

Рынок грузовых авиаперевозок в России

С. Ю. ЧИЖОВ, начальник отдела инновационных проектов компании «Финансовый и организационный консалтинг»
С. В. ЮРЛОВ, консультант компании «Финансовый и организационный консалтинг»



Глобализация экономики и сопровождающее ее развитие внешнеторгового обмена значительно расширили объемы и структуру рынка грузовых авиаперевозок, увеличили требования к международным и местным транспортным системам. Скорость авиационных перевозок позволяет компаниям использовать системы с ограниченными товарно-материальными запасами, осуществлять поставки точно в срок и выполнять своевременное комплексное обслуживание грузов.

Динамика экономической активности разных стран выступает одним из существенных факторов влияния на рынок грузовых авиаперевозок. Чутко реагируя на расширение международных торговых связей и рост объемов мировой торговли, данный рынок до кризиса рос примерно в 1,5–2 раза быстрее мирового ВВП.

В результате мирового финансового кризиса и снижения экономической активности объем грузоперевозок значительно сократился — в первом полугодии 2009 г. примерно на 20%. В России за январь-февраль 2009 г. снижение объема авиационных грузоперевозок составило в среднем 39,2%. Однако к концу года рынок начал стабилизироваться, и по итогам 2009 г. объем авиаперевозок грузов и почты в России уменьшился на 8,6%. За первые семь месяцев 2010 г. значения показателей перевозки грузов и почты выросли на 41,4% по отношению к аналогичному периоду 2009 г.

Волатильность российского рынка грузоперевозок больше, нежели в целом по миру. Она обусловлена, в частности, рядом проблем российской авиации, которые с 90-х годов так и не удалось решить. Другим следствием имеющихся проблем является довольно вялый рост рынка воздушных грузоперевозок, значения показателей после резкого снижения в начале 90-х годов так и не приблизились к прежним величинам.

Проблемы в авиационной отрасли, характерные и для пассажирской, и особенно для грузовой авиации, можно сгруппировать следующим образом:

- неразвитая инфраструктура авиационных грузоперевозок;
- сложности нормативно-правового характера;

- высокая степень износа основных производственных фондов.

Рассмотрим особенности российского рынка грузовых авиаперевозок, негативные факторы, влияющие на рынок, результаты их воздействия и некоторые механизмы развития рынка.

Особенности российского рынка грузоперевозок

В настоящее время около половины авиационного грузопотока гражданской авиации в России приходится на Московский авиационный узел (МАУ). Судя по статистическим данным за 2008 г. в аэропортах МАУ было обработано более 80% общего количества международных грузов и почты. Являясь крупнейшим логистическим центром России, Московский регион распределяет входящие грузовые потоки по всей территории страны.

Эта особенность проявляется в выраженной асимметрии внутренних перевозок сборного груза. Из Москвы и Санкт-Петербурга в сторону Сибири и Дальнего Востока идет довольно большой объем грузов, в обратную сторону грузопоток значительно меньше. При

развитии транзитных грузоперевозок обратный грузопоток можно увеличить за счет товаров из Китая, направляемых в Россию и Европу. При этом, однако, необходимо развитие аэропортовых комплексов в центральной части России, которые могли бы выступить в роли перевалочных пунктов.

В настоящее время около 52% всех грузов, перевозимых авиакомпаниями мира, доставляется в грузовых отсеках пассажирских самолетов. Совмещение пассажирских и грузовых перевозок особенно актуально в период снижения деловой активности и уменьшения объемов грузоперевозок. Например, флот авиакомпании Emirates, состоящий из широкофюзеляжных воздушных судов (ВС), за 2009/2010 финансовый год увеличил объем грузоперевозок на 12,2%. Преимущество грузоперевозок в багажных отделениях состоит в том, что дает возможность гибко реагировать на макроэкономическую ситуацию и оперативно снижать тарифы. Именно это и продемонстрировала арабская авиакомпания.

Основу российского самолетного парка составляют узкофюзеляжные суда, что снижает их конкурентоспособность на рынке грузоперевозок. Обновление парка, осуществляемое с помощью зарубежных производителей, происходит довольно медленно. Среди создаваемых отечественных самолетов нет широкофюзеляжных лайнеров. Единственной разработкой подобного рода является проект «Фрегат ЭкоДжет» по созданию ближнемагистрального

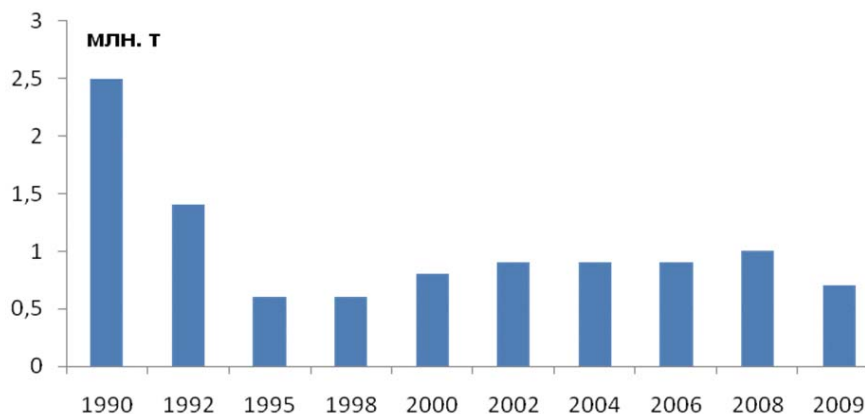


Рис. 1. Перевозка грузов воздушным транспортом в РФ/России

широкофюзеляжного самолета. Разработка ведется совместно ОАО ФПГ «Росавиаконсорциум» и Центральным аэрогидродинамическим институтом им. профессора Н. Е. Жуковского (ФГУП ЦАГИ), однако начать выпуск серийной продукции можно будет лишь к 2016 г.

Рассматривая авиационную отрасль России, нельзя не выделить слаборазвитую инфраструктуру. По данным Федерального агентства воздушного транспорта общее количество аэропортов гражданской авиации снизилось с 1302 в 1992 г. до 328 в 2010 г. Даже в первые годы XXI века, при росте значений показателей отечественной экономики и увеличении объемов инвестиций в аэропортовую инфраструктуру, количество аэропортов уменьшилось почти на 40%. При этом, например, во Франции, которая занимает территорию в 25 раз меньшую, нежели Россия, находится 475 аэропортов.

Только 61% российских аэродромов имеет взлетно-посадочные полосы (ВПП) с искусственным покрытием, причем 70% этих полос построены более 20 лет назад.

Россия отстает не только по количеству, но и по качеству аэропортов. Так, пропускная способность большинства аэропортов США составляет около 120 операций взлета и посадки в час при ясной погоде на одну полосу, а в одном из крупнейших аэропортов России — «Шереметьево» — общая пропускная способность на две полосы составляет 42 операции взлета-посадки. Несмотря на то, что различия в цифрах обусловлены, в том числе, нормативно-правовыми особенностями, значительный вклад вносят и недостатки отечественной аэропортовой инфраструктуры.

Стоит отметить трудности, с которыми могут столкнуться аэропорты МАУ в связи с ремонтом в аэропорту «Внуково» одной из ВПП. В случае закрытия аэропорта нагрузка на «Домодедово» и «Шереметьево» значительно возрастет. В то же время грамотное развитие комплекса московских аэропортов могло бы заранее обеспечить альтернативные варианты, например в виде иных подмосковных аэропортов (гражданских или совместного базирования).

Вследствие постоянного увеличения объема международных грузоперевозок и их доли в общей структуре авиационных грузоперевозок возрастает значение системы таможенного оформления грузов. В настоящее время ситуация такова, что недостатки таможенной процедуры серьезно снижают

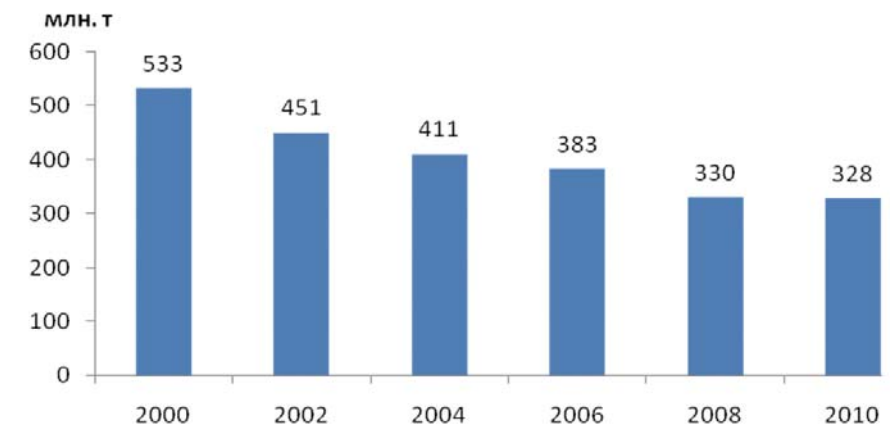


Рис. 2. Динамика количества аэропортов

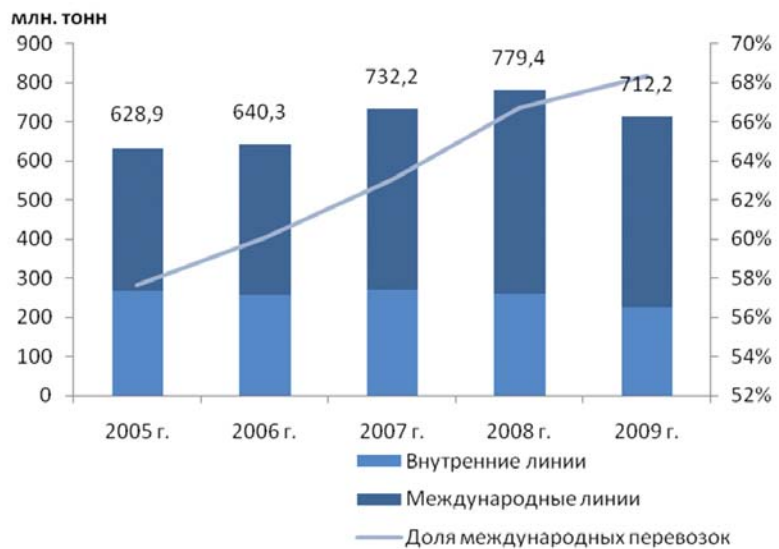


Рис. 3. Рост доли международных грузовых перевозок в общем объеме перевозок грузов

конкурентоспособность отечественных аэропортов.

Груз, в считанные дни доставленный авиатранспортом, порой может на несколько месяцев задержаться на таможне для сверки с контрактом, проверки сертификатов, определения соответствующих таможенных кодов и начисления пошлин. Если перевозится партия однотипного товара, таможенная очистка проходит в допустимые сроки. Однако современная общемировая тенденция заключается в повышении востребованности перевозок сборного груза: один самолет может быть заполнен товарами полутора тысяч наименований. Столкнувшись с такими задержками, заказчики теряют интерес к авиационным перевозкам и постепенно переориентируются на другие виды транспорта или комбинированные способы доставки через соседние страны: туда — авиатранспортом, в Россию — автомобилями.

Недостатки таможенных процедур проявляются и при транзите груза через территорию РФ. Если рассматри-

вать основные направления грузоперевозок в мире, в качестве наиболее крупных участников выделяются Северная Америка, Азия и Европа. При этом на направлениях Азия — Северная Америка и Азия — Европа отмечаются наиболее высокие темпы роста грузопотока. По мнению экспертов, они и далее будут превышать мировые показатели на 3–4%. Таким образом, Россия обладает гигантским потенциалом в плане обеспечения транзита между Азией и Европой.

Однако сложность процедур оформления и проверки груза, идущего транзитом через территорию РФ, приводит к сокращению подобных потоков. Зачастую, чтобы избежать потери в несколько суток на декларирование и досмотр груза при посадке для дозаправки в российских аэропортах, авиакомпании прибегают к посадке на территории соседних с Россией стран. Это приводит к уменьшению грузопотока и снижению доходов авиакомпаний, аэропортов (в виде платежей за обслуживание) и государства (в виде налогов).

Механизм ОЭЗ и опыт его применения в России

Одним из механизмов развития транспортной инфраструктуры в различных странах мира является организация особых экономических зон (ОЭЗ). Создание портовых ОЭЗ позволяет решить целый ряд проблем, в том числе неразвитой инфраструктуры, налогового, административного, таможенного регулирования, а также обеспечить выгодные торговые схемы для внешнеэкономического сотрудничества. Сегодня в мире насчитывается несколько тысяч ОЭЗ, значительная часть таких зон связана с логистикой, в частности с морскими и воздушными портами.

Цели организации ОЭЗ на базе аэропортов могут быть различными: в одних случаях стимулирование внешне-торговой деятельности, в других — привлечение инвестиций и развитие территорий. Независимо от поставленных целей и задач ОЭЗ стимулируют развитие аэропорта, усиливают его конкурентные преимущества, способствуют привлечению как промышленных, так и сервисных компаний. При этом появляются дополнительные рабочие места и увеличиваются поступления в бюджеты всех уровней.

Создание многопрофильных аэропортовых зон, включающих в себя свободные таможенные зоны, логистическую инфраструктуру, коммерческие центры, зоны свободной торговли, промышленные полигоны, социальную инфраструктуру, становится мировой практикой. Появилось название соответствующей концепции — «Аэрополис». Наиболее активный рост подобных образований наблюдается в США.

К числу наиболее успешных относится ОЭЗ в городе Дубаи, организованная в 1996 г. Несколько десятилетий назад аэропорт Дубаи был небольшим и обслуживал лишь нужды города. В настоящее же время Дубайская ОЭЗ является наиболее быстрорастущей в регионе, и аэропорт входит в десятку крупнейших аэропортов мира. Его грузооборот в 2009 г. превысил 1,9 млн т, а пассажиропоток составил 40,9 млн человек.

Необходимо отметить комплексный подход, включающий, в частности, формирование необходимой инфраструктуры, организацию надлежащей нормативно-правовой базы, создающей благоприятный для развития транзитных перевозок климат, четкую ориентацию на транзитный хаб. Все это позволило сформировать высококон-

курентный комплекс, консолидирующий гигантские потоки грузов между Азией и Европой.

Решение о внедрении механизма ОЭЗ в России было принято в 2005 г. По количеству создаваемых ОЭЗ не было формальных ограничений, но конкурсный механизм обеспечил естественное регулирование числа претендентов. Проведенный в 2008 г. конкурс выявил трех победителей на создание двух аэропортовых и одной портовой зоны, при этом было подано 20 заявок.

Аэропортовые зоны должны были появиться в Красноярском крае (аэропорт «Емельяново») и Ульяновской области (аэропорт «Ульяновск Восточный»). Сейчас документально оформлена Постановлением Правительства РФ лишь ПОЭЗ в Ульяновской области на базе аэропорта «Ульяновск Восточный». Ее строительство начнется в 2011 г., а предполагаемый объем инвестиций в течение 10 лет составит 20 млрд руб. При разработке концепции развития зоны в Ульяновской области специалистами компании «Финансовый и организационный консалтинг» («ФОК») помимо логистического направления в качестве основного было определено техническое обслуживание и ремонт ВС преимущественно зарубежного производства.

Создание ПОЭЗ, несомненно, положительно отразится на социально-экономических характеристиках региона. Сюда можно отнести создание новых рабочих мест, увеличение налоговых поступлений и привлечение инвестиций. Загрузка аэропорта Ульяновска, составляющая сейчас около 10% от максимальной, увеличится в несколько раз.

С сожалением приходится констатировать, что планы по созданию аэропортовой ОЭЗ в Красноярском крае пока не могут быть осуществлены. Банкротство стратегического инвестора застопорило проект. Однако от проекта не отказываются. Создание международного транспортного хаба на территории аэропорта в Красноярске представляется весьма перспективным проектом. Именно механизм ОЭЗ с налоговыми преференциями и свободными таможенными зонами может оказаться достаточно привлекательным для инвесторов.

Таким образом, сейчас грузооборот российских аэропортов незначителен, он составляет около 50% от объема грузоперевозок одного хаба в Дубаи или 1,5–2% от мировых объемов грузоперевозок. Вместе с тем, развитие воздушного флота, логистической и аэропор-

товой инфраструктуры позволит в значительно большей степени использовать воздушный транспорт для перевозки грузов.

По оценкам компании «Airbus» темп прироста мирового грузооборота до 2030 г. может составить около 5,2% в год. В странах СНГ рост может быть еще выше — 6,1%, однако это напрямую зависит от действий России по развитию авиационных грузоперевозок. В случае усугубления имеющихся проблем или недостаточно быстрого их решения Россия может упустить имеющийся у нее шанс, передав транзитные потоки другим странам. В то же время, задействовав потенциал как транзитных, так и внутренних перевозок, наша страна может обеспечить более существенный рост грузопотока при соответствующем развитии авиационной инфраструктуры и нормативно-правовой базы.

Одним из механизмов развития может стать создание новых аэропортовых ОЭЗ. В результате целенаправленного развития инфраструктуры аэропортов через систему преференций и государственной поддержки, а также совершенствования таможенных процедур данный механизм может оказать существенное влияние на весь рынок грузоперевозок. Сегодня в деле создания новых ОЭЗ образовалась пауза вследствие кризисного сворачивания инвестиционных программ государством и частным бизнесом. Необходимо использовать ее для изучения опыта развития отечественных ОЭЗ всех типов, а также для проработки наиболее перспективных вариантов новых зон. В частности, претендентами на статус аэропортовых ОЭЗ могут выступить Московская, Ленинградская, Свердловская и Новосибирская области. По-прежнему актуальным остается также развитие аэропортовой ОЭЗ в Красноярском крае.

Данные регионы обладают достаточно высоким транзитным потенциалом и развитой аэропортовой инфраструктурой. При этом можно говорить о том, что создание ОЭЗ на территории регионов органично впишется как в стратегию их развития, так и в развитие логистической системы РФ. Все это позволяет говорить о довольно высоких шансах данных регионов на получение соответствующего статуса. Для этого им совместно с инвесторами необходимо подготовить комплект документации, аналогичный составу заявки на проведение ранее конкурсы на создание ОЭЗ портового типа, и подать его для рассмотрения в Министерство экономического развития РФ.