# ГРУЗОВОЙ АВИАТРАНСПОРТ

МЕЖДУНАРОДНЫЙ РЫНОК ГРУЗОВЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК ОЖИВАЕТ ПОСЛЕ КРИЗИСА /5
АН-124–100 — САМОЛЕТ, КОТОРЫЙ СДЕЛАЛ РОССИЙСКИЕ ГРУЗОВЫЕ АВИАКОМПАНИИ ЗАМЕТНЫМИ НА МИРОВОМ РЫНКЕ /10
СОВЕТСКИМ ГРУЗОВЫМ САМОЛЕТАМ ГОТОВИТСЯ ЗАМЕНА /12
ТАМОЖЕННЫЙ СОЮЗ МОЖЕТ ПОМОЧЬ АВИАПЕРЕВОЗЧИКАМ ПЕРЕПИСАТЬ ЗАКОНЫ /13

Вторник, 21 сентября 2010
Тематическое приложение
к газете «Коммерсантъ» №29

Коммерсантъ

# BUSINESS GUIDE

20 лет
ГРУППА КОМПАНИЙ «ВОЛГА-ДНЕПР»
Волга Днепр
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР ВЫПУСКА
реклама

4 601865 000295 10029

# Коммерсантъ

## Инновационные медиа

kommersant.ru

КоммерсантъFM

**АЛЕКСЕЙ ХАРНАС,**
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«ГРУЗОВОЙ АВИАТРАНСПОРТ»

## МИМО КАССЫ

**За все время работы в ИД «Коммерсантъ» я ни разу не видел предпринимателя, который в беседе с журналистами не заявил бы, что отрасль, которую он представляет, нуждается в государственной поддержке. Мантра о господдержке произносится обязательно. Поддержка эта, как и любое проявление божественного чуда, трансформируется в сознании молящего о ней в самые разнообразные формы: от простого требования денег до незначительных правок в основных законах страны. Причем просто денег получить оказывается проще. Мантра авиаторов не претерпела серьезных изменений за последние годы — хотя, вняв ей, пошлины на некоторые виды самолетов правительство отменило, осталось требование отменить еще и НДС, основной налог, наполняющий отощавшую казну страны. Но понимая неактуальность этих требований, акцент сместился на Таможенный кодекс, который не позволяет формально иностранным самолетам российских компаний летать над просторами родины, как им вздумается. Логика в этом требовании есть. Никаких налоговых поступлений с этих самолетов казна не получает сейчас и не получит, если разрешить им совершать более одной транзитной посадки в России (то есть фактически выполнить внутренний рейс). Но во втором случае если не ФТС, то другие госструктуры получат платежи в виде, скажем, аэронавигационных и аэропортовых сборов. Деньги авиакомпании платят и сейчас — только аэропортовым службам соседних республик. Возможно, осознание утекающего денежного ручейка сделает свое дело и законодательные нормы будут изменены — пусть в угоду одной конкретной отрасли, но зато в соответствии со здравым смыслом.**



# ПОСЛЕДНИЙ ШАНС

**УПАВШИЙ В ПРОШЛОМ ГОДУ РЫНОК В ЭТОМ ГОДУ СТРЕМИТЕЛЬНО ВОССТАНАВЛИВАЕТСЯ, СТРЕМЯСЬ К ДОКРИЗИСНЫМ ПОКАЗАТЕЛЯМ. ОДНАКО НЕСМОТРЯ НА УВЕРЕННЫЙ РОСТ РЫНКА, РОССИЙСКИЕ АЭРОПОРТЫ И АВИАКОМПАНИИ НЕ ПОЛУЧАТ ШАНСОВ НА УВЕЛИЧЕНИЕ СВОЕЙ ДОЛИ НА МИРОВОМ РЫНКЕ БЕЗ ИЗМЕНЕНИЯ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА И РЕШЕНИЯ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОБЛЕМ.** ПОЛИНА ЗВЕРЕВА, ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА «АВИАТРАНСПОРТНОГО ОБОЗРЕНИЯ», АЛЕКСЕЙ СИНИЦКИЙ, ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР «АВИАТРАНСПОРТНОГО ОБОЗРЕНИЯ»

VOLGA-DNEPR AIRLINES

**ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕСТАНОВКИ** Объем мирового рынка грузовых авиаперевозок в 2009 году составил примерно $49 млрд (в 2008 году он составлял $64 млрд, а прогноз на 2010 год — $61 млрд). Значительная его доля принадлежит перевозчикам США, Китая и стран Европы. К сожалению, на долю России и стран СНГ приходится всего 1,4%. Изменение этого соотношения хотя бы на несколько процентов в пользу российских авиаперевозчиков способно принести в государственный бюджет сотни миллионов долларов. Российские авиакомпании преодолевают последствия финансового кризиса, возвращаясь к тем объемам перевозок, которые были в 2007 — начале 2008 годов, рассчитывая также на увеличение собственной доли на мировом рынке в дальнейшем.

Для российского авиационного рынка 2009 год оказался самым сложным за последнее десятилетие. На международных направлениях за год было перевезено 487 тыс. тонн грузов — на 6,4% меньше, чем в 2008 году. На внутренних падение было еще серьезнее: –13,1% (всего перевезено 225 тыс. тонн). Объем грузооборота сократился на 3,6% и составил 3,5 млрд ткм. Это самый низкий показатель за последние пять лет. Так же, как и на международном рынке, некоторые компании в кризис были вынуждены прекратить свой бизнес. С рынка ушел «Аэрофлот-Карго» — правда, не раз отмечалось, что проблемы этого перевозчика были вызваны не столько кризисом, сколько взаимоотношениями с материнской компанией. Основанный в 2006 году на базе департамента грузовых перевозок «Аэрофлота», «Аэрофлот-Карго» →

ОАК | ОБЪЕДИНЕННАЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ
ОАК | ТРАНСПОРТНЫЕ САМОЛЕТЫ

Открытое Акционерное Общество «Объединенная Авиастроительная Корпорация» (ОАО «ОАК»), Открытое Акционерное Общество «Авиационный комплекс им. С.В. Ильюшина» (ОАО «Ил») и Открытое Акционерное Общество «Объединенная Авиастроительная Корпорация – Транспортные самолеты» (ОАО «ОАК-ТС») сердечно поздравляет Группу компаний «Волга-Днепр» с 20-летием со дня своего основания.

ЗА ЭТИ ГОДЫ «ВОЛГА-ДНЕПР» СТАЛА ОДНИМ ИЗ ПРИЗНАННЫХ ЛИДЕРОВ НА МЕЖДУНАРОДНОМ РЫНКЕ ГРУЗОВЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК.

СТРЕМЛЕНИЕ К ДОСТИЖЕНИЮ ПОСТАВЛЕННЫХ ЦЕЛЕЙ ЯВЛЯЕТСЯ ХАРАКТЕРНОЙ ЧЕРТОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГРУППЫ КОМПАНИЙ.

С особым удовлетворением стоит отметить успешность наших совместных усилий по созданию и вводу в эксплуатацию самолета Ил-76ТД-90ВД.
На долгие годы примите искренние пожелания благополучия и успехов вашей компании.

***Виктор Ливанов***
*Вице-президент по транспортной авиации ОАО «ОАК»*

реклама

ВАСИЛИЙ ШАПОШНИКОВ

не только эксплуатировал грузовые ВС, но также подписал крайне невыгодный для себя договор фрахта багажных отделений пассажирских самолетов материнской компании, который в результате привел к большим убыткам дочерней структуры. В итоге в конце 2009 года было подано заявление о банкротстве перевозчика, а грузовой бизнес вернулся обратно в «Аэрофлот».

Даже при падении рынка в 2009 году грузооборот первых пяти крупнейших грузовых авиакомпаний России — AirBridgeCargo, «Волга-Днепр», «Аэрофлот-Карго», «Аэрофлот», «Трансаэро» — увеличился на 6%, с 2,68 млрд ткм до 2,84 млрд ткм. Объем перевезенных грузов и почты вырос на 2,2% — 454 тыс. тонн вместо 444 тыс. тонн годом ранее. Подобный результат был получен из-за усиления позиций AirBridgeCargo и «Трансаэро». Грузооборот AirBridgeCargo увеличился на 19%, до 1,3 млн ткм, а объем перевезенного груза — на 20%, до 158,8 тыс. тонн. У «Трансаэро», выполняющей перевозки в багажных отделениях своего широкофюзеляжного флота, по сравнению с 2008 годом объем грузопочтовых операций вырос на 21% и достиг 29,3 тыс. тонн в абсолютном выражении. У остальных авиакомпаний в 2009 году была отрицательная динамика основных операционных показателей в сравнении с показателями 2008 года. Так, у «Волга-Днепра» показатели грузооборота и объема перевезенных грузов уменьшилось на 15% и 39,6% соответственно.

Объем рынка чартерных перевозок рамповыми самолетами в 2009 году снизился на 15%. Это произошло в первую очередь из-за сокращения парка доступных рамповых ВС. При этом падения спроса фактически не произошло. Как отмечают в компании «Волга-Днепр», на рынке уникальных негабаритных грузов спрос оставался высоким и если в докризисное время средний налет «Русланов» составлял пять с половиной часов в сутки, то во время кризиса отдельные самолеты летали по восемь-десять часов. Объем перевозок на Ан-124 в компании «Волга-Днепр» в 2009 году составил 118 тыс. тонн. Объем перевозок самолетами Ил-76ТД-90ВД вырос на 12% при падении объема продаж всего на 3%.

В первом полугодии 2010 года показатели грузоперевозчиков начали расти, также произошли изменения в первой пятерке крупнейших авиакомпаний. Так, грузооборот AirBridgeCargo, которая сохраняет сейчас первое место в рейтинге российских авиакомпаний, увеличился на 70% — с 550 млн ткм в первом полугодии 2009 года до 935 млн ткм. Объем перевезенных грузов вырос на 76% — с 78 тыс. тонн до 138 тыс. тонн. При этом перевозчик значительно оторвался по показателям от своих ближайших соперников. «Аэрофлот» занял второе место — значительный рост показателей произошел в результате обратного поглощения компании «Аэрофлот-Карго». Если прежде в отчетности объемы перевозок «Аэрофлота» и «Аэрофлот-Карго» дробились по фактическому авиаперевозчику, хотя вся коммерческая деятельность была сосредоточена в «Аэрофлот-Карго», то теперь все объемы оказались просуммированы в «Аэрофлоте». В результате грузооборот «Аэрофлота» вырос на 177% — со 158 млн ткм до 436 млн ткм, объем перевезенных грузов увеличился на 117% — с 35 тыс. тонн до 76 тыс.тонн. «Волга-Днепр» в рейтинге переместился со второго на третье место, уступив «Аэрофлоту» и прибавив в грузообороте 5% — 299 млн ткм вместо 284 млн ткм за тот же период годом ранее. Объем перевезенных грузов увеличился на 6% — с 47 тыс. тонн до 50 тыс. тонн. На четвертом месте оказалась авиакомпания «Полет», которая по итогам 2009 года была седьмой и по грузообороту, и по количеству перевезенных грузов. Подобное перемещение можно объяснить началом эксплуатации самолетов Ил-96 на регулярных рейсах. Пятое место в рейтинге за собой сохраняет авиакомпания «Трансаэро» — ее грузооборот за первые полгода 2010 года увеличился на 48% и достиг 90 млн ткм; по объему перевезенных грузов компания осталась на шестом месте, пропустив на пятую строчку S7 Airlines. У «Трансаэро» 15,6 тыс. тонн, у S7 Airlines — 16,5 тыс. тонн.

**ТАМОЖЕННЫЕ ПОШЛИНЫ И НДС НА САМОЛЕТЫ НЕ ПОЗВОЛЯЮТ АВИАПЕРЕВОЗЧИКАМ ВВОЗИТЬ СВОИ САМОЛЕТЫ В РОССИЮ — ОНИ ЭКСПЛУАТИРУЮТСЯ В РЕЖИМЕ ТАМОЖЕННОГО ТРАНЗИТА**

**МАЛАЯ ДОЛЯ** Почти 98% импорта, доставляемого в Россию авиатранспортом, ввозится в страну через Москву и Санкт-Петербург, при этом на северную столицу приходится не более 3–4% от всего объема. Основную долю на рынке обслуживания международных грузов занимают московские аэропорты Шереметьево и Домодедово. По словам представителей аэропорта Шереметьево, в основном по воздуху ввозятся запчасти и комплектующие — их доля составляет около 60%, товары народного потребления — 25% — и медицинские препараты — 15%. Из-за ужесточения требований к порядку ввоза и типам медикаментов объемы перевозок данного вида грузов в 2010 году сократились. В дальнейшем весь импортный груз доставляется в регионы наземным транспортом, также задействованы багажные отсеки пассажирских лайнеров. Одновременно с отсутствием внутреннего рынка российским перевозчикам на международных направлениях приходится конкурировать с иностранными перевозчиками. Так, по данным аэропорта Домодедово, авиакомпания Emirates сейчас находится в пятерке крупнейших грузоперевозчиков аэропорта. Ее доля в Домодедово в первом полугодии 2010 года увеличилась с 6,6% до 7,9%.

Теоретически у российских участников сегмента грузоперевозок есть немало шансов увеличить свою долю на мировом рынке. Основные потоки грузов перевозятся между Европой и Юго-Восточной Азией, а также между Китаем и США. Наиболее удобные маршруты для таких перевозок проходят над территорией России — транссибирский маршрут, а также система кросс-полярных трасс. Но до сих пор ни авиакомпаниям, ни российским аэропортам не удается использовать это преимущество при конкуренции за международные потоки грузов.

**В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ ВСЕ РОССИЙСКИЕ ГРУЗОВЫЕ АВИАКОМПАНИИ ОТМЕТИЛИ РОСТ СПРОСА НА СВОИ УСЛУГИ**

Препятствием для развития остается российская нормативная база. Таможенные пошлины и НДС на самолеты (18% и 20% соответственно; вкупе получается 41,6% от стоимости ВС) не позволяют российским авиаперевозчикам ввозить свои самолеты в Россию — они эксплуатируются в режиме таможенного транзита, поэтому для них допустима только одна посадка на территории России. В результате нет ни возможности консолидировать транзитный грузопоток с экспортно-импортным, ни развивать внутренние перевозки. Год назад правительство обнулило таможенную пошлину на грузовые самолеты массой более 370 тонн — в эту категорию попадают самолеты Boeing 747, однако никто из российских авиаперевозчиков, эксплуатирующих самолеты данного типа, не провел их таможенную очистку. Очевидно, проблема в том, что 20-процентный НДС на эти большие самолеты остается непомерным для авиаперевозчиков (в большинстве стран мира воздушные суда освобождены от НДС). Эффективный самолет должен быть новым, но новый самолет стоит дорого, и налоги съедают всю его эффективность. Получается замкнутый круг.

Второй замкнутый круг связан с неразвитой инфраструктурой наземного обслуживания. Здесь тоже все очевидно: если аэропорт не может принять самолет, грузопотока не будет, но если нет грузопотока, у аэропорта нет стимула развивать свои мощности по обслуживанию грузовых ВС.

Очевидно, что преодоление этих, как и многих других, проблем требует решительного вмешательства со стороны государства. А нынешняя ситуация способствует развитию аэропортов за пределами России. Так, например, холдинг, в который входит Korean Air, объявил об открытии грузового терминала в аэропорту Навои в Узбекистане. Он сможет обслуживать до 100 тыс. тонн грузов. В рамках этого проекта в августе Uzbekistan Airways трижды в неделю начала летать на грузовом Boeing 747–400 между Навои и Миланом. В результате грузы, которые идут с востока на запад и обратно, будут обслуживаться не в России, а в соседней республике. Кстати, создание Таможенного союза России, Белоруссии и Казахстана может привести к тому, что часть грузовых потоков уйдет из России в Белоруссию и Казахстан, если республики предложат лучшую инфраструктуру, а также более быстрое и менее сложное таможенное оформление. Соответственно, российским игрокам придется конкурировать не только за транзитный поток, но и за международную перевозку грузов в Россию. ■

**Тематическое приложение к газете «Коммерсантъ» (Business Guide-Грузовой авиатранспорт)**

**Демьян Кудрявцев** — генеральный директор
**Азер Мурсалиев** — шеф-редактор
**Анатолий Гусев** — арт-директор
**Эдди Опп** — директор фотослужбы
**Екатерина Кузнецова** — директор по рекламе.
**Рекламная служба:**
Тел. (499) 943-9108/10/12, (495) 101-2353
**Алексей Харнас** — руководитель службы «Издательский синдикат»
**Наталия Дашковская** — редактор
**Сергей Цомык** — главный художник
**Виктор Куликов** — фоторедактор
**Екатерина Бородулина** — корректор
**Адрес редакции:** 125080, г. Москва, ул. Врубеля, д. 4.
Тел. (499) 943-9724/9774/9198

Учредитель: ЗАО «Коммерсантъ. Издательский дом».
Адрес: 127055, г. Москва, Тихвинский пер., д. 11, стр. 2.
Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).
Свидетельство о регистрации СМИ — ПИ № ФС77-38790 от 29.01.2010

**Типография:** «Сканвеб Аб».
Адрес: Корьаланкату 27, Коувола, Финляндия
**Тираж:** 75000. Цена свободная

Рисунок на обложке: Александр Барриль

# 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 авиакомпаниям 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 маркетинговые 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 потреблять 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, приходился 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 емкостей (соответственно, усиливалась конкуренция), то в этом году многие авиакомпании все-таки сдерживают рост емкостей 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 парки 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 получат 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. ■

реклама

МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ ШЕРЕМЕТЬЕВО

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»*

# «НАШИ АВИАКОМПАНИИ ПРОЯВЛЯЮТ ВЯЛУЮ БЕЗЫНИЦИАТИВНОСТЬ»

**В РОССИИ ОТСУТСТВУЕТ КАКАЯ-ЛИБО СПЕЦИАЛЬНАЯ ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПРОГРАММА РАЗВИТИЯ ИЛИ ПРОСТО ПОДДЕРЖКИ ГРУЗОВЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК, ДОЛЯ КОТОРЫХ В ОБЩЕМ ГРУЗООБОРОТЕ 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 сориентировались 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 авиаперевозчики 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 КИСЕЛЕВ

**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 ЛЕТЯТ НЕ В МОСКВУ, А В ХЕЛЬСИНКИ, РИГУ, ВАРШАВУ, ТАМ ВЫГРУЖАЮТ ГРУЗЫ НА ТРАКИ И УЖЕ ТРАКАМИ ВЕЗУТ В МОСКВУ»**

**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 конкурентное 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, Сингапуре, 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 законотворческой 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 бюджетный 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 капстроительства, не включенные в целевые программы,— 1,0 млрд руб.

**В. О.:** Такая задача в общих чертах сформулирована в нашей транспортной стратегии. Реально ее воплотить может только оператор аэропорта — в отношении Владивостока это Шереметьево. И никто другой.

**BG:** Шереметьево принадлежит государству, то есть формально это Минтранс и должен делать…

**В. О.:** Что еще больше можно сделать? Идет колоссальная реконструкция. Аэропорт преображается. Хотя, к сожалению, серьезной грузовой инфраструктуры во Владивостоке пока не просматривается.

**BG:** То есть ни одного проекта в этом направлении нет?

**В. О.:** Но это и не должен быть государственный проект. Полоса построена, рулежные дорожки, перроны. Нужно построить грузовой терминал, что не сильно дорого по сравнению, например, с терминалом пассажирским.

**BG:** В Хабаровске та же ситуация, только еще и без реконструкции к саммиту?

**В. О.:** Там в достаточно хорошем состоянии находятся полосы и сам аэродром. Он и рассчитан на тяжелые самолеты, в состоянии принимать Boeing 747. Не требуется серьезных бюджетных инвестиций, как во Владивостоке.

**BG:** То есть опять же должен прийти некий инвестор, который займется грузовыми проектами?

**В. О.:** В общем, да.

**BG:** А какова судьба аналогичного проекта в Красноярске? Несколько лет назад об этом очень много говорили, предполагалось создать грузовой хаб при активном участии авиакомпании «Волга-Днепр», немецкую Lufthansa заставляли использовать аэропорт в качестве транзитного. Но уже некоторое время вокруг проекта ничего не слышно.

**В. О.:** Не слышно именно потому, что ушел налет скандальности, который был связан с перемещением Lufthansa из Алма-Аты в Красноярск. Сейчас Lufthansa спокойно летает через Красноярск, используя аэропорт Емельяново в качестве транзитного. Что касается присутствия российских авиакомпаний, той же «Волги-Днепра», то большой активности нет. Это правда.

**BG:** Почему?

**В. О.:** Планировался серьезный хаб, предполагалась развозка грузов из Красноярска уже на пассажирских самолетах по сети местных авиакомпаний, в том числе «КрасЭйр» (головная компания развалившегося и фактически обанкроченного авиаальянса AiRUnion, также проходит процедуру банкротства.— **BG**). Сегодня география развоза из Красноярска достаточно скудная, больших емкостей нет.

В то же время, безусловно, сибирский узловой центр, грузовой хаб востребован. Вряд ли там будет такой же потенциал, как на Дальнем Востоке или в Центральной России, в той же Москве. Но определенный потенциал есть. И авиакомпании сейчас серьезно присматриваются к Новосибирску в качестве альтернативного решения, поскольку авиационная активность аэропорта Толмачево выше, география полетов больше. Там введена новая полоса, прошла довольно серьезная реконструкция. «Аэрофлот» и ряд других авиакомпаний уже выполняют транзитные полеты через Новосибирск.

**BG:** А как вы оцениваете ситуацию с грузовой инфраструктурой в Московском авиаузле?

**В. О.:** Москва является естественным грузовым хабом. И тот аэропорт, который предложит наиболее привлекательные условия для грузовых компаний, может получить приз, став ключевым игроком в Центральной России.

У московских аэропортов разные конкурентные преимущества. У Шереметьево — базовая сетевая авиакомпания «Аэрофлот», которая имеет очень широкую географию, маршрутную сеть, в том числе для развозки грузов. У Домодедово — наличие свободных площадей для развития грузовой инфраструктуры, складских помещений, логистики, баз.

**BG:** Внуково вы даже не рассматриваете?

**В. О.:** Наверное, можно и Внуково. Просто мне представляется, что те экологические ограничения, которые сегодня связаны с близостью к Москве и заходом на посадку, обременять еще и дополнительными грузовыми перевозками вряд ли было правильно.

**BG**: Государство может повлиять на борьбу между аэропортами, расставляя приоритеты развития инфраструктуры. Например, при решении вопроса строительства третьих взлетно-посадочных полос в Шереметьево и Домодедово…

**В. О.:** У Шереметьево нет перспективы развития без третьей полосы. Тот объем перевозок, который есть, уже упирается в пропускную способность двух близко расположенных полос. В Домодедово полосы разнесены, и это позволяет обслуживать значительно большее количество взлетно-посадочных операций, нежели в Шереметьево. И пропускная способность Домодедово еще не исчерпана.

**BG:** Но одна из полос в Домодедово требует реконструкции.

**В. О.:** Действительно, в Домодедово уже подошел срок по проведению реконструкции полосы, и этот вопрос является достаточно острым. Тем более что в связи с достаточно напряженным бюджетом на 2011–2013 годы государство сильно ограничено в средствах.

Но, говоря о пропускной способности взлетно-посадочных полос, мы в первую очередь ведем речь о пассажирских перевозках. Грузовые перевозки не так жестко привязаны к времени суток и спросу на дефицитные слоты. Они могут летать ночью, в невостребованное время. Ночные слоты свободны и в Шереметьево, и в Домодедово.

**BG:** Что тогда является ограничивающим элементом по грузовым перевозкам в аэропортовой инфраструктуре?

**В. О.:** Два элемента. Это инициатива, заинтересованность, воля руководства аэропорта именно в развитии грузовой составляющей. И второе — площади для развертывания логистических центров и складских помещений.

**BG:** Тогда у Шереметьево среди московских аэропортов самые слабые позиции — из-за отсутствия места?

**В. О.:** Да, Шереметьево серьезно ограничено площадями. Это правда.

**BG:** Но если резюмировать, получается, что грузовая авиация в России мало развивается в первую очередь потому, что это мало кому интересно? Почти все направления, о которых мы говорим, по вашим словам, упираются в слабую заинтересованность со стороны частных инвесторов и участников рынка…

**В. О.:** Это не так. Весьма активную деятельность ведут, к примеру, «Волга-Днепр», «Полет», «Аэрофлот». Но взаимодействие с наземной инфраструктурой, с аэропортами по развитию логистических центров, технологий обслуживания грузов — вот здесь гораздо хуже дело обстоит.

**BG:** Но у большинства авиакомпаний есть собственные мощности по обработке грузов.

**В. О.:** Совершенно верно, есть. Про «Волгу-Днепр» не могу сказать, но знаю, какие мощности есть у «Аэрофлота». Слабенькие. Не достаточно для обслуживания даже текущего объема грузов.

**BG:** Может быть, выход в создании специализированного грузового аэропорта, подобного, например, немецкому Хану?

**В. О.:** На сегодняшнем этапе и в среднесрочной перспективе это будет неправильное решение. По бизнесу неправильное. Нужно ориентироваться все-таки на аэропорты, где будет синергия пассажирских и грузовых перевозок, то есть belly и general cargo. И только когда пропускная способность этих аэропортов будет исчерпана, задумываться о специализированных грузовых.

Именно так произошло с Франкфуртом. Когда он стал испытывать серьезный дефицит слотового пространства, то грузовые перевозчики переместились в Хан, который предложил более дешевые и выгодные условия, нежели большой, громоздкий, бюрократический Франкфурт. А дальше больше: в Хан пришли дешевые пассажирские авиакомпании.

**BG:** Насколько развитие грузовых авиаперевозок ограничивает работа таможенных служб? Есть с ними проблемы?

**В. О.:** Это как раз тот первый вопрос, который встает в ходе введения e-Freight, поскольку технология электронного документооборота, оформление грузовых документов напрямую завязаны и с таможенным оформлением. Наш Таможенный кодекс, сейчас еще и усложненный таможенным кодексом Таможенного союза, не является сильно комфортной правовой средой для развития грузовых перевозок.

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 летят не в Москву, а в Хельсинки, Ригу, Варшаву, там выгружают грузы на траки и уже траками везут в Москву. Кто от этого выигрывает? Аэропорт Хельсинки, аэропорт Риги, аэропорт Варшавы, авиакомпании, которые там базируются. А еще финны, которые в фурах доставляют грузы в Россию.

Это системная проблема. Наверное, наиболее ярко и выпукло она просматривается именно в авиационных перевозках, поскольку их стоимость оказывает существенное влияние на цену груза. Для других видов транспорта она не столь важна.

**BG:** Обсуждается ли в правительстве возможность изменения ситуации?

**В. О.:** Вопрос поднимается, но серьезных законодательных изменений не просматривается.

**BG:** В целом насколько адекватна существующая нормативно-правовая база по грузовым авиаперевозкам? Что нужно менять, что находится в процессе изменения?

**В. О.:** Серьезных радикальных изменений не требуется. Существенным ограничением было то, что касалось ввоза авиационной техники, таможенные пошлины на нее. Но введенные в Таможенный кодекс изменения и дополнения, касающиеся массы воздушного судна, позволяют ввозить без обременения таможенной пошлиной эффективные самолеты. Те же Boeing 747, например.

**BG:** То есть проблема обновления парка грузовых самолетов решена?

**В. О.:** Я считаю, что очень интересным и перспективным является проект Объединенной авиастроительной корпорации по конвертации самолетов Airbus A320 из пассажирских в грузовые. Появятся машины с востребованной емкостью 20–25 тонн по развозке грузов на среднемагистральных направлениях — до 3–4 тыс. км. Именно в этом сегменте у нас сегодня наибольший дефицит: Ан-12 свое отработали, а вот заместить их пока толком нечем.

**BG:** В общей стратегии развития транспорта России или профильных федеральных целевых программах есть специализированные проекты в области грузовых перевозок? Существуют бюджетные ассигнования на них?

**В. О.:** Мы запланировали научно-исследовательскую разработку «Концепции развития грузовых авиаперевозок в Российской Федерации и их интеграции в международную транспортную систему на основе Программы ИАТА по упрощению бизнеса (e-Freight)». Это не будет какой-то государственный акт, а информационный документ, на который, надеюсь, хозяйствующие субъекты станут ориентироваться при формировании своих планов по развитию, например, наземной инфраструктуры, принятии решений.

**BG:** Но платить будет государство?

**В. О.:** Платить будут и государство, и аэропорты, и авиакомпании. Совершенно не правильно, если государство за свои деньги заказывает НИР, которая никому не нужна. Если участники рынка не будут вовлечены в решение всех вопросов, начиная с целеполагания, с постановки самой задачи, то мы можем разработать не то, что надо. ■

Интервью взяла **РЕНАТА ЯМБАЕВА**

## ОКУЛОВ ВАЛЕРИЙ МИХАЙЛОВИЧ

Родился 22 апреля 1952 года в городе Кирове. Образование высшее. В 1975 году окончил штурманский факультет Академии гражданской авиации по специальности «инженер-штурман». До 1985 года работал в свердловском объединенном авиаотряде Уральского управления гражданской авиации штурманом самолетов Ан-24, Ан-12, Ту-154. В 1985 году был переведен на работу в Центральное управление международных воздушных сообщений (Москва). Летал штурманом на самолетах Ту-154, Ил-86, Ан-124, работал ведущим штурманом-наставником центра подготовки авиационного персонала «Аэрофлота». С 18 июля 1996 года — первый заместитель генерального директора компании. 30 мая 1997 года был назначен гендиректором «Аэрофлота». 3 апреля 2009 года премьер Владимир Путин своим распоряжением назначил Валерия Окулова заместителем министра транспорта РФ. Женат на старшей дочери первого президента России Бориса Ельцина Елене. Воспитывает четверых детей.

## МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РФ

Федеральный орган исполнительной власти в области транспорта. Осуществляет функции по выработке госполитики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации, использования воздушного пространства и аэронавигационного обслуживания, авиационно-космического поиска и спасания, морского, внутреннего водного, железнодорожного, автомобильного, городского электрического и промышленного транспорта, а также дорожного хозяйства. Министерству подведомственны четыре федеральных агентства — Росавиация, Росморречфлот, Росжелдор, Росавтодор, а также федеральная служба Ространснадзор.

BOEING

Поздравляю нашего надежного партнера и заказчика Группу компаний «Волга-Днепр» с 20-летием! Сегодня «Волга-Днепр», которая является единственным в Восточной Европе эксплуатантом грузовых самолетов Boeing 747, по праву занимает ведущие позиции на мировом рынке грузовых авиаперевозок.

ХОЧУ ПОЖЕЛАТЬ ДРУЖНОЙ КОМАНДЕ «ВОЛГА-ДНЕПР» И ЕЕ ЗАСЛУЖЕННОМУ КАПИТАНУ, МОЕМУ ХОРОШЕМУ ДРУГУ АЛЕКСЕЮ ИСАЙКИНУ БЛАГОПОЛУЧИЯ, ПРОЦВЕТАНИЯ И ДОСТИЖЕНИЯ НОВЫХ ВЫСОТ!

***Сергей Кравченко***
*Президент «Боинг» в России и СНГ*

реклама

# «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 ПРИХОДОВА

**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.

мещении военной инфраструктуры будут увеличиваться и вместе с этим будут расти потребности в воздушной логистике. При этом средства для удовлетворения этих потребностей сокращаются. В Европе их не было в принципе — рождающийся в муках проект А-400, на мой взгляд, скорее предназначен для удовлетворения амбиций европейских стран, нежели для практических нужд. По крайней мере, размерность этого самолета предназначена для покрытия локальных потребностей, но не глобальных. Тем не менее европейские вооруженные силы участвуют в глобальных конфликтах, и им нужны транспортные средства под такого рода стратегическую активность.

**BG:** Но ведь у США есть собственные самолеты?

**А. И.:** В США ситуация другая, но даже их транспортный флот, во-первых, все равно меньше имеющихся потребностей, а во-вторых, он сокращается — прежде всего за счет выбытия самолетов С-5. Программы модернизации этого самолета, похоже, не состоятся, потому что они безумно дороги — здравый смысл не позволит потратить на модернизацию самолета столько же средств, сколько хватит на разработку нового. К тому же все действия администрации направлены на сокращение затрат, поэтому для удовлетворения своих потребностей США будут искать максимально дешевые и быстрые решения.

**BG:** Вы имеете в виду предложение о совместном с США проекте модернизации «Русланов»?

**А. И.:** Привлекательность этой идеи обусловлена как раз попыткой сделать на базе уже имеющихся решений совместный продукт, который был бы и дешевле, и реализован быстрее, чем если бы каждая сторона работала над ним самостоятельно. При условии, конечно, что существующие барьеры взаимного недоверия будут преодолены, хотя бы в рамках этого проекта. На уровне полковников, майоров, капитанов, которые отвечают за практическую логистику министерства обороны США, есть объективный интерес к этому самолету. Недавно на запрос конгресса о том, до каких пор американские военные будут использовать русские самолеты, минобороны ответило вполне определенно: мы их (Ан-124.— **BG**) использовали и будем использовать, потому что они в два раза надежнее, чем те самолеты, которые у нас есть. С «Русланами» другая проблема: их физически мало. И чем дальше, тем эта проблема острее…

**BG:** По поручению президента Дмитрия Медведева Минобороны РФ должно включить в госпрограмму вооружений до 2020 года порядка 20 самолетов Ан-124, что даст старт проекту возобновления его производства. Будет ли это сделано?

**А. И.:** Это вопрос не ко мне, я не эксперт в области того, как принимаются решения внутри нашей власти. Но я убежден в том, что эти самолеты нужны. Это объективно предопределено уже ранее принятыми решениями, ведь Россия не собирается сворачивать активную международную деятельность. Более того, я твердо убежден, что попытки создать новый облик вооруженных сил неосуществимы без нового Ан-124 и нового Ил-76. Не надо быть военным стратегом или специалистом в этой области, чтобы увидеть, как сама логика текущей военной реформы к этому приводит. У нас 6 тыс. км границы, где раньше, практически как в Китае, на каждом километре стояло по часовому. А сейчас предлагается весь этот периметр охранять армией, сокращенной в несколько раз, и ее надо как-то перемещать. Железная дорога присутствует не везде, как, впрочем, и автомобильные дороги. Поэтому, кроме авиации, для армии нет других средств перемещения — Ан-124, собственно, и был для этого предназначен. Без современной военно-транспортной авиации армия не сможет быть боеспособной. Вопрос лишь в том, насколько быстро это будет осознано и когда будет принято окончательное решение.

**BG:** А Минобороны не планирует передавать в управление вашей компании самолеты из своего парка Ан-124?

**А. И.:** Я не знаю таких планов. Пока мы слышим регулярные сообщения о том, что военные будут восстанавливать исправность этих самолетов. Мне кажется, что сначала надо эту задачу решить…

**BG:** Какие изменения предполагаются в парке самолетов зарубежного производства? Насколько я помню, вы планировали вывести из парка Boeing 747–200 из-за их неэффективности…

**А. И.:** Сейчас у нас осталось всего две «двухсотки», мы действительно собирались их вывести, но теперь решили оставить. Главная причина в том, что в России по-прежнему сохраняются барьеры на ввоз западных самолетов. Кроме таможенных пошлин остается еще НДС. И если «классика» стоит достаточно дешево, то новые самолеты стоят от $100 млн до $150 млн. Выплата 18% НДС при растаможке нового самолета — это неподъемная ноша для авиакомпании при рентабельности бизнеса в несколько процентов. И мы приняли решение старые самолеты оставить в парке и растаможить, чтобы, полностью оплатив налоги и таможенные пошлины, обеспечить их эффективную эксплуатацию на территории РФ. Дело в том, что раньше, работая в режиме временного ввоза, мы имели право делать только одну посадку в России. Теперь, после растаможки «двухсоток», мы сможем на этих машинах делать две посадки, например в Красноярске, а потом в Москве. Это потенциально увеличит их коммерческую эффективность и будет способствовать развитию внутреннего грузового рынка в России.

Но сама ситуация говорит о том, что пока наше государство еще не оценило весь потенциал этого бизнеса и не выстроило к нему своего отношения. Наряду с неразвитой аэропортовой инфраструктурой мы имеем дело еще и с ограничением по использованию самых эффективных для регулярных перевозок самолетов, чем не обременены ни европейские, ни азиатские авиакомпании. И чтобы конкурировать на их уровне, российские перевозчики вынуждены эти ограничения как-то обходить. В сущности, это и есть ответ на вопрос, почему большинство эксплуатируемых в России западных самолетов не имеет российской регистрации.

**BG:** А в целом планируете увеличивать флот?

**А. И.:** В ближайшее время состав флота радикально меняться не будет, мы сформировали парк в десять Boeing 747 и пока считаем эту цифру оптимальной. Дальнейшие изменения флота будут связаны уже с поступлением самолетов новой модификации Boeing 747–8F («Волга-Днепр» заказала пять таких машин с опционом еще на пять.— **BG**). В связи с этим мы планируем серьезные изменения в маршрутной сети — от широтных маршрутов между Америкой, Европой и Юго-Восточной Азией к меридианным и кросс-полярным с транзитной посадкой в Красноярске.

**BG:** В Красноярске вы планировали создание крупного грузового хаба. Что с этим проектом сейчас?

**А. И.:** Поначалу у нас было только теоретическое знание этого бизнеса. Но по мере его практического освоения мы увидели, что для Красноярска грузопотока пока нет. А нет его потому, что там нулевая инфраструктура для грузовых операций. Даже в московском Шереметьево мы достигли потолка пропускной способности, а что говорить про Красноярск? Причем там все вопросы по инфраструктуре решаются в любом случае через Москву, поэтому все трудности приумножаются на порядок…

**BG:** В Шереметьево тоже трудности? Ведь год назад компания «Трансгрупп» заявляла о планах строительства там нового грузового терминала стоимостью 1 млрд рублей?

**А. И.:** К сожалению, эти планы пока не реализованы. Насколько мы понимаем, «Трансгрупп» отказалась от участия в реализации этого проекта и сейчас предложены другие инвесторы.

**BG:** Уже известно какие?

**А. И.:** Не могу сказать. Нам, в сущности, и не важно, кто именно будет инвестировать, нам важен результат. Во всяком случае, то, что зависело от нас, мы сделали — зафиксировали свои потребности, передали их в министерство, администрации аэропорта и потенциальным инвесторам. В свое время у аэропорта возникли вполне понятные сомнения в наших намерениях, когда мы были вынуждены увеличить объем операций через Домодедово в связи с трудностями в Шереметьево. Но мы подтвердили неизменность наших планов по созданию грузового хаба именно в Шереметьево и ждем, когда процесс перейдет в рабочую стадию, чтобы мы могли взаимодействовать с устоявшимся партнером.

**BG:** А каково сейчас распределение объемов работ между Домодедово и Шереметьево?

**А. И.:** Сейчас где-то 80% приходится на Шереметьево, 20% — на Домодедово. Скорее всего, это соотношение в грузовой сезон изменится в пользу Домодедово, но не радикально, может быть, до 30%.

**BG:** У вас есть уверенность, что ситуация в Шереметьево скоро может измениться?

**А. И.:** На уровне министерства все планы подтверждаются, и частично они уже начали реализовываться. По крайней мере, работа по строительной части уже началась: сейчас расширяют стоянки для самолетов. А пока мы выкручиваемся с использованием уже имеющихся мощностей, а часть работ, которые должны выполняться аэропортом, берем на себя. Причем речь идет об элементарных вещах — например, мы сами обеспечиваем охрану, закупили оборудование для видеослежения за грузом, нанимали охранников, закупили хайлоудеры (специальные подъемники для перемещения паллет) и так далее. Мы делаем это вынужденно и готовы передать приобретенное оборудование и наработки аэропорту, как только он сможет все это делать сам.

Тем не менее сейчас нам очень важно доказать потенциальным заказчикам, что все эти известные трудности в Шереметьево носят временный характер. И у нас, и у администрации аэропорта есть потенциал и желание создавать условия не хуже, чем в европейских и азиатских аэропортах. Как только там будут сформированы эти мощности, мы начнем проводить совместные акции для заказчиков-партнеров, демонстрировать, что мы можем. Ведь при всех недостатках аэропорта сотрудничество с Шереметьево является для нас не придуманным, а реальным конкурентным преимуществом. Переместив груз на большое расстояние из Китая, Японии, Кореи до Московского авиаузла, мы сможем выдать целую сеть маршрутов в Европу, а не только в один пункт. Поэтому мы хотели, опираясь на совершенно объективные преимущества на первом этапе, а затем наработав технологии и грузопотоки, подключать Красноярск, Владивосток и развивать свои операции как в Шереметьево, так и в Домодедово.

**BG:** Какова сейчас доля российских перевозчиков на линии Юго-Восточная Азия—Европа?

**А. И.:** Если говорить о регулярных перевозках — это единицы процентов. Я хочу подчеркнуть, что бизнес чартерных перевозок на самолетах Ан-124 и Ил-76 на 95% осуществляется вне территории России, и в этом сегменте мы никаких ограничений не испытываем. Но на иностранных самолетах Boeing 747, которые разгружаются в том числе и в России, мы как раз и сталкиваемся с неразвитой инфраструктурой. Сейчас у нас есть возможность расширять флот, используя конъюнктуру рынка. Например, в прошлому году мы увеличили свой парк за счет тех авиакомпаний, которые сворачивали грузовое направление,— это Air France, японская NCA. Но в существующих условиях мы, по сути, вынуждены отдавать этот бизнес в другие страны и обрабатывать груз в Европе. Нельзя сказать, что об этой проблеме в правительстве не знают, обсуждения идут уже много лет, но практической работы пока не видно.

Уже набили оскомину слова о том, что Россия обладает уникальным транзитным потенциалом, но при этом совершенно бездарно его использует. То, что делаем мы, значительно в масштабах нашей компании, но это совершенный мизер в масштабах страны. Объемы, которые мы перемещаем через Шереметьево, просто смешны на фоне грузопотока из Азии в Европу. Причем даже вместе с Домодедово они не покрывают наших потребностей, а сами аэропорты не справляются с объемом работ. Есть проблемы с сохранностью, с обработкой груза, существующая инфраструктура никуда не годится. Поэтому нужны действительно серьезные инвестиции федерального правительства в инфраструктуру, чтобы создавать ее с запасом на будущее. Так в свое время сделали в Эмиратах: правительство построило грузовой терминал на миллион тонн, который они в первый же год заполнили. А мы до сих пор по всем аэропортам в РФ до миллиона тонн не добрались.

**BG:** Фактически ваш бизнес уперся в отсутствие аэропортовых мощностей…

**А. И.:** В любом случае неизменной частью нашей маршрутной сети останется одна шестая часть суши под названием Россия и в значительной мере наш прогресс будет определяться тем, насколько будет прогрессировать инфраструктура. Ее недостатки, конечно, не уничтожают весь потенциал нашего развития, но существенно его деформируют. В конце концов мы будем вынуждены искать места, где существует эта инфраструктура. Если, например, Казахстан сделает у себя аэропорт с соответствующей инфраструктурой, мы вынуждены будем уйти туда или искать что-то подходящее в Восточной Европе. Было бы неправильно отказываться от бизнеса, если для его ведения есть возможность.

Обидно будет, конечно, что бизнес с потенциальным оборотом в десятки миллиардов долларов, который связан с обработкой груза на земле, по-прежнему будут вне нашей экономики. По нашим уточненным подсчетам, 1 кг груза, обрабатываемого в аэропорту, в среднем генерирует от $6 до $8 в зависимости от региона. Эти цифры мы называли и раньше, когда готовили первый доклад о необходимости грузового хаба в Красноярске четыре года назад, а сейчас они подтверждены нашим опытом работы в Шереметьево. Если мы убедим правительство реализовать программу создания четырех хабов на территории России — это $24 млрд, то есть целая индустрия, причем и несырьевая, и высокотехнологичная. А если этого не будем делать мы, это сделают китайские или корейские компании. ■

Сердечно поздравляю весь коллектив «Волга-Днепр» с 20-летним юбилеем!

«Волга-Днепр» по праву занимает одно из ведущих мест на мировом рынке грузовых авиаперевозок, в том числе за счет эксплуатации самолета Ан-124-100 «Руслан».

СЕГОДНЯ, ВО МНОГОМ БЛАГОДАРЯ ВАШЕМУ УЧАСТИЮ, РЕАЛИЗУЕТСЯ ПРОГРАММА МОДЕРНИЗАЦИИ И ВОЗОБНОВЛЕНИЯ СЕРИЙНОГО ПРОИЗВОДСТВА ЭТОГО УНИКАЛЬНОГО САМОЛЕТА.

Уверен, что сложившиеся между «Волга-Днепр» и «Антонов» деловые отношения в дальнейшем будут укрепляться и развиваться в интересах нашего общего дела.

Желаю всем сотрудникам Группы «Волга-Днепр» крепкого здоровья, финансовой стабильности и процветания любимого дела!

***Дмитрий Кива***
*Президент – Генеральный конструктор ГП «АНТОНОВ»*

реклама

# ГРУЗОВИК ОСОБОГО НАЗНАЧЕНИЯ ВО ВРЕМЕНА СССР

**АРМИЯ ЭКСПЛУАТИРОВАЛА И ЗАКАЗЫВАЛА ЛЕГКИЕ АН-26, СРЕДНИЕ АН-72 И АН-12, ТЯЖЕЛЫЕ ИЛ-76 И АН-22, СВЕРХТЯЖЕЛЫЕ АН-124. В 1990-Е ГОДЫ «ДЕМОБИЛИЗОВАННЫЕ» ИЛ-76 И АН-124 СТАЛИ РАБОЧИМИ ЛОШАДКАМИ КОММЕРЧЕСКИХ ЭКСПЛУАТАНТОВ, ЧТО ПОЗВОЛИЛО РОССИЙСКИМ АВИАКОМПАНИЯМ СОЗДАТЬ НОВЫЙ СЕГМЕНТ РЫНКА — ПЕРЕВОЗКИ СВЕРХТЯЖЕЛЫХ И НЕГАБАРИТНЫХ ГРУЗОВ — И СТАТЬ ЕГО ЛИДЕРАМИ. ПОСЛЕ РАСПАДА СВЕРХДЕРЖАВЫ РОССИЯ ЗАВОЕВАЛА ЛИДЕРСТВО ПО ЧИСЛУ НЕРЕАЛИЗОВАННЫХ ПРОЕКТОВ.** ОЛЕГ ПАНТЕЛЕЕВ

СЕРГЕЙ МИХЕЕВ

**КОММЕРЧЕСКИЙ ПЕРЕВОЗЧИК «ВОЛГА-ДНЕПР» УЖЕ 20 ЛЕТ УСПЕШНО ЭКСПЛУАТИРУЕТ АН-124-100 СОВЕТСКОЙ ПОСТРОЙКИ**

**ОСТАТКИ БЫЛОГО ВЕЛИЧИЯ** Военно-транспортные самолеты были одним из приоритетов отечественных самолетостроителей и тиражировались сотнями экземпляров. Наиболее массовая машина — производившийся в 1969–1986 годах легкий Ан-26, их было построено немногим менее 1,4 тыс. штук. По заказу индийских ВВС была создана версия Ан-32, отличавшаяся более мощными двигателями, что позволило обеспечить базирование на высокогорных аэродромах. Это, кстати, единственный пример в истории СССР, когда транспортный самолет создавался по заказу другого государства и не был принят на вооружение отечественных ВВС. Несмотря на то что у ряда коммерческих эксплуатантов из нескольких стран до сих пор есть более сотни таких машин, силовые ведомства России имеют не более 35 Ан-26 плюс несколько пассажирских Ан-24, которые используются в качестве штабных. Необходимость в легком самолете назрела достаточно давно, и к середине десятилетия потребность в замене станет критической.

До сих пор нет замены и самолетам Ан-12, производство которых остановлено еще в 1973 году. По заданию российских ВВС «Антонов» начал разработку самолета Ан-70, однако из-за изменения в проектных требованиях лайнер потяжелел настолько, что приблизился к нише Ил-76. После этого заказчик заблокировал работы по «семидесятке». Фактически потерян целый класс самолетов. Заметно более молодой флот Ан-72 еще будет сохранять летную годность длительное время, и этот сегмент не вызывает опасений.

Еще один массовый тип самолета — тяжелый Ил-76. После выпуска почти 1 тыс. самолетов на Ташкентском авиационном производственном объединении раскрученный маховик производства встал из-за отсутствия заказов со стороны военных и коммерческих эксплуатантов. Оставшийся от СССР задел (он оценивался примерно в 40 планеров) постепенно достраивался, и самый свежий «Ил» не отлетал и года. Кроме того, машина модернизировалась: она получила новый двигатель ПС-90А-76, новый комплект бортового оборудования, создана и версия с удлиненным фюзеляжем. Сегодня «в строю» более 120 самолетов, и по остаткам ресурса наблюдается оптимистичная картина. Что же касается Ан-22, которые до сих пор есть в составе ВВС РФ, то номенклатуру их грузов могут перевозить либо модернизированные Ил-76, либо Ан-124. Замены «Антеям» пока не предвидится, но она и не слишком востребована.

Наконец, гордость отечественного авиапрома, «длинная рука» нашей армии Ан-124 «Руслан» выпускался с 1982 по 2004 год на авиазаводах в Киеве и Ульяновске. Всего выпущено 56 самолетов, из них один использовался для статических испытаний, а 4 потеряно в катастрофах. Крупнейший эксплуатант ВВС России располагает 12 летными машинами. Три коммерческие авиакомпании — российские «Волга-Днепр» и «Полет», а также украинские «Авиалинии Антонова» — владеют 10, 4 и 7 машинами соответственно. Остальные самолеты находятся на хранении. Что касается ВВС, то интенсивность эксплуатации самолетов военными остается достаточно низкой, поэтому остаток ресурса имеющихся машин позволяет на ближайшее десятилетие заботиться только о ремонте. Но для коммерческих компаний, которые выстраивают долгосрочные отношения с клиентами, такая ситуация неприемлема — им нужна уверенность в том, что они смогут купить новые самолеты.

**ВСЕГО ВЫПУЩЕНО 56 САМОЛЕТОВ АН-124 «РУСЛАН», ИЗ НИХ ОДИН ИСПОЛЬЗОВАЛСЯ ДЛЯ СТАТИЧЕСКИХ ИСПЫТАНИЙ, 4 ПОТЕРЯНО В КАТАСТРОФАХ, 37 МАШИН ЛЕТАЮТ И 14 НАХОДЯТСЯ НА ХРАНЕНИИ**

**НИШИ И ПРОЕКТЫ** Приоритеты ОАК в области военно-транспортной авиации президент корпорации Алексей Федоров назвал в феврале 2009 года на авиасалоне Aero india в Бангалоре: «Пока наша стратегия в части транспортной авиации базируется на четырех типах самолетов — Ил-76 в тяжелой нише, МТС в средней нише, Ил-112 в легкой нише и Ан-124 в сверхтяжелой нише. Ан-124 мы поддерживаем в эксплуатации, производим ремонт, и если появится хороший стартовый заказ, рынок для этой машины, восстановление производства не снимается с повестки дня». Сказанное президентом ОАК соответствует тому, что записано в «Основных положениях стратегии развития до 2025 года». До настоящего момента этот документ не правился, однако коррективы в него внесла сама жизнь.

СЕРГЕЙ МИХЕЕВ

**САМОЛЕТЫ АН-124-100, НЕСМОТРЯ НА СВОИ УНИКАЛЬНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ, ДО СИХ ПОР ИСПОЛЬЗУЮТ ТЕХНОЛОГИИ 30-ЛЕТНЕЙ ДАВНОСТИ**

Так, для обеспечения потребностей российских ВВС планировалось создать легкий военно-транспортный самолет Ил-112В. До середины 2010 года военное ведомство исправно финансировало работы. И по планеру самолета, и по его системам был достигнут существенный прогресс. Воронежское акционерное самолетостроительное общество (ВАСО), где планировалось серийно собирать самолет, уже в первом квартале 2011 года рассчитывало завершить работы по планеру и в том же году поднять машину. Однако летом 2010 года Минобороны приняло решение рекомендовать продолжить создание самолета с привлечением внебюджетных средств и использованием силовой установки иностранного производства. В отсутствие внебюджетных денег заводу-финалисту и смежникам ничего не оставалось, как провести ревизию расходов и заморозить проект. «ВАСО пока прекратило работы. Решается вопрос о внебюджетном финансировании, но объем средств требуется довольно большой. Если ОАК изыщет источник финансирования и примет решение о дальнейшей реализации проекта, ВАСО возобновит программу»,— сообщил технический директор воронежского предприятия Александр Ткачев. А поскольку интерес коммерческих эксплуатантов и инозаказчиков к этой машине не слишком велик, перспективы Ил-112 вновь становятся туманными: если в 2004 году этот проект, победив в конкурсе Минобороны, был включен в госпрограмму вооружений (ГПВ) до 2015 года, то в ГПВ-2020 его вполне может не оказаться.

Согласно планам ОАК, на класс выше (по грузоподъемности) должен был находиться средний многоцелевой транспортный самолет (МТС), реализация проекта которого предусматривалась совместно с Индией, а проектирование и строительство машины должно было вестись со-

вместным российско-индийским предприятием. Межправительственное соглашение подписать удалось, однако по состоянию на сентябрь 2010 года учредительные документы по СП еще не подписаны, хотя российская сторона полностью согласовала все значимые параметры в первом полугодии. «К сожалению, мы повисли на бюрократических проволочках. После подписания межправительственного соглашения мы никак не можем зарегистрировать совместное предприятие, которое, собственно говоря, и будет оператором этого проекта» — так описывает ситуацию вокруг МТС господин Федоров. Прошедшее в конце лета заседание подгруппы по авиастроению российско-индийской межправкомиссии по военно-техническому сотрудничеству не внесло ясности в этот вопрос.

Проект, история которого уже насчитывает девять лет, явно буксует. А после того как индийское оборонное ведомство обратилось к украинскому разработчику «Антонов» с запросом на самолет аналогичной размерности, стало очевидно, что интерес партнера иссякает. Впрочем, украинские коллеги не торопятся тянуть одеяло на себя. Признавая наличие интереса к проекту транспортника грузоподъемностью 15 тонн Ан-178, руководитель «Антонова» Дмитрий Кива подчеркнул: «Мы ведем переговоры (с Индией.— **BG**) по транспортному самолету такой размерности через ОАК в рамках программы МТС, сейчас представляем материалы по своему участию». При этом Алексей Федоров также не исключает использования наработок «Антонова» в МТС: «Комбинация проектов МТС и Ан-178 возможна и разумна, мы будем ее рассматривать с украинскими партнерами». Но отвечая на вопрос о возможном смещении акцента в российско-индийском сотрудничестве с МТС на Ан-178, глава ОАК заявил, что отказ от МТС невозможен, так как «мы слишком далеко зашли в части принятых обязательств».

Стоимость проекта МТС до запуска в серию оценивается в $600 млн, и эти средства должны быть инвестированы сторонами в равных долях. Даже с учетом довольно оптимистичных прогнозов в отношении сроков создания самолета его появление на рынке возможно в 2018–2020 годах. Конечно, обновляя проект (свою историю он ведет от Ил-214, работы по которому шли в 1990-е годы), можно создать конкурентоспособный самолет. Но готова ли индийская сторона ждать так долго? Ведь ранее, так и не дождавшись от России предложения по сверхтяжелым транспортникам, Индия заказала американские C-17.

Гораздо меньше вопросов возникает относительно судьбы Ил-476: строительство самолета идет на «Авиастар-СП», хотя и с незначительным отставанием от первоначальных планов. Пока срок завершения постройки первого летного самолета — октябрь 2011 года, а к декабрю будет построен и ресурсный образец для статических испытаний. При этом на заводе запущено в производство уже три серийные машины. По оценкам генерального директора «Авиастара» Сергея Дементьева, до 2020 года может быть востребовано порядка 100 таких машин, как для государственных, так и для коммерческих заказчиков. «Есть предварительные заявки от „Волга-Днепра“ и „Полета“»,— уточнил гендиректор авиазавода.

Что же касается восстановления производства Ан-124 в новом техническом лице, то этот вопрос не решен до сих пор. В прошлом году президент РФ Дмитрий Медведев дал поручение внести в гособоронзаказ до 2020 года закупку 20 новых «Русланов», однако с какого года самолеты начнут производиться, пока неизвестно. ОАК продолжает ждать заказа, находясь «в низком старте». Тем временем на «Авиастар-СП» прибыли первые два самолета из состава ВВС РФ, которые пройдут полный капитально-восстановительный ремонт. Всего же, по словам господина Дементьева, «есть перспектива до 2015 года провести ремонт десяти „Русланов“, возможно, еще десять машин будет отремонтировано за последующие пять лет. Коммерческие эксплуатанты уже сейчас, исходя из динамики роста перевозок уникальных и негабаритных грузов, проявляют интерес примерно к 60 самолетам. Крупнейший эксплуатант Ан-124 компания «Волга-Днепр» готова стать стартовым заказчиком Ан-124–100М-150ВД, закупив до 40 таких машин. Компания «Полет» предварительно высказала заинтересованность в закупке 15 машин, еще 9 машин могут приобрести «Авиалинии Антонова» и 2 — компания из ОАЭ Maximus Air Cargo. При наличии госзаказа еще на 20 бортов можно запускать процесс подготовки производства — это признают и в ОАК.

ДМИТРИЙ ДУХАНИН

**КРУПНЕЙШИМ ЭКСПЛУАТАНТОМ «РУСЛАНОВ» ЯВЛЯЮТСЯ ВВС РОССИИ, РАСПОЛАГАЮЩИЕ 12 ТАКИМИ МАШИНАМИ**

## ВЫБОР ПРИОРИТЕТОВ

Оптимистичные прогнозы в отношении отечественного военно-транспортного самолетостроения давать трудно. Еще пару лет назад казалось очевидным, что практически вся линейка транспортных самолетов ОАК будет проектироваться и выпускаться Авиационным комплексом имени Ильюшина. Заместитель генерального директора компании Владимир Беляков тогда заявил, что «фирма „Ильюшин“ отвечает за весь ряд транспортных, грузовых и военно-транспортных самолетов: от легких до сверхтяжелых рамповых». Однако сегодня сколько-нибудь активные работы идут только по проекту Ил-476. Да и сам авиакомплекс «Ильюшин» войдет в состав дивизиона «ОАК — Коммерческие самолеты» (ОАК-КС) и перестанет быть самостоятельным игроком.

Сегодняшняя тенденция — это продолжение укрупнения ОАК-КС, теперь за счет поглощения украинского «Антонова». Если учесть, что военно-транспортные самолеты едва ли не главное направление деятельности киевских коллег, то вполне разумно предположить, что, собрав под одной крышей двух крупнейших разработчиков, нельзя оставить их без профильной работы. Но было бы неправильным продолжать тупиковую политику — хвататься за все проекты сразу, имея нынешнее ресурсное обеспечение.

СЕРГЕЙ МИХЕЕВ

**АН-124 ОСТАЕТСЯ ЕДИНСТВЕННЫМ В МИРЕ САМОЛЕТОМ, ПРИГОДНЫМ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ СВЕРХТЯЖЕЛЫХ НЕГАБАРИТНЫХ ГРУЗОВ**

На авиасалоне МАКС-2009 Алексей Федоров подчеркнул, что сегодня ОАК одновременно запускает в производство десять военных и гражданских проектов, что больше, чем у любого авиапроизводителя в мире. При этом в перечень не вошли антоновские машины Ан-140, Ан-70, Ан-158, Ан-178. Стоит ли напоминать, что по таким показателям, как оборот и рентабельность, авиастроительная корпорация отнюдь не лидер? Так что самое время вспомнить об известном принципе «лучше меньше, да лучше».

И вполне логично, чтобы решение о запуске в серию того или иного самолета можно было принимать на основе маркетингового исследования, которое определило бы перспективы каждого из них. Увы, для военно-транспортных самолетов ключевым заказчиком являются силовые структуры, а российское оборонное ведомство до сих пор не определилось с параметрами госзаказа. Да и логики в действиях главного заказчика не слишком много: не имея достаточных средств на закупку новых самолетов, Минобороны поддерживает ряд НИОКРов, причем приоритет отдается программе Ил-476. И это при том, что в ВВС остается большое количество Ил-76 с запасом ресурса на десятилетия. К тому же у «Илов» большой модернизационный потенциал. А в самом проблемном сегменте — самолете, способном заменить Ан-12,— был торпедирован проект Ан-70, в результате чего у армии целый класс военно-транспортных самолетов фактически отсутствует.

Учтя все сказанное выше, можно было бы считать оптимальной такую последовательность действий. Все ресурсы ОАК и Минобороны, предназначенные для военно-транспортной авиации, направить на завершение работ по Ил-476. Необходимо провести агрессивную маркетинговую кампанию, чтобы за три-четыре года сформировать перспективный портфель заказов на эти самолеты. Затем, подготовив производство к выпуску 6–12 машин в год, построить порядка 100 бортов, после чего передать все технологии производства необходимых агрегатов и ремонта другим предприятиям, а сборочную линию переориентировать на другую продукцию. Параллельно следует активизировать работы по восстановлению производства Ан-124, не особенно рассчитывая на сотрудничество с США, о чем в свое время велись переговоры на уровне президентов двух стран. Ан-124 обладает достаточным рыночным потенциалом, чтобы обеспечить безубыточность программы даже при заказе российскими силовиками всего двух десятков бортов. При этом наша страна сможет сохранить позиции на рынке грузоперевозок, а это, в свою очередь, обеспечит наличие стабильных налоговых поступлений и постоянную готовность к мобилизации десятков «Русланов».

Если говорить о средней машине, то российская сторона существенно выиграет в случае реализации проекта МТС на базе украинского Ан-178. Во-первых, стоимость разработки нового самолета будет несопоставимо меньше, ведь НИОКР по этой машине ГП «Антонов» сейчас ведет в инициативном порядке без привлечения российских денег. Во-вторых, стоимость запуска в производство машины также будет минимальна: на ВАСО серийно строится Ан-148, ряд агрегатов которого идентичен используемым на транспортной машине. Соответственно, себестоимость Ан-178 будет ниже, а срок выхода на рынок — ближе, чем у МТС на базе Ил-214.

Что же касается легкого самолета, то Минобороны фактически отказалось от Ил-112В. И заказало один Ан-140 на самарском «Авиакоре», чтобы опробовать самолет в эксплуатации. Вполне возможно, что после вхождения «Авиакора» в состав ОАК, ближе к 2016 году, было бы разумно реализовать проект создания рамповой машины Ан-140–300, тем более что такие проработки уже готовят украинские партнеры.

В случае реализации такой схемы ведущие российские самолетостроительные заводы, которые специализировались на производстве гражданской техники, получили бы по одному военно-транспортному проекту, причем у рампового Ан-140 и Ан-178 были бы гражданские «братья», а модификации Ил-476 и Ан-124 могли бы быть приобретены и коммерческими эксплуатантами. ■

**В ПРОШЛОМ ГОДУ ПРЕЗИДЕНТ РФ ДМИТРИЙ МЕДВЕДЕВ ДАЛ ПОРУЧЕНИЕ ВНЕСТИ В ГОСОБОРОНЗАКАЗ ДО 2020 ГОДА ЗАКУПКУ 20 НОВЫХ «РУСЛАНОВ»**

# СХЕМА «ПОЛЕТА»

**НАЧАЛО ЭКСПЛУАТАЦИИ САМОЛЕТОВ ИЛ-96–400Т АВИАКОМПАНИЕЙ «ПОЛЕТ» БЫЛО ОСЛОЖНЕНО НЕ ТОЛЬКО ЭКОНОМИЧЕСКИМ КРИЗИСОМ, КОТОРЫЙ ПОВЛЕК ЗА СОБОЙ ПАДЕНИЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК, НО ТАКЖЕ НЕГАТИВНЫМ ИМИДЖЕМ МАШИНЫ НА РЫНКЕ: ПРЕДЫДУЩИЕ ЗАКАЗЧИКИ ОТКАЗАЛИСЬ ОТ НЕЕ. ОДНАКО В «ПОЛЕТЕ» УТВЕРЖДАЮТ, ЧТО УДОВЛЕТВОРЕНЫ ЭКОНОМИКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ САМОЛЕТОВ И ПЛАНИРУЮТ РАСШИРИТЬ ИХ ПАРК.** ПОЛИНА ЗВЕРЕВА, ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА «АВИАТРАНСПОРТНОГО ОБОЗРЕНИЯ», ДЛЯ BG

ВАСИЛИЙ ШАПОШНИКОВ

**СЕЙЧАС В ЭКСПЛУАТАЦИИ НАХОДЯТСЯ ТРИ САМОЛЕТА ИЛ-96-400Т. СРОК ПОСТРОЙКИ ЧЕТВЕРТОЙ МАШИНЫ НЕИЗВЕСТЕН**

«Полет», воронежский перевозчик, не первый год работает на самолетах Ан-124 «Руслан», на которых выполняются чартерные рейсы и перевозятся негабаритные грузы. Первую машину Ил-96–400Т компания получила в октябре 2009 года. Под новый тип воздушных судов «Полет» изменил всю структуру бизнеса, поскольку Ил-96–400Т предназначен для регулярных перевозок пакетированных грузов.

Как говорит Андрей Шагунов, руководитель проекта Ил-96–400Т авиакомпании «Полет», до начала эксплуатации маршрутную сеть надо было сформировать по «круговому принципу», что позволило бы избегать перелетов с незагруженным бортом. Любая схема регулярных перевозок так или иначе должна учитывать асимметрию грузопотоков. «Сейчас маршрут сформирован следующим образом: сначала из Москвы выполняется грузовой рейс на север России в рамках северного завоза,— рассказывает Андрей Шагунов,— затем самолет отправляется в Китай или страны Юго-Восточной Азии (Вьетнам, Южную Корею), оттуда выполняется рейс в Европу. „Полет“ начал с аэропортов Германии и Бельгии, затем к ним добавились Австрия, Болгария, Великобритания. Оттуда везем какой-либо груз в Москву».

Отчетные данные по объему грузовых перевозок на мировом рынке в прошлом году снижались — рынок реагировал на мировой кризис, все авиакомпании сокращали объемы перевозок и консервировали задействованный в них парк. Между тем в «Полете» уверены, что момент выхода на рынок с новыми машинами был выбран удачно. «Если в Европе, США, России последствия кризиса были весьма ощутимыми, то Китай пострадал меньше — рост производства в стране возобновился. Многие перевозчики остановили часть парка, чтобы не летать себе в убыток, но в итоге на рынке быстро образовался дефицит провозных емкостей, что дало нам возможность занять свою нишу»,— говорит господин Шагунов.

Первые два Ил-96–400Т «Полет» получил в октябре 2009 года, еще один самолет пришел в феврале. По словам господина Шагунова, налет на первых двух машинах на сегодня составил около 1 тыс. часов, на третьей — около 600 часов.

У полученных машин непростая история. Дело в том, что несколько лет назад эти Ил-96–400Т планировали приобрести компании «Аэрофлот-Карго» и «Атлант-Союз», последняя даже выставила самолет в своей раскраске на выставке МАКС-2007. Впоследствии самолет был перекрашен в цвета «Аэрофлот-Карго», однако в итоге ни один из перевозчиков не начал работать на этой машине. В «Атлант-Союзе» сменился топ-менеджмент, и новое руководство решило вообще уйти с рынка грузовых перевозок, а «Аэрофлот-Карго» был расформирован. Невостребованность машин породила мнение о том, что их эксплуатация неэффективна.

Впрочем, в «Полете» утверждают, что заявления о невыгодной экономике самолета основаны на незнании всех особенностей эксплуатации самолета. «На коротких плечах расход топлива составляет 7,8–8,2 тонны керосина на час полета, на длинных плечах (где данное ВС наиболее эффективно) — около 6,5 тонны, что уже соизмеримо с Boeing 747–200. Так что самолет может конкурировать не только с MD-11, в пику которому он создавался, но и с Boeing 747–200»,— говорит Андрей Шагунов.

Сейчас загрузка машин в среднем составляет 60–63%. Рентабельность перевозок — а она в среднем по году держится на уровне 5–6% — ниже, чем чартерных рейсов на Ан-124, но в рамках средних показателей на рынке.

Впрочем, нового владельца ожидали не только проблемы «встраивания» новых судов в рынок — у «Полета» не было летчиков, имеющих опыт полетов на Ил-96–400Т, мастерством пилотирования этого типа самолетов владели только испытатели АКБ Ильюшина. Поэтому в первые месяцы полетов количество летных часов серьезно ограничивалось количеством летных экипажей. Сейчас у компании 8 экипажей, к сентябрю их будет примерно 15 — по 5 на машину. В высокий сезон грузовых перевозок, который начинается осенью, «Полет» рассчитывает довести налет каждой машины до 200–220 часов в месяц, в низком летнем сезоне его планируется сохранять на уровне 160 часов.

Перевозчик рассчитывает увеличить свой парк Ил-96–400Т. Четвертая машина может быть поставлена между декабрем 2010 года и мартом 2011 года, хотя первоначальный срок поставки — ноябрь текущего года. Поставка четвертой машины откладывается не столько из-за нехватки мощностей ВАСО, сколько из-за производственных возможностей Пермского моторостроительного завода, который поставляет двигатели. «Мы единственные, кто эксплуатирует двигатели ПС-90А1, весь их парк на сегодня находится у нас. Больше их ни у кого нет, взять неоткуда, переставить с других типов, например с Ту-204 или Ил-76, невозможно. Поскольку экономика эксплуатации у нас сейчас получается хорошей, мы просим „Пермские моторы“ поставлять нам в год пять-шесть двигателей такого типа, чтобы при возникновении нештатных ситуаций мы могли менять двигатель и продолжать выполнение маршрута. Ремонт занимает от трех до пяти дней, а снять двигатель и поставить новый — сутки»,— рассказывает Андрей Шагунов.

«Полет» сейчас обсуждает с Объединенной авиастроительной компанией (ОАК) возможность выпуска двухдвигательного грузового Ил-96 с двигателями Pratt & Whitney. Как говорит представитель перевозчика, в этом случае удастся получить дополнительную экономию за счет уменьшения расхода топлива (около 15%), увеличить дальность полета и потенциальную загрузку машины. Правда, перспективы создания такого самолета неясны, поскольку фактически речь идет о новом типе ВС, требующем полного комплекса сертификационных испытаний, а значит, времени и значительных расходов.

При таком развитии событий «Полету» вряд ли удастся получить пятую и шестую машины в 2012–2013 годах, как сейчас планирует перевозчик. В любом случае авиакомпания рассчитывает и дальше расширять парк данного типа самолетов вне зависимости от того, сколько двигателей на них будет. ■

**ИЛ-96–400Т ПЛАНИРОВАЛИ ПРИОБРЕСТИ КОМПАНИИ «АЭРОФЛОТ-КАРГО» И «АТЛАНТ-СОЮЗ», ПОСЛЕДНЯЯ ДАЖЕ ВЫСТАВИЛА САМОЛЕТ В СВОЕЙ РАСКРАСКЕ НА ВЫСТАВКЕ МАКС-2007**

**КОСМИЧЕСКИЙ ПЕРЕВОЗЧИК**

Авиакомпания «Полет» была создана в 1988 году. Флот насчитывает 17 воздушных судов, в том числе 4 Ан-124–100. Приоритетное направление деятельности компании — доставка космической техники и оборудования. С 1999 года авиакомпания является генеральным перевозчиком Федерального космического агентства России. Самолетами авиакомпании «Полет» было доставлено на космодром Байконур более 100 космических аппаратов.

«Полет» принимает участие в проекте «Воздушный старт», включенном в Федеральную космическую программу на 2006–2015 годы. Этот проект предусматривает создание комплекса стартовых услуг космической транспортной системы легкого класса, способной обеспечить выведение спутников на любые околоземные орбиты.

Пассажирские воздушные перевозки на регулярной основе авиакомпания осуществляет с 2003 года. «Полет» является лидером региональных авиаперевозок в Центральном федеральном округе России, выполняет более 90% объема перевозок международного аэропорта Воронеж. Пассажирские перевозки осуществляются на самолетах SAAB-2000. В 2008 году (более свежей отчетности перевозчика в открытых источниках нет) АК «Полет» выполнила 6850 рейсов, перевезла 217 900 пассажиров и 26 609 656 тонн грузов.

# ОДНО ОКНО ВОЗМОЖНОСТЕЙ

**РОССИЙСКАЯ НОРМАТИВНО-ПРАВОВАЯ БАЗА, В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ ТАМОЖЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, САМЫМ ГУБИТЕЛЬНЫМ ОБРАЗОМ СКАЗЫВАЕТСЯ НА РАЗВИТИИ ВОЗДУШНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК. РОССИЯ НАХОДИТСЯ В СТАДИИ ФОРМИРОВАНИЯ ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА С БЕЛОРУССИЕЙ И КАЗАХСТАНОМ, В ПЕРСПЕКТИВЕ ПРЕДСТОИТ СОВМЕСТНОЕ ВСТУПЛЕНИЕ В ВТО. ЭТИ ШАГИ СВЯЗАНЫ С ИЗМЕНЕНИЕМ НОРМАТИВНОЙ БАЗЫ, КОТОРУЮ НУЖНО ДОРАБОТАТЬ С УЧЕТОМ РАЗВИТИЯ БИЗНЕСА ГРУЗОВЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК.** АЛЕКСЕЙ СИНИЦКИЙ, ГЛ. РЕДАКТОР «АВИАТРАНСПОРТНОГО ОБОЗРЕНИЯ», ПОЛИНА ЗВЕРЕВА, ЗАМ ГЛ. РЕДАКТОРА «АВИАТРАНСПОРТНОГО ОБОЗРЕНИЯ»

**УВАЖАЙТЕ КОДЕКС** До сих пор базисом правового обеспечения отрасли оставался Таможенный кодекс РФ, который значительно осложняет работу отечественных грузовых авиаперевозчиков, но с момента принятия в 1993 году так и не претерпевший серьезных изменений. К примеру, в российском таможенном законодательстве не учитывается необходимость промежуточных посадок для самолетов на маршрутах большой протяженности. Вследствие этого большинство мировых авиационных грузоперевозчиков принимает решение доставлять грузы в обход России, лишая ее возможности получать доходы от аэронавигационных сборов, за взлетно-посадочное и наземное обслуживание воздушных судов.

Наглядной иллюстрацией несовершенства таможенного регулирования служит форс-мажорная ситуация, сложившаяся в апреле 2010 года из-за извержения исландского вулкана Эйяфьятлайокудль. По словам представителей авиакомпании AirBridgeCargo, из-за закрытого для полетов неба Европы грузы, которые авиакомпания перевозит из Китая и других стран Юго-Восточной Азии, начали накапливаться в Москве, что могло потребовать создания большого склада для их хранения. Поэтому компания начала искать различные решения альтернативной доставки груза из Москвы в Европу — автотраками или железнодорожным транспортом. Оказалось, что процедура таможенного оформления с самолета на трак требует как минимум трех-четырех дней, потом три дня трак будет ехать до пункта назначения в Европе, и заказчик получал товар с опозданием на неделю. В результате в AirBridgeCargo приняли решение просто ждать, когда разрешится ситуация с вулканом и откроется европейское небо.

**НОВЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ** Как известно, Россия, Белоруссия и Казахстан формируют Таможенный союз, который создает на территории трех стран единую таможенную территорию. Таможенное законодательство Таможенного союза состоит из трех компонентов: таможенного кодекса Таможенного союза (ТК ТС), международных договоров, принятых на основании ТК ТС, решений комиссии Таможенного союза (КТС).

Если какие-то из международных договоров либо решений КТС еще не вступят в силу одновременно с ТК ТС, то пока в Российской Федерации будут применяться нормы национального законодательства, регулирующие в настоящее время соответствующие правоотношения. Это предусмотрено в переходных положениях ТК ТС. Ряд вопросов, связанных с таможенным регулированием, отнесен ТК ТС к уровню национального законодательства. Для их урегулирования разрабатывается проект федерального закона «О таможенном регулировании в Российской Федерации».

Таможенный кодекс Таможенного союза вступил в силу 1 июля, что ознаменовало создание единого таможенного пространства России, Белоруссии и Казахстана. Таможенный кодекс Таможенного союза полностью базируется на нормах Международной конвенции об упрощении таможенных процедур (Киотской конвенции).

Принятие нового таможенного законодательства, общего для стран—участниц Таможенного союза, не означает ликвидацию национального таможенного законодательства. Таможенный кодекс РФ будет по-прежнему являться сводом законов, регулирующих взаимоотношения государства и участников внешнеэкономической деятельности. В своей новой реинкарнации (Федеральный закон о таможенном регулировании в Российской Федерации) он будет являться частью законодательства Таможенного союза и включит в себя положения и требования союзного таможенного кодекса.

Кроме того, в переходных положениях ТК ТС содержится норма, закрепляющая декларирование товаров по принципу национального резидентства. В статье 368 ТК ТС предусмотрено, что до издания отдельного решения межгосударственного совета Евразийского экономического сообщества на уровне глав государств—членов Таможенного союза декларация на товары будет подаваться таможенным органам той страны, в которой зарегистрировано либо постоянно проживает лицо, являющееся декларантом. Таким образом, декларанты — российские юридические лица и индивидуальные предприниматели, как и сейчас, будут декларировать товары только таможенным органам Российской Федерации. Это связано с тем, что в Таможенном союзе пока унифицируется только таможенное законодательство, а иные виды законодательства — гражданское, банковское, налоговое — остаются национальными. Данное переходное положение не распространяется на физических лиц, перемещающих товары для личного пользования, и таможенную процедуру таможенного транзита.

Наряду с рядом положительных изменений уже сейчас ясно, что работа в новых условиях привнесет и некоторые дополнительные сложности.

Например, если таможня Алма-Аты наладит более эффективную работу по сравнению с Москвой (ведь помимо собственно норм есть еще и проблема скорости выполнения процедур), это повлечет перетягивание в алматинский аэропорт не только транзитного грузопотока из Юго-Восточной Азии в Европу, но и импорта на территорию России.

Основным отличием от порядка, действующего в настоящее время, является то, что иностранные товары, ввезенные в любое из государств—членов Таможенного союза и помещенные в нем под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления, получают право свободно обращаться на всей таможенной территории Таможенного союза.

Что касается таможенного транзита, в ТК ТС предусмотрена единая таможенная процедура, то есть по сравнению с российским законодательством больше не будет деления транзитной процедуры на внутренний таможенный транзит (только по территории РФ) и международный таможенный транзит, осуществляемый через территорию РФ. С одной стороны, это упрощает правоприменительную практику, а с другой стороны, по мнению специалистов, несколько ограничивает деятельность перевозчиков грузов на территории Таможенного союза.

Условия помещения товаров под процедуру таможенного транзита не изменились. Но расширен перечень случаев, когда не требуется принятия мер обеспечения соблюдения таможенного транзита. Если в ТК России не требуется принятие мер по обеспечению соблюдения таможенного транзита при перевозке товаров таможенным перевозчиком, то в соответствии с положениями ТК ТС не требуется принятия мер, если декларантом является таможенный перевозчик или уполномоченный экономический оператор, а также в случае, если товары перемещаются железнодорожным и трубопроводным транспортом или по линиям электропередачи. Очевидно, что перевозка товаров воздушным транспортом также может рассматриваться как мера обеспечения соблюдения таможенного транзита, и этот вопрос необходимо решить при рассмотрении поправок к ТК ТС.

В ТК ТС создана правовая основа для внедрения технологии удаленного выпуска товаров, которая наряду с предварительным информированием и электронным декларированием должна вывести таможенное администрирование на качественно новый уровень. Пункт 6 статьи 193 ТК ТС определяет, что при подаче предварительной декларации товары должны быть предъявлены как таможенному органу, зарегистрировавшему таможенную декларацию, так и иному таможенному органу, определенному в соответствии с законодательством государства—члена Таможенного союза, в течение 30 календарных дней со дня, следующего за днем ее регистрации. Это является прогрессивной нормой по сравнению с действующим ТК РФ, который устанавливает, что при предварительном декларировании товары должны быть предъявлены исключительно таможенному органу, зарегистрировавшему таможенную декларацию.

Положения ТК ТС позволят расширить практику применения технологии удаленного выпуска товаров, в том числе с использованием предварительного декларирования.

**РАБОТА НА БУДУЩЕЕ** Согласно логистическому рейтингу Всемирного банка по итогам 2009 года, Россия по качеству таможенного обслуживания заняла 115-е место из 155 возможных. Это неплохой результат по сравнению с предыдущим рейтингом 2007 года, когда российская таможня заняла 136-е место, тем не менее очевидно, что остается большой простор для прогресса. В целом по всем критериям логистического рейтинга Россия заняла 94-е место, поднявшись на пять позиций по сравнению с 2007 годом.

Понятно, что в один момент невозможно сделать климат благоприятным для грузоперевозок и далеко не все упирается в таможенные органы, действующие в рамках существующей нормативной базы. Тем не менее работа необходима, поэтому именно сейчас, пока происходят тектонические сдвиги в ходе формирования Таможенного союза, и авиаперевозчикам, и грузоотправителям, и представителям власти необходимо сделать все возможное для создания нормальных условий для авиационных грузовых перевозок. По большому счету усилия требуются не очень большие по сравнению с тем объемом рынка, который Россия теряет в настоящее время. ■

## «ТАМОЖЕННЫЙ КОДЕКС НЕ РАБОТАЕТ НА ТО, ЧТОБЫ ПОМОГАТЬ БИЗНЕСУ»

**Роль логистики становится все более важной во всех бизнес-процессах. Соответственно, растет и значение профессиональных транспортных брокеров. О том, какие возможности предоставляет этот сервис, рассказывает СЕРГЕЙ САБУРКИН — руководитель компании «Аэролоджик», входящей в число ведущих российских авиационных брокеров.**

**BUSINESS GUIDE:** Сергей Валентинович, в чем, на ваш взгляд, состоит основная компетенция авиационного брокера на современном этапе развития рынка авиатранспортных услуг?

**СЕРГЕЙ САБУРКИН:** Применительно к авиации благодаря знанию рыночной ситуации, основных игроков, предложения по воздушным судам и рейсам, особенностей эксплуатации в отдельных районах или странах брокер предлагает своим клиентам наиболее качественный и финансово оправданный подход к решению задач по перевозке. При этом брокер, действуя от лица заказчика, способен добиться наиболее интересного ценового предложения от авиакомпаний и других участников логистической цепочки. При необходимости брокер может даже провести тендер между перевозчиками на предоставление того или иного типа услуг и выбрать наиболее интересное с точки зрения соотношения цена-качество предложение. Как показывает практика, за счет привлечения авиационного брокера компания может сэкономить на логистике от 15 до 30% расходов.

**BG:** Можно ли говорить о специфике работы авиационных брокеров на российском рынке?

**С. С.:** Специфика есть на любом рынке. Особенность российского рынка — это его динамика. Рынок молодой, он постоянно развивается, меняются условия, спрос на перевозки различных групп товаров или оборудования, изменяется законодательство, требования властей. Важно все это вовремя отслеживать, быть в курсе последних нововведений и тенденций. Владение информацией на быстро меняющемся рынке дает нам серьезное преимущество. Кроме того, система логистики в России пока еще не развита. Не хватает регулярных линий, качественных дорог, хорошо оборудованных аэропортов, современных складов и дистрибуторских центров. Довольно часто возникают вопросы с таможенным оформлением, другие процедурные вопросы.

**BG:** Правда ли, что из-за наших таможенных норм грузовые потоки начинают плавно обтекать Россию?

**С. С.:** Профессионалы знают, а люди непосвященные наверняка удивятся этому факту: сегодня все промышленные грузы для российских проектов, например для освоения Южно-Сахалинского шельфа, идут в обход России. Потому что Таможенный кодекс не работает на то, чтобы помогать бизнесу. Он не ориентирован на то, что наша страна имеет большие размеры, ведь самолетам надо часто садиться, а как только возникает посадка, появляются проблемы излишнего контроля. Наши контролирующие органы не доверяют друг другу. То есть каждый контролирует по своей части. До принятия Таможенного кодекса было постановление правительства, которое четко регламентировало, как это делается. Как груз доставить из Европы в Южно-Сахалинск. Заполнялась одна декларация. А в новый кодекс этого постановления не внесли. На Южно-Сахалинский шельф идет большой объем грузов, но груз идет из Европы в обход России, через Штаты. Поэтому Россия теряет много сборов — аэронавигационные, за посадку и т. п.

**BG:** Можно ли оценить размер доли рынка, которая оказалась вымытой из страны?

**С. С.:** В принципе в результате введения действующего Таможенного кодекса рынок грузовых перевозок в России сократился практически до нуля. Техника, наши российские самолеты грузовой авиации, при этом тоже ушла вслед за рынком — туда, где есть грузовые потоки. Туда же ушли и высококвалифицированные специалисты. На Ближний и Средний Восток, в арабские страны. А нет рынка — нет и необходимости в грузовой авиации, не нужны новые промышленные разработки, не нужны те самые инновации, о которых так много говорим.

Интервью взял АЛЕКСЕЙ СИНИЦКИЙ

# 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.

Тематические приложения к газете
Коммерсантъ

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА
ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА
СМЕЖНИКИ
ИНВЕСТОРЫ
КОНКУРЕНТЫ
АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕСУРС