

самолетов». Господин Зайцев отмечает, что до нынешнего кризиса авиакомпании с грузовыми самолетами «не были сверхприбыльными». По его мнению, в долгосрочной перспективе успех инициативы S7 сильно зависит от условий сделки и коммерческих компетенций компании. Эксперт не исключает, что при нынешней конъюнктуре рынка «S7 могла добиться очень выгодных условий приобретения грузовых воздушных судов или же заключила долгосрочные договоры на перевозку грузов в больших объемах».

Андрей Чупров, гендиректор хабаровской грузовой авиакомпании «Ерофей» (которая работает под брендом E-Cargo), рассказал "Ъ", что в пиковый период доставка 1 кг груза из Китая выросла в два-три раза, маржинальность такой перевозки — в полтора раза. Но при этом он предупреждает своих смелых конкурентов: цена входа на этот рынок стала выше, поскольку стоимость грузовых самолетов растет из-за высокого спроса на них. По его оценке, сейчас Boeing 757–200 Freighter стоит на 20–30% больше, чем два года назад, когда стартовал проект «Ерофей».

С ГРУЗОМ ЛЕГЧЕ Сегодня практически все российские авиакомпании пытаются возместить убытки от кризиса путем развития грузового бизнеса, в том числе те, кто раньше специализировался исключительно на чартерных перевозках туристов на мировые курорты. Например, в январе—августе российская авиакомпания Royal Flight (обслуживает турпотоки Coral Travel и Sunmar) увеличила грузопоток в 47 раз, Azur Air (Anex Tour) — в 22 раза. Как рассказала "Ъ" представитель Azur Air Анастасия Дюмулен, для работы на этом рынке авиакомпания реконфигурировала в грузовую версию два самолета Boeing 767 и активнее использует багажные отсеки пассажирских воздушных судов, что позволило компании в первом полугодии впервые войти в топ-15 грузовых авиаперевозчиков в России. Впрочем, такой существенный рост объясняется коэффициентом «низкой базы» у туристических авиакомпаний, считает Борис Шокуров, заместитель исполнительного директора Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта России: раньше эти перевозчики грузовыми перевозками практически не занимались, а потому «говорить о каком-то феномене я бы не стал».

Конвертировать свои самолеты в грузовые спешат не все авиакомпании, но при этом они готовы организовывать чартерные рейсы, заполняя грузом ныне пустые пассажирские салоны. «На пике пандемии спрос на грузовые чартеры был высок, с восстановлением пассажирских перевозок этот спрос стал снижаться, хотя единичные грузовые рейсы мы выполняем и сейчас», — сообщил "Ъ" представитель Red Wings (за последнее время грузопоток перевозчика вырос на 15%). В пресс-службе авиакомпании Smartavia "Ъ" подтвердили, что грузопоток в последние месяцы вырос на 19%, что помогло «смягчить удар по экономике в пассажирском сегменте».

В то же время конвертация пассажирских самолетов в грузовые — далеко не идеальный выход для всех перевозчиков. Например, «Уральские авиалинии», в апреле—мае конвертировали в грузовую версию 12 Airbus A321, в том числе два новых



В ДОКОВИДНЫЕ ВРЕМЕНА В БАГАЖНЫХ ОТСЕКАХ ПАССАЖИРСКИХ САМОЛЕТОВ ПЕРЕВОЗИЛИ ПОЛОВИНУ ВСЕГО ОБЪЕМА ВОЗДУШНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

A321neo, но уже в августе—сентябре авиакомпания эксплуатировала только один «грузовой» A321neo, возвратив остальным пассажирское назначение. Тем не менее, по словам пресс-секретаря авиакомпании Веры Гасниковой, получив «бесценный опыт организации грузовых рейсов», «Уральские авиалинии» не собираются уходить с грузового рынка. «Мы планируем и дальше развивать это перспективное направление, тем более в низкий сезон пассажирских перевозок и в неясной ситуации в мире, связанной с продолжающейся пандемией», — сказала она.

Представители логистических компаний предупреждают, что рост спроса на авиадоставку грузов из-за пандемии недолговечен и проявляется лишь в отдельных сегментах рынка, где транспортная составляющая в цене товара невелика. Например, руководитель отдела авиаперевозок логистической компании «Даксер» Наталия Шувалова указывает, что для поставщиков импортных товаров в Россию выбор между авиационной и другими видами доставки в Россию «стал более мучительным» не только из-за удорожания авиафрахта, но и из-за девальвации рубля. По ее оценке, в прежнем объеме пользуются авиатранспортом только производители дорогих импортных товаров, а владельцы более дешевых грузов зачастую принимают решение о перевозке не в пользу авиации.

ЛЕТЧИКИ УХОДЯТ В ПОЧТАЛЬОНЫ

Статистика Росавиации свидетельствует, что на внутрироссийских линиях грузоперевозки с начала года выросли на 8%, причем на местных линиях этот рост даже больше — на 14% к прошлогоднему уровню. Между тем сами региональные авиакомпании, летающие в том числе в Сибири и на Дальнем Востоке, сочли развитие грузового бизнеса бесперспективным делом. Гендиректор «КрасАвиа» Андрей Егоров в беседе с "Ъ" заметил, что нужной экономики для выполнения региональных грузовых рейсов на турбовинтовых самолетах «как не было, так и нет». При этом, по его наблюдениям, в грузоперевозках на Север «значительно увеличилась почтовая доля: люди стали заказывать почтой все

вплоть до продуктов питания». Благодарна клиентам «Почты России» за дополнительный грузопоток и авиакомпания «Азимут», базирующаяся в Ростове-на-Дону. Как рассказал "Ъ" председатель совета директоров перевозчика Павел Удод, благодаря развитию сотрудничества с почтовой госкомпанией в текущем году «Азимут» увеличил грузопоток более чем на 55%.

Впрочем, «Почта России» не против и сама эксплуатировать грузовой флот: в нынешнем году стало известно, что национальный почтовый оператор рассматривает возможность создания собственной авиакомпании. «Мы сотрудничаем с консорциумом ведущих консалтинговых компаний, которые делают для нас оценку», — сообщили "Ъ" в пресс-службе «Почты России», добавив, что тип воздушных судов и схему владения «обсуждать рано — параметры проекта определяют после завершения всех процедур».

Одним из основных драйверов, подтолкнувших «Почту России» к этой идее, стал растущий рынок электронной торговли, где компания «выступает основным end-2-end доставщиком». «Собственная авиакомпания способна повысить контроль над авиационной логистикой, оптимизировать скорость и точность доставки и не полагаться на 100% на пассажирские авиаперевозки. А это, как показал опыт, приобретенный во время пандемии, крайне важно», — пояснили "Ъ" в «Почте России». Эксплуатация собственных грузовых самолетов Tu-204 уже позволила обеспечить доставку почты без ухудшения контрольных сроков пересылки, организовать устойчивые круглогодичные почтовые связи с труднодоступными регионами в СФО и ДФО, а также быстро и качественно доставлять международную почту, отметили в компании.

В мае вопрос об обеспечении «Почты России» грузовым флотом поднимался на совещании у президента России Владимира Путина, который попросил подготовить предложения о закупках с учетом авиатехники российского производства. Летом глава «Почты России» Максим Акимов заявил об интересе к грузовым MC-21 после 2025 года. Будут ли к этому сроку выпускаться такие машины — неизвестно, в «Объединенной авиастроительной корпорации» (ОАК) получить ответ на этот вопрос не

удалось. В настоящее время входящая в ОАК корпорация «Иркут» работает над сертификацией первых пассажирских моделей семейства MC-21, но сроки начала серийного производства этих самолетов пока постоянно сдвигаются «вправо».

САМОЛЕТЫ УЛЕТАЮТ В ЦИФРУ

В мировом масштабе грузоперевозки авиатранспортом будут только расти, считают крупнейшие логистические компании. По оценке Юрия Шевченко, вице-президента по операционной деятельности DHL Express в России, авиационные грузоперевозки в наступающем десятилетии будут расти двузначными темпами, в том числе благодаря развитию цифровых и интеллектуальных технологий в авиации. С ним согласен руководитель отдела авиаперевозок логистической группы компаний AsstrA Антон Сейчасов: с помощью искусственного интеллекта можно делать высокоточные предсказания, в том числе о коммерческой загрузке рейса. «Перевозчикам будет легче оптимизировать свои затраты и увеличивать потенциальную прибыль, ведь чем больше грузов, тем выше доход. Все большее количество категорий грузов будет выгодно возить по воздуху, и если раньше некоторые грузы были не слишком высоки по стоимости для авиаперевозки, то со временем эта грань будет стираться», — полагает он.

«Мы будем другими в поствирусный период», — констатирует Татьяна Арсланова из компании «Волга-Днепр», напоминая, что авиационная индустрия всегда зависела от международной кооперации. Всегда внешние границы, региональные карантинные, востребованность бесконтактной доставки и удаленная работа сотрудников уже обозначили будущие векторы развития отрасли, считает она. А коммерческий успех грузовых авиаперевозчиков будет обусловлен ростом качества услуг для клиента, прежде всего за счет использования всех современных цифровых достижений в логистике: удобного интерфейса онлайн-бронирования, пуш-уведомлений об отправлениях, автоматического контроля состояния груза в пути и многого другого, при стопроцентной прозрачности данных и тесной интеграции с цифровыми платформами заказчика. ■

Основные показатели грузоперевозок гражданской авиации РФ за январь—август 2020 года		
Грузооборот (млрд ткм)	4,3	–8,3%
на международных линиях	3,7	–10,5%
на внутренних линиях	0,6	8,5%
Перевозки грузов и почты (тыс. т)	698,1	–3,4%
на международных линиях	509,7	–4,2%
на внутренних линиях	188,4	–1,2%
Источник: Росавиация.		