

Рынок российских авиационных грузоперевозок: сдерживающие факторы

Т. В. АРСЛАНОВА, исполнительный президент авиакомпании «ЭйрБриджКарго» (ABC, входит в ГК «Волга-Днепр»)



Территориальная протяженность России требует развитого авиационного, в том числе грузового, сообщения внутри страны. Уникальное географическое положение на пути товарообмена между Европой и Азией дает нашим авиакомпаниям неоспоримые преимущества перед зарубежными конкурентами.

Однако развитие внутреннего рынка грузовых авиaperевозок тормозится из-за целого ряда проблем. Опыт решения некоторых из них есть у крупных игроков рынка.

Выгода, обусловленная географическим положением России, состоит прежде всего в том, что при обслуживании транзитных грузов наши перевозчики используют транссибирскую магистраль и тем самым сокращают время перелета на 1,5 ч. Также у нас есть объективная возможность создания системы грузовых хабов для обслуживания мировых транзитных грузопотоков.

Однако эти конкурентные преимущества используются нашими перевозчиками далеко не в полной мере. По данным Федерального агентства воздушного транспорта (ФАВТ), грузооборот российских авиакомпаний за 9 месяцев текущего года составил 4 324 234 тыс. т/км, это около 1 % от мирового авиационного грузооборота.

Как показывает практика, основой бизнеса крупнейших международных авиакомпаний является «домашний» рынок, который обеспечивает им более половины объемов перевозимых грузов и создает уникальность конкурентных преимуществ того или иного международного авиаперевозчика. Российским же авиакомпаниям рассчитывать на свой домашний рынок пока не приходится. Внутривоссийские перевозки составляют всего 18 % в грузообороте гражданской авиации страны, поэтому основа грузового бизнеса российской авиации — международные перевозки (82 %), одна половина которых приходится на экспортно-импортные грузы, другая — на международный транзит. Но по отношению к международным грузопотокам также действуют сдержи-

вающие факторы, прежде всего экономические и инфраструктурные.

Что тормозит развитие рынка?

Одна из причин медленного развития рынка заключается в том, что по причине низкого уровня внутреннего производства и структурного доминирования добывающей и перерабатывающей промышленности основные произведенные в стране товары транспортируются по трубопроводам, перевозятся железнодорожным и автотранспортом. Гражданской же авиации остаются грузы, которые не могут быть доставлены другими видами транспорта, т.е. чувствительные к фактору времени доставки и предназначенные для труднодоступных регионов нашей страны, где нет другого вида транспортного сообщения.

В импорте России доля авиационной доставки не превышает 0,5 %. Об уровне внутреннего производства и потребления товаров авиационного назначения (а это прежде всего оборудование и комплектующие для промышленности и строительства, высокотехнологичные товары, товары народного потребления, скоропортящиеся грузы, напри-



мер свежие продукты питания) можно судить и по цифрам российского авиационного экспорта и импорта. Так, импорт в 2010 г. составил 160 926 т, или 0,4 % от общемирового грузооборота, а экспорт — 93 499 т, или 0,2 % от общемирового грузооборота.

При этом Россия входит в пятерку стран, показывающих самые высокие темпы ежегодного прироста грузопотока, что не только привлекает на наш рынок крупнейших мировых перевозчиков, но и является объективной предпосылкой для развития российских грузовых авиакомпаний. Повышение же доступности авиационного транспорта в свою очередь способствует формированию спроса на авиационные перевозки грузов.

Другой сдерживающий фактор — это отставание законодательной базы и существующая практика правоприменения в нашей стране. Сюда относятся и устаревшая система двусторонних международных соглашений о воздушном сообщении, способствующая снижению конкурентоспособности российских авиакомпаний, и проблемы, связанные с невозможностью найма иностранного летного персонала в российские авиакомпании, и недостатки в области таможенного регулирования.

Так, высокие таможенные пошлины привели к тому, что значительная доля товаров (из Китая — до 70 %, по оценкам экспертов) попадает в Россию по серым схемам доставки — реимпортом, например из Прибалтики. Длительные таможенные процедуры препятствуют своевременной поставке запчастей для воздушных судов российских авиакомпаний. Непрозрачность и вариативность правоприменения Таможенного кодекса в каждом аэропорту, коррумпированность отрасли в целом приводит к тому, что авиационная перевозка теряет свое основное преимущество — скорость доставки, а также происходит ее значительное удорожание. В результате заказчик вынужден искать альтернативные варианты доставки груза, зачастую в ущерб сохранению его качества. Упрощение таможенных процедур в связи с созданием Таможенного союза России, Беларуси и Казахстана пока не принесло ожидаемого роста авиационных грузоперевозок в России.

Давнишняя и широко обсуждаемая годами проблема российских авиакомпаний — необходимость обновления и развития парка воздушных судов. На сегодняшний день отечественный авиап-



ром может обеспечить менее 60 % от потребностей грузовой авиации. Наша авиакомпания с целью решения этой проблемы инициировала проект возобновления производства Ан-124 — воздушного судна, которое сейчас составляет основу бизнеса чартерной авиакомпании «Волга-Днепр».

Регулярные грузовые перевозки мы осуществляем на самолетах семейства Боинг-747, поскольку российские аналоги самолетов грузоподъемностью свыше 100 т отсутствуют. При этом приходится сталкиваться с тем, что российские аэропорты не вполне готовы к обслуживанию воздушных судов данного типа. В частности, на приемку грузовых Боингов-747 сертифицировано только восемь аэропортов РФ, но и в них качество наземного обслуживания оставляет желать лучшего: не удовлетворяет количество и состояние взлетно-посадочных полос, не хватает стоек, отсутствует необходимое оборудование для погрузки и выгрузки, недостает квалификации персоналу. Один из опробованных на практике выходов — диверсификации бизнеса авиаперевозчика в отраслевую инфраструктуру и создание компании, специализирующейся на техническом обслуживании воздушных судов. Однако нельзя не признать, что такой путь расплющивает ресурсы и тормозит развитие профильного бизнеса грузовых авиаперевозок.

Недостатки инфраструктуры российских аэропортов — одна из существенных причин, по которым порядка 90 % грузооборота приходится на Московский авиационный узел (МАУ), в основном на аэропорт Шереметьево.

В 2008 г. наша компания объявила о своем решении по формированию хаба в одном из московских аэропортов.

Им стал аэропорт «Шереметьево». За 2 года хабовых операций мы увеличили объем обрабатываемого груза в 3 раза, только за 2010 г. количество взлетно-посадок выросло на 47 %. Однако уже к концу прошлого года стало ясно, что аэропорт не справляется с объемами авиакомпании, и нам пришлось часть своих рейсов перевести в Домодедово.

Нам кажется целесообразным способствовать тому, чтобы московские аэропорты ориентировались больше на импортно-экспортные потоки, а такие крупные города, как Екатеринбург, Хабаровск, Владивосток и другие, взяли бы на себя обслуживание большей части транзитного потока. Это способствовало бы развитию региональных аэропортов, а также разгрузке МАУ.

Наконец, еще одним сдерживающим фактором роста рынка внутрироссийских грузовых авиаперевозок является стоимость авиационного керосина, которая, напротив, могла бы стать конкурентным преимуществом авиаперевозчиков России как нефтедобывающей державы. Сегодня в Беларуси и Казахстане заправляться намного дешевле, нежели в Московском авиационном узле.

Бизнес в новом формате

Два последних кризисных года привели к бурным интеграционным процессам, которые в конечном счете нацелены на сохранение базового преимущества авиационной доставки — скорости и на обеспечение конкурентоспособности авиаперевозок с точки зрения стоимости. Таким процессом, например, является внедрение электронной среды для бизнеса авиационных грузоперевозок.

Она включает в себя e-freight — электронную накладную, e-booking —

электронное бронирование груза, e-invoicing — электронное выставление счетов, e-claims — электронную претензионную работу. Переход на цифровой формат ведения бизнеса — это не только прямая экономия, достигаемая за счет отказа от бумажных документов (по прогнозам Международной ассоциации авиаперевозчиков (ИАТА), к 2015 г., когда весь мир перейдет на e-freight, экономия отрасли составит почти 5 млрд долл. США). Это прежде всего новая идеология ведения бизнеса, направленная на упрощение, стандартизацию и прозрачность всей логистической цепочки, на сокращение времени доставки груза.

Российским авиаперевозчикам трудно интегрироваться в международные процессы по созданию электронной среды бизнеса. Во-первых, в России отсутствует развитая IT-инфраструктура. Во-вторых, необходима выработка единых правил игры и системы «одного окна» для всех участников процесса доставки груза: форвардеров, государственных контролирующих и сертифицирующих органов, таможни, аэропортов и авиакомпаний.

Например, сегодня для оформления перевозки груза необходимо в различные контролирующие органы предоставить около 20 документов, начиная со счета на перевозку груза и заканчивая разрешением таможни о выпуске груза; требуются заверенные копии, а в ряде случаев и переводы документов на русский язык, а также дополнительные документы по требованию. Движение данных документов может осуществляться в электронном формате, но для этого необходимо изменение законодательства и признание контролируемыми органами электронных версий соответствующих документов (авиа-накладных, счетов, таможенных деклараций и манифестов и т. д.).

Сегодня среднее время оформления груза в МАУ, по опыту нашей авиакомпании, составляет 5 ч 15 мин, тогда как, например, аэропорт Гонконга предлагает своим клиентам возможность выдачи груза в течение 20 мин со времени прибытия самолета. Соответственно, преимущества, которые может предложить российский авиаперевозчик своим заказчикам — сокращение полетного времени благодаря использованию транссибирской маги-

страли, современные типы воздушных судов и высококвалифицированный летный персонал, — уничтожаются этими пятью часами оформления груза в аэропорту.

Мы уверены, что шанс стать мировым лидером у российской авиакомпании объективно есть. Но это задача, безусловно, амбициозная, и ее решение невозможно без общего развития российской отрасли авиационных грузовых перевозок.

На прошедшем в прошлом году форуме в рамках выставки-конференции «Транспорт России» Группа компаний «Волга-Днепр» выступила с инициативой создания «Карго-центра России» — ассоциации, объединяющей всех участников отрасли авиационных грузовых перевозок. Инициатива была поддержана Министерством транспорта РФ. Данная ассоциация должна объединять отрасль в решении конкретных проблем, продвигать необходимые законодательные инициативы, а также текущие проекты, такие как внедрение e-freight. Объединение усилий должно помочь решить проблемы, которые стоят перед всей отраслью в целом и каждой авиакомпанией в отдельности.

EXPO 1520 III Международный железнодорожный салон техники и технологий

07-10 СЕНТЯБРЯ 2011 Экспериментальное кольцо ОАО ВНИИЖТ, Москва, Щербинка, Россия

Генеральный партнер

Организатор: БИЗНЕС ДИАЛОГ
 Совместно с: ОЖКТ
 При поддержке: ВНИИЖТ
 Генеральный медиа-партнер: РЖД, партнер
 Официальная газета: ГИЛОК

Автор: ТИМУР ГАЙФУЛЛИН, 6 ЛЕТ.
 2030 ГОД - ВОЗМОЖНО ГЛАВНЫЙ ИНЖЕНЕР-КОНСТРУКТОР СИСТЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ВЫСОКОСКОРОСТНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ; УЧАСТНИК 12⁰¹⁰ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО САЛОНА EXPO1520

WWW.EXPO1520.RU Тел.: +7(495) 988 28 01, (495) 988 18 00
 E-mail: EXPO@EXPO1520.RU

реклама