



СЕГОДНЯ ПРАКТИЧЕСКИ ВСЕ РОССИЙСКИЕ
АВИАКОМПАНИИ ПЫТАЮТСЯ ВОЗМЕСТИТЬ
УБЫТКИ ОТ КРИЗИСА ПУТЕМ РАЗВИТИЯ
ГРУЗОВОГО БИЗНЕСА

ФОТО: ДМИТРИЙ БЕЗДЕД

В НЕБЕ ПАХНЕТ ДЕФИЦИТОМ

НЕБЫВАЛЫЙ КРИЗИС В МИРОВОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ИЗ-ЗА ПАНДЕМИИ ПРИВЕЛ К КРАТНОМУ РОСТУ ЦЕН НА ВОЗДУШНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ, КОТОРЫЕ, В ОТЛИЧИЕ ОТ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК, НЕ ПОДВЕРГАЮТСЯ ОГРАНИЧЕНИЯМ ИЗ-ЗА КОРОНАВИРУСА. МЕНЯЮЩАЯСЯ КОНЬЮНКТУРА ЗАСТАВЛЯЕТ АВИАКОМПАНИИ ЗАКУПАТЬ ДЕФИЦИТНЫЕ ГРУЗОВЫЕ ВОЗДУШНЫЕ СУДА, ПОДОРОЖАВШИЕ ПОЧТИ НА ТРЕТЬ, ИЛИ КОНВЕРТИРОВАТЬ В ГРУЗОВЫЕ НЕВОСТРЕБОВАННЫЕ ПАССАЖИРСКИЕ САМОЛЕТЫ.

АРТЕМ КОРЕНЯКО

В конце сентября глава Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA) Александр де Жюньяк с тревогой констатировал: «Пиковый сезон для авиаперевозок грузов начнется в ближайшие недели, но из-за серьезного дефицита провозных емкостей на авиарынке грузоотправители могут искать альтернативы воздушному транспорту в виде железнодорожного и морского». В августе IATA зафиксировала рост спроса на услуги по перевозке грузов воздушным транспортом к июлю на 1,1%, но в сравнении с августом прошлого года он оказался ниже на 12,6% (в тонно-километрах).

Авиатранспорт может перевозить больше грузов, считают в IATA, но этому мешает провал на рынке пассажирских перевозок: в доковидные времена в их багажных отсеках перевозили половину всего объема воздушных грузоперевозок. Ситуацию не спасли дополнительные емкости грузовых авиасудов, выведенные в текущем году на рынок: в августе 2020-го в действующем флоте мировых авиакомпаний стало на четверть больше

грузовых самолетов, чем в августе прошлого года, причем ежедневный налет широкофюзеляжных грузовых самолетов в августе стал самым высоким с 2012 года — 11 часов, свидетельствует статистика IATA.

Грузовые перевозчики отмечают, что главная проблема для рынка — перевезти тот груз, который не могут забрать пассажирские самолеты. «Сейчас в целом наблюдается дефицит грузовых емкостей и самолетов на рынке, особенно широкофюзеляжных дальнемагистральных, которые и обеспечивали львиную долю перевозок в пассажирских багажных отсеках», — прокомментировала «Ъ» ситуацию исполнительный операционный директор группы «Волга-Днепр» Татьяна Арсланова (на долю группы приходится более половины всего грузооборота гражданской авиации РФ). По ее словам, авиационная доставка для отдельных индустрий сегодня стала востребована гораздо больше, чем раньше, поскольку гарантирует скорость, надежность и сохранность перевозимого груза.

ЧАСТНЫЙ ВЫХОД Снижение показателей грузовой работы авиатранспорта в России не стало существенным, особенно на фоне настоящего обвала в пассажирской коммерческой авиации. По данным Росавиации, в течение первых семи месяцев 2020 года грузооборот на международных авиамаршрутах снизился на 10,5% к прошлогоднему уровню, а на внутренних линиях даже вырос на 8,5%. Однако объемы перевезенных грузов снизились как в международном (на 4,2%), так и во внутреннем (на 1,2%) сообщении.

На этом фоне частная авиационная группа S7 Airlines, вырвавшаяся в текущем году в лидеры по пассажиропотоку в России, впервые заявила о намерении приобрести в свой парк два грузовых самолета Boeing 737–800 с поставкой в 2020 и 2021 годах. Коммерческим управлением этих самолетов займется компания S7 Cargo, которая сегодня в S7 выполняет функции генерального агента по продаже перевозок грузов на пассажирских самолетах авиакомпании. Решение о приобретении грузовых

самолетов было принято еще в 2019 году и не было связано с пандемией, заявил в интервью «Ъ» гендиректор S7 Cargo Илья Ярославцев. В пресс-службе компании к этому добавили, что в августе 2020-го S7 Airlines увеличила грузопоток на 50% к августу прошлого года.

Не все аналитики рынка уверены, что грузовому проекту S7 Group гарантирован успех. «С одной стороны, из-за пандемии объемы груза, перевозимого специализированными грузовыми самолетами, выросли одновременно со ставками: сейчас цены на авиаперевозку грузов поднялись в пять-семь раз. Это может обеспечить высокую рентабельность грузовых рейсов S7 в краткосрочной перспективе», — рассуждает старший эксперт авиационной практики Bain & Company Сергей Зайцев. — С другой стороны, объемы регулярного авиасообщения активно восстанавливаются, соответственно, увеличиваются и провозные емкости в грузовых отсеках пассажирских судов, что скоро будет негативно влиять на доходность грузовых