

УПАЛ, ПОДНЯЛСЯ

В 2008–2009 ГОДАХ РЫНОК ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК ПАДАЛ СЕРЬЕЗНЕЕ, ЧЕМ ПАССАЖИРСКИЙ СЕГМЕНТ. НО УЖЕ ЭТИМ ЛЕТОМ ОБЪЕМЫ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ПРИБЛИЗИЛИСЬ К ДОКРИЗИСНЫМ, ХОТЯ ТАРИФЫ ДО СИХ ПОР НЕ ВЕРНУЛИСЬ НА УРОВЕНЬ 2007 ГОДА. АВИАКОМПАНИИ ПОКА ОСТОРОЖНО ОЦЕНИВАЮТ ДАЛЬНЕЙШЕЕ РАЗВИТИЕ СОБЫТИЙ И ОТМЕЧАЮТ РЯД НЕГАТИВНЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ, КОТОРЫЕ МОГУТ ЗАТОРМОЗИТЬ РАЗВИТИЕ БИЗНЕСА ГРУЗОВЫХ АВИАКОМПАНИЙ.

ПОЛИНА ЗВЕРЕВА, ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА «АВИАТРАНСПОРТНОГО ОБОЗРЕНИЯ»,
АЛЕКСЕЙ СИНИЦКИЙ, ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР «АВИАТРАНСПОРТНОГО ОБОЗРЕНИЯ»

КРИЗИСНЫЕ РЕШЕНИЯ Конец 2008 года и первая половина 2009 года на рынке грузовых авиаперевозок были охвачены волной паники. Спад оказался беспрецедентно тяжелым, даже серьезнее, чем последствия террористических атак 11 сентября 2001 года. Негативный показатель декабря 2008 года, –22,6% в грузообороте по сравнению с декабрем 2007 года, ухудшился в январе 2009 года и составил 23,2% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года. В итоге в 2009 году общемировой спрос на пассажирские авиаперевозки снизился на 2,9%, а на грузовые — на 11,1%. Тенденции к восстановлению укрепились только в начале 2010 года.

Изменение потребительского спроса лишило авиакомпании многих грузов. Например, если до кризиса производители и продавцы во многих регионах были заинтересованы в поставках и начале продаж новых электронных гаджетов в минимальные сроки после объявления об их официальном появлении на рынке, то падение покупательной способности резко уменьшило спрос на быструю доставку.

«Несмотря на всю глубину падения рынка, спрос на перевозки определенных категорий товаров продолжал расти — скажем, на фармацевтику и скоропортящиеся продукты питания. Но грузы, устойчивые к колебаниям рынка, как правило, требуют специальных процедур по хранению и обработке в аэропортах. В этой связи авиакомпании постоянно необходимы новые технологические решения», — говорит исполнительный президент AirBridgeCargo Татьяна Арсланова.

Из-за падения объемов грузоперевозок авиакомпании припарковали более 200 грузовых самолетов — почти четверть всего парка магистральных грузовых воздушных судов в мире. По словам управляющего директора консалтинговой компании Air Cargo Management Group Роберта Даля, также авиакомпании постарались отсрочить поставки новых самолетов на 2011–2013 годы.

Некоторые перевозчики прекратили свое существование. Базирующаяся в Брюсселе компания Cargo B (начала операции в октябре 2007 года) обанкротилась в июле 2009-го. Весной 2010 года Japan Airlines объявила о решении прекратить работу на рынке грузовых перевозок. Авиакомпания сохранит лишь бизнес по транспортировке грузов в багажных отсеках пассажирских самолетов.

В то же время ряд перевозчиков, напротив, объединял свои усилия, заключая дополнительные маркетинго-

вые соглашения, чтобы сократить издержки. Так, например, поступили Air France—KLM и Martinair.

Тенденция к консолидации усилилась не только среди авиакомпаний. Многие фрейт-форвардеры — ключевые заказчики авиакомпаний — централизовали свои системы закупки авиаперевозок. Если раньше решения о транспортировке товаров принимались на региональном уровне, то сейчас выбор перевозчика, проверка его на соответствие всем стандартам идет через центральный офис и решение принимается в головной компании. Это предъявляет к грузовым авиакомпаниям более высокие требования.

СМЕНА НАПРАВЛЕНИЯ Ситуация на рынке грузовых перевозок изменилась в четвертом квартале 2009 года: спрос в определенных регионах начал расти, но емкости были недостаточны (поскольку значительная часть парка была выведена). Из-за дефицита ВС на складах в различных районах Азии скопилось около 10 тыс. тонн груза. Авиакомпании, отвечая на рыночный спрос, увеличили частотность рейсов, а также получили возможность поднять тарифы и перевели дополнительные самолеты в регион. Рост продолжился в 2010 году. По данным Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA), с начала года рост рынка грузовых перевозок составил 28%. Разумеется, его темпы различны в зависимости от региона. Быстрее всего растут Азиатский регион и китайский экспорт в Америку (на 36%) и Европу (на 13%). «Сейчас эксперты в своих прогнозах опираются на показатели 2007 года, поскольку тот год был пиковым, и прогнозы корректируются. Ранее говорили, что на уровень 2007 года рынок выйдет только к 2013 году, но динамика первого полугодия 2010 года позволяет оптимистичнее смотреть в будущее — возможно, этот возврат произойдет уже в 2011 году», — говорит Татьяна Арсланова. — Впрочем, в экономике есть и тревожные симптомы. Например, уровень безработицы остается довольно высоким, следовательно, потребление не будет расти так же бурно, как ранее».

В IATA считают, что во второй половине 2010 года рост грузового авиационного рынка замедлится, поскольку он перейдет в новую фазу. В предыдущем полугодии увеличение объяснялось тем, что различные индустрии восстанавливали объемы своего бизнеса, говорится в исследовании IATA. Но сейчас этот цикл завершен, и дальнейшее движение вперед будет обеспечиваться покупательским спросом. Пока этот фактор слабый, но, возможно, на его увеличение повлияет

рост прибыли компаний, который сейчас отмечается в различных секторах экономики.

Несмотря на рост объемов перевозок в первом полугодии, тарифы по-прежнему остаются ниже уровня 2007 года. В 2009-м они упали почти на 30%, а в 2010-м выросли на 10–15%.

Кризис привел к перераспределению объемов перевозок на различных направлениях. «Китай начинает потребовать больше товаров, в том числе из Европы. А подъем рынка и восстановление экспорта требуют больше поставок комплектующих и материалов. В результате — чем хорош этот год по сравнению с предыдущими — дисбаланс грузопотока между Европой и Китаем начинает выравниваться, пусть пока еще по объему груза, а не по тарифам», — рассказывает госпожа Арсланова. — Раньше на три килограмма груза, вывозимого из Китая, приходилось всего один килограмм на ввоз. Сейчас это соотношение стало примерно два к одному. Поэтому мы видим здесь две тенденции: с одной стороны, емкости на рынке растут, с другой — растет и сам рынок. И если в прошлом году падение рынка явно опережало снижение емкости (соответственно, усиливалась конкуренция), то в этом году многие авиакомпании все-таки сдерживают рост емкости и пока соблюдается относительный баланс роста грузопотока и провозных емкостей».

Помимо изменения соотношения грузопотоков, в целом в отрасли происходит перераспределение сил: азиатские авиакомпании благодаря господдержке находятся в более выгодном положении. Это видно и по прогнозам Boeing и Airbus: если раньше безусловными лидерами были американские авиакомпании, то в ближайшие пять–десять лет азиатские перевозчики будут на первых позициях по количеству заказов, количеству оперируемого флота и контролируемым грузопотокам.

НОВЫЙ ФЛОТ Припаркованный во время кризиса флот сейчас частично возвращается в парк авиакомпаний — около 40 самолетов уже возвращены в эксплуатацию со стоянки. Но часть законсервированных машин из них будет заменена на новые, более эффективные ВС. В течение последнего времени было заказано 208 новых грузовых самолетов нового поколения Boeing 747–8F и Boeing 777F, а также A330F.

Перевозчиков подстегивают к обновлению парка лучшие экономические показатели новых ВС. У Boeing есть уже 68 заказов на грузовую модель Boeing 777F и 76 заказов на Boeing 747–8F, у Airbus есть заказ на 64 самолета A330F.

Первый грузовой A330–200F был представлен в июле на выставке в Фарнборо в раскраске компании Etihad Crystal Cargo (ОАЭ), которая стала стартовым заказчиком этого типа самолетов. Первый A330–200F начал выполнять рейсы в сентябре. Именно этот тип судна должен стать основным в грузовом парке компании. Другой ближневосточный перевозчик — Qatar Airways — в мае получил первую машину Boeing 777F. Стартовым заказчиком этого типа выступала компания Air France, поставки новых ВС во французскую авиакомпанию начались в самый сложный момент на рынке — в феврале 2009 года.

Правда, поставки новых грузовых самолетов могут быть перенесены на более поздние сроки по вине производителей. Сразу же после объявления об очередном переносе сроков поставки Boeing 787 американский производитель объявил о перестановках в команде, занимающейся проектом Boeing 747–8 (в которой также уже произошло несколько переносов). Летом представители Boeing заявили о пересмотре программы. Проблемы, выявленные в конструкции машины, поставили под вопрос вероятность своевременных поставок самолета. Скорее всего, первые заказчики получат его не раньше 2011 года. «Мы должны были получить первую машину 747–8F еще в четвертом квартале 2009 года», — рассказывает главный управляющий директор авиакомпании Cathay Pacific Тони Тайлер, — и не сильно расстроились из-за отсрочки, поскольку тогда продолжался кризис. Сейчас нам обещают поставку в первом квартале 2011 года, но мы сомневаемся — скорее всего, это произойдет не раньше второго квартала. Разумеется, мы разочарованы, и пока не понятно, насколько быстро Boeing сможет выправить график, то есть коснется ли задержка только первых заказчиков или произойдет глобальный сдвиг всей программы».

В ноябре 2006 года контракт с Boeing на поставку пяти ВС подписал российский перевозчик AirBridgeCargo. Изначально планировалось, что первый самолет такого типа поступит в компанию уже в 2010 году, однако, согласно заявлениям Boeing, компания получит первую машину позднее.

Если грузовые компании не получают новые ВС при значительно растущем рынке, то возникнет дефицит провозных емкостей, и не исключено, что авиакомпании заговорят о штрафных санкциях в отношении производителей. Вторая половина 2010 года должна показать, насколько востребованы будут дополнительные емкости на рынке. ■



От имени руководства аэропорта «Шереметьево» поздравляю коллектив «Волга-Днепр» со знаменательным событием – 20-летием со дня основания Группы компаний «Волга-Днепр»!

Отмечая многолетнее сотрудничество, взаимовыгодное партнерство, которое сложилось между нашими организациями, **БЛАГОДАРИМ КОЛЛЕКТИВ «ВОЛГА-ДНЕПР» ЗА ОБЯЗАТЕЛЬНОСТЬ И ДОБРОСОВЕСТНОСТЬ, ОПЕРАТИВНУЮ ПОМОЩЬ В РЕШЕНИИ ВОЗНИКАЮЩИХ ПРОБЛЕМ, ЗА ЧЕТКОЕ И ГРАМОТНОЕ**

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ В ПРЕДОСТАВЛЕНИИ ЗАКАЗЧИКАМ ВЫСОКОКАЧЕСТВЕННЫХ УСЛУГ ПО АВИАЦИОННОЙ ДОСТАВКЕ ГРУЗОВ НА ЧАРТЕРНОЙ И РЕГУЛЯРНОЙ ОСНОВЕ.

Желаем энергии и вдохновения для новых свершений, самых смелых творческих планов и их скорейшего воплощения.

Михаил Василенко
Генеральный директор
ОАО «Международный аэропорт Шереметьево»