

Своя ниша в небе

Организация авиационных перевозок в Республике Беларусь



Николай ЛАЗОВСКИЙ,
кандидат
экономических
наук

Развитие транспорта, как и любой другой отрасли экономики, – исторический процесс, характеризующийся определенными направлениями и тенденциями на более или менее длительный период. Каждый последующий этап его развития вытекает из предыдущего, обуславливая тесную связь прошлого транспортной системы с ее сегодняшним днем, – это положение должно являться одним из коренных принципов прогностического исследования транспорта.

Процесс развития всегда несет в себе что-то новое, чего не было прежде и не будет после. Выявить устойчивые тенденции в деятельности транспорта и его звеньев, включая гражданскую авиацию, усматривать ростки качественных изменений как в самой отрасли, так и в окружающей ее «среде» – таков реальный путь и метод прогнозирования будущего транспорта и, в частности, гражданской авиации.

В Республике Беларусь – развитая транспортная инфраструктура. Основным конкурентом воздушному транспорту выступает железнодорожный, который имеет перед

ним в настоящее время ряд преимуществ. Он менее энергоемок, чем воздушный, к тому же основной энергоноситель железнодорожного транспорта – электроэнергия, в то время как на воздушном транспорте – авиационный керосин. Поскольку по стоимости первая уступает второй, проезд железнодорожным транспортом на средние расстояния в направлениях, совпадающих с авиалиниями, в 2,2–17,7 раза (в зависимости от типа поезда, вагона) дешевле проезда авиатранспортом.

Ввиду низкого уровня платежеспособного спроса населения количество поездок воздушным транспортом на 100 жителей Республики Беларусь, начиная с 1991 года, ежегодно сокращалось, уменьшившись по итогам 1999 года более чем в 100 раз по сравнению с 1990-м. В 1996–1998 годах начался рост реальных денежных доходов и реальной заработной платы в стране, однако количество поездок на воздушном транспорте в расчете на 100 жителей Беларуси продолжало снижаться.

Количество поездок на самолетах в год на 100 человек – один из основных показателей работы воздушного транспорта страны по методике Международной организации гражданской авиации (ИКАО). И если до 2003 года этот показатель снижался, то после приобретения современных самолетов начался его рост. Это говорит о том, что руководство гражданской авиации Республики Беларусь приняло правильное решение о переходе к эксплуатации современных воздушных судов и смогло преодолеть негативную тенденцию снижения авиационных перевозок, прежде всего пассажирских. Речь идет о начале эксплуатации с 2003 года в Беларуси современных самолетов типа Боинг-737 и CRJ-100.

Анализируя эксплуатируемый в Беларуси парк воздушных судов, целесообразно отметить, что до 2003 года в гражданской авиации Республики Беларусь использовались воздушные суда только советского производства следующих типов: Ту-154, Ту-134, Ил-76, Ан-12, Ан-26, Ан-24,

ОБ АВТОРЕ

ЛАЗОВСКИЙ Николай Федорович.

Родился в 1958 году в Могилевской области. В 1982 году окончил Академию гражданской авиации (Ленинград), в 1991 году – Институт политологии и социального управления (Минск), в 1993 году – Академию управления при Совете Министров Республики Беларусь, в 2000 году – аспирантуру при Академии управления при Президенте Республики Беларусь.

С 1982 по 1986 год – штурман, штурман-инструктор Минского объединенного авиаотряда. С 1986 по 1990 год – заместитель командира летного отряда, с 1990 по 1998 год – штурман авиаэскадрильи, старший штурман летного отряда МОАО. С 1998 по 2008 год – штурман, пилот Ан-24, Ан-26, Як-40 РУП НАК «Белавиа». С 2009 по 2010 год – пилот Ту-154, с 2010 года – пилот Боинг-737.

Кандидат экономических наук (2000).

Автор свыше десятка научных публикаций.

Сфера научных интересов: авиационная экономика и управление.

Як-40, Ан-2, Ми-2, Ка-26. Самолеты Ту-154, Ту-134, Ан-24, Як-40 – пассажирские, Ил-76, Ан-12, Ан-26 – грузовые, а вертолеты Ми-2, Ка-26 и самолет Ан-2 могут использоваться в пассажирском варианте, но в основном применяются для выполнения авиационно-химических и других видов работ, связанных с применением авиации в народном хозяйстве.

Касаясь технической оснащенности эксплуатируемых воздушных судов, следует отметить, что только часть самолетов авиакомпаний страны была оборудована для полетов по международным авиатрассам и могла выполнять полеты в зарубежные аэропорты. Большая часть самолетов-вертолетного парка выпущена более 30 лет назад и физически и морально устарела. Средний износ еще на конец 1997 года по самолетам типа Ту-134 составлял 84 %, по самолетам Ту-154 – 61,6 %.

Уже в течение целого ряда лет в мировом воздушном транспорте основным критерием для пассажира при выборе услуг той или иной авиакомпании выступает предлагаемый уровень сервиса. Однако на самолетах советского производства достичь требуемого качества обслуживания практически нельзя. Некоторое исключение составляют самолеты Ил-62, Ил-86, Ил-96, Ту-204, которых в белорусской гражданской авиации нет.

Кроме этого, важным требованием современных пассажиров и грузоклиентуры является возможность беспересадочного полета до пункта назначения. На подавляющей части белорусских самолетов этого добиться невозможно ввиду их летно-технических данных.

В настоящее время практически во всех аэропортах развитых стран существуют очень строгие ограничения по шуму, по эмиссии, в результате чего полеты в зарубежные аэропорты самолетов типа Ту-134, Ан-24, Як-40, Ту-154 запрещены.

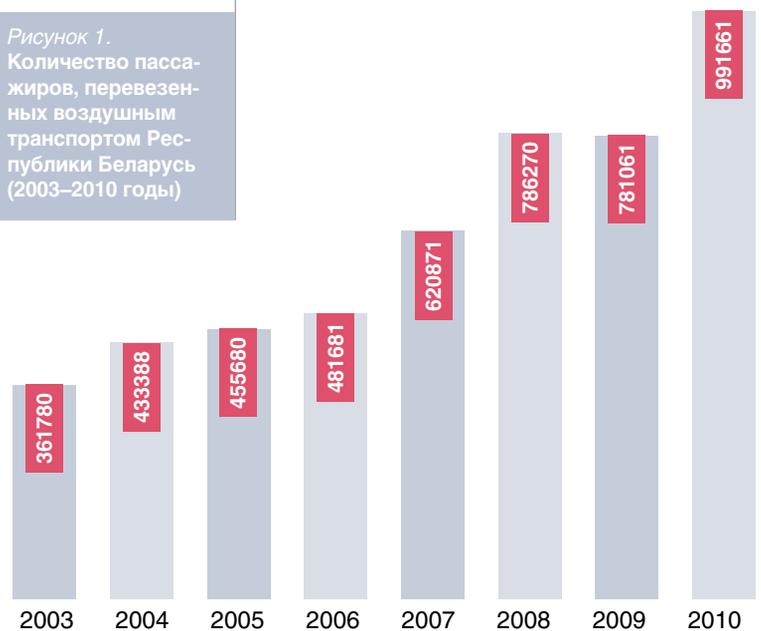
После перехода к мировым ценам на авиационное топливо экономическая эффективность самолетов советского производства стала значительно ниже, чем у западных аналогов (соответствующие данные представлены в табл. 2).

Таким образом, можно сделать вывод о том, что при существующем парке воздуш-

ных судов удержаться на мировом рынке авиаперевозок довольно непросто.

Вместе с тем следует отметить, что в настоящее время в целом самолетомоторный парк белорусской авиации достаточно диверсифицирован. В него входят как пассажирские, так и грузовые воздушные суда, обладающие различной грузовой и пассажироместимостью. Определенным выходом здесь стала упомянутая покупка самолетов Боинг-737, CRJ для выполнения международных рейсов. На авиалиниях же, связывающих наше государство со страна-

Рисунок 1.
Количество пассажиров, перевезенных воздушным транспортом Республики Беларусь (2003–2010 годы)



ми СНГ, вполне допустимо еще некоторое время эксплуатировать нынешний самолетный парк.

Анализ форм и методов организации авиаперевозок, применяемых в Республике Беларусь, показывает, что грузовые и почтовые перевозки исторически развивались как дополнение к пассажирским. Главным сдерживающим фактором в развитии грузовых авиаперевозок была и остается их высокая стоимость, в связи с чем воздушным транспортом перевозились, как правило, только малогабаритные, дорогостоящие и скоропортящиеся грузы. Однако такие преимущества, как высокая скорость перевозки, сохранность перевозимого груза, возможность быстрого оборота средств при перевозке товаров авиационным транспортом привели к тому, что все

больше грузоотправителей стало пользоваться его услугами. Авиакомпании вынуждены были изменить свое отношение к перевозкам грузов, начав рассматривать их не как дополнительную коммерческую загрузку, а как особый и специфический тип авиаперевозок. Самолетостроительные фирмы мира сконструировали и построили грузовые самолеты специально для подобных целей, а в дальнейшем появились на свет и авиакомпании, специализирующиеся на перевозке грузов.

Высокие темпы роста грузовых перевозок ведущих мировых авиакомпаний объясняются тем, что они постоянно разрабатывают различные комплексы мероприятий в конкурентной борьбе за рынки внутренних и международных перевозок, неуклонно повышают уровень сервиса, принимают меры по сокращению времени обработки грузов в аэропортах, по ускорению их доставки.

Исследования, проведенные Cranfield School of Management (Англия), показывают, что в настоящее время в мире перевозится ежегодно в международном сообществе грузов на 1 трлн. 80 млрд. долларов. Из этих перевозок на долю воздушного транспорта приходится 29,3 %, что эквивалентно сумме в 31 млрд. долларов. И хотя 22 млн. т грузов, ежегодно перевозимых воздушным транспортом, – цифра достаточно внушительная, однако это составляет лишь около 1 % мирового грузового тоннажа.

Конечно, 31 млрд. долларов – огромный «кусочек пирога», но следует отметить, что за этот кусочек борется огромное количество авиакомпаний. Формулируя в октябре 1974 года на седьмом Международном форуме по грузовым авиаперевозкам основные направления развития грузового воздушного транспорта, Уэйн М. Хоффман, бывший в то время председателем одной из крупнейших грузовых авиакомпаний мира – Flying Tiger Line, отметил, что «успех в этом виде бизнеса зависит от кооперации и сотрудничества между авиакомпаниями, грузоперевозчиками, правительствами, что этот рынок более зависим от уровня сервиса, нежели от цены, и что такие факторы, как менеджмент, маркетинг, искусство ценообразования, являются более важными, чем физические характеристики

транспортных средств, используемых для перевозки грузов».

Сегодня, спустя два десятилетия со времени проведения того форума, авиагрузовые перевозки выросли количественно весьма существенно, но факторы, обеспечивающие успех в этом виде бизнеса, остались неизменными.

Важное направление развития грузовых авиаперевозок – их контейнеризация, которая ранее уже была апробирована в морском, железнодорожном и автомобильном транспорте. Сыграла свою положительную роль и стандартизация контейнеров, возможность их одновременного использования при любом способе транспортировки.

Год	Население Беларуси, тыс. чел.	Количество поездок воздушным транспортом на 100 чел.
2003	9898,6	3,6
2004	9849,1	4,4
2005	9800,1	4,7
2006	9750,5	4,9
2007	9714,5	6,4
2008	9689,8	8,1
2009	9493,2	8,2
2010	9480,2	9,9

Таблица 1. Население Республики Беларусь и количество поездок воздушным транспортом на 100 человек (2003–2010 годы)

На протяжении длительного периода лидирующее положение в области почтово-грузовых авиаперевозок занимают США. Вместе с тем практически во всех регионах мира, включая Европу, наблюдается интенсивный рост перевозок грузов воздушным транспортом.

Баз Уоллен, представитель авиакомпании Japan Airlines, в своем выступлении в Лас-Вегасе на конференции по проблемам грузового воздушного транспорта отметил, что «дальнейшее развитие рынка грузовых авиаперевозок требует поистине артистических способностей, а чтобы увеличить перевозимый тоннаж, следует сделать грузовой воздушный транспорт более привлекательным для перевозчиков, что требует развития кооперации среди сегментов грузового воздушного транспорта, упора на уровне сервиса, а не на цене, и улучшения менеджмента, маркетинга, повышения искусства ценообразования».

Французский союз грузовых перевозчиков, изучив ситуацию, сложившуюся в

настоящее время в воздушном транспорте, отмечает, что высокая стоимость авиационного транспорта не является для грузоклиентуры главенствующим фактором в выборе поверхности транспортировки. Анализ результатов исследований позволяет сделать вывод о том, что в числе основных причин, объясняющих отказ грузовладельцев использовать воздушный транспорт, нужно назвать, во-первых, сложность транспортировки по воздуху, во-вторых, то, что груз до и после транспортировки по воздуху много времени проводит на земле. Наряду с этим сложная, «затемненная» и неадекватная структура тарифов, ненадежная система заказов и бронирования авиаперевозок, несовершенная документация, устаревшие страховые полисы делают воздушный транспорт слишком обременительным для клиентуры по сравнению с другими его видами.

В перечне мер по улучшению организации деятельности грузового воздушного транспорта Французский союз грузовых перевозчиков предлагает создание в каждом сегменте авиатранспорта собственных ассоциаций, которые аккумулировали бы все потребности сегмента, адресуя их властям Международной ассоциации авиаперевозчиков и ее высшему органу – ежегодному международному форуму грузового воздушного транспорта. При этом предполагается, что последний мог бы координировать все работы по разрешению отраслевых проблем. Не вызывает сомнения, что некоторые усовершенствования, например относящиеся к технологии обработки грузов в аэропортах, осуществлены и осуществляются, однако нерешенных вопросов остается очень много.

Таково положение дел в мировом грузовом воздушном транспорте. Что же касается отечественной авиации, то нужно отметить, что грузовые авиаперевозки составляли существенную часть внутренних перевозок «Аэрофлота» в бывшем Советском Союзе. Между многими промышленными центрами и районами существовали регулярные грузовые рейсы. Однако после распада СССР грузовые авиаперевозки между странами СНГ существенно сократились.

В процессе разоружения и конверсии в гражданскую авиацию перешло много

военно-транспортных самолетов, которые стали использоваться как грузовые (Ан-26, Ан-12, Ил-76 и др.), что усилило и укрепило ее. На базе бывшей военно-транспортной авиации был образован и ряд авиакомпаний, специализирующихся на перевозке грузов, например «Трансавиаэкспорт» в Беларуси. Эти авиакомпании стремятся сейчас занять свое место на международном рынке грузовых авиаперевозок.

Однако грузовой парк воздушных судов стран СНГ, несмотря на получение немалого количества самолетов военно-



Посадка в самолет авиакомпании «Белавиа», вылетающий по маршруту Минск – Рига

транспортной авиации, на мировом рынке авиаперевозок имеет весьма невысокую конкурентоспособность. Проблема в том, что грузовые авиакомпании СНГ не посвящены в детали как состояния мирового рынка авиаперевозок, так и его особенностей, слабо используют возможности маркетинга и искусства ценообразования в авиационном транспорте, а без этого нельзя рассчитывать на успех в международной конкурентной борьбе. Кроме того, по своим размерам, финансовому и экономическому потенциалу постсоветские авиакомпании не в состоянии успешно конкурировать с ведущими мировыми компаниями, выполняющими грузовые авиаперевозки.

В настоящее время авиакомпании Беларуси и других стран СНГ могут позволить себе осуществлять только так называемые авиафраховые перевозки – нерегулярные перевозки воздушным транспортом, выполняемые на разовой основе на спе-

циально зафрахтованных для этих целей самолетах.

Такого рода перевозки начали интенсивно развиваться в Европе в начале 1950-х годов. В 1952 году было принято официальное определение Международной организации гражданской авиации относительно регулярных воздушных перевозок, которое разъясняло статьи 5 и 6 Чикагской конвенции ИКАО 1944 года, где указаны права нерегулярных и регулярных международных полетов. В 1956 году в рамках Европейской конференции гражданской авиации было принято многостороннее соглашение о коммерческих правах нерегулярных воздушных перевозок в Европе.

Авиафрахтовые перевозки стали отвлекать на себя от регулярных значительную часть пассажиров, особенно туристов. Чартерные перевозки заинтересовали эту категорию пассажиров главным образом довольно низкой стоимостью авиабилетов. Осознав прибыльность авиафрахтовых перевозок, многие авиакомпании, выпол-

няющие регулярные полеты, начали создавать дочерние чартерные авиакомпании для выполнения подобных перевозок. В то же время стали возникать и так называемые «независимые чартерные авиакомпании», образовавшие Международную ассоциацию авиачартерных перевозчиков (ИАКА), в которую поначалу вошли 17 таких авиакомпаний.

Важно заметить, что авиафрахтовые перевозки носят в основном сезонный и программно-целевой характер, отсюда и ряд трудностей, прежде всего финансовых, которые, как правило, испытывают чартерные авиакомпании. Это связано с изысканием новой клиентуры, меньшим, по сравнению с регулярными авиакомпаниями, притоком наличных денег и т.п. Все перечисленное приводит к тому, что в определенные периоды года чартерные авиакомпании не в состоянии выплачи-

вать краткосрочные кредиты, и в случае, если компания потерпит убыток за год и не сможет покрыть его за счет резервов, существует высокая вероятность того, что такая авиакомпания прекратит свое независимое существование. Например, даже в период максимального развития авиачартерных перевозок – в середине 1970-х годов – из 57 компаний, выполнявших авиафрахтовые перевозки в Европе, более 10 вскоре прекратили существование.

Таким образом, эти перевозки получают наивысшее развитие в период наибольшего подъема конъюнктуры рынка авиационных перевозок, когда они не только дополняют регулярные перевозки, но и составляют им значительную конкуренцию.

В последние годы подобное наблюдается в грузопассажирской авиации Республики Беларусь, поскольку экономический кризис, приведший к товарному дефициту, послужил важнейшим стимулом к развитию авиафрахтовых перевозок между странами СНГ и государствами – производителями сравнительно недорогих товаров широкого потребления.

С другой стороны, открытие границ, упрощение пограничных формальностей, развитие туристического бизнеса привели к значительному расширению сети чартерных сезонных авиаперевозок в мировые страны-курорты. Белорусские авиакомпании выполняют также совмещенные грузо-пассажирские рейсы, на которых после окончания отдыха туристу разрешается брать с собой в качестве багажа за отдельную плату товары определенного веса и объема.

Важно отметить, что практически все чартерные авиаперевозки в Беларуси в настоящее время носят исключительно коммерческий характер и продиктованы конъюнктурой товарного дефицита и туристического рынка.

Исходя из того, что белорусский товарный рынок постепенно наполняется, очевидно, стоит ожидать падения спроса на коммерческие грузоперевозки.

Кроме того, всего несколько лет назад авиапредприятия Беларуси выполняли много грузовых авиарейсов для таких субъектов хозяйствования, как «Атлант», «Белавтомаз», «Гомсельмаш», «Горизонт»,

Тип ВС	Пассажировместимость	Стоимость горючего, в % от эксплуатационных затрат
Ту-154	156	70
Ту-134	76	70
В-757-200	205	48
MD-80	150	45

Таблица 2.
Пассажировместимость и топливная эффективность самолетов российского (советского) и западного производства

«МПОВТ», «МТЗ», «Интеграл» и др., летая в города Андижан, Баку, Барнаул, Ереван, Курган, Мирный, Ташкент, Чувльман и т.д. Однако в последние годы эти полеты практически прекратились, что связано с разрушением производственных связей и переживаемыми данными субъектами хозяйствования финансово-экономическими трудностями. В данной ситуации грузовым авиакомпаниям и промышленным предприятиям Республики Беларусь целесообразно в тесной кооперации решать проблемы внедрения и освоения европейского и мирового рынков, не забывая в то же время и о рынках стран СНГ.

Заслуживает внимания изучение опыта организации работы компании DHL, занимающейся доставкой грузовой и почтовой корреспонденции практически по всему миру. В 1994 году польская фирма EXIN начала эксплуатировать авиалинию Варшава – Копенгаген для этой компании. Учитывая заинтересованность DHL в восточном рынке грузопочтовых перевозок, целесообразно было бы провести переговоры с этой фирмой, предлагая свои авиатранспортные средства для ее перевозок.

Итак, основная форма организации авиаперевозок грузов в Беларуси – авиафрахтовые чартерные перевозки. Авиакомпания «Трансавиаэкспорт» оценивает возможность открытия регулярных грузовых рейсов по маршрутам Минск – Люксембург, Минск – Цзянцзинь (Китай) и др. Однако если после открытия регулярного сообщения грузопоток на данных направлениях упадет, авиакомпания потерпит серьезные убытки, а закрытие рейсов по расписанию и возврат к чартерным перевозкам обычно подрывает престиж перевозчика.

Из всего сказанного следует, что гражданская авиация Республики Беларусь нуждается в совершенствовании организации



Гродненский аэропорт принимает большегрузные самолеты

авиаперевозок, которые, как показал анализ, используются недостаточно эффективно. В частности, среди существующих трех методов организации авиаперевозок грузов в Беларуси сегодня применяется только самый простой – перевозка разрозненных штучных грузов. Мало применяется метод контейнерных перевозок, который сокращает простой авиатранспорта, увеличивает его оборот и т.д. Что касается метода организации авиаперевозок грузов и доставки их «от двери до двери», самого удобного для клиентов, по которому работают ведущие мировые авиаперевозчики, то он у нас практически не применяется.

В связи с этим представляется целесообразным изучение форм и методов работы ведущих мировых авиакомпаний, занимающихся грузовыми авиаперевозками, организация стажировки персонала белорусских авиакомпаний за рубежом. Существует и необходимость приобретения и эксплуатации грузовых воздушных судов типа Боинг, экономического анализа состава затрат при выполнении авиарейсов, коррекции тарифной политики, проводимой белорусскими авиакомпаниями, освоения искусства владения таким инструментом, как ценообразование в условиях рынка. Все это не только поможет нивелировать негативное влияние мирового финансово-экономического кризиса на деятельность гражданской авиации, но и будет способствовать повышению удельного веса сектора услуг в отечественной экономике, его дальнейшей диверсификации. ─

РЕКЛАМА В ЖУРНАЛЕ

Стоимость размещения рекламных и рекламно-информационных материалов (цена за 1 см² с НДС):

1-я страница обложки	49 560 руб.,
2-я, 3-я, 4-я страницы обложки	10 560 руб.,
1-я, 2-я страницы внутреннего блока	15 000 руб.,
внутренние страницы	3 840 руб.

ТЕЛ. В МИНСКЕ **227-55-33**, ФАКС **289-19-55**.