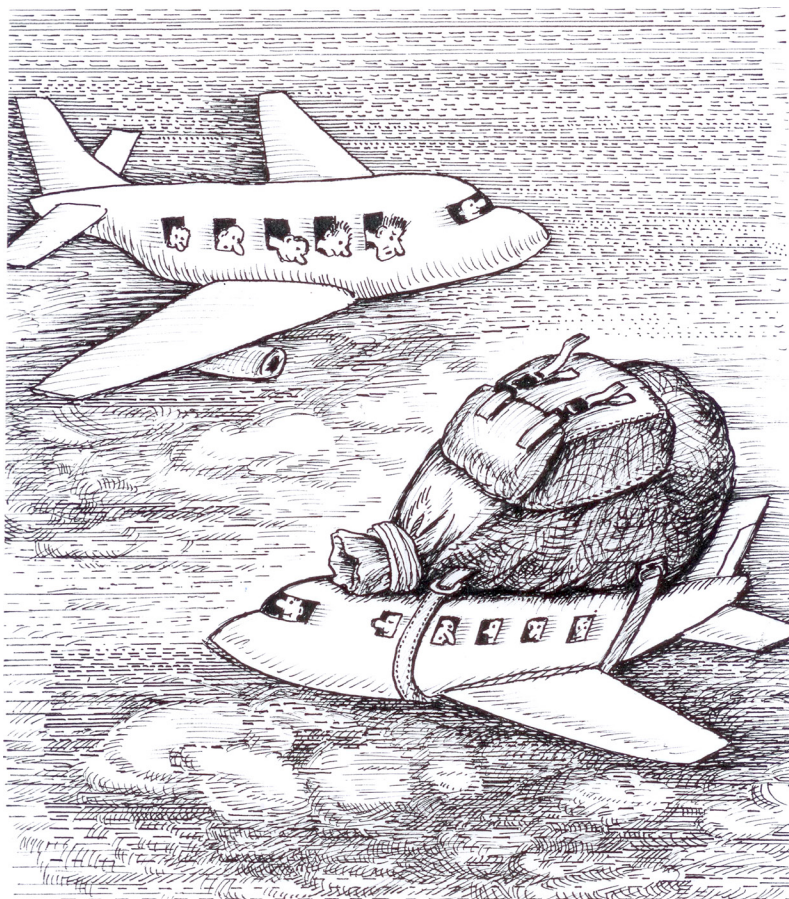


Кто возьмет попутный груз? Исследование рынка грузовых услуг российских пассажирских авиакомпаний¹

И. С. КОРОДЮК, доктор экономических наук,

Д. М. ГРИНЕВ, аспирант, Байкальский государственный университет, Иркутск



¹ Работа выполнена в рамках проекта РФФИ 18–514–94002 МОК.

Аннотация. Статья посвящена выявлению общих закономерностей рынка грузовых авиаперевозок, выполняемых на пассажирских рейсах, а также его российских особенностей. Главная цель работы заключалась в выделении из общей структуры рынка грузовых авиаперевозок сегмента попутных грузоперевозок на пассажирских авиарейсах и исследовании их качественных и количественных характеристик. На основе данных отраслевой статистики авторы сегментировали рынок попутных авиагрузов по ряду критериев: типу рыночной структуры и используемых воздушных судов, совокупной величине спроса на грузовую емкость, географическим особенностям рейсов, выполняемым в РФ, а также проанализировали взаимодействие участников этого рынка. С учетом отраслевых особенностей, влияющих на интерпретацию статистических данных, проведена оценка грузового потенциала и структуры российского рынка авиагрузовых услуг. В работе показано наличие количественной и качественной взаимосвязи между пассажирской и грузовой составляющими регулярных пассажирских рейсов, а также влияние на грузовой потенциал пассажирской авиакомпании наличия/отсутствия в ее парке широкофюзеляжных судов; обозначена недостаточная эффективная работа по загрузке пассажирских рейсов попутными грузами у большинства российских авиаперевозчиков.

Ключевые слова: грузовые авиаперевозки; попутные грузы; широкофюзеляжные самолеты; структура рынка грузовых авиаперевозок; регулярный пассажирский рейс; отраслевая статистика авиакомпаний; сегментация грузового рынка

Попутный груз: ключевые аспекты, актуальность темы исследования

Перевозка попутных грузов на регулярных пассажирских авиарейсах (РПР) занимает важное место в экономике воздушного транспорта, поскольку большинство авиаперевозчиков стремятся как можно более рационально использовать потенциал коммерческой емкости самолета. Это оправданно еще и потому, что на практике нередко встречаются ситуации, когда окупаемость рейса не достигается даже при пассажирской загрузке 100%. В то же время оптимальное сочетание пассажирской и грузовой составляющих позволяет обеспечить безубыточность рейса при 60–80% общей коммерческой загрузки [Курочкин, Дубинина, 2009. С. 108].

Актуальность изучения особенностей перевозки попутных грузов пассажирскими авиарейсами объясняется острой необходимостью повышения эффективности использования провозной емкости, которую испытывают все виды транспорта. Но если наземный транспорт теоретически может быть дозагружен в пути следования, то в авиаперевозках каждое пустое пассажирское кресло или килограмм свободной грузовой емкости в момент взлета самолета теряется безвозвратно, что подрывает

экономику перевозчиков. Кроме того, нередки ситуации, когда по ряду региональных направлений существующий платёжеспособный пассажиропоток не способен генерировать операционную выручку, достаточную для обеспечения необходимой нормы рентабельности. В таких случаях грузовые перевозки выступают в качестве единственной возможности улучшения коммерческой эффективности и сохранения авиамаршрута.

Подчеркнем, что в данной статье мы рассматриваем именно феномен попутного груза, или belly cargo, загружаемого в порядке дозагрузки на пассажирский рейс, в отличие от general cargo, перевозимого грузовыми и грузопассажирскими рейсами. Belly cargo обладает рядом особенностей:

- относительно низкой себестоимостью, так как большинство расходов по рейсу относится на перевозку пассажиров;
- высокой регулярностью полетов;
- разветвлённой маршрутной сетью и высокой частотой выполнения рейсов;
- возможностью отправки значительного объема груза (до 15–20–25 т) на рейсах, выполняемых на широкофюзеляжных самолетах;
- низкой ответственностью авиаперевозчика и грузоотправителя друг перед другом в случае отказа от перевозки любой из сторон.

Порядок отправки попутных грузов на пассажирских рейсах имеет свою специфику. Во-первых, очередность загрузки четко регламентирована: пассажир и его багаж всегда первичны, груз вторичен, так что его приемка происходит исключительно на свободный тоннаж (без ограничения пассажирской продажи). Во-вторых, регулярный пассажирский рейс всегда вылетит по расписанию, даже без груза. В-третьих, бронирование любого попутного груза будет аннулировано, если его отправка создаст какие-то препятствия для перевозки пассажиров. Такой порядок имеет как положительные, так и отрицательные моменты.

Несомненным его преимуществом является гарантия отправки точно в срок даже минимальных по весу грузовых отправок, тогда как граница рентабельности грузового рейса подразумевает наличие обязательного минимального тоннажа (в противном случае рейс просто не будет выполняться). Основной недостаток – провозная емкость для попутных грузов

рассчитывается «по остаточному принципу», что существенно ограничивает возможности «грузового» предложения.

Как и почему растет объем попутных грузов

Уже в начале XX в. первые регулярные пассажирские рейсы нередко брали на борт срочные почтовые отправления. В дальнейшем рынок грузовых авиаперевозок на регулярных пассажирских рейсах эволюционировал параллельно с развитием гражданской авиации в целом, которая с момента внедрения реактивной пассажирской авиации (начало 1970-х гг.) стала услугой массового спроса [Комаристый, 2006. С. 8]. С тех пор перевозки авиапассажиров в общемировом масштабе выросли с 0,5 до 8,2 трлн пас.-км (по итогам 2018 г.). В 2017 г. общемировой рост рынка пассажирских авиаперевозок составил 7,5%, в 2018 г. – 6%, и до 2036 г., по данным ОАК, среднегодовой рост прогнозируется на уровне 4,6%².

Однако рост грузового рынка на РПП связан не только с развитием отрасли пассажирских авиаперевозок как таковой (расширением маршрутных сетей, увеличением частот выполнения рейсов, улучшением технико-технологических характеристик воздушных судов). Большое влияние на его потенциал оказало появление на дальне- и среднемагистральных пассажирских маршрутах широкофюзеляжных самолетов, для загрузки которых используются авиаконтейнеры и паллеты [Шагиахметова, 2005. С. 98]. Это значительно расширило возможности перевозки пассажирскими судами крупногабаритных и тяжеловесных грузов, – то, что раньше было прерогативой грузовой авиации.

Усредненное сравнение рейсовой загрузки узко- и широкофюзеляжных пассажирских самолетов говорит о 2–3-кратной разнице пассажироместимости (первые ориентированы на перевозку 100–250 пассажиров, вторые способны взять 250–500 человек за рейс). Грузовые же их возможности различаются почти на порядок. Самые массовые самолеты узкофюзеляжного флота «Аэробус-319, 320, 321» и различные модификации «Боинг-737» дополнительно к пассажирам могут принять на борт в среднем 1–3 т попутного груза. При этом использование «ручной» загрузки ограничивает

² URL: <https://www.uacrussia.ru/ru/press-center/news/%5C/prognoz-rynka-grazhdanskoy-aviatsii-2016-2035-goda>

максимальную массу «моногруза» всего лишь 300 кг. В России только «Аэрофлот» на отдельных направлениях использует контейнеры и паллеты для загрузки узкофюзеляжных самолетов³.

Фактически грузовой потенциал широкофюзеляжных самолетов сравним с показателями грузовой авиации. Так, самолеты класса «Аэробус-330, 340, 350, 380» и «Боинг-747, 777, 767» способны за рейс перевезти (наряду с пассажирами) 10–25 т груза, в то время как максимальная загрузка грузовых «АН-26» составляет 6 т, а «ИЛ-76» – 45 т⁴.

Соотношение потенциала грузовой емкости самолетов к числу перевезенных пассажиров представлено в таблице 1.

Таблица 1. Виды пассажирских самолетов и их грузовой потенциал

Показатель	Виды пассажирских воздушных судов		
	широкофюзеляжные	узкофюзеляжные	региональные
Число пассажиров, чел.	250–500	100–250	30–100
Усредненный грузовой тоннаж, кг	10 000–25 0000	1000–3000	500–1500
Количество груза в расчете на 1 пассажира, кг/чел.	40–50	10–15	10–15

Источник: URL: <http://active.boeing.com/commercial/CMO/include/excelreport.cfm> и <https://lufthansa-cargo.com/de/fleet-ulds/fleet/belly-fleet>

В целом широкофюзеляжные пассажирские самолеты вполне способны за несколько вылетов выполнить «норматив» одного грузового рейса, при этом себестоимость их перевозки будет на порядок ниже, а достаточная регулярность обеспечит эффективную конкуренцию с «грузовиками». Тем не менее на своих рейсах авиакомпания стараются избегать конкуренции, используя «смешанные схемы» доставки грузов: до базового аэропорта – широкофюзеляжным пассажирским самолетом или грузовым рейсом, далее по маршрутной сети – небольшими партиями на узкофюзеляжных бортах.

Общая структура рынка, его типы и характеристики

В процесс перевозки груза на РПП включены три основных участника: авиакомпания (перевозчик), грузовой агент (посредник), конечный потребитель услуг – грузоотправитель или

³ URL: https://www.aeroflot.ru/ru-ru/cargo_traffic/plane_park

⁴ URL: <https://lufthansa-cargo.com/de/fleet-ulds/fleet/belly-fleet>

грузополучатель. При этом на рынке попутных грузов на РПР авиакомпании чаще всего имеют дело с посредниками – грузовыми агентами (рисунок). Приобретая авиабилет, пассажир обычно заключает прямой договор с авиаперевозчиком, а отправляя груз – с грузовым агентом.



■ - рынок грузовых авиаперевозок на РПР

Источник: авторский.

Структура рынка авиаперевозок

Численное соотношение перевозчиков и грузовых агентов определяет один из следующих типов рынка [Есипова, 2009. С. 108]:

- ограниченная монополия предложения (одна авиакомпания – несколько агентов);
- двусторонняя олигополия (несколько авиакомпаний – несколько агентов);
- олигополия предложения (несколько авиакомпаний – много агентов).

Все они могут иметь различные вариации в зависимости от фактически заключенных соглашений между перевозчиками и агентами, в рамках которых авиаперевозчик предоставляет агенту право продажи собственной провозной емкости. Под обеспечение или банковскую гарантию выдается сток грузовых авианакладных, назначается тариф по направлению (за 1 кг, за 1 м³) [Григорьев, 2006. С. 244].

Большинство авиакомпаний не склонны «раздувать» агентскую сеть, предпочитая работать с несколькими крупными партнерами и выставляя для остальных барьерные требования по минимальному объему продаж, высокому первоначальному

депозиту, наличию сертифицированных специалистов и/или складов определенного класса и т.д.

На уровне конкретной авиалинии (маршрута) рынок авиаперевозок чаще всего является олигополией предложения с конкуренцией нескольких перевозчиков, каждый из которых способен оказать значительное влияние на существующий платежеспособный пассажиропоток – основной фактор, обуславливающий решения авиакомпаний относительно частоты рейсов, типа воздушных судов, стоимости перевозки и т.д. [Курочкин, Дубинина, 2009].

Авиаперевозчики воздействуют на рынок путем варьирования стоимости и набора услуг, частоты и удобства расписания, введения дополнительных сервисов и т.д. За счет этого они могут как перераспределить загрузку рейсов на конкретном направлении в рамках существующего пассажиропотока, так и увеличить сам поток, «перетягивая» пассажиров с конкурирующих видов транспорта.

В отличие от пассажирских, грузовые авиаперевозки характеризует значительная разбалансированность спроса по направлениям: «груз всегда летит в одну сторону» [Костромина, 2003. С. 116]. Например, грузопоток из Москвы в регионы в несколько раз превышает объем отправок из регионов в Москву. Такой же односторонний грузопоток характерен для местного сообщения: из регионального центра идет больше грузов в местные аэропорты, чем обратно.

Исключения составляют несколько дальневосточных направлений (Петропавловск-Камчатский, Магадан, Южно-Сахалинск...), активно снабжающих столицу морепродуктами, а также ряд направлений, на которых обрабатывается транзитный грузопоток из Китая (Владивосток, Благовещенск, Чита, Хабаровск).

При этом происходящие в последние годы изменения усиливают эту разбалансированность.

Так, переориентация ведущих российских авиаперевозчиков с региональных рейсов преимущественно на московские (выполняемые в/из трех ведущих аэропорта столичного авиаузла) повлекла соответствующее изменение грузовых потоков. Зачастую перевозки попутного груза между соседними сибирскими городами, не имеющими прямого авиасообщения, осуществляются «московскими» рейсами.

Высокая частота выполнения московских рейсов в отдельные региональные аэропорты, а также использование на некоторых из них широкофюзеляжных воздушных судов способствуют значительной концентрации грузовой авиаперевозочной деятельности в столичных аэропортах.

Анализ статистических показателей

Для выявления количественных и качественных характеристик российского рынка грузовых авиаперевозок на регулярных пассажирских рейсах был проведен анализ статистических показателей грузооборота и общего объема грузовых и почтовых отправок. Такие данные ежегодно публикуются Федеральным агентством воздушного транспорта (ФАВТ)⁵ по 35 наиболее крупным авиакомпаниям (без разделения на пассажирский и грузовой сегменты). Для детальной интерпретации этой информации необходимо учесть некоторые отраслевые особенности.

- Грузовая статистика российских авиакомпаний не эквивалентна грузовой статистике аэропортов. Для внутренних авиаперевозок объемы, единожды учитываемые авиакомпанией, в аэропортовой статистике учитываются дважды (по прилету для одного аэропорта и по вылету для другого). При этом по международным авиаперевозкам статучет для авиаперевозчика и аэропорта совпадает (груз учитывается в аэропорту только один раз, как прибывший из-за рубежа или убывающий за рубеж).

- В статотчетность российских аэропортов не попадают рейсы российских авиакомпаний, полностью осуществляемые за рубежом, но попадают рейсы зарубежных авиаперевозчиков в России.

- Перевозка трансферного/транзитного груза, оформляемого по единому перевозочному документу, в статотчетности будет учитываться: для авиакомпании – два раза (как входящий и исходящий грузопоток трансферного хаба), а для аэропортов – четыре – по числу разгрузочно-погрузочных операций.

- Любая трансферная перевозка, имеющая два и более трансферных «плеча», будет всегда увеличивать статистический тоннокилометраж авиаперевозчика по сравнению с отправкой прямым маршрутом по кратчайшему расстоянию.

⁵ URL: <https://www.favt.ru/deyatelnost-vozdushnye-perevozki-osnovnye-proizvodstvennye-pokazateli-ga/>

- Истинный процент использования коммерческой загрузки может быть искажен (в большую сторону) за счет дополнительной заправки авиатопливом «на обратную дорогу». Такая дополнительная заправка в счет оставшегося свободного тоннажа особенно распространена при полетах по северным и восточным направлениям, в аэропорты с традиционно высокими ценами на авиакеросин (как правило, авиакомпания начинает экономить на заправке, когда ценовая разница превышает 10–15%).

В целях более информативного представления данных используемая статистическая информация была сгруппирована с учетом следующих факторов:

- все представленные авиаперевозчики были разделены на три группы по типу используемого парка: эксплуатанты только пассажирских воздушных судов; только грузовых; парка смешанного типа [Хозяйственный..., 2015. С. 17];

- данные отдельных авиакомпаний были перегруппированы с учетом их холдинговой принадлежности, так, например, в Группу компаний (ГК) «Аэрофлот», помимо ПАО «Аэрофлот», входят еще три авиаперевозчика («Победа», «Россия» и «Аврора»), а в ГК «Волга-Днепр» – два («Эйр Бридж Карго» и «АТРАН»).

Все это позволило, во-первых, выделить из общего рынка грузовых авиаперевозок сегмент попутных грузоперевозок на пассажирских судах, во-вторых, более объективно проанализировать фактически занимаемые авиаперевозчиками доли рынка (табл. 2).

Анализ статистической информации позволил выделить ряд особенностей отраслевой структуры российского рынка грузовых авиаперевозок.

- Из 35 национальных авиаперевозчиков 19 являются эксплуатантами только пассажирских воздушных судов, шесть имеют самолетный парк смешанного типа и 10 – «чистые» грузоперевозчики.

- Главенствующее положение на российском рынке грузовых авиаперевозок с суммарной рыночной долей по объему перевозок (78,5%) и по грузообороту (90,1%) занимают ГК «Волга-Днепр» и ГК «Аэрофлот»⁶. Но если первая обеспечила

⁶ Обе они являются заметными игроками и на глобальном рынке. В общемировом рейтинге крупнейших грузовых авиаперевозчиков в 2017 г. ГК «Волга-Днепр» заняла 13-е место по грузообороту, а группа «Аэрофлот» на мировом рынке пассажирских авиаперевозчиков в 2018 г. – 16-ю позицию по пассажирообороту.

себе лидерство перевозками на грузовых судах, то вторая – исключительно за счет перевозки попутных грузов на пассажирских рейсах.

Таблица 2. Отраслевая структура рынка грузовых авиаперевозок на 2018 г.

Объем перевозок		Авиаперевозчик	Грузооборот	
т	%		%	тыс. т-км
1 173 687	100	Всего по отрасли за год	100,0	7 798 710
617 793	52,6	Группа компаний «Волга-Днепр»	73,4	5 727 418
303 310	25,8	Группа компаний «Аэрофлот»	16,7	1 299 719
921 103	78,5	«Аэрофлот» + «Волга-Днепр»	90,1	7 027 137
129 167	11,0	Прочие пассажирские АК (без ГК «Аэрофлот»)	4,1	3 187 49
95 188	8,1	Прочие грузовые АК (без ГК «Волга-Днепр»)	5,2	4 066 94
19 266	1,6	АК со смешанным парком ВС	0,5	36 563
8 963	0,8	Прочие АК (не входящие в 35 крупнейших)	0,1	9 567
432 477	36,8	Пассажирские АК	20,8	1 618 468
712 981	60,7	Грузовые АК	78,7	6 134 112
19 266	1,6	АК со смешанным парком ВС	0,5	36 563
8 963	0,8	Прочие не в топ-35	0,1	9 567
577 640	49	Авиакомпания «Эйр Бридж Карго» (ГК «Волга-Днепр»)	71	5 516 540

Источник: URL: <https://www.favt.ru/deyatelnost-vozdushnye-perevozki-osnovnye-proizvodstvennye-pokazateli-ga/>

- 49% всего российского объема перевозок и 71% грузооборота обеспечила регулярная грузовая авиакомпания «Эйр Бридж Карго» группы «Волга-Днепр».

- Сравнение общепромышленных показателей за 2017 и 2018 гг. говорит о падении объема грузоперевозок на 0,1% и грузооборота – на 0,7%. При этом относительная доля попутных перевозок груза на РПП за 2018 г. выросла на 7,5% по объему и на 4% – по грузообороту.

Анализ структуры используемого флота показал наличие широкофюзеляжных судов лишь у девяти авиаперевозчиков, пять из которых занимают чартерно-туристический сегмент рынка, а один («ИрАэро») начал эксплуатацию таких самолетов только в 2018 г. (табл. 3).

Таблица 3. Список российских эксплуатантов широкофюзеляжных ВС на начало 2019 г.

Авиакомпания	«Б-777»	«А-330»	«Б-747»	«Б-767»	Всего	Доля рынка, %
«Аэрофлот»	17	22			39	39
«Россия»	10		9		19	19
ПАО «ЮТэйр»				3	3	3
«ИрАэро»	3				3	3
«Северный Ветер»	8	2			10	10
«Икар»				6	6	6
«Роял Флайт»				3	3	3
«Ай Флай»		7			7	7
«Аzur Эйр»	1			9	10	10
Итого:					100	100,0

Источник: URL: <https://www.favt.ru/deyatelnost-aviakompanii-reestr-kommercheskie-perevozki/>

Еще несколько лет назад эксплуатантов широкофюзеляжных судов было гораздо больше. Их число сократилось, во-первых, из-за череды банкротств («Трансаэро», «ВимАвиа», альянс «Эйр Юнион»), во-вторых, из-за изменения бизнес-моделей некоторых авиаперевозчиков, уменьшения избыточного парка ВС («Уральские авиалинии», S7)⁷ [Головченко и др., 2016. С. 302], в рамках которых удовлетворение растущего спроса на том или ином направлении достигается за счет увеличения частот выполнения рейсов на самолетах меньшей вместимости. Немаловажное влияние оказало и изменение структуры рынка. В настоящее время почти весь платёжеспособный пассажиропоток, достаточный для заполнения регулярных рейсов широкофюзеляжных судов, генерируется в Москве, Санкт-Петербурге и нескольких крупнейших региональных аэропортах, которые и стали базовыми для российских эксплуатантов широкофюзеляжной техники.

Анализ сегмента грузовых авиаперевозок на РПР показывает главенствующие позиции ГК «Аэрофлот», доля которой составляет 70,1% по объему перевозок и 80,3% – по грузообороту. Еще три крупных федеральных игрока – S7, «Уральские авиалинии» и «ЮТэйр» – совокупно занимают 22,6% объема перевозок и 14,8% грузооборота. На долю прочих пассажирских авиакомпаний приходится 7,2% объема перевозок и 4,9% грузооборота.

⁷ URL: www.c7.ru

Среднеотраслевые объемы авиаперевозки попутного груза в расчете на одного пассажира составляют около 4,1 кг, но после исключения из расчетов показателей ГК «Аэрофлот», занимающей 70% рынка, – всего 3 кг (табл. 4).

Таблица 4. Количество перевезенного груза в расчете на одного пассажира

Авиакомпания	Годовой грузо-поток, т	Годовой пассажиропоток, пасс.	Количество перевезенного груза в расчете на одного перевезенного пассажира, кг/чел.
17 крупнейших АК с пассажирским флотом			
«Аэрофлот»	223 830	35 762 452	6,3
«Победа»	37 947	7 184 779	5,3
«Сибирь»	33 944	11 598 533	2,9
«Россия»	33 186	11 140 199	3,0
ПАО «ЮТэйр»	24 349	7 652 155	3,2
«Уральские авиалинии»	20 372	9 000 615	2,3
«Глобус»	19 242	4 361 048	4,4
«Аврора»	8 347	1 622 679	5,1
«Якутия»	7 912	853 193	9,3
«НордСтар»	5 254	1 424 723	3,7
«Северный Ветер»	3 770	4 921 715	0,8
«Ред Вингс»	2 545	2 621 469	1,0
АТК «Ямал»	2 472	1 966 568	1,3
АО «Ангара»	2 449	396 548	6,2
«Нордавиа»	1 921	1 189 568	1,6
«Икар»	1 316	2 020 298	0,7
«Ижавиа»	957	422 879	2,3
В среднем на одного пассажира по 17 АК			4,1
В среднем на одного пассажира по 16 АК (без «Аэрофлота»)			3,0
Авиакомпании со смешанным флотом			
«Турухан»	1 030	269 160	3,8
«ЧукотАВИА»	959	40 628	23,6
«АЛРОСА»	6 807	520 220	13,1
«ИрАэро»	6 089	669 599	9,1
«КрасАвиа»	2 691	283 533	9,5
«ПАЛ»	1 690	107 238	15,8
В среднем на одного пассажира по 6 АК			10,2

Источник: данные ФАВТ 2017–2018 гг.

Обращают на себя внимание очень низкие грузовые показатели «туристических» авиакомпаний, обладающих широкофюзеляжным флотом. При этом в сегменте пассажирских перевозок все они генерируют пассажиропоток, измеряемый миллионами пассажиров в год. Например, «Азур Эйр» входит в десятку ведущих авиаперевозчиков РФ, а «Ай Флай» и «Роял Флайт» – в первую двадцатку⁸.

Вероятно, это можно объяснить их специализацией на чартерных рейсах. В целом чартерные авиакомпании коэффициенту коммерческой загрузки уделяют не слишком много внимания. Так, у большинства авиакомпаний, специализирующихся на грузовых чартерных перевозках, он колеблется в пределах 27–47%, что существенно ниже аналогичных среднеотраслевых показателей пассажирских авиакомпаний (71,7% за 2018 г.). Это объясняется, в частности, особенностью ценообразования на чартерных авиарейсах, когда стоимость фрахта полностью покрывает парный рейс (туда и обратно), так что положительный финансовый результат возможен при любой коммерческой загрузке.

Прогнозируемые результаты показали эксплуатанты флота смешанного типа. Их удельные объемы авиаперевозки груза в несколько раз превысили среднеотраслевые показатели и составили 10,2 кг/чел.

Выводы

Доля попутных грузовых авиаперевозок, осуществляемых пассажирскими воздушными судами, постепенно увеличивается и в 2018 г. составила 36,8% от всего рынка по объему перевозок и 20,8% по грузообороту на внутренних и международных авиалиниях российских авиакомпаний. Однако, на наш взгляд, для оценки реальной рыночной ситуации данные российской общеотраслевой статистики нужно, как минимум, скорректировать на величину «зарубежных» грузопотоков, выполняемых ГК «Волга-Днепр». Эти грузопотоки, включающие в себя как перевозки по контрактам с зарубежными партнерами (ООН, гуманитарные организации...), так и отправки «китайского транзита» в Европу, а «европейского» – в Юго-Восточную Азию, не имеют никакого отношения к российским транспортным

⁸ URL: <https://www.favt.ru/deyatelnost-vozdushnye-perevozki-perevozki-passazhiro/>

потокам и больше свидетельствуют об эффективной работе самого авиаперевозчика на зарубежных рынках. Без учета отраслевой статистики по зарубежным грузопотокам российских компаний доля грузового рынка, занимаемая пассажирскими авиакомпаниями, значительно возрастает.

Структура и объем рынка грузовых авиаперевозок на РПР находится в прямой зависимости от структуры маршрутной сети авиаперевозчика, частот выполнения рейсов и типа используемых судов. Появление на рынке нового пассажирского рейса или авиалинии автоматически открывает «окно возможностей» для перевозки груза, тогда как их отмена или полное закрытие уменьшает и «грузовое» предложение рынка.

Исключительная роль грузового тарифа при грузоперевозках на регулярных пассажирских рейсах проявляется в его многофункциональности. Тариф – это не только мера стоимости услуг, но и инструмент регулирования заполнения свободной провозной емкости. Именно поэтому на популярных направлениях авиаперевозчики устанавливают высокомаржинальные расценки, а при недостаточном спросе вынуждены применять тарифы со значительным дисконтом.

Анализ статистических данных полностью подтверждает значение широкофюзеляжного флота как доминирующего фактора влияния на объемы грузовых авиаперевозок пассажирских авиакомпаний. Так, концентрация ГК «Аэрофлот» 58% всего российского широкофюзеляжного флота позволяет удерживать 70% объема рынка попутных грузов РПР. В то же время многие авиакомпании-эксплуатанты широкофюзеляжных машин не полностью используют их потенциал.

В целом, соотношение статистики грузовых и пассажирских авиаперевозок позволяет сделать выводы о недостаточно эффективной коммерческой работе по привлечению дополнительных грузов у большинства пассажирских авиакомпаний – 11 из 17 эксплуатантов имеют показатели грузовых авиаперевозок в расчете на одного перевезенного пассажира ниже среднеотраслевых (менее 4,1 кг/чел.). В этой нише имеется скрытый резерв повышения общей экономической эффективности авиакомпаний.

Литература

Головченко Г. В., Губенко А. В., Махарев Э. И., Смуров М. Ю. Автоматизация производственной и финансовой деятельности предприятий гражданской авиации. М.: Студент, 2016. 349 с.

Есипова В. Е. Цены и ценообразование. СПб: Питер 2009. 480 с. (Серия «Учебник для вузов»).

Костромина Е. В. Экономика авиакомпаний в условиях рынка. М.: НОУ ВКШ «Авиа-бизнес», 2005. 344 с.

Костромина Е. В. Авиатранспортный маркетинг. М.: НОУ ВКШ «Авиа-бизнес», 2003. 384 с.

Комаристый Е. Н. Информационно-модельный комплекс для исследования рынка гражданских авиаперевозок. Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2006. 144 с.

Курочкин Е. П., Дубинина В. Г. Управление коммерческой деятельностью авиакомпании. М.: НОУ ВКШ «Авиа-бизнес», 2009. 536 с.

Практически аспекты эксплуатации воздушных линий / Под ред. Григорьева Ю. М. М.: НОУ ВКШ «Авиа-бизнес», 2006. 360 с.

Хозяйственный механизм авиатранспортных предприятий / Под ред. Мяслакова В. П. СПб.: Питер, 2015. 368 с.

Шагахметова Э. К. Основы грузовых авиаперевозок. М.: НОУ ВКШ «Авиа-бизнес», 2005. 118 с.

Статья поступила 18.03.2019.

Для цитирования: Кородюк И. С., Гринева Д. М. Кто возьмет попутный груз? Исследование рынка грузовых услуг российских пассажирских авиакомпаний // ЭКО. 2019. № 5. С. 124-139.

Summary

Korodiuk, I.S., Doctor of Economics Sciences,

Grineva, D.M., Post-Graduate Student, Baikal state University, Irkutsk

Who Will Take an Additional Cargo? The Study of Cargo Service Market of Russian Passenger Airlines

Abstract. The article undertakes to identify general laws of the market of cargo services performed by passenger flights, as well as its specific Russian features. The main target of the authors' research was to separate a segment of 'way' cargo transported by passenger flights within the general structure of the air cargo market in order to study its qualitative and quantitative characteristics. Based on the industry statistics data, the authors studied the market segment of way cargo through a number of criteria: a type of market structure and a type of aircraft used, the total demand for cargo capacity, geographical characteristics of flights performed in the Russian Federation, and analyzed specific interactions between participants in this market. The cargo potential and the structure of the Russian market of air cargo services were evaluated with account to the industry features that affect interpretation of statistical data. The paper demonstrates existence of quantitative and qualitative interactions between the passenger and cargo components of regular passenger flights, as well as the impact of presence/absence of wide-body vessels on the cargo potential of a

passenger airline. The authors discovered that most Russian air carriers are not sufficiently effective in utilizing their potential way cargo capacity on passenger flights.

Keywords: *air cargo; associated cargo; wide-body aircraft; structure of the air cargo market; regular passenger flight; industry statistics of airlines; segmentation of the cargo market*

References

Esipova, V.E. (2009). Prices and price formation. SPb.: Peter. 320 p. (Series «Textbook for higher educational institutions»). (In Russ.).

Ed. by Grigoriev, Yu.M. (2006). Practical aspects of operation of air lines. Moscow. KNOW vksh «Avia-business». 360 p. (In Russ.).

Golovchenko, G.V., Gubenko, A.V., Maharev, E.I., Smurov, M. Y. (2016). Automation of production and financial activity of the enterprises of civil aviation. Moscow. Student Publ. 349 p. (In Russ.).

Kostromina, E.V. (2005). Airline Economy in the market. Moscow. KNOW vksh «Avia-business», 344 p. (In Russ.).

Kostromina, E.V. (2003). Air transport marketing. Moscow. KNOW vksh «Avia-business», 384 p. (In Russ.).

Komaristy, E. N. (2006). Information and model complex for the study of the civil air transport market. Novosibirsk: IEIE SB RAS, . 144 p. (In Russ.).

Kurochkin, E.P., Dubinina, V.G. (2009). Management of commercial activities of the airline. Moscow. KNOW vksh «Avia-business». 536 p. (In Russ.).

Shagiakhmetova, E. K. (2005). Air cargo basics Moscow. KNOW vksh «Avia-business». 344 p. (In Russ.).

Under the ed. Maslakova, V.P. (2015). Economic mechanism of air transport enterprises. SPb.: Peter. 368 p. (In Russ.).

For citation: Koroduk, I.S., Grinev, D.M. (2019). Who Will Take the Passing Cargo? Study of Market of Freight Passenger Services by Russian Airlines. *ECO*. No. 5. Pp. 124-139. (In Russ.).