

АНАЛИЗ СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ ДЕЛ В ГРУЗОВЫХ АВИАПЕРЕВОЗКАХ РАМПОВЫМИ САМОЛЕТАМИ

За прошедшие 15 лет в отрасли грузовых авиаперевозок сформировался новый сегмент — грузовые авиаперевозки на рамповых самолетах Ан-124 "Руслан" и Ил-76. [1] Прежде рамповые машины эксплуатировались только в военно-транспортной авиации и их гражданское использование ограничивалось гуманитарными операциями. Избыток ВС и сложная экономическая ситуация вынуждали искать для рамповых самолетов новые применения. Бурно расцветший в 90-е гг. рынок челночных грузовых авиаперевозок на сегодня практически утратил свою актуальность, зато рамповые ВС нашли себя в грузовых авиаперевозках тяжелых и негабаритных грузов.

В особой степени это относится к "Руслану", поскольку его грузоподъемность (120 т) и габариты грузовой кабины позволили перевозить по воздуху такие грузы, о которых никто раньше не задумывался. Западные аналоги самолетов Ан-124 и Ил-76 - С-5, С-17, С-130 – конкурируют с ними в секторе гуманитарных грузовых авиаперевозок, но для коммерческих грузовых авиаперевозок не применяются. [1] Именно поэтому Россия и Украина заняли лидирующее положение на рынке грузовых авиаперевозок тяжелых и негабаритных грузов — доля России составляет около 75%.

Следует отметить, что по данным Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), объем рынка грузовых авиаперевозок в денежном выражении возрос на \$3 млрд в сравнении с 2010 годом и составил \$69 млрд. Показатель объема перевезенного груза возрос до 47,7 млн т в абсолютном выражении, что на 0,6% меньше показателя 2010 года. Грузооборот снизился на незначительные 0,7% и составил 172,1 млрд ткм. [2] В целом глобальный рынок грузовых авиаперевозок

* © Сазонов Е.А., Киселица Е.П., 2013

зок продолжил свое развитие в условиях неопределенной экономической обстановки, прежде всего в Европе. При этом риски, связанные с ожиданием второй волны экономического кризиса и высокими ценами на нефть, продолжают вносить коррективы в его развитие.

Наиболее существенный спад активности был отмечен на рынках Северной Америки, Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона. Поскольку на эти три региона приходится 86,1% общего рынка грузовых авиаперевозок, ситуация здесь показательна для всего рынка в целом. Концентрация активности бизнеса на этих рынках такова, что на долю США, Китая, Японии, Гонконга и Германии приходится более половины всего перевозимого воздушным транспортом груза в стоимостном выражении.

Таким образом, любые значительные изменения на этих рынках приводят к ощутимым последствиям на мировом рынке воздушных грузоперевозок. Несмотря на то что азиатско-тихоокеанские перевозчики, на долю которых приходится около 40% мирового авиагрузового рынка, в наибольшей степени подвержены нестабильности рынка, в настоящее время они находятся в выигрышном положении из-за внушительных объемов торговых потоков из Азии, которые доминируют на рынке грузовых авиаперевозок. В частности, в октябре 2011 года показатель загрузки у авиакомпаний Азиатско-Тихоокеанского региона в среднем составил

Российские авиакомпании в 2011 году в общей сложности перевезли 981 484 т грузов и почты, что на 5,9% выше показателя 2010 года. Общий грузооборот российских авиакомпаний составил 4 926 943 тыс. ткм, что на 4,5% больше, чем годом ранее. [2]

Лидерами рынка по объему перевезенного груза стали авиакомпании «ЭйрБриджКарго» (285 028 т; на 18,7% больше, чем в 2010 году), «Аэрофлот – российские авиалинии» (160 596 т; на 1,7% ниже прошлогодних показателей), авиакомпания «Волга-Днепр» (62 618 т; на 26,7% ниже прошлогодних показателей), авиакомпания «Полет» (53 164 т; рост на 7,6%), авиакомпания «Трансаэро» (51 348 т; на 27,9% больше, чем годом ранее). [1] Снижение количества перевезен-

ного груза у авиакомпании «Волга-Днепр» в основном обусловлено плановым сокращением объемов перевозок по контрактам для государственных заказчиков некоторых стран.

После рассмотрения общего состояния дел на рынке грузовых авиаперевозок, обратимся к сектору грузовых авиаперевозок рамповыми самолетами.

В 2012 году объем рынка перевозок на Ан-124-100 показал рост в 4% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составил \$1 063,3 млн против \$1 019,2 млн годом ранее. После периода низкого спроса на услуги перевозок на Ан-124-100 в начале 2011 года, в 2012 году началось существенное наращивание объемов перевозок на воздушных судах этого типа. В целом на рынке перевозок на Ан-124-100 в 2012 году наблюдалось усиление конкуренции по ценовому фактору. Кроме того, за отчетный период на отдельных сегментах рынка усилилась конкуренция по ценовому фактору с другими типами воздушных судов (Ил-96, Boeing 747). [1]

Рост рынка перевозок на Ан-124-100 в стоимостных показателях произошел практически по всем сегментам рынка. Коммерческий сегмент вырос в 2012 году на 15%. Сегмент перевозок для нефтегазовой отрасли увеличился на 62%. Объем перевозок для аэрокосмической отрасли вырос на 39% за счет роста объемов экспорта продукции российской авиационной промышленности и перевозок спутникового оборудования на космодромы. Сегмент перевозок для государственных заказчиков увеличился на 35%. [1]

В 2012 году было отмечено снижение общего количества доступных воздушных судов Ил-76 на рынке вследствие аннулирования сертификатов эксплуатантов самолета Ил-76 у ряда авиакомпаний. Расширение «черных списков» ЕС затронуло авиакомпании Грузии, Казахстана и Киргизии, а также воздушные суда, зарегистрированные в этих странах. Однако был сохранен допуск судов типа Ил-76 (Stage II) некоторыми странами Западной Европы (Швеция, Франция, Испания, Нидерланды, Дания) при перевозках грузов в страны Ближнего и Среднего Востока в качестве более дешевой альтернативы воздуш-

ным судам типа Ил-76 (Stage IV). При отсутствии доступности воздушных судов типа Ил-76 (Stage IV) для перевозок грузов в Германию использовались суда типа Ил-76 (Stage II). В прошедшем году суда типа Ил-76 (Stage II) по-прежнему широко использовались в мультимодальных перевозках грузов из стран Западной Европы с доставкой грузов автомобильным транспортом в аэропорты Франции (Шаторуа, Ватры), Болгарии (Бургас), Словакии (Братислава), Чехии (Пардубице), Сербии (Белград, Ниш), Румынии (Бухарест). Заметной тенденцией в рассматриваемом сегменте стал уход с рынка небольших по объемам работ операторов. [1]

Объем перевезенного груза на самолетах Ил-76 (Stage IV) возрос на 57% по сравнению с 2011 годом. Основной географией полетов Ил-76 (Stage IV) стали рейсы из/в Европу, а также страны Ближнего Востока и Латинской Америки с коммерческими и правительственными грузами. На конец 2012 года общий парк самолетов Ил-76 (Stage IV) составлял 6 воздушных судов, 4 из которых принадлежат авиакомпании «Волга-Днепр». [1]

Таким образом можно отметить, что ближнесрочные перспективы данного сегмента рынка выглядят неплохо. На протяжении последних пяти лет наблюдался довольно уверенный рост, средние темпы которого (7% в год) опережали среднемировые темпы развития рынка регулярных грузовых авиаперевозок, составляющие 5,6%. Правда, результаты 2012 г. оказались несколько хуже. На регулярных грузовых авиаперевозках среднемировой рост составил 4,6%, а рынок грузовых авиаперевозок сверхтяжелых и негабаритных грузов на "Русланах" вырос на 4%, тогда как годом ранее этот показатель составлял 24%. Разумеется, год на год не приходится, к тому же на сегмент рамповых грузовых авиаперевозок сильно влияет активность гуманитарных и миротворческих миссий, так что особой регулярности ожидать трудно. В денежном исчислении объем этого сегмента оценивается примерно в 0,9-1,0 млрд долл., что составляет, по разным оценкам, 1,5-1,8% от общемирового рынка грузовых авиаперевозок. По прогнозам, в ближайшие десять лет рынок рамповых грузовых

авиаперевозок будет расти ежегодно на 20-30%; в 2020 г. он составит уже более 3 млрд долл., а в 2030 г. — свыше 7 млрд долл. Впрочем, оптимистичные темпы прогнозируемого роста не должны вводить в заблуждение. Ведь прогноз рынка фактически оценивает рост платежеспособного спроса на грузовые авиаперевозки. А этот спрос надо еще удовлетворить.

Библиографический список

1. Годовой обзор группы компаний Волга – Днепр, интернет ресурс: <http://www.volga-dnegr.com/rus>
2. Деловой авиационный портал, интернет ресурс: <http://www.ato.ru>
3. Портал о логистике, интернет ресурс: <http://www.logist.com.ua>
4. Википедия, свободная энциклопедия, интернет ресурс: <http://ru.wikipedia.org>