ТОЧКИ СОПРИКОСНОВЕНИЯ

БЛАГОДАРЯ СВОЕЙ ГЕОГРАФИИ РОССИЯ МОЖЕТ ИГРАТЬ КЛЮЧЕВУЮ РОЛЬ НА МИРОВОМ РЫНКЕ ГРУЗОВЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК, НО ЭТИ ВОЗМОЖНОСТИ ПОКА НЕ РЕАЛИЗОВАНЫ. ВЫГОДНЫЙ БИЗНЕС УХОДИТ В СОСЕДНИЕ ГОСУДАРСТВА.

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

ВТУЛКА И СПИЦЫ Эффективность применения хабовой модели (от английского «hub and spokes» — «втулка и спицы») в гражданской авиации не подлежит сомнению. Организация перевозок через узловой аэропорт-концентратор значительно снижает количество рейсов, необходимых для организации связей между всеми конечными пунктами назначения. В результате имеющийся объем коммерческой загрузки перевозится меньшим количеством рейсов, что повышает эффективность. При международном транзите дополнительный плюс заключается в том, что перевозка пассажиров или грузов является экспортной услугой. Плата за создание хаба — необходимость промежуточной посадки, и авиакомпании строят свое расписание так, чтобы минимизировать стыковочное время в волнах прилета в аэропорт-концентратор и разлета из него.

В грузовых авиаперевозках создание хаба имеет свои особенности. Груз, в отличие от пассажиров, не заботит необходимость промежуточной посадки (а перевозчик, имея возможность для дозаправки, может повысить коммерческую загрузку самолета), однако многие процедуры с грузом могут производиться только в рабочее время. Кроме того, грузовой хаб должен иметь подходящие мощности для сортировки и хранения груза (в том числе и скоропортящегося).

Необходимость развития грузовых авиаперевозок и хабовой инфраструктуры находит свое отражение на государственном уровне. В рамках Транспортной стратегии до 2030 года, утвержденной правительством РФ, Минтранс России выступил с инициативами по поддержке отечественной отрасли авиационных грузоперевозок… В период до 2015 года планируется развитие наземной инфраструктуры аэропортов, строительство и реконструкция объектов в крупных международных узловых аэропортах Московского авиационного узла, а также объектов в региональных аэропортах.

Одним из долгосрочных и перспективных направлений по модернизации авиационной логистики стал проект строительства хабов в Москве, Владивостоке, Красноярске и Санкт-Петербурге. Аэропорты этих городов находятся на пересечении маршрутов из Азии в Европу. Стоит отметить, что на направление Европа—Азия приходится 40% мирового грузопотока. Но выгодное географическое положение России само по себе не станет конкурентным преимуществом при отсутствии других необходимых факторов. В настоящее время практически весь транзитный груз следует через московские аэропорты Шереметьево и Домодедово (технические посадки грузовых самолетов для дозаправки в Новосибирске или Красноярске транзитом не считаются).

Для формирования хаба требуется авиаперевозчик, способный организовать эффективную систему доставки груза, наземная инфраструктура, способная обеспечить сортировку и хранение груза, оборудование для обработки груза и квалифицированный персонал, а также нормативная база, обеспечивающая быстрое прохождение всех необходимых формальностей при перевозке груза.

Освоение хабовых технологий началось сравнительно недавно. В 2008 году в кооперации с Минтрансом и ООО «Международный аэропорт Шереметьево» группа «Волга-Днепр» приняла решение о создании собственного авиационного хаба в московском аэропорту Шереметьево. Этот проект может трансформироваться в государственно-частное партнерство — такая организационная форма, вероятно, будет основной в развитии хабов. Основным перевозчиком в грузовом терминале аэропорта Шереметьево стала авиакомпания AirBridgeCargo — регулярный перевозчик, входящий в группу компаний «Волга-Днепр». Результаты реализации хабовой модели не заставили себя ждать.



REUTERS

ДЛЯ СОЗДАНИЯ ПОЛНОЦЕННОГО ГРУЗОВОГО ХАБА НУЖНЫ НЕ ТОЛЬКО СООТВЕТСТВУЮЩАЯ ТЕХНИКА И ПОМЕЩЕНИЯ, НО И ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО, УЧИТЫВАЮЩЕЕ ОСОБЕННОСТИ ДАЛЬНИХ АВИАПЕРЕВОЗОК

МОСКОВСКИЙ УЗЕЛ «Раньше основной грузопоток, который мы приносили в Шереметьево, составляли экспорт и импорт, а сейчас, после внедрения хабовых операций, трансфер по объему груза в два-три раза перекрывает экспорт и импорт, если считать в тоннах,— говорит исполнительный президент AirBridgeCargo Татьяна Арсланова.— Для России это определенный растущий бизнес — дополнительные взлеты/посадки, дополнительные заправки на территории России, дополнительные доходы и новые рабочие места».

Благодаря появившейся возможности перевалки груза в Шереметьево компании AirBridgeCargo удалось увеличить коммерческую загрузку на рейсах из Европы, поскольку теперь компания на каждом рейсе из Европы может брать груз не только на Россию и в конкретный пункт в Китае, но и в любую точку в рамках своей маршрутной сети. «Это потребовало некоторых усилий в первую очередь в работе аэропорта,— отмечает Татьяна Арсланова,— но значительно улучшило продукт и услугу, которую мы можем предоставлять заказчику».

Разумеется, создание полноценного хаба требует наличия мощного наземного терминала. В настоящее время аэропорт Шереметьево обрабатывает около 600 тонн груза в сутки, в планах — строительство грузового мультимодального комплекса, полностью соответствующего международным стандартам в области обработки грузов, однако для этого проекта еще предстоит обеспечить финансирование.

Аэропорт Домодедово сейчас обрабатывает немногим менее 400 тонн груза в сутки, возможности существующего терминала позволяют увеличить объем до 600 тонн в сутки. В целом в рамках Московского авиаузла (МАУ) на долю Шереметьево приходится 51% рынка грузоперевозок, Домодедово — 39%. Внуково — 10%. По международным перевозкам в МАУ картина отличается: у Шереметьево 68%, Домодедово — 31%, Внуково — 1% (данные аэропорта Шереметьево). Подобные цифры объясняются тем, что в настоящее время оба российских перевозчика, обеспечивающих грузооборот на маршрутах между Европой и Азией,— «Аэрофлот» и AirBridgeCargo — базируются в Шереметьево. Вместе с тем нельзя исключать, что AirBridgeCargo будет наращивать и перевозки через Домодедово.

Перспективы нестоличных аэропортов, к сожалению, пока далеки от реализации. С точки зрения географии очень хорошее положение занимает Красноярск, поскольку расположен на пересечении транссибирских маршрутов из Европы в Юго-Восточную Азию и кросс-полярных маршрутов из Азии в Северную Америку. Новосибирск расположен в этом смысле чуть менее удачно, но это более мощный промышленный центр, способный обеспечить дополнительные входящие и исходящие грузопотоки. Также географически интересен Владивосток, позволяющий организовать воздушно-морские интермодальные перевозки. «Подобный способ доставки сейчас активно развивается,— говорит Татьяна Арсланова.— Например, много грузов из Китая доставляется в Дубай морем и далее в Европу воздухом. Получается быстрее, чем по морю, потому что не нужно огибать Африку, и дешевле, чем по воздуху, а в целом выгодно. На территории России подобные интермодальные грузопотоки мог бы привлечь Владивосток, с морской доставкой из Юго-Восточной Азии с разлетом по Европе, а также Санкт-Петербург на Балтийском море, если говорить о морской доставке грузов из Америки с последующим разлетом по Европе».

К сожалению, все идеи по развитию этих хабов пока не реализованы: нет ни приемлемых грузопотоков, ни в достаточной степени развитой наземной инфраструктуры. Понятно, что одно не возникает без другого, и в этом смысле особенно важны усилия государства как по стимулированию грузоперевозок, так и по общему развитию экономики. Также требуется наличие оборудования для обработки груза и квалифицированного персонала. И, безусловно, требуется радикальное совершенствование нормативной базы, чтобы воздушный транзит грузов через Россию стал привлекательным.

Пока же российские аэропорты проигрывают в конкурентной борьбе аэропортам соседних стран — Алма-Ате, Баку, Ташкенту и Навои. Экспортные и импортные потоки у них небольшие, но эти аэропорты активно обрабатывают транзитный поток, развивают инфраструктуру, предоставляя цены на топливо лучше, чем в Европе и Китае. Поэтому многие грузоперевозчики из Европы и Азии предпочитают летать через эти аэропорты в обход России. ■

ОДНИМ ИЗ ПЕРСПЕКТИВНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ МОДЕРНИЗАЦИИ АВИАЦИОННОЙ ЛОГИСТИКИ СТАЛ ПРОЕКТ СТРОИТЕЛЬСТВА ХАБОВ В МОСКВЕ, ВЛАДИВОСТОКЕ, КРАСНОЯРСКЕ И САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

СУТКИ ПРОЧЬ

Отдельного внимания заслуживает важный аспект реализации грузовой транзитной программы — электронное оформления грузов e-freight, позволяющее сократить количество документов, сопровождающих груз, с нынешних 35 до 6–7. Такое изменение документооборота на сутки сокращает продолжительность оформления груза и снижает риск его отправки в ошибочном направлении. По оценкам Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA), с повсеместным введением программы e-freight грузовая авиационная отрасль может экономить от $3,1 млрд до $4,9 млрд в год. В планах IATA внедрить использование системы e-freight на всех основных мировых маршрутах грузоперевозок, к которым относятся и в первую очередь интересные для российских перевозчиков маршруты между Азией и Европой, например из Гонконга и Шанхая в европейские пункты назначения. Дополнительным стимулом для перехода на электронный документооборот является требование об обязательной подаче предварительной информации о грузе, которое вступит в силу с 1 января 2011 года в Евросоюзе, США, странах Азии и ряде других государств. Выполнение этого требования не связано напрямую с e-freight, но опирается на задействованные в этой системе технологии. Технологические изменения, связанные с переходом на электронное оформление грузов, в первую очередь касаются авиаперевозчиков и грузоотправителей, но со стороны аэропортов тоже необходима соответствующая оснащенность для поддержки новых технологий.

Для России требуется и ряд изменений в нормативной базе, самый масштабный из которых — ратификация Монреальской конвенции 1999 года, которая, в частности, закладывает международно-правовую основу для использования электронного оформления грузоперевозок. По мнению большинства юристов, эта мера совершенно необходима для корректной организации экспортно-импортных грузоперевозок. Что касается транзитных перевозок, юристы не исключают, что можно пока обойтись без ратификации, но в любом случае необходимо согласование процедуры с Федеральной таможенной службой. Так что Россия пока находится в начале пути освоения технологии e-freight.