

# Рынок грузовых авиаперевозок в новых экономических реалиях

А. И. ИСАЙКИН, президент группы компаний «Волга-Днепр»



**Одно из перспективных звеньев российской транспортной системы составляет гражданская авиация. Это обусловлено весьма выгодным географическим положением России, находящейся на пересечении маршрутов из Азии в Европу (здесь сосредоточено около 40% мирового грузового и пассажирского трафика), и уникальностью флота рамповых самолетов, разработанных в советское время и не имеющих прямых аналогов в мире.**

После продолжительного драматического снижения значений основных экономических показателей, во втором полугодии 2009 г. мировой рынок, по мнению большинства экспертов, достиг «дна» и перешел в фазу стагнации. При этом во многих отраслях уже наблюдается медленный рост указанных величин. Ситуация в сфере транспорта отражает текущее состояние мирового рынка в целом. После снижения на 20–30% в начале года величины основных операционных показателей по различным видам транспорта во втором полугодии стали расти в среднем на 2–5% в месяц, что говорит о прохождении активной фазы кризиса.

Такие темпы, однако, недостаточны для реализации поставленных государством задач масштабной модернизации отрасли с акцентом на инновационные и высокотехнологичные проекты. Российскому транспортному сектору — как предприятиям, так и структурам исполнительной и законодательной власти, задействованным в управлении отраслью, — необходимо оперативно и целенаправленно реагировать на требования времени. Это подразумевает внедрение инновационных методик и решений, а также реализацию проектов, нацеленных на долгосрочное поступательное развитие всего авиакомплекса.

Безусловно, у России есть потенциал для развития гражданской авиации. Так, использование тяжелых рамповых самолетов, в частности Ан-124 «Руслан», позволило российским авиакомпаниям

в 90-х годах прошлого века сформировать на мировом рынке собственную нишу чартерных авиаперевозок уникальных и негабаритных грузов. В этой нише мирового рынка Россия занимает доминирующее положение. Кроме того, вследствие выгодного географического положения территория нашего государства оказывается весьма подходящей для создания крупных узловых аэропортов (хабов), которые привлекут заметную долю мирового грузового и пассажирского трафика. При использовании хабовой модели доходы от трансферных перевозок кратнo возрастут, а увеличение объема перевозок станет стимулом для развития не только авиационной про-

мышленности, но и смежных высокотехнологичных отраслей.

Чтобы не потерять и упрочить лидерские позиции в отдельных секторах мировой гражданской авиации, чтобы превратить потенциальные преимущества России в реальные экономические дивиденды, необходимо предпринять ряд серьезных шагов. И делать их нужно сейчас.

## Новое будущее «Руслана»

Государственный проект по возобновлению серийного производства самолета Ан-124 — один из «прорывных» проектов, способных в будущем обеспечить России сильные позиции на мировом авиарынке. Реализация проекта сможет стать фактором окончательного закрепления за нашей страной лидерства как в перевозке уникальных, сверхтяжелых и крупногабаритных грузов, так и в разработке и производстве тяжелых транспортных самолетов.

Во время проведения Госсовета по транспорту в Ульяновске в ноябре 2009 г., Президент Дмитрий Медведев



Погрузка вагонов метро

посетил Ульяновский самолетостроительный завод «Авиастар-СП» и поднялся на борт «Руслана». «Рынок огромный, объемы перевозок тоже, а практически в мире такие самолеты не выпускаются. Кто-то эту нишу займет. Лучше, если это будем мы. А можно сделать это и вместе с американцами», — заявил Президент.

Перспективность сегмента чартерного рынка перевозок на рамповых самолетах сегодня очевидна. За счет эксплуатации воздушных судов Ан-124, Ил-76 доля российских компаний в сегменте перевозок негабаритных и сверхтяжелых грузов составляет 75%. За период 1990–2009 гг. доходы от перевозок на уникальных рамповых самолетах увеличились с \$42 млн до \$1,1 млрд. Результаты проведенного рабочей группой ИКАО анализа свидетельствуют, что рост продолжится и составит по предварительным прогнозам \$4 млрд в 2020 г. и \$7 млрд в 2030 г.

Эксплуатация Ан-124-100 «Руслан» позволяет заказчикам значительно сократить сроки доставки, ускорить производственный цикл, получить дополнительные преимущества перед конкурентами. Этот самолет незаменим при реализации многих проектов, так как без него практически невозможно оперативно доставить оборудование в многие точки планеты.

По данным экспертов, мировой отрасли авиационных грузоперевозок к 2030 г. будет востребовано от 70 до 100 самолетов семейства Ан-124. Сейчас растущий спрос на рынке поставил авиакомпанию и заказчиков перед проблемой нехватки самолетов этого класса. Производство «Русланов» в России завершилось в 2004 г. Парк находящихся в коммерческой эксплуатации воздушных судов не превышает 25 единиц, и этого явно недостаточно.

Сегодня есть заказы коммерческих структур на более чем 50 воздушных судов семейства Ан-124. По прогнозам ИКАО суммарная потребность гражданских операторов и военно-транспортной авиации в самолетах данного типа составляет 90–95 единиц. При этом цена нового модернизированного самолета семейства Ан-124 заявлена на уровне ниже стоимости многих зарубежных грузовых самолетов сравнимого класса.

Развертывание серийного производства модернизированных самолетов Ан-124 обеспечит авиационному заводу ЗАО «Авиастар-СП» порядка 10 тысяч дополнительных рабочих мест, а с учетом смежников и комплектаторов речь идет о занятости примерно 100 тысяч человек. В перспективе это должно



**Погрузка глубоководного исследовательского аппарата «Мир-1»**

привести к загрузке производственных мощностей и обеспечению устойчивой занятости высококвалифицированных работников. Новая модификация самолета позволит значительно увеличить его ресурс и надежность, а также снизить эксплуатационные расходы вследствие увеличения грузоподъемности и дальности полета.

### **Хабовая модель перевозок = рост транзита**

Серийное производство уникальных рамповых самолетов с высокими потребительскими качествами обеспечит закрепление и развитие лидерских позиций российской гражданской авиации в рыночной нише чартерных перевозок нестандартных грузов, однако этого недостаточно для вхождения в группу лидеров в авиагрузовой отрасли в целом. Мировой рынок регулярных грузовых авиаперевозок значительно более емкий по сравнению с рынком чартерных услуг. Упрочение позиций на данном рынке, возможное при создании соответствующей современной инфраструктуры, необходимо для качественного скачка в отечественном авиагрузовом секторе.

Очевидно, таким образом, что помимо модернизации и обновления воздушного флота необходимо развитие наземной авиационной инфраструктуры. Организация и строительство хабов (узловых аэропортов) позволит России широко применять транзитные схемы в силу уникального географического положения страны. Развитие трансферных пассажиропотоков и грузопотоков через международные узловые аэропорты России предоставит стране весомые экономические преимущества, будет способствовать росту конкурентоспо-

собности отечественной гражданской авиации на международной арене. Создание сети крупных аэропортов-хабов обусловит развитие внутреннего рынка сетевой доставки грузов.

По мнению ряда экспертов и компетентных лиц, вопрос строительства и, главное, развития хабов является прежде всего вопросом политической воли. Сегодня хаб сформирован только на базе московского авиационного узла, который исторически и географически находится в «узловом» регионе. Однако для решения стратегической задачи создания и развития международных транспортных коридоров, конкурентоспособных на уровне мировых аналогов, недостаточно одного, даже полноценного, хаба.

Осознание необходимости перехода на хабовую модель просматривается все отчетливее. Если в рамках Федеральной программы развития транспорта в 2002 г. на техническую модернизацию аэропортов из федерального бюджета было направлено более 1 млрд рублей, что намного меньше реальных потребностей, то новой программой по развитию российской авиации, рассчитанной до 2015 г., предусмотрены более высокие объемы ежегодного финансирования.

### **Больше грузов, меньше волокиты**

Необходимая составляющая грузовой транзитной программы — система e-freight (электронная грузовая накладная). С внедрением системы e-freight предполагается переход на электронное оформление грузов. Использование электронной грузовой накладной и безбумажная доставка отправок от



**Рамповый самолет АН-124 «Руслан»**

поставщика к получателю упростят документооборот, количество документов уменьшится до шести-семи при нынешних 35, сократятся сроки оформления. А в бизнесе авиагрузовых перевозок сроки — фактор первостепенной важности.

Система электронной грузовой накладной подразумевает вовлеченность в нее фрейт-форвардеров, экспедиторов, которые являются основными заказчиками перевозок. Согласно информации World ACD (международного аналитического агентства со специализацией в сфере авиационного грузового транспорта) с помощью программы e-freight мировая авиаиндустрия может сэкономить ориентировочно \$5 млрд в год. Сегодня система действует в 19 странах мира, однако еще не внедрена в России.

Систему e-freight можно сравнить с электронным билетом (e-ticket), который был успешно внедрен на российском рынке авиационных пассажироперевозок и сейчас активно используется большинством российских авиакомпаний. Электронный билет удобен клиентам при бронировании и регистрации на рейс, кроме того, снижаются базовые издержки на оформление билета. Внедрение e-freight на порядок сложнее, чем e-ticket. Однако, имея удачный опыт применения электронных билетов в бизнесе пассажирских перевозок, можно рассчитывать на успех e-freight в сегменте авиационных грузоперевозок при должном внимании заинтересованных сторон к вопросу.

Пока в арсенале российских авиаперевозчиков нет такого важного эле-

мента упрощения бизнеса, как «электронный груз», что значительно снижает их конкурентоспособность. В отсутствие внедренной системы e-freight затрудняется процесс оперативного управления грузопотоками, в результате уменьшаются возможности привлечения бизнеса и дополнительных денежных средств в Россию. Отметим также, что в 2010 г. количество стран, которые перейдут на данную систему, может увеличиться до 49. Если Россия к этому моменту не присоединится к системе e-freight, отечественные перевозчики столкнутся с большими трудностями и успешная конкуренция с западными авиагрузовыми компаниями станет еще более проблематичной, а следовательно — снизится транзитный потенциал России.

Масштаб задач, стоящих перед авиационной отраслью, огромен. Проблемы, которые предстоит решить отечественному воздушному транспорту, большей частью системного характера. Руководство отрасли, не понаслышке знающее реалии современного российского и международного рынка авиационных перевозок, ясно представляет и четко формулирует те стратегические задачи, над которыми необходимо работать исполнительной и законодательной власти, а также транспортным компаниям.

Итак, упрочение лидерства России в отдельных секторах авиационного комплекса; сохранение научно-технического потенциала, позволяющего нам вопреки негативным экономическим обстоятельствам и сейчас гордиться отечественным воздушным флотом — все это возможно при скорейшей реализации комплекса мер, направленных на глобальную модернизацию отрасли. Прогресс российской авиации невозможен без модернизации воздушного флота и строительства новых самолетов при использовании собственного уникального опыта и новых технологий, без развития инфраструктуры, создания в стране системы авиационных хабов, что обеспечит ускоренную и законченную интеграцию России в мировую авиационную систему, без перехода на электронные средства документооборота.

Решение этого комплекса сложнейших проблем во многом зависит от проявления политической воли. Несмотря на трудность задач, стоящих перед российской авиационной отраслью, представляется, что уровень понимания ее проблем и перспектив, который сложился в госструктурах, позволит достичь успеха.