

# «НАШИ АВИАКОМПАНИИ ПРОЯВЛЯЮТ ВЯЛУЮ БЕЗЫНИЦИАТИВНОСТЬ» В РОССИИ ОТСУТСТВУЕТ КАКАЯ-ЛИБО СПЕЦИАЛЬНАЯ ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПРОГРАММА РАЗВИТИЯ ИЛИ ПРОСТО ПОДДЕРЖКИ ГРУЗОВЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК, ДОЛЯ КОТОРЫХ В ОБЩЕМ ГРУЗОБОРОТЕ ТРАНСПОРТА СТРАНЫ НЕ ПРЕВЫШАЕТ 0,1%. НО ЗАММИНИСТРА ТРАНСПОРТА ВАЛЕРИЙ ОКУЛОВ УТВЕРЖДАЕТ, ЧТО ГОСУДАРСТВО И ТАК ДЕЛАЕТ ДЛЯ ОТРАСЛИ МНОГОЕ, А ОГРАНИЧИВАЮЩИЙ ФАКТОР — СЛАБАЯ ЗАИНТЕРЕСОВАННОСТЬ В РАЗВИТИИ ЕЕ УЧАСТНИКОВ: АВИАКОМПАНИЙ И АЭРОПОРТОВ.

**BUSINESS GUIDE:** Доля авиации в российском грузообороте очень невелика — в январе—июле, например, составила всего 0,095%. Но она существует, и в этом году перевозки быстро растут, обгоняя даже докризисные объемы. Как бы вы оценили ситуацию на рынке грузовой авиации в России?

**ВАЛЕРИЙ ОКУЛОВ:** То, что доля авиации в общем грузообороте невелика, — это естественно. Но мерить и ориентироваться нужно не на общий грузооборот в экономике, а на мировой авиационный грузооборот. К сожалению, здесь наша доля тоже невелика — в районе 1,5–2%. Это докризисный уровень. В период кризиса грузовые перевозки упали значительно больше, нежели даже пассажирские. Кризис более жестко ударил по ним. Это касается как general cargo (генеральных грузов, перевозок на грузовых самолетах), так и belly cargo (перевозок в багажных отделениях пассажирских самолетов). В большей степени даже по генеральным грузам.

Но с четвертого квартала 2009 года мы видим более динамичный рост грузовых перевозок (в январе—июле, по данным Минтранса, грузооборот гражданской авиации увеличился на 45,8%, до 2,6 млрд ткм, грузопоток — на 40,6%, до 507,3 тыс. тонн, коммерческая загрузка — на 4,5 п.п., до 67,5%. — **BG**). Как сильнее падали, так быстрее и поднимаются. Это связано прежде всего с активностью не на внутренних, а на международных перевозках. И в значительной степени с генеральными грузами.

**BG:** Основной объем работы наших грузовых авиакомпаний по-прежнему за рубежом?

**В. О.:** Совершенно верно.

**BG:** Эта ситуация будет, на ваш взгляд, меняться?

**В. О.:** На самом деле ничего плохого нет в том, что наши авиакомпании успешно работают на зарубежных рынках, обслуживая два важнейших экономических центра — Юго-Восточную Азию и Европу. Транзитный мост между Европой и Китаем, Европой и Юго-Восточной Азией, на котором крепко стоят и работают наши авиакомпании, только добавляет им опыта, авторитета и денег. То, что внутренние перевозки невелики прежде всего по генеральным грузам объясняется тем, что емкости belly cargo достаточны, цены ниже, а география несопоставимо шире по сравнению с general cargo. В результате операторы и грузополучатели ориентировались на багажники пассажирских самолетов.

По ряду направлений мы видим серьезный дефицит этих емкостей, и там они восполняются general cargo. Но таких направлений немного. Это Москва—Норильск, Москва—Дальний Восток, прежде всего Камчатка, Магадан, Сахалин.

**BG:** На международных маршрутах иностранные авиакомпании составляют серьезную конкуренцию? Насколько лучше их продукт по сравнению с тем, что могут предложить российские авиакомпании?

**ШАНХАЙ БЫЛ ПЛОХОНЬКИМ ПРОВИНЦИАЛЬНЫМ АЭРОПОРТОМ. ОНИ ЕГО ЗА ДЕСЯТЬ ЛЕТ СДЕЛАЛИ ОДНИМ ИЗ КЛЮЧЕВЫХ ИГРОКОВ НА ПОБЕРЕЖЬЕ**



СЕРГЕЙ МИСЕРОВ

**В. О.:** Серьезную. Иностранцы обыгрывают наши авиакомпании по нескольким причинам. Прежде всего те, кто внедрил технологию e-Freight. Это электронное оформление документов на грузы, декларирование грузов, взаимодействие с таможенными органами в электронном формате и протоколе. Оно не является обязательным для отрасли. Но авиакомпании и аэропорты, которые на этот проект сориентировались и внедрили его у себя, получили конкур-

рентное преимущество. Потому что операторам и грузополучателям гораздо выгоднее и эффективнее работать в формате e-Freight.

Если наши авиакомпании и наши аэропорты не внедрят эту технологию, то они проиграют иностранцам. Грузы перейдут на самолеты тех авиакомпаний и полетят в те аэропорты, которые систему e-Freight используют. А она работает во многих аэропортах — Гонконге, Шанхае, Сингапу-

**ВАЛЕРИЙ ОКУЛОВ:** «СЕРЬЕЗНЫМ ОБРЕМЕНЕНИЕМ ЯВЛЯЕТСЯ, НАПРИМЕР, ОПРЕДЕЛЕНИЕ ТАМОЖЕННОЙ СТОИМОСТИ ГРУЗОВ. В ТАМОЖЕННУЮ СТОИМОСТЬ ГРУЗОВ В РОССИИ ВХОДИТ КАК СТОИМОСТЬ САМОГО ГРУЗА, ТАК И СТОИМОСТЬ ЕГО ПЕРЕВОЗКИ. ПОЭТОМУ АВИАКОМПАНИИ ИЗ КИТАЯ ЛЕТАТ НЕ В МОСКВУ, А В ХЕЛЬСИНКИ, РИГУ, ВАРШАВУ, ТАМ ВЫГРУЖАЮТ ГРУЗЫ НА ТРАКИ И УЖЕ ТРАКАМИ ВЕЗУТ В МОСКВУ»

ре, Мюнхене, Франкфурте, Лондоне, Амстердаме... Мост Юго-Восточная Азия—Европа уже охвачен. То, что наши авиакомпании проявляют в данном вопросе вялую безынициативность, мне не понятно.

**BG:** Может быть, дело в несоответствии нормативно-правовой базы?

**В. О.:** Безусловно, так же, как и в отношении электронного билета, нужно вводить целый ряд нормативных актов. Но инициативу по их внедрению должны проявлять прежде всего сами операторы.

**BG:** То есть Минтранс сам этим заниматься не будет?

**В. О.:** А мы не можем создать технологию для операторов. Ее может создать только оператор — ту, которую будет использовать и которая будет отвечать интересам грузоотправителей. Мы, как Минтранс, конечно, должны внести дополнения, изменения в существующие нормативные акты, если потребуется — принять новые. Но уже проведенный анализ показывает, что грандиозной законодательской работы не требуется. Есть любители колоссальных объемов изменений — то же происходило и с электронным билетом. Но все решить можно меньшей кровью, без потери качества конечного продукта и без потери качества технологии.

И второе направление, в котором мы проигрываем иностранцам, — это наземная инфраструктура. Привлекательность наших аэропортов в качестве грузовых и логистических центров невелика. В отличие от пассажирских перевозок, грузовые авиакомпании ориентируются на транзитные аэропорты, в которых качество обслуживания их устраивает, а стоимость обслуживания ниже. Мы не можем пока предложить ни того ни другого.

Например, есть огромный грузопоток из Юго-Восточной Азии в Америку с промежуточными посадками в Китае, Корее или Японии. Но у нас нет на Дальнем Востоке ничего конкурентоспособного по отношению к Шанхаю или Сеулу. То есть плечо, скажем, от Джакарты, Манилы или Сайгона до Сан-Франциско, Лос-Анджелеса таково, что промежуточная посадка вполне может быть и во Владивостоке, и в Хабаровске. Но авиакеросин и аэропортовое обслуживание там дороже, чем в Сеуле.

**BG:** То есть вопрос только в цене, а инфраструктура как таковая во Владивостоке и Хабаровске не хуже?

**В. О.:** На моей памяти Шанхай был плохоньким провинциальным аэропортом. Они его за десять лет сделали одним из ключевых игроков на побережье. Совершенно реалистично это сделать и в российских аэропортах. Более того, модернизация аэропорта Владивостока в рамках подготовки к саммиту АТЭС может стать базой для создания мощного транспортного авиаузла на Дальнем Востоке. По крайней мере — конкурентоспособного. Даже если мы заберем всего 5–10% грузопотока, то сможем существенно загрузить Владивосток и Хабаровск.

**BG:** Кто-то этим проектом занимается?

## ЧТО ГОСУДАРСТВО ФИНАНСИРУЕТ В АВИАЦИИ



Бюджетные ассигнования Минтрансу на 2010 год запланированы в целом объеме 533 млрд руб., в том числе расходы на реализацию целевых программ составят 526,4 млрд руб., непрограммные расходы — 6,5 млрд руб. По данным Минтранса, на господдержку воздушного транспорта планируется направить 11 млрд руб. В том числе 180 млн руб. пойдут на поддержку аэропортов Крайнего Севера, 1,5 млрд руб. — на возмещение убытков федеральных казенных предприятий и создание новых казенных предприятий, 2,5 млрд руб. — на обеспечение доступности воздушных перевозок пассажиров с Дальнего Востока и из районов Крайнего Севера в европейскую часть страны, 800 млн руб. — на поддержку обновления парка воздушных судов (возмещение части затрат на уплату лизинговых платежей за российские воздушные суда, а также части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в 2002–2005 годах на их покупку), 1 млрд руб. составят субсидии банкам на возмещение затрат и недополученных доходов по сделкам кредитования авиакомпаний, 5 млрд руб. — субсидии перевозчикам для возмещения недополученных доходов в связи с обеспечением перевозки пассажиров компаний, чей сертификат эксплуатанта приостановлен. На аэронавигационное обслуживание предусмотрено 300 млн руб. на субсидии на возмещение расходов за обслуживание полетов воздушных судов пользователей, освобожденных по закону от платежей, 20 млн — на субсидии на функционирование координационного центра Россия—НАТО.

Предельный объем бюджетных ассигнований по подпрограмме «Гражданская авиация» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» (строительство и реконструкция взлетно-посадочных полос и производственных объектов аэродромов) в 2010 году составит 19,5 млрд руб.

Предусмотрено также строительство объектов для нужд отрасли в рамках ФЦП по развитию Курильских островов (300 млн руб.), Дальнего Востока и Забайкалья (4,6 млрд руб.), Чечни (90 млн руб.). Росаэронавигация в рамках ФЦП «Совершенствование федеральной системы разведки и контроля воздушного пространства РФ (2007–2010 годы)» должна получить 700 млн руб., в рамках ФЦП «Модернизация Единой системы ОВД РФ (2009–2015 годы)» — 1,7 млрд руб., на инвестиции в объекты капитального строительства, не включенные в целевые программы, — 1,0 млрд руб.

