«МЫ БУДЕМ ВЫНУЖДЕНЫ ИСКАТЬ МЕСТА, ГДЕ СУЩЕСТВУЕТ ИНФРАСТРУКТУРА»

ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ РОССИИ НЕ ИСПОЛЬЗУЕТСЯ НЕ ТОЛЬКО НА ЗЕМЛЕ, НО И В ВОЗДУХЕ. ОТСУТСТВИЕ АЭРОПОРТОВ С РАЗВИТОЙ ИНФРАСТРУКТУРОЙ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ БАРЬЕРЫ НЕ ПОЗВОЛЯЮТ АВИАПЕРЕВОЗЧИКАМ НАЛАДИТЬ РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ МЕЖДУ ЕВРОПОЙ И ЮГО-ВОСТОЧНОЙ АЗИЕЙ. О РАЗВИТИИ БИЗНЕСА В ТАКИХ УСЛОВИЯХ ПРЕЗИДЕНТ ГРУППЫ КОМПАНИЙ «ВОЛГА-ДНЕПР» АЛЕКСЕЙ ИСАЙКИН РАССКАЗАЛ КОРРЕСПОНДЕНТУ BG АЛЕКСЕЮ ЕКИМОВСКОМУ.

BUSINESS GUIDE: Год назад вы рассказывали, что в 2008 году грузового сезона как такового не было, чему виной был кризис. Случился ли сезон в конце 2009 года?

АЛЕКСЕЙ ИСАЙКИН: Действительно, грузовой сезон в сегменте регулярных перевозок традиционно начинается в октябре. В прошлом году грузовой сезон был, рост рынка в завершающем квартале составлял двузначные цифры и обеспечивался спросом на регулярные перевозки со стороны Юго-Восточной Азии в сторону Европы. Причем в этот же период у нас наблюдался и рост спроса на чартеры, поскольку не хватало провозных мощностей. В кризис большинство грузовых перевозчиков запарковало часть своего флота и не успело своевременно ввести необходимые мощности, поэтому часть генерального груза переходила на чартеры. Таким образом, идея «грузового супермаркета», которую мы закладывали в общую конструкцию группы компаний, позволила нам успешно предоставлять заказчикам разные по содержанию услуги в пределах одной специализации и добиваться синергетического эффекта. Например, когда не хватало самолетов Boeing 747, мы добавляли мощности Ан-124.

BG: А что в этом году?

А. И.: В текущем году нас удивило то, что грузовой сезон наступил не по расписанию, в начале года. Январь, февраль и март были очень успешными прежде всего на регулярных грузоперевозках. Обычно после новогодних праздников идет затухание рынка, но в этом году было иначе. Объясняется это тем, что на конец года накопилось большое количество груза, который просто не успели вывезти в декабре. Поэтому снижение, которого мы ожидали в январе-феврале, в канун китайского Нового года, прошло без серьезных спадов.

Кроме того, мы обнаружили еще одну тенденцию. Впервые за десять лет значительно сократился дисбаланс между грузопотоками из Китая на Европу и в обратном направлении. Если ранее это соотношение было 3 к 1, то в 2010 году мы наблюдаем уже 2 к 1. Очевидно, в экономике Китая происходят серьезные изменения, соотношение экспорта и импорта становится более сбалансированным.

BG: За счет каких грузов произошла загрузка на маршрутах из Европы в Китай?

А. И.: Прежде всего это оборудование. В Китае за время кризиса накопилось достаточно большое количество денежной массы, выросли резервные фонды, которые в прошлом году начали тратиться. Закупалось высокотехнологичное оборудование, что, казалось бы, не характерно для Китая: телекоммуникационная и компьютерная техника, комплектующие для ее сборки, хотя, как правило, все это производится в Китае. Тем не менее этот процесс продолжается с конца прошлого года по сей день. А раз так, то можно фиксировать его как более или менее устойчивую тенденцию.

ВПЕРВЫЕ ЗА ДЕСЯТЬ ЛЕТ ЗНАЧИТЕЛЬНО СОКРАТИЛСЯ ДИСБАЛАНС МЕЖДУ ГРУЗОПОТОКАМИ ИЗ КИТАЯ В ЕВРОПУ И В ОБРАТНОМ НАПРАВЛЕНИИ

СВЕТЛАНА ПРИВАЛОВА

АЛЕКСЕЙ ИСАЙКИН: «МЫ ТВЕРДО УБЕЖДЕНЫ, ЧТО ПОТРЕБНОСТИ В УСЛУГАХ САМОЛЕТОВ ТИПА АН-124 И ИЛ-76 НЕ СОКРАТЯТСЯ»

BG: Благодаря появлению обратной загрузки финансовые показатели вашей компании должны были серьезно улучшиться…

А. И.: Да, это так. Хотя и в кризисный год наша работа оказалась очень успешной, сверх наших ожиданий. Причем очень важно, что мы получили лучшие финансовые результаты на меньших объемах. Это тоже имеет свое объяснение: мы, как и другие перевозчики, готовясь к падению рынка, сократили все возможные издержки и очень много работали с сотрудниками компании с тем, чтобы повысить производительность труда. С другой стороны, благодаря работе с заказчиками нам удалось сохранить необходимый объем работ и получить достойную цену. В совокупности с доходами чартерного сегмента мы получили неплохой результат. В текущем году, я думаю, итоги будут близкими к результатам 2009 года.

BG: В кризис ваша компания была вынуждена снизить тарифы. Вернулись ли ставки на докризисный уровень?

А. И.: Сейчас мы, конечно, увеличили ставки, но предкризисного уровня рынок еще не достиг. Падение в тарифах в 2009 году составляло порядка 30% и больше, а рост за последнее время не превышал 20%.

BG: Каковы тенденции на чартерном рынке?

А. И.: Последние пять лет наш чартерный сегмент ориентирован на рынок услуг для правительственных агентств прежде всего США и европейских стран. В начале года рост перевозок был связан с активностью на ближневосточном направлении. Но сейчас, пожалуй, этот всплеск прошел — в середине года наблюдался явный спад. Посмотрим, что будет в конце года.

BG: В кризисный период перевозки по правительственным программам не сокращались?

А. И.: Правительственный сегмент действительно почти никак не отреагировал на кризис: он живет по своим законам. В то же время и в этом сегменте, и в гражданском сегменте всегда происходят какие-то изменения. Либо это связано с географией, либо с содержанием перевозок, либо с условиями их выполнения. Все зависит от скорости нашей реакции — успеваем мы предложить то, что нужно рынку, или нет. Сейчас у нас уже есть понимание, что грядут серьезные изменения и в правительственном сегменте, и нам надо успеть перенастроить бизнес на работу в коммерческом секторе.

BG: Вы ожидаете каких-то радикальных изменений?

А. И.: Вы наверняка слышали заявления президента США, а за словами пойдет дело. Вывод войск из Ирака, военной инфраструктуры, которая там была развернута под присутствие войск, повлечет за собой изменения в логистике. В США имеется колоссальный флот военно-транспортной авиации, но и потребности у них такие же масштабные, которые не покрываются имеющимися ресурсами. Эти ресурсы остро требуются в начальной фазе военных операций, а когда они завершаются, особенно торопиться не нужно, и потребность в авиационной логистике снижается — структура перевозок меняется. Под эти изменения и надо перенастраиваться — либо менять уровень цен, либо менять саму структуру, например комбинировать авиацию с морскими перевозками и так далее.

BG: Не создают ли эти изменения угрозу востребованности на мировом рынке самолетов Ан-124?

А. И.: Я бы хотел отметить, что в правительственном сегменте работал не только наш флот Ан-124, который традиционно увязывается с чартерными перевозками, но и Boeing 747, на которых выполнялся достаточно большой объем работ. Этот самолет просто менее приспособлен для чартера, чем Ан-124 или Ил-76. Но мы твердо убеждены, что потребности в услугах самолетов типа Ан-124 и Ил-76 не сократятся. Естественно, они будут меняться, будут какие-то колебания, но общий повышающийся тренд по-прежнему останется.

В любом случае в силу растущей международной активности со стороны США и Европы потребности в пере-

НА ЧЕМ ЛЕТАЕТ «ВОЛГА-ДНЕПР»

В состав группы компаний «Волга-Днепр» входят две крупнейшие грузовые авиакомпании России — «Волга-Днепр» (чартерные перевозки самолетами Ан-124–100 и Ил-76ТД) и AirBridgeCargo (регулярные перевозки самолетами семейства Boeing 747). Авиакомпания «Волга-Днепр» является мировым лидером в сегменте авиадоставки нестандартных грузов, ее парк включает десять самолетов Ан-124–100 «Руслан» и четыре самолета ИЛ-76, три из которых новейшей модификации Ил-76ТД-90ВД, соответствующей перспективным требованиям Международной организации гражданской авиации (ICAO). AirBridgeCargo присутствует на основных стратегических направлениях в России, Европе и Азии и входит в десятку мировых авиаперевозчиков. Ее парк включает десять «грузовиков» семейства Boeing 747. Взаимодополняющее сочетание двух основных бизнесов группы позволяет ей динамично развиваться и предоставлять заказчикам широкий спектр логистических услуг, объединенных в рамках специализированного инжиниринго-логистического центра на базе представительства «Волга-Днепра» в Великобритании.

«Волга-Днепр» является участником ряда международных проектов, таких как Ruslan SALIS (Strategic Airlift Interim Solution — совместное предприятие «Волга-Днепра» и «АНТК им. О. К. Антонова», ставшее победителем тендера на оказание авиатранспортных услуг по обеспечению антитеррористических, миротворческих и гуманитарных операций) и Ruslan International (совместное предприятие «Волга-Днепра» и «Авиалиний Антонова», созданное с целью максимально эффективно использовать коммерческий флот Ан-124–100 обеих компаний).

Авиакомпания «Волга-Днепр» зарегистрирована в ICAO, сертифицирована на соответствие новой версии стандартов безопасности полетов Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA), является членом IATA и Международной ассоциации грузовых авиаперевозчиков. Первой в России и СНГ и второй в мире среди грузовых авиакомпаний прошла международный аудит IOSA.

Также в группу входят компании: «Волга-Днепр Техникс», осуществляющая техническое обслуживание и ремонт воздушных судов отечественного и иностранного производства; «Волга-Тракс», осуществляющая автомобильную доставку грузов от аэропорта до пункта назначения; «Волга-Днепр Лизинг», реализующая глобальную стратегию группы по развитию самолетного парка, а также страховая компания НИК и корпоративный университет «Волга-Днепр — Международное обучение». Сегодня в группе компаний «Волга-Днепр» работает около 3 тыс. сотрудников, в 2009 году объем продаж группы составил $1,252 млрд.