа (авто-комби);
- и многое другое.



Страховая компания «АСКОР»
 125040, Москва, ул. Скаковая, 17, стр. 1
 Тел./факс: (495) 945-50-62,
 (495) 945-19-49
 info@askor-ins.ru

Лицензия С № 3767 77