

ВАСИЛИЙ ШАПОШНИКОВ

не только эксплуатировал грузовые ВС, но также подписал крайне невыгодный для себя договор фрахта багажных отделений пассажирских самолетов материнской компании, который в результате привел к большим убыткам дочерней структуры. В итоге в конце 2009 года было подано заявление о банкротстве перевозчика, а грузовой бизнес вернулся обратно в «Аэрофлот».

Даже при падении рынка в 2009 году грузооборот первых пяти крупнейших грузовых авиакомпаний России — AirBridgeCargo, «Волга-Днепр», «Аэрофлот-Карго», «Аэрофлот», «Трансаэро» — увеличился на 6%, с 2,68 млрд ткм до 2,84 млрд ткм. Объем перевезенных грузов и почты вырос на 2,2% — 454 тыс. тонн вместо 444 тыс. тонн годом ранее. Подобный результат был получен из-за усиления позиций AirBridgeCargo и «Трансаэро». Грузооборот AirBridgeCargo увеличился на 19%, до 1,3 млн ткм, а объем перевезенного груза — на 20%, до 158,8 тыс. тонн. У «Трансаэро», выполняющей перевозки в багажных отделениях своего широкофюзеляжного флота, по сравнению с 2008 годом объем грузопочтовых операций вырос на 21% и достиг 29,3 тыс. тонн в абсолютном выражении. У остальных авиакомпаний в 2009 году была отрицательная динамика основных операционных показателей в сравнении с показателями 2008 года. Так, у «Волга-Днепра» показатели грузооборота и объема перевезенных грузов уменьшилось на 15% и 39,6% соответственно.

Объем рынка чартерных перевозок рамповыми самолетами в 2009 году снизился на 15%. Это произошло в первую очередь из-за сокращения парка доступных рамповых ВС. При этом падения спроса фактически не произошло. Как отмечают в компании «Волга-Днепр», на рынке уникальных негабаритных грузов спрос оставался высоким и если в докризисное время средний налет «Русланов» составлял пять с половиной часов в сутки, то во время кризиса отдельные самолеты летали по восемь-десять часов. Объем перевозок на Ан-124 в компании «Волга-Днепр» в 2009 году составил 118 тыс. тонн. Объем перевозок самолетами Ил-76ТД-90ВД вырос на 12% при падении объема продаж всего на 3%.

ТАМОЖЕННЫЕ ПОШЛИНЫ И НДС НА САМОЛЕТЫ НЕ ПОЗВОЛЯЮТ АВИАПЕРЕВОЗЧИКАМ ВВОЗИТЬ СВОИ САМОЛЕТЫ В РОССИЮ — ОНИ ЭКСПЛУАТИРУЮТСЯ В РЕЖИМЕ ТАМОЖЕННОГО ТРАНЗИТА

В первом полугодии 2010 года показатели грузоперевозчиков начали расти, также произошли изменения в первой пятерке крупнейших авиакомпаний. Так, грузооборот AirBridgeCargo, которая сохраняет сейчас первое место в рейтинге российских авиакомпаний, увеличился на 70% — с 550 млн ткм в первом полугодии 2009 года до 935 млн ткм. Объем перевезенных грузов вырос на 76% — с 78 тыс. тонн до 138 тыс. тонн. При этом перевозчик значительно оторвался по показателям от своих ближайших соперников. «Аэрофлот» занял второе место — значительный рост показателей произошел в результате обратного поглощения компании «Аэрофлот-Карго». Если прежде в отчетности объемы перевозок «Аэрофлота» и «Аэрофлот-Карго» дробились по фактическому авиаперевозчику, хотя вся коммерческая деятельность была сосредоточена в «Аэрофлот-Карго», то теперь все объемы оказались просуммированы в «Аэрофлоте». В результате грузооборот «Аэрофлота» вырос на 177% — со 158 млн ткм до 436 млн ткм, объем перевезенных грузов увеличился на 117% — с 35 тыс. тонн до 76 тыс.тонн. «Волга-Днепр» в рейтинге переместился со второго на третье место, уступив «Аэрофлоту» и прибавив в грузообороте 5% — 299 млн ткм вместо 284 млн ткм за тот же период годом ранее. Объем перевезенных грузов увеличился на 6% — с 47 тыс. тонн до 50 тыс. тонн. На четвертом месте оказалась авиакомпания «Полет», которая по итогам 2009 года была седьмой и по грузообороту, и по количеству перевезенных грузов. Подобное перемещение можно объяснить началом эксплуатации самолетов Ил-96 на регулярных рейсах. Пятое место в рейтинге за собой сохраняет авиакомпания «Трансаэро» — ее грузооборот за первые полгода 2010 года увеличился на 48% и достиг 90 млн ткм; по объему перевезенных грузов компания осталась на шестом месте, пропустив на пятую строчку S7 Airlines. У «Трансаэро» 15,6 тыс. тонн, у S7 Airlines — 16,5 тыс. тонн.

МАЛАЯ ДОЛЯ Почти 98% импорта, доставляемого в Россию авиатранспортом, ввозится в страну через Москву и Санкт-Петербург, при этом на северную столицу приходится не более 3–4% от всего объема. Основную долю на рынке обслуживания международных грузов занимают московские аэропорты Шереметьево и Домодедово. По словам представителей аэропорта Шереметьево, в основном по воздуху ввозятся запчасти и комплектующие — их доля составляет около 60%, товары народного потребления — 25% — и медицинские препараты — 15%. Из-за ужесточения требований к порядку ввоза и типам медикаментов объемы перевозок данного вида грузов в 2010 году сократились. В дальнейшем весь импортный груз доставляется в регионы наземным транспортом, также задействованы багажные отсеки пассажирских лайнеров. Одновременно с отсутствием внутреннего рынка российским перевозчикам на международных направлениях приходится конкурировать с иностранными перевозчиками. Так, по данным аэропорта Домодедово, авиакомпания Emirates сейчас находится в пятерке крупнейших грузоперевозчиков аэропорта. Ее доля в Домодедово в первом полугодии 2010 года увеличилась с 6,6% до 7,9%.

Теоретически у российских участников сегмента грузоперевозок есть немало шансов увеличить свою долю на мировом рынке. Основные потоки грузов перевозятся между Европой и Юго-Восточной Азией, а также между Китаем и США. Наиболее удобные маршруты для таких перевозок проходят над территорией России — транссибирский маршрут, а также система кросс-полярных трасс. Но до сих пор ни авиакомпаниям, ни российским аэропортам не удается использовать это преимущество при конкуренции за международные потоки грузов.

В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ ВСЕ РОССИЙСКИЕ ГРУЗОВЫЕ АВИАКОМПАНИИ ОТМЕТИЛИ РОСТ СПРОСА НА СВОИ УСЛУГИ

Препятствием для развития остается российская нормативная база. Таможенные пошлины и НДС на самолеты (18% и 20% соответственно; вкупе получается 41,6% от стоимости ВС) не позволяют российским авиаперевозчикам ввозить свои самолеты в Россию — они эксплуатируются в режиме таможенного транзита, поэтому для них допустима только одна посадка на территории России. В результате нет ни возможности консолидировать транзитный грузопоток с экспортно-импортным, ни развивать внутренние перевозки. Год назад правительство обнулило таможенную пошлину на грузовые самолеты массой более 370 тонн — в эту категорию попадают самолеты Boeing 747, однако никто из российских авиаперевозчиков, эксплуатирующих самолеты данного типа, не провел их таможенную очистку. Очевидно, проблема в том, что 20-процентный НДС на эти большие самолеты остается непомерным для авиаперевозчиков (в большинстве стран мира воздушные суда освобождены от НДС). Эффективный самолет должен быть новым, но новый самолет стоит дорого, и налоги съедают всю его эффективность. Получается замкнутый круг.

Второй замкнутый круг связан с неразвитой инфраструктурой наземного обслуживания. Здесь тоже все очевидно: если аэропорт не может принять самолет, грузопотока не будет, но если нет грузопотока, у аэропорта нет стимула развивать свои мощности по обслуживанию грузовых ВС.

Очевидно, что преодоление этих, как и многих других, проблем требует решительного вмешательства со стороны государства. А нынешняя ситуация способствует развитию аэропортов за пределами России. Так, например, холдинг, в который входит Korean Air, объявил об открытии грузового терминала в аэропорту Навои в Узбекистане. Он сможет обслуживать до 100 тыс. тонн грузов. В рамках этого проекта в августе Uzbekistan Airways трижды в неделю начала летать на грузовом Boeing 747–400 между Навои и Миланом. В результате грузы, которые идут с востока на запад и обратно, будут обслуживаться не в России, а в соседней республике. Кстати, создание Таможенного союза России, Белоруссии и Казахстана может привести к тому, что часть грузовых потоков уйдет из России в Белоруссию и Казахстан, если республики предложат лучшую инфраструктуру, а также более быстрое и менее сложное таможенное оформление. Соответственно, российским игрокам придется конкурировать не только за транзитный поток, но и за международную перевозку грузов в Россию. ■

Тематическое приложение к газете «Коммерсантъ» (Business Guide-Грузовой авиатранспорт)

Демьян Кудрявцев — генеральный директор
Азер Мурсалиев — шеф-редактор
Анатолий Гусев — арт-директор
Эдди Опп — директор фотослужбы
Екатерина Кузнецова — директор по рекламе.
Рекламная служба:
Тел. (499) 943-9108/10/12, (495) 101-2353
Алексей Харнас — руководитель службы «Издательский синдикат»
Наталия Дашковская — редактор
Сергей Цомык — главный художник
Виктор Куликов — фоторедактор
Екатерина Бородулина — корректор
Адрес редакции: 125080, г. Москва, ул. Врубеля, д. 4.
Тел. (499) 943-9724/9774/9198

Учредитель: ЗАО «Коммерсантъ. Издательский дом».
Адрес: 127055, г. Москва, Тихвинский пер., д. 11, стр. 2.
Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).
Свидетельство о регистрации СМИ — ПИ № ФС77-38790 от 29.01.2010

Типография: «Сканвеб Аб».
Адрес: Корьаланкату 27, Коувола, Финляндия
Тираж: 75000. Цена свободная

Рисунок на обложке: Александр Барриль