

Состояние и перспективы доступного рынка грузовых услуг российских авиакомпаний

Д.М. ГРИНЕВ. E-mail: grinevdm@mail.ru; ORCID: 0000–0001–9085–4840
ООО «Авиа-Бизнес», Байкальский государственный университет, Иркутск

JEL: L93

Аннотация. Российский грузовой сегмент авиационного рынка в сравнении с пассажирским относительно благополучно пережил период «пандемийных» ограничений 2020 г., продемонстрировав незначительное снижение основных показателей. Ключевые проблемы исследуемой сферы авиаперевозок обусловлены монополизацией грузовых услуг аэропортовых терминалов, сокращением числа широкофюзеляжных пассажирских самолетов, а также негативным влиянием «пандемийных» факторов. В действительности, спрос на услуги грузового хэндлинга аэропорта со стороны авиакомпаний, возникающий как следствие спроса на грузовые услуги авиаперевозчика со стороны конечных потребителей, порождает парадоксальную ситуацию, при которой основу стоимости транспортного процесса, выполняемого авиакомпанией, формируют «хэндлинговые» тарифы грузовых услуг транспортных терминалов. В ходе исследования была проведена оценка стоимости услуг грузового «хэндлинга» российских аэропортов и степени их влияния на грузовые тарифы российских пассажирских авиакомпаний, а также определена степень взаимозависимости грузового потенциала авиарынка и доли широкофюзеляжного флота в структуре парка воздушных судов.

Ключевые слова: рынок грузовых авиаперевозок; монополия транспортных терминалов; хэндлинговые услуги аэропорта; грузовые авиатарифы; широкофюзеляжные пассажирские самолеты

Введение

Использовать воздушный транспорт для перевозки грузовых отправок стали с момента зарождения авиационной отрасли. Уже в начале XX века с первыми пассажирскими рейсами отправлялась срочная почта. Развитие гражданской авиации, ставшей в начале 1970-х годов услугой массового спроса¹, оказало значительное влияние на грузовой сегмент авиационных перевозок. Мировой рынок грузовых авиасообщений эволюционировал от отправки единичных почтовых конвертов

¹ С тех пор – с 1970 по 2018 гг. – мировые объемы пассажирских авиаперевозок возросли более чем в 16 раз – с 0,5 до 8,2 трлн пас.км.

до полноценной грузовой авиатранспортной отрасли и к настоящему времени представляет собой два примерно равных по величине сегмента: рынок по перевозке грузовыми самолетами и рынок попутной доставки грузов пассажирскими рейсами [Кородюк, Гринев, 2019а. С. 127].

Концепция бизнеса в каждом из рассматриваемых сегментов значительно отличается: авиaperевозки грузовыми самолетами можно отнести к традиционной транспортной сфере, в которой грузовые услуги являются основным видом деятельности. Отправка попутного груза ставит своей основной задачей рационализацию коммерческого потенциала пассажирского лайнера путем комбинирования грузовой и пассажирской составляющих загрузки [Кородюк, Гринев, 2019б. С. 40].

Авиaperевозчики, представленные на мировых рынках грузовых авиасообщений, принадлежат к одной из следующих групп, в зависимости от модели построения грузового бизнеса [Бернекер, Грандийот, 2017. Р. 56]:

- грузовые (Cargolux, «Волга-Днепр»...) – авиакомпании, занимающиеся грузовыми авиaperевозками на грузовых самолетах;
- пассажирские («Аэрофлот», Austrian Airlines...) – использующие под грузовые нужды свободные провозные емкости пассажирских лайнеров;
- комбинированные (Lufthansa, Korean Air, Emirates...), эксплуатирующие и грузовые, и пассажирские самолёты;
- логистические интеграторы (UPS, DHL, FedEx ...), использующие грузовые самолеты, авиационные перевозки которых являются частью их собственного логистического процесса.

Структура российского рынка грузовых услуг отличается от общемирового практически полным отсутствием «авиакомпаний – логистических интеграторов» и незначительной долей «комбинированных авиaperевозчиков».

Географическая структура глобального рынка грузовых авиасообщений, формируемая крупнейшими авиакомпаниями, неоднородна. Более 80% мировых авиагрузоперевозок выполняются внутри так называемого «треугольника» – между тремя крупнейшими промышленными центрами: Юго-Восточной Азией, Европой и Северной Америкой [Аларм, 2011. Р. 123]. География российского рынка грузовых авиaperевозок также имеет

ярко выраженный полюс притяжения – две трети грузопотока приходится на московский авиаузел.

Российский рынок грузовых авиасообщений

В России представлены все бизнес-модели грузовых перевозок, хотя и в разной степени. Большинство отечественных авиакомпаний, оказывающих грузовые услуги, относятся к одному из трех сегментов: чистые грузовые авиакомпании, оперирующие грузовым парком воздушных судов (ВС), belly-перевозчики – пассажирские авиакомпании, оказывающие грузовые услуги в качестве дополнения к перевозке пассажиров, и так называемые «комбинированные авиаперевозчики».

В отличие от других стран, где комбинированную модель реализуют, как правило, крупные авиационные холдинги, в России это в основном небольшие региональные эксплуатанты пассажирских самолетов семейства Ан-24/26. «Аэрофлот» полностью отказался от грузовых самолетов в 2013 г., а авиакомпания «Алроса» избавилась от последнего Ил-76 в феврале 2021 г. Из крупных игроков рынка только авиакомпания S7 в 2021 г. арендовала два грузовых Боинга-737–800BCF и начала их эксплуатацию на грузовых маршрутах.

Приобретение в 2016 г. Почтой России двух Ту-204 у обанкротившейся «Трансаэро» и начало их коммерческой эксплуатации совместно с авиакомпаниями «Авиастар» ознаменовали появление в России первой (и пока единственной) авиакомпании – логистического интегратора.

Отраслевая структура российского рынка грузовых авиасообщений остается практически неизменной на протяжении последнего десятилетия: более 70% рынка контролируют две группы компаний: «Аэрофлот»² и «Волга-Днепр»³. Если ГК «Аэрофлот», не имея грузового флота, перевозит грузы на пассажирских судах, что позволяет ей занимать 20% рынка, то ГК «Волга-Днепр» специализируется именно на грузоперевозках (рис. 1).

² Перевозочная статистика ГК «Аэрофлот» включает в себя объемы перевозок четырех авиакомпаний, входящих в группу: «Аэрофлот» РА, ГТК «Россия», АК «Аврора», АК «Победа».

³ Перевозочная статистика ГК «Волга-Днепр» включает в себя объемы перевозок трех авиакомпаний, входящих в группу: ЭйрБриджКарго, АК «Волга-Днепр», АК «АТРАН».

Сопутствующие belly-перевозки пассажирских авиакомпаний составляют 1/3 от всего объема рынка, 2/3 приходится на грузовые самолеты, и лишь 1,4% составляет доля небольших региональных авиакомпаний со смешанным парком воздушных судов.

Свыше 60% доступного belly-рынка грузовых услуг российских пассажирских авиакомпаний занимает ГК «Аэрофлот», которая в совокупности с S7, «Уральскими авиалиниями» и «Ют Эйр» имеют общую рыночную долю более 90% (рис. 1).

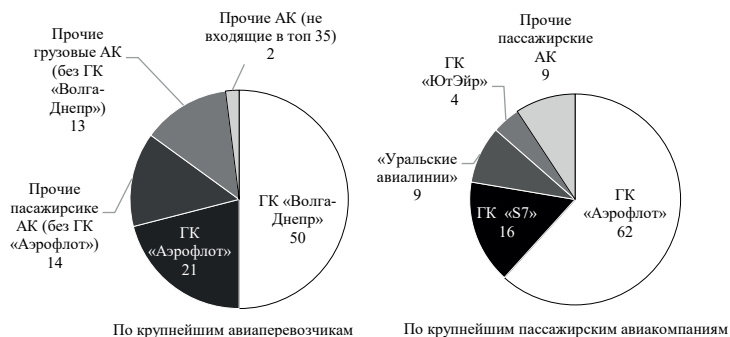


Рис. 1. Отраслевая структура российского рынка грузовых авиаперевозок на 2020 г. (по объему грузоперевозок), %

Провозные емкости, доступные широкому кругу потребителей услуг, формируются у нас за счет рейсов пассажирских авиакомпаний. Именно пассажирские авиакомпании, обладающие развитой маршрутной сетью и выполняющие основной объем грузовых перевозок между российскими аэропортами, предлагают возможность отправки минимальных по весу грузовых отправок с оплатой за фактический вес, тогда как услуги грузовых самолетов предполагают их полный фрахт, что для небольших и срочных отправок неприемлемо.

Постановка проблемы исследования

Грузовые терминалы большинства российских аэропортов являются безальтернативными поставщиками грузовых хэндлинговых⁴ услуг авиакомпаниям, т.е. естественными монополиями.

⁴ Хэндлинг (от англ. ground handling) – наземное (аэропортное) обслуживание авиарейсов.

Хэндлинговые тарифы аэропортов (плата за обработку груза/ почты, входящая в структуру тарифов за наземное обслуживание воздушных судов)⁵, устанавливаемые для авиаперевозчиков, являются объектом государственного регулирования услуг естественных монополий ФАС, они оказывают сильное влияние на себестоимость грузовых услуг пассажирских авиакомпаний, ограничивая нижнюю границу ценового диапазона. При этом грузовым терминалам аэропортов законодательно не запрещено в дополнение к тарифам за обработку груза/почты, взимаемым с авиаперевозчика, устанавливать дополнительные – «терминальные» сборы (для грузоотправителя и грузополучателя), *связанные с процессом выдачи/получения прибывшего/отправляемого груза*. Применение терминальных сборов государством не регулируется, что создаёт основу для злоупотреблений.

Пользуясь несовершенством российского законодательства, грузовые терминалы аэропортов осуществляют фактически незаконные сборы: с грузополучателей – при выдаче прибывающих, а с грузоотправителей – при отправке вылетающих авиагрузов, под видом оказания услуги – терминальной обработки грузов. В то время как расходы грузовых терминалов за выдачу/прием груза в обязательном порядке возмещаются авиакомпаниями, в рамках оказания услуги по наземному обслуживанию воздушного судна.

В результате оплаченный грузовой тариф, включающий в себя саму транспортировку и прием/выдачу груза на грузовом терминале, не позволяет получить грузовую услугу без дополнительной оплаты терминальных сборов аэропорта прибытия и отправки. Появление аналогичной ситуации в пассажирском сегменте авиаперевозок, когда полностью оплаченный пассажирский билет требует дополнительных расходов в пассажирском терминале (без оплаты которых перевозка невозможна), кажется нереальным.

⁵ Согласно приказу Минтранса № 241 от 17 июля 2012 г. тарифы за обработку груза включают в себя: обеспечение пограничного, санитарного и таможенного контроля (на международных перевозках); взвешивание и маркировку; комплектование по рейсам, включая комплектацию/раскомплектование в/из средства пакетирования; хранение в течение 24 часов со дня прибытия груза и почты; сортировку по грузополучателям; оформление рейсовой документации (выпуск грузового манифеста); погрузку и выгрузку на/с перронные погрузочно-разгрузочные средства для транспортировки к/от воздушному судну; транспортировку к/от воздушному судну; погрузку и выгрузку в/из воздушное судно, контроль загрузки воздушного судна.

Для придания легитимности услуге по терминальной обработке груза аэропортовые комплексы фактивно разделяют единую грузовую услугу на две составляющие, получая деньги с каждого участника перевозочного процесса: «перронный хэндлинг» – доставку груза от терминала до воздушного судна и обратно оплачивает авиакомпания, а «терминальный хэндлинг» – прием и выдачу груза со склада – грузоотправитель и грузополучатель.

Цель настоящего исследования состоит в том, чтобы оценить степень влияния стоимости услуг грузового хэндлинга крупнейших российских аэропортов на реальные величины грузовых тарифов российских пассажирских авиакомпаний. *Ключевая задача* – выявить долю аэропортовых сборов в итоговой величине грузовых тарифов и оценить нижнюю границу стоимости⁶ грузовых услуг российских пассажирских авиакомпаний.

Грузовой потенциал рынка belly cargo складывается из совокупного объема свободных грузовых емкостей рейсов пассажирских авиакомпаний. Эта величина в значительной степени зависит от типа используемых судов. Грузовые возможности широкофюзеляжных лайнеров⁷ на порядок выше, чем у среднемагистральных судов и значительно превышают потенциал самолетов региональных и местных воздушных линий. Планирование грузовой загрузки небольших региональных и среднемагистральных самолетов нередко ставит авиаперевозчика перед выбором: «или груз, или пассажир», тогда как технические характеристики широкофюзеляжного флота позволяют располагать значительными и гарантированными грузовыми резервами даже при полной пассажирской загрузке.

Изменение численности широкофюзеляжного флота, оказывая сильное влияние на объем предложения рынка сопутствующих грузовых услуг, является важнейшим неценовым фактором рынка belly cargo. Изучение причин и последствий этих изменений – важная задача настоящего исследования.

⁶ Нижняя граница стоимости грузовых тарифов является важнейшей величиной, определяющей возможности конкуренции авиационных грузовых услуг с наземными видами транспорта. Как правило, нижняя граница авиационного тарифа начинается там, где верхняя граница авто- и ж/д тарифа уже заканчивается, и между ними имеется значительный ценовой разрыв.

⁷ Самолеты класса ИЛ-96, Б-777/767 или Аэробус 330/340/350/380 с дальностью полета до 10 000–15 000 км, диаметром фюзеляжа более 6 м и, минимум, двумя проходами в пассажирском салоне.

События 2020–2021 гг., связанные с пандемией коронавирусной инфекции, затронули все без исключения сферы человеческой деятельности, авиационная и туристическая отрасли при этом оказались в числе наиболее пострадавших. За 2020 г. объемы пассажирских авиаперевозок в РФ уменьшились почти вдвое относительно показателей предыдущих лет, при этом объёмы грузовых услуг российских авиакомпаний не показали значительного снижения.

Уменьшение пассажирского трафика за 2020 г. оказало двойственное влияние на сопутствующий грузовой бизнес пассажирских авиакомпаний: с одной стороны, сокращение количества пассажирских рейсов уменьшает объемы грузового предложения, с другой – снижение пассажирской загрузки отдельно взятого рейса способствует его увеличению. Еще одной задачей исследования было: оценить изменения отдельных сегментов грузового авиационного рынка в «ковидный» период (2020 г.) по сравнению с доковидным (2017–2019 гг.).

Хэндлинговые услуги аэропортовых комплексов и их влияние на уровень грузовых тарифов

К прямым «грузовым затратам» пассажирских авиакомпаний относят краткосрочные переменные затраты, итоговая сумма которых формирует фактические расходы авиаперевозчика на оказание «попутных» грузовых услуг⁸. Основная их составляющая связана с оплатой хэндлинговых услуг аэропортов (грузовых операторов). Распределение остальных статей себестоимости между различными видами коммерческой загрузки (пассажир/груз) зависит от позиции авиаперевозчика в вопросах определения себестоимости собственных услуг. По этому поводу существует несколько точек зрения на все расходы рейса:

- их относят на перевозку пассажиров, а перевозка груза, багажа и почты считается фактически бесплатной;
- они распределяются между различными видами загрузки пропорционально их весу;
- они разделяются на прямые и косвенные и в дальнейшем распределяются по видам коммерческой загрузки между

⁸ Тарасевич В. М. Ценовая политика предприятия. СПб.: Питер, 2010. 320 с. (Серия «Учебник для вузов»).

центрами ответственности авиакомпании (трансфертное ценообразование) [Кородюк, Гринев, 2019а. С. 147].

Грузовые терминалы российских аэропортов в большинстве своем являются классическим примером естественных монополий, услугами которых одновременно пользуются и авиакомпании, и конечные потребители услуг (грузоотправители и грузополучатели). Их хэндлинговые сборы состоят из платы за «перронную обработку груза» с авиакомпаний⁹ и за «складской сервис»¹⁰ – с конечных потребителей.

В рамках настоящего исследования был произведен анализ стоимости услуг «грузового хэндлинга» крупнейших аэропортовых комплексов РФ с годовым объемом грузовых авиаперевозок, превышающим 5000 тыс. т. Распределение грузопотока между ними имеет ряд особенностей:

- 44% всего грузопотока сконцентрировано в Шереметьево, являющемся базовым аэропортом крупнейших грузоперевозчиков – ГК «Волга-Днепр» и ГК «Аэрофлот»;
- 61,5% грузопотока приходится на три аэропорта московского авиаузла: Внуково, Домодедово и Шереметьево;
- 80,5% грузопотока обрабатываются десятью крупнейшими грузовыми терминалами.

Несколько иначе выглядит «грузовой рейтинг» аэропортовых комплексов, при сравнении объемов грузоперевозок относительно пассажиропотока¹¹, верхние его строчки занимают «северные» и «восточные» аэропорты (рис. 2).

В 17 из 20 крупнейших грузовых терминалов РФ предоставление грузовых услуг осуществляется единственным оператором, в аэропортах Шереметьево и Хомутово (Ю-Сахалинск), несмотря на наличие двух грузовых терминалов, конкуренция между ними отсутствует, так как один из них обслуживает

⁹ Эти услуги включают в себя: разгрузку/загрузку воздушных судов и/или средств пакетирования, прием/выдачу груза с терминала на грузовой перрон, комплектование по рейсам и оформление рейсовой документации (выпуск грузового манифеста), сортировку по грузополучателям, контроль загрузки/разгрузки воздушного судна.

¹⁰ «Складской сервис» включает в себя прием/выдачу груза на терминал конечным потребителям грузовых услуг, оформление сопроводительной документации, досмотр, взвешивание, маркировку, услуги хранения, а также пограничный, санитарный и таможенный контроль.

¹¹ Здесь в качестве критерия сравнения используется отношение суммарного объема годового грузопотока аэропорта к суммарному объему годового пассажиропотока, измеряемое в кг груза в расчете на одного перевезенного пассажира.

рейсы ГК «Аэрофлот», другой – все остальные. По факту только в аэропорту Владивостока (Кневичи) существует «хэндлинговая» конкуренция между операторами (компании «Карго-Владивосток» и «Аэрогруз»). Конкурентная борьба за клиента-авиаперевозчика проявляется в виде «войны тарифов» – путем предоставления «конфиденциальных» демпинговых цен за услуги «перронного хэндлинга». Стоит заметить, что снижение хэндлинговых тарифов для авиакомпаний не влечет за собой снижение терминальных сборов для конечных потребителей грузовых услуг. Этот факт объясняется тем, что авиакомпании, прилетающие во Владивосток, имеют право выбора грузового оператора, а конечный потребитель, получающий/отправляющий груз с определенного грузового терминала, – нет.

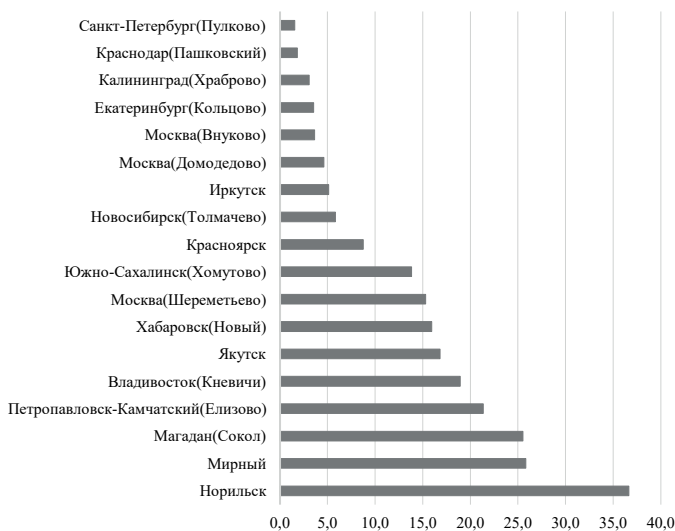


Рис. 2. Рейтинг крупнейших аэропортов по объемам грузовых перевозок в расчете на одного перевезенного пассажира за 2020 г., кг/пасс.

В половине из 18 крупнейших аэропортов услуги грузового хэндлинга оказываются собственными службами и подразделениями аэропорта, в остальных – силами сторонних компаний (табл. 1).

Таблица 1. Хэндлинговые грузовые тарифы российских аэропортов (по состоянию на 01.08.2021) ., руб./кг

Город (аэропорт)	Грузовой оператор	Обработка груза			
		"перронная"		терминальная	
		ВВЛ*	МВЛ*	ВВЛ	МВЛ
Владивосток (Кневичи)	ООО «Аэрогруз»	-	-	14,95	15,50
	ООО «Карго-Владивосток»	-	-	13,50	15,50
Екатеринбург (Кольцово)	Аэропорт	13,80	16,20	3,72	3,84
Иркутск	Аэропорт	1,68	10,00	4,00	4,00
Калининград (Храброво)	Аэропорт	24,24	22,10	0,00	0,00
Краснодар (Пашковский)	Аэропорт	14,51	15,65	3,49	3,73
Красноярск	ООО «Сибирь Карго Сервис»	13,49	15,98	7,10	8,80
Магадан (Сокол)	Аэропорт	13,80	11,50	2,24	2,24
Мирный	Аэропорт	12,40	10,40	Нет	Нет
Москва (Внуково)	ООО «Внуково-Карго»	11,00	12,00	12,00	12,00
Москва (Домодедово)**	ООО «Домодедово-Карго»	14,34	13,95	17,85	16,74
Москва (Шереметьево)	ООО «Москва Карго»	-	-	20,20	24,24
	АО «Шереметьево-Карго»	16,76	18,20	-	-
Новосибирск (Толмачево)**	Аэропорт	17,62	16,83	,31	7,38
Норильск	ООО «Норильск Карго»	22,07	22,07	5,50	5,50
Петропавловск-Камчатский	Аэропорт	15,42	13,50	12,47	12,47
Санкт-Петербург (Пулково)	АО «Грузовой терминал Пулково»	8,82	10,14	6,36	8,80
Хабаровск (Новый)	Аэропорт	6,56	6,33	8,40	8,40
Южно-Сахалинск (Хомутово)	ЗАО «Аэропорт-Сервис»	18,82	17,43	9,00	9,00
	Терминал АК «Аврора»	8,80	6,60	7,00	5,83
Якутск	Аэропорт	15,85	13,21	-	-
Объем выборки		18,00	18,00	18,00	18,00
Наименьшее значение		6,56	6,33	0,00	0,00
Наибольшее значение		24,4	22,10	20,20	24,24
Размах вариации		17,68	15,77	20,20	24,24
Среднее значение		14,39	14,01	8,56	9,11
Дисперсия		19,40	19,34	28,97	34,94
Среднеквадратичное отклонение		4,40	4,40	5,38	5,91

Примечание. *ВВЛ – Внутренние воздушные линии (внутрироссийские перевозки), грузовые тарифы ВВЛ включают в себя 20% НДС. МВЛ – Международные воздушные линии, грузовые тарифы МВЛ не облагаются НДС. ** Тарифы на терминальную обработку для отправляемого и прибывающего груза имеют разные значения, в таблице используются их средние величины.

Источник. Информация с официальных сайтов аэропортовых комплексов.

Представленные в таблице данные позволяют сделать несколько выводов.

- Однотипные, по сути, грузовые услуги по перронной и терминальной обработке груза значительно варьируют по стоимости: «перронный хэндлинг» – от 6,56 до 24,24 руб./кг, терминальная обработка – от 2,24 до 18,96 руб./кг.

- Принимая во внимание тот факт, что каждый грузовой тариф включает в себя сумму сборов аэропорта прибытия и отправки, каждый из которых состоит из суммы перронной и терминальной обработки, усредненная сумма хэндлинговых и терминальных сборов (по 18 рассматриваемым крупнейшим аэропортам) составляет 45,9 руб./кг., а хэндлинговых услуг – 28,76 руб./кг¹². Эта величина представляет собой неполную себестоимость грузовых услуг (сумму краткосрочных переменных затрат) пассажирских авиакомпаний, являющуюся минимальной нижней границей тарифного диапазона. Очевидно, что доля аэропортовых сборов (краткосрочных переменных затрат) в структуре грузовых тарифов будет различаться в зависимости от их величин. Так, при величине грузового тарифа авиакомпании «ИрАэро» по маршруту Иркутск–Красноярск 35 руб./кг суммарная стоимость хэндлинговых услуг по перронной обработке груза составит 70% стоимости авиаперевозки, а при грузовом тарифе авиакомпании S7 по направлению Новосибирск–Якутск – 212 руб./кг¹³, доля аэропортовых сборов – всего 15,78%.

Отметим, что конкуренция с наземными видами транспорта вынуждает авиакомпании на направлениях, имеющих прямое ж/д и автосообщение, применять грузовые тарифы с низкой маржинальностью, тогда как для ряда популярных северных и дальневосточных направлений маржинальность грузовых авиатарифов значительно выше.

Также нужно обратить внимание, что реальные величины хэндлинговых тарифов российских аэропортов отличаются от приведенных в статье усредненных значений. Кроме того, мы в данной работе оперируем тарифами для генеральных (обычных)

¹² Усреднённая сумма хэндлинговых сборов определялась как удвоенная средняя, а усреднённая сумма хэндлинговых и терминальных сборов – как сумма удвоенной средней хэндлинговых и терминальных сборов.

¹³ Представлены величины тарифов, действующие на 01.01.2022.

грузоотправлений, тогда как существуют особые категории грузов¹⁴, для которых услуги грузового хэндлинга обходятся дороже.

Влияние типа воздушного судна на грузовой потенциал belly cargo

Параметры пассажиропотока, обусловленные платёжеспособным спросом, являются ключевым фактором при формировании парка судов авиакомпаний на каждом маршруте. В общем случае принято считать, что при равном уровне пассажирских тарифов потенциальные пассажиры на любой авиалинии распределяются между авиакомпаниями-перевозчиками пропорционально выставленным креслам и при введении новой частоты одним из перевозчиков доля пассажиров, которых он может перевести, увеличивается, но вместе с тем может снижаться процент пассажирской загрузки каждого самолета [Курочкин, Дубинина, 2009. С. 165].

Различное соотношение пассажиро- и грузовместимости для широкофюзеляжных и узкофюзеляжных самолетов позволяет первым, обладая двукратным превосходством по пассажироместимости, иметь 4–5-кратное преимущество по свободной провозной емкости (табл. 2).

Таблица 2. Сравнение «Стандартной грузовой загрузки» для основных типов пассажирских широкофюзеляжных и узкофюзеляжных самолетов

Тип ВС	Узкофюзеляжные самолеты					Широкофюзеляжные самолеты					
	Embraer 195	Airbus A319–100	Airbus A320–200	Airbus A321–100	Boeing 737–800	Airbus A330–200	Airbus A340–300	Airbus A380–800	Boeing 777–200	Boeing 747–8	Boeing 767–300
Количество пасс. кресел (эконом+бизнес)	106	124	150	185	160	293	335	525	300	410	269
Стандартная грузовая загрузка (усредненный грузовой тоннаж), кг	1180–1620	1640–2000	590–1750	2830	1000–2500	17230	15780	11960	26600	16910	12880
Количество груза в расчете на 1 пасс, кг/чел.	15.3	16.1	11.7	15.3	15.6	58.8	47.1	22.8	88.7	41.2	47.9

Источник. Данные представлены с сайта Люфтганза Карго. URL: <https://lufthansa-cargo.com/de/fleet-ulds/fleet/belly-fleet>, из расчета полной пассажирской продажи и максимальной грузовой загрузки.

¹⁴ К числу особых категорий груза относится тяжеловесный, негабаритный, опасный, скоропортящийся, живой, ценный груз и пр.

Возможность гарантировать провозные емкости на 10–25 т груза даже при полной пассажирской загрузке выгодно отличает лайнеры класса Боинг-777 от средне- и ближнемагистральных самолетов Боинг-737 и Аэробус А-320. Дополнительные преимущества широкофюзеляжной техники связаны с возможностью применения механизированной загрузки, позволяющей перевозить негабаритные и тяжеловесные грузы, недоступные для перевозки узкофюзеляжными самолетами с «ручным» заполнением багажно-грузового отсека.

Все это снижает себестоимость belly cargo и позволяет пассажирским авиакомпаниям, обладающим широкофюзеляжным флотом, успешно конкурировать на некоторых маршрутах с грузовой авиацией [Кородюк, Гринев, 2019с. С. 126].

Наилучшую рентабельность такие лайнеры показывают при эксплуатации на длинных маршрутах (от 7000 до 12000 км) с хорошим пассажирским и грузовым трафиком. Активная эксплуатация широкофюзеляжной техники способна трансформировать структуру доходности авиаперевозчика, изменяя соотношение пассажирской и грузовой выручки с рейса в пользу последней.

Однако в последние годы в России число эксплуатантов широкофюзеляжных лайнеров неуклонно снижается, что уменьшает и потенциал belly-рынка. Причины – общее снижение платежеспособного пассажирского спроса, стремление перевозчиков за счет унификации парка сократить эксплуатационные расходы, череда банкротств авиакомпаний («Красэйр», «Трансаэро», «ВимАвиа»). В настоящее время, по данным ФАВТ и официальных сайтов авиакомпаний, широкофюзеляжные самолеты используют только четыре регулярных авиаперевозчика («Аэрофлот», «Россия», «Ютэйр» и Red Wings), а также пять чартерных авиакомпаний, выполняющих рейсы в интересах крупнейших туроператоров: «Северный Ветер» и «Икар» («Пегас»), Royal Flight (Coral Travel), I Fly (Tez Tour), Azur Air (Anex Tour) (табл. 3). Широкофюзеляжный флот российских авиакомпаний, почти поровну распределяясь между регулярным и чартерно-туристическими сегментами, в силу небольшого грузопотока на чартерных направлениях, имеет кратные различия в объемах грузоперевозок.

Таблица 3. Российские эксплуатанты широкофюзеляжных пассажирских самолетов (на 01.10.2021)

		Авиакомпания	Б-777	А-330	А-350	Б-747	Б-767	Всего	Доля рынка, %
1	Регулярные АК	«Аэрофлот»	20	15	6			41	34,7
2		«Россия»	7			9		16	13,6
3		«ЮТэйр»					3	3	2,5
4		Red Wings	2					2	1,7
5	Чартерные АК	«Северный Ветер»	9	8				17	14,4
6		«Икар»	2				4	6	5,1
7		Royal Flight	3				3	6	5,1
8		I Fly		9				9	7,6
9		Azur Air	6				12	18	15,3
		Итого:						118	100,0

Источник. URL: <https://favt.gov.ru>

Рынок belly cargo в ковидный и доковидный период

Российский рынок грузовых авиаперевозок демонстрирует стабильность основных показателей: даже в «ковидный» 2020 г. его общие показатели не претерпели существенных изменений по сравнению с тремя предыдущими годами. Единственное, грузооборот на протяжении последних четырех лет показывает тенденцию к снижению при стабильности объемов перевозок (рис. 3, 4, 5).



Рис. 3. Объем и грузооборот авиаперевозок в РФ в 2017–2020 гг.

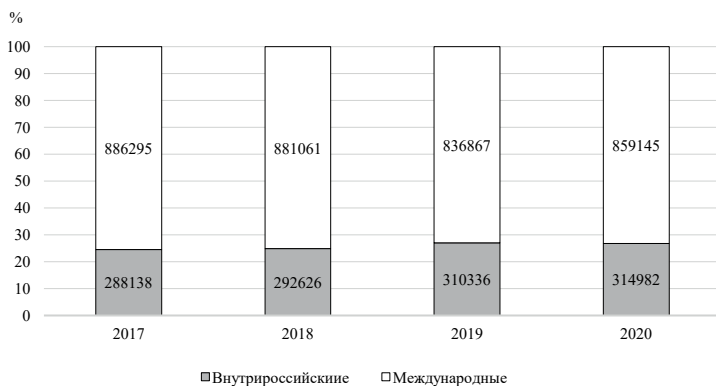


Рис. 4. Соотношение внутрироссийских и международных авиаперевозок в 2017–2020 гг., %

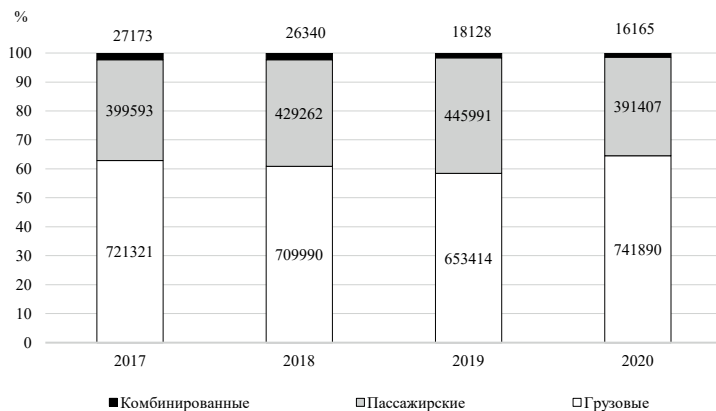


Рис. 5. Структура рынка по типам авиакомпаний в 2017–2020 гг., %

Основные изменения структуры рынка в 2020 г. произошли за счет сокращения доли ГК «Аэрофлот» со средних 25% до 20% в связи с закрытием в течение года ряда международных направлений. Это позволило прочим пассажирским авиакомпаниям увеличить совокупную долю до 30%. Тем не менее ГК «Аэрофлот»

удерживает за собой второе место по объему перевозок на рынке. Лидирует же с 50% по-прежнему ГК «Волга-Днепр» («ковидные» ограничения на полеты грузовых лайнеров влияют гораздо меньше, чем на выполнение пассажирских рейсов) (рис. 6).

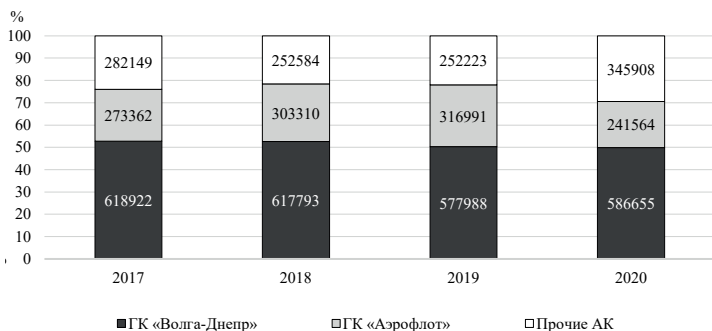


Рис. 6. Лидеры грузового рынка РФ в 2017–2020 гг., т

Свыше 70% российского рынка belly-перевозок формируют три крупнейшие игрока: ГК «Аэрофлот», ГК S7 и «Уральские авиалинии», две из них в 2020 г. смогли увеличить свое присутствие на рынке (рис. 7). ГК «Аэрофлот», сохранив позиции лидера, сократила свою долю с 70% до 60%. Главным образом – за счет значительного (на 28% по сравнению 2019 г.) снижения объемов перевозок у базовой авиакомпании группы – «Аэрофлот» РА.

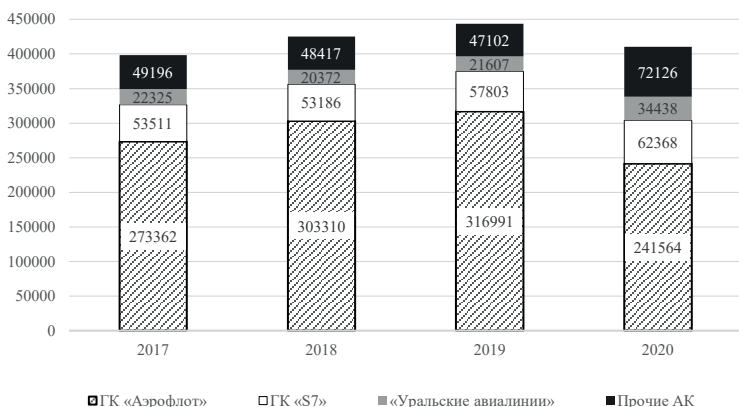


Рис. 7. Крупнейшие belly-авиакомпании РФ в 2017–2020 гг., т

Несколько иначе выглядит «грузовой» рейтинг пассажирских авиакомпаний при сравнении количества перевезенного груза в расчете на одного пассажира. Здесь лидируют компании, выполняющие большинство своих рейсов по северным и восточным направлениям. Обращает на себя внимание значительный разброс показателей: лидер рейтинга АК «Полярные авиалинии» перевезла 22,9 кг/пасс., тогда как аутсайдеры – «туристические» авиакомпании только 1–3 кг/пасс., при среднеотраслевом показателе 6,1 кг/пасс. (табл. 4).

Сравнение изменений объемов перевозок в расчете на одного пассажира в «пандемийный» и «допандемийные» периоды показало рост по всем представленным авиакомпаниям. Причина этого в том, что пассажиропоток сокращался более интенсивно, чем грузовой.

Таблица 4. Объемы перевозок крупнейших российских авиакомпаний в расчете на одного перевезенного пассажира в 2017–2020 гг., кг

№	Авиакомпания	2017	2018	2019	2020
1	ПАО «Аэрофлот»	6,9	6,3	5,9	10,9
2	АК «Победа»	1,3	5,3	5,3	4,9
3	АК «Аврора»	5,1	5,1	4,5	7,4
4	ГТК «Россия»	2,9	3,0	3,2	5,7
5	S7 Airlines	3,5	2,9	3,0	5,1
6	АК «Глобус» ¹	4,3	4,4	3,9	
7	ПАО «Ютэйр»	3,2	3,2	3,1	3,2
8	АО «Ютэйр»			4,2	10,4
9	ОАО АК «Уральские авиалинии»	2,8	2,3	2,2	6,1
10	АК Royal Flight	0,0	0,0	0,1	7,5
11	АК «Якутия»	13,4	9,3	5,3	5,6
12	АО АК АЛРОСА	24,2	16,1	8,5	8,0
13	АК «ИрАэро»	13,3	9,1	5,6	8,5
14	АО АК «НордСтар»	3,0	3,7	3,7	5,0
15	АК Azur Air			0,1	2,2
16	АК «Северный Ветер»	0,5	0,8	0,8	3,5
17	АК «КрасАвиа»	15,1	10,0	11,8	17,8
18	АК Red Wings	0,5	1,0	0,8	1,8
19	АК «Ямал»	1,5	1,3	1,4	2,5

№	Авиакомпания	2017	2018	2019	2020
20	АО АК «Ангара»	7,3	8,6	6,0	9,6
21	АК «Нордавиа» («Смарт авиа») ²	2,0	1,6	1,2	1,4
22	АК «Полярные авиалинии»	26,1	22,2	15,2	22,9
23	АК «Икар»	1,1	0,7	1,6	3,1
24	АК «Руслайн»		1,7	1,5	
Итого по сумме АК		4,3	4,0	3,7	6,1
Итого, по ГК «Аэрофлот» ³		5,5	5,4	5,2	8,0
Итого, по ГК «S7» ⁴		3,8	3,3	3,2	5,1
Итого, по ГК «ЮтЭйр» ⁵		3,2	3,2	3,2	3,4

Примечание. ¹ Авиакомпания «Глобус» прекратила свое существование в 2020 г. после поглощения материнской авиакомпанией S7 Airlines. ² АК «Нордавиа» с 2020 г. стала выполнять рейсы под брендом «Смарт авиа». ³ Перевозки ГК «Аэрофлот» включают в себя объемы четырех авиакомпаний группы: ПАО «Аэрофлот», ГТК «Россия», АК «Аврора», АК «Победа». ⁴ Перевозки ГК «S7» включают в себя объемы двух авиакомпаний группы: S7 Airlines и АК «Глобус». ⁵ Перевозки ГК «ЮтЭйр» включают в себя объемы двух авиакомпаний группы: ПАО «ЮтЭйр» и АО «ЮтЭйр».

Источник. На основании статистической информации Федерального агентства воздушного транспорта. URL: <https://favt.gov.ru>

Заключение

Проблема ценовой доступности грузовых услуг пассажирских авиакомпаний напрямую связана с особенностями формирования их себестоимости. Мы показали, что основные источники затрат при этом – хэндлингвые услуги аэропортов. Отсутствие конкуренции среди грузовых операторов российских аэропортов способствует монопольному ценообразованию грузовых услуг аэропортовых комплексов, фактически формирующих нижнюю границу себестоимости грузовых услуг пассажирских авиакомпаний.

Использование российскими авиакомпаниями широкофюзеляжных самолётов, способных наряду с пассажирской загрузкой перевозить значительные грузовые объемы, достаточно ограничено. Из более чем 100 лайнеров этого типа, находящихся в парках российских авиакомпаний, половина используется в сегменте чартерных туристических перевозок, где их грузовой потенциал практически не востребован. Вторая половина парка (49,1%) эксплуатируется ГК «Аэрофлот» преимущественно на международных рейсах. В связи с закрытием основной части

международных направлений в 2020 г. она не имела возможности активного использования.

В итоге в сегменте сопутствующих грузовых авиаперевозок России ведущую роль играют относительно небольшие средне-магистральные лайнеры. Снижение числа широкофюзеляжных самолетов на российском рынке объясняется ограниченным платежеспособным пассажирским спросом, не позволяющим использовать в полной мере самолёты высокой пассажироместимости, требующие значительного пассажиропотока для своей окупаемости.

Пандемия коронавирусной инфекции, практически наполовину обрушившая российский рынок пассажирских авиаперевозок в 2020 г., не оказала сильного воздействия на рынок грузовых авиаперевозок. Их общие объемы в 2020 г. по сравнению с «допандемийным» периодом практически не изменились. Этому способствовали повышенный спрос на перевозку товаров медицинского назначения (маски, вакцины, медоборудование), а также значительный всплеск интернет-торговли.

По результатам 2020 г. сегмент сопутствующих грузовых услуг пассажирских авиакомпаний продемонстрировал падение на 13%, тогда как объемы пассажирских авиаперевозок сократились на 46%¹⁵. В период жестких карантинных ограничений 2020 г. некоторые авиакомпании продемонстрировали рост показателей грузоперевозок (например, «Уральские авиалинии» – на 7,39%, S7 – на 59,5%). Они увеличили свой грузопоток, выполняя простаивающими пассажирскими бортами грузовые рейсы, используя под загрузку не только багажно-грузовые отсеки, но и «кресельные» пассажирские салоны. Наибольшее падение грузопотока (58,9 тыс. т, или 23% по отношению в 2019 г.) показал «Аэрофлот» РА.

Столь различная динамика объема грузовых услуг пассажирских авиакомпаний объясняется двойственным влиянием падения пассажиропотока на грузовой belly-сегмент. С одной стороны, это увеличивает свободную провозную емкость самолетов пропорционально уменьшению пассажирской загрузки, с другой – ведет к сокращению количества рейсов, что автоматически сокращает объёмы предложения сопутствующих грузовых услуг.

¹⁵ Исходя из статистических данных крупнейших пассажирских авиакомпаний, входящих в топ 35 по объему авиаперевозок.

Литература

Аларм Иоганес. Постинтеграция слияний сетевых моделей грузовых авиаперевозок пассажирских авиакомпаний, Кассель: Типография Университета Кассель, Германия, 2011. 274 с.

Бернекер Тобиас, Грандйот Ханс-Хельмут. Руководство по грузовым авиаперевозкам, HUSS-VERLAG GmbH, Мюнхен, Германия, 2017. 231с.

Кородюк И. С., Гринева Д. М. Исследование рынка грузовых услуг российских пассажирских авиакомпаний // ЭКО. 2019а. № 5. С. 124–139.

Кородюк И. С., Гринева Д. М. Повышение коммерческой эффективности грузовых перевозок на регулярных пассажирских рейсах // Транспорт: наука, техника, управление. М.: ВИНТИ РАН, 2019б. № 3. С. 40–43.

Кородюк И. С., Гринева Д. М. Методические особенности определения себестоимости услуг регулярных пассажирских авиаперевозчиков для различных видов коммерческой загрузки // Транспортное дело России. 2019с. № 1. С. 147–150.

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

Статья поступила 09.11.2021

Статья принята к публикации 14.02.2022

Для цитирования: *Гринева Д. М.* Состояние и перспективы доступного рынка грузовых услуг российских авиакомпаний // ЭКО. 2022. № 9. С. 66–86. DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2022-9-66-86

Summary

Grineva, D.M. E-mail: grinevdm@mail.ru

LLC Avia-Business; Postgraduate, Baikal State University, Irkutsk

Why aren't Planes Flying? The State and Prospects of the Affordable Cargo Services Market of Russian Airlines

Abstract. The Russian cargo segment of the aviation market, in comparison with the passenger one, relatively successfully survived the period of “pandemic” restrictions in 2020, demonstrating a slight decrease in the main indicators. The key problems of the studied sphere of air transportation are caused by the monopolization of cargo services at airport terminals, a reduction in the number of wide-body passenger aircraft, as well as the negative impact of “pandemic” factors. In fact, the demand for airport cargo handling services from airlines, arising as a consequence of the demand for air carrier cargo services from end users of services, generates a paradoxical situation in which the cost of the transport process itself for moving cargo performed by the airline is lower than the cost of related cargo services of transport terminals. The results of the accomplished work showed a quantitative and qualitative relationship between the cost of “handling” services of transport terminals and cargo tariffs of Russian airlines, and also revealed the degree of interdependence of the cargo potential of the aviation market from the share of the wide-body fleet in the structure of the fleet of domestic airlines.

Keywords: *air cargo market; monopoly of transport terminals; airport handling services; cargo flights; wide-body passenger aircraft*

References

Alarm, Johannes. (2011). Post-integration of mergers of network models of air cargo transportation of passenger airlines, printing house of the University of Kassel, Kassel, Germany, 274 p

Berneker, Tobias, Grandyot, Hans-Helmut. (2017). Air Freight Guide, HUSS-VERLAG GmbH, Munich, Germany, 231p.

Korodyuk, I.S., Grinev, D.M. (2019a). Market research of freight services of Russian passenger airlines. *ECO*. No. 5. 124–139 p. (In Russ.).

Korodyuk, I.S., Grinev, D.M. (2019b). Improving the commercial efficiency of freight transport on regular passenger flights. *Transport: science, technology, management*. Moscow. VINITI RAS, No. 3. 40–43 p. (In Russ.).

Korodyuk, I.S., Grinev, D.M. (2019c). Methodical features of determining the cost of services of regular passenger air carriers for various types of commercial load. *Transport business of Russia*. No.1. Pp. 147–150. (In Russ.).

Kurochkin, E.P., Dubinina, V.G. (2009). *Airline business management*. Moscow NOU VKSH “Avia-business”, 536 p. (In Russ.).

For citation: Grinev, D.M. (2022). Why aren't Planes Flying? The State and Prospects of the Affordable Cargo Services Market of Russian Airlines. *ECO*. No. 9. Pp. 66–86. (In Russ.). DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2022-9-66-86