

УДК 338.001.36

Пумбрасова Наталья Владимировна¹, к.э.н., доцент

e-mail: target75@mail.ru

Богданова Анна Алексеевна¹, магистрант 2 курса 38.04.01 «Экономика»

e-mail: bogdanovaanna09021998@mail.ru

¹Волжский государственный университет водного транспорта, г. Нижний Новгород, Россия.

ПЕРСПЕКТИВЫ ЭФФЕКТИВНОСТИ ГРУЗОВЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК В УСЛОВИЯХ САНКЦИОННОГО ДАВЛЕНИЯ

Аннотация. Грузовые авиаперевозки преодолели условия пандемии и помогли авиакомпаниям улучшить экономическое положение. Но ограничения, введенные Евросоюзом и США, оставляют отечественные компании без работы и подводят их к ухудшению финансового состояния. В статье приведены основные проблемы грузовых авиаперевозок, дана оценка их эффективности и определены перспективы развития в условиях введенных Западом и США санкций и ограничений.

Ключевые слова: грузовые перевозки, авиаперевозки, авиасообщение, санкционное давление, перевозчики.

Грузовые авиаперевозки охватывают практически все страны мира. Посредством осуществления грузовых перевозок российскими авиаперевозчиками скорость доставки груза из одной точки в другую максимально высока.

Крупнейшие российские перевозчики представлены на Рисунке 1.

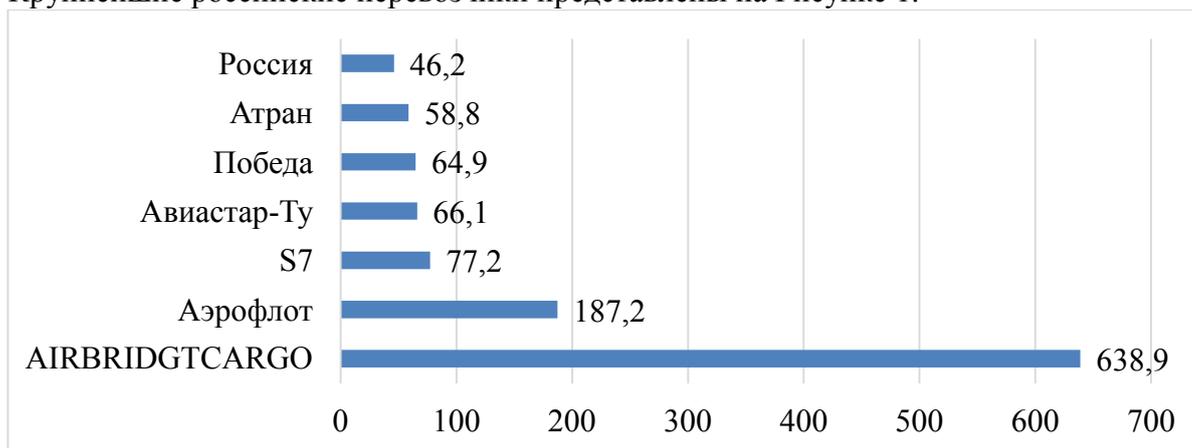


Рисунок 1 – Крупнейшие российские авиаперевозчики грузов по итогам 2021 года (тыс. тонн.) [1]

В России авиаперевозки осуществляют несколько крупных авиаперевозчиков, при этом лидером выступает AirBridgeCargo [2].

Начало 2022 года показало положительную динамику с 2020 года, прирост объема грузовых перевозок составил 6%. В марте ситуация кардинально начала меняться, что было вызвано вводимыми санкциями против России. Основными рынками сбыта были

такие страны как Европа, США и Канада с которыми авиасообщение прекращено полностью с марта 2022 года. [3]

В грузовом авиасообщении возникли практически аналогичные проблемы, что и в пассажирском сообщении: многие суда приобретены по договорам лизинга у иностранных производителей и с марта 2022 года оказались под угрозой ареста в случае нахождения на территории других государств. Немаловажен и тот факт, что санкции были наложены на оборудование, используемое в энергетике, комплектующие космических кораблей, военные технологии и оборудование, что так же усложнило авиасообщение с другими странами.

Рентабельность крупных перевозчиков сократилась за первый квартал 2022 года. Изменения представлены на Рисунке 2.

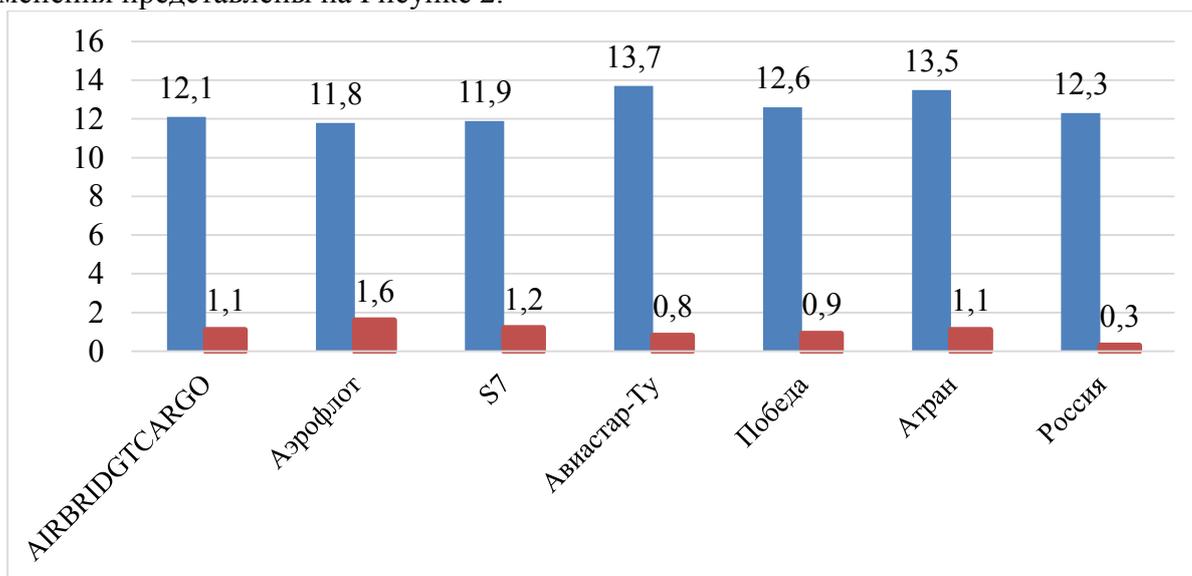


Рисунок 2 – Динамика изменения рентабельности крупнейших российских авиаперевозчиков грузов в 1 квартале 2022 года (%)

Следовательно, основная группа авиаперевозчиков находится в кризисной ситуации под угрозой банкротства. Быстрая переориентация на Восток в данном случае не позволит заместить рынок сбыта на Западе и в США. При этом на Востоке существуют собственные авиаперевозчики, поэтому замещение рынка грузовых перевозок не позволит получить высокие доходы. Расширение внутреннего сообщения в системе грузовых перевозок не имеет таких объемов как с зарубежными странами. Стоит отметить, что в Россию ввоз товаров будет осуществлен авиакомпаниями Китая, Турции и ОАЭ. Это приведет к утрате российскими авиаперевозчиками конкурентоспособности на ближайшие несколько лет.

Еще одна проблема связана с отсутствием производства собственных авиасудов.

По данным Минтранса, в авиационной отрасли России эксплуатируется 1287 воздушных судов (Рисунок 3).

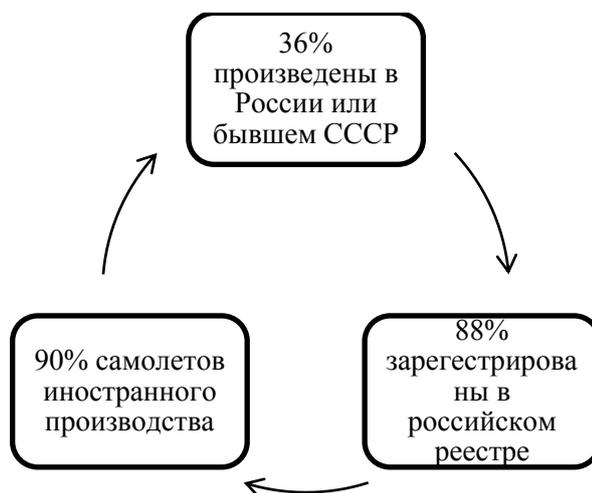


Рисунок 3 – Состояние авиационной отрасли в России

Следовательно, воздушных судов российского производства у российских авиакомпаний менее 20%. При этом в условиях введения санкций авиакомпании потеряли около 10% магистральных авиабортов.

Обновление парка напрямую связано с заменой авиабортов иностранного производства на отечественные самолеты - "Суперджет", МС-21, Ил-114-300, Ту-214, Ил-96, "Байкал" и других [4]. Правительством совместно с российскими производителями была разработана Программа госзаказа на воздушные суда до 2030 года которая предусматривает поставку 583 современных самолетов, в том числе для региональных перевозок (Рисунок 4).

Основная цель данной Программы не только сохранить статус России в качестве мировой авиационной державы, но и расширить собственное производство транспортных авиасудов, способных конкурировать иностранным компаниям.

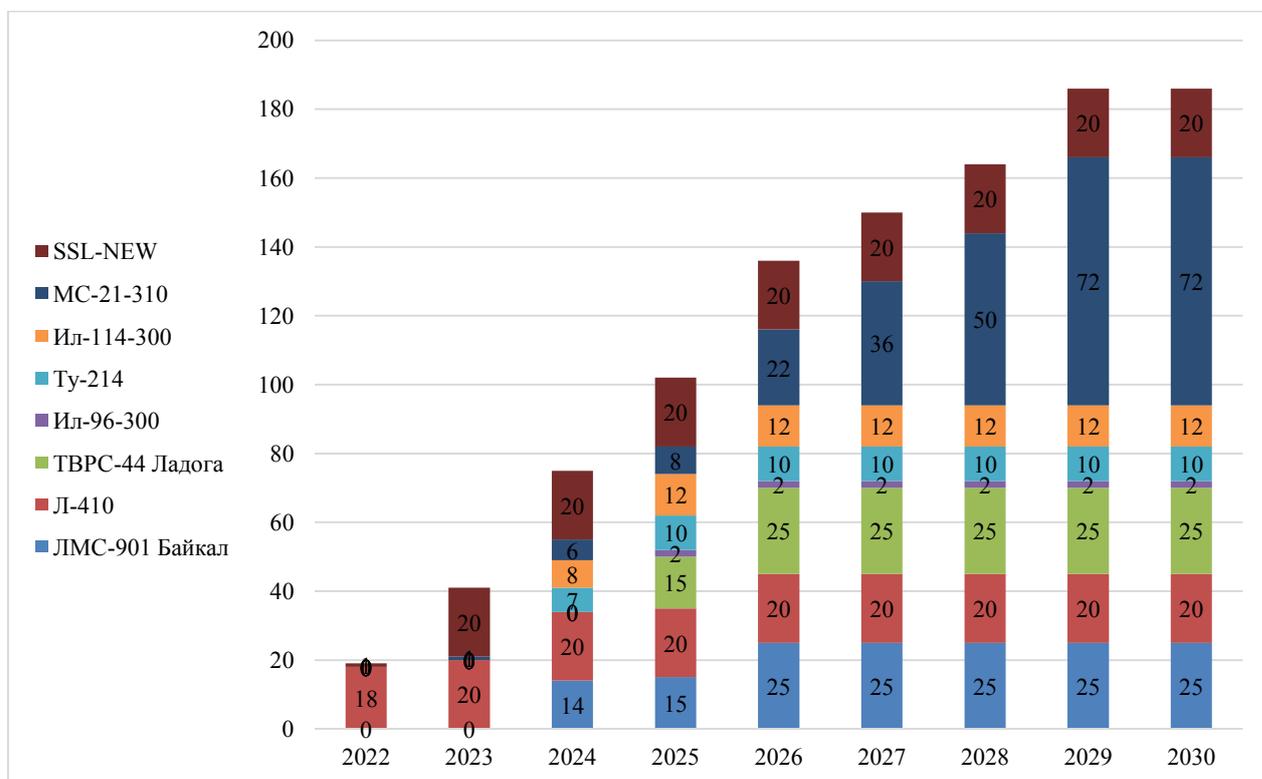


Рисунок 4 – План выпуска российских самолетов, шт.

В настоящее время мощности для освоения этого проекта не достаточно развиты, но при государственной поддержке ожидается их стремительное развитие.

В 1 квартале 2022 года на дополнительное финансирование Правительством субсидировано 1,8 млрд. руб. на развитие авиационной промышленности. Основным производителем является Объединённая авиастроительная корпорация (ОАК), которая получит 1,6 млрд. руб.

Около 400 направлений вошли в программу субсидирования региональных авиаперевозок в 2022 году [5].

Под субсидирование попали 19 российских авиакомпаний, которые участвуют в авиаперевозках. Для этих нужд уже выделено более 9 млрд. руб.

Немаловажным фактором является отсутствие на внутренних аэродромах сертификации для приема больших грузовых бортов. При этом стоит учитывать, что объемы грузовых перевозок на внутреннем рынке не способны заместить объемы внешнего рынка грузовых перевозок, что отражается на доходах и рентабельности российских перевозчиков.

В перспективе давление со стороны Запада и США крупные авиакомпании на рынке грузовых перевозок смогут создавать конкуренцию только при поддержке Правительством РФ. Малые и средние авиаперевозчики, которые специализировались на грузовых перевозках на внутреннем рынке, незначительно потеряют свою эффективность, в основном за счет снижения товарооборота с другими странами. В настоящее время грузовые перевозки осуществляются внутри страны и в авиасообщении с Китаем.

Важное значение имеет оценка эффективности (рентабельности) и ее сравнительная характеристика с другими авиакомпаниями.

На практике эффективность рассчитывается следующим образом:

$$\mathcal{E} = \frac{\Pi}{B} \quad (1)$$

Где

Π – прибыль,

B – выручка.

С целью оценки эффективности работы грузовых авиаперевозчиков в случае поддержки Правительства необходимо учесть субсидирование, тогда формула будет выглядеть следующим образом:

$$\mathcal{E}_ч = \frac{\Pi - c}{B} \quad (2)$$

Где

c- субсидии.

Основные факторы, влияющие на изменение эффективности в данном случае — это прибыль, выручка, субсидирование.

Приведем расчет на примере ОАК:

Прибыль – 2680,0 млн. руб.

Выручка 14500,0 млн. руб.

Господдержка – 1800,0 млн. руб.

Эффективность = 2680,0 млн. руб. / 14500,0 млн. руб. * 100 = 18,48%

Эффективность (чистая) = (2680,0 млн. руб. - 1800,0 млн. руб.) / 14500,0 млн. руб. * 100 = 6,06%

Итак, в случае оценки эффективности с учетом господдержки можно увидеть, что без господдержки рентабельность ОАК составила бы 6,06%.

AirBridgeCargo:

Прибыль – 40,0 млн. руб.

Выручка 3520,0 млн. руб.

Господдержка – 30,0 млн. руб.

Эффективность = 40,0 млн. руб. / 3520,0 млн. руб. * 100 = 1,1%

Эффективность (чистая) = (40,0 млн. руб. -30,0 млн. руб.) / 3520,0 млн. руб. * 100 = 0,3%

С учетом господдержки можно увидеть, что без господдержки рентабельность составила бы 0,3%.

Факторами, влияющими на снижение эффективности авиаперевозок в России, являются: сокращение регулярности авиаперевозок в результате введения санкций со стороны Западных стран, отсутствие собственного производства авиасудов и запчастей.

Boing Co и Airbus SE – два крупнейших мировых авиастроителя-приостановили поставки комплектующих и услуг российским авиакомпаниям. [6]

Основными методами по увеличению эффективности грузовых авиаперевозок должны быть следующие:

- развитие внутреннего рынка авиасообщений,
- поддержка крупных авиаперевозчиков государством,
- развитие собственного производства авиабортов.

В настоящее время отрасль авиаперевозок находится достаточно в сложной ситуации, без субсидирования и поддержки со стороны государства существует риск банкротства основных перевозчиков.

Список литературы:

1. Министерство транспорта Российской Федерации Федеральное агентство воздушного транспорта/Реестр авиакомпаний. URL: <https://favt.gov.ru/dejatelnost-aviakompanii-reestr/> (дата обращения 27.04.2022)
2. Грузовым компаниям грозит банкротство/ Российская газета - Неделя № 65(8713). Рубрика: экономика. 27.03.2022. - URL: <https://rg.ru/2022/03/27/gruzovym-kompaniiam-grozit-bankrotstvo.html> (дата обращения 27.04.2022)
3. Минникес И.В. Правовое регулирование авиационного бизнеса в России: поиск баланса между обеспечением транспортной безопасности и эффективности авиаперевозок//Пролог: журнал о праве.-2021.-№1(29).-С.43-53
4. Какие самолеты станут основой обновленного авиапарка России/ Российская газета - Неделя № 96(8744). Рубрика: экономика. 04.05.2022. - URL: <https://rg.ru/2022/05/04/kakie-samolety-stanut-osnovoj-obnovlennogo-aviaparka-rossii.html> (дата обращения 06.05.2022)
5. Около 400 маршрутов вошли в программу субсидирования региональных авиаперевозок/ Российская газета - Неделя № 96(8744). Рубрика: экономика. 04.05.2022. - URL: <https://rg.ru/2022/05/04/okolo-400-marshrutov-voshli-v-programmu-subsidirovaniia-regionalnyh-aviaperevozok.html> (дата обращения 06.05.2022)
6. Reuters: Russia may allow outside firms to maintain airlines amid sanction. 05.03.2022. – URL: <https://www.reuters.com/business/aerospace-defense/russia-may-allow-outside-firms-maintain-airliners-amid-sanctions-tass-says-2022-03-05/> (дата обращения 05.05.2022)

PROSPECTS FOR THE EFFICIENCY OF AIR CARGO TRANSPORTATION IN THE CONDITIONS OF SANCTIONS PRESSURE

Natalya V. Pumbrasova, Anna A. Bogdanova

Annotation. Air cargo transportation successfully survived the pandemic and even helped airlines to improve their financial situation in the face of a reduction in passenger flights. But the restrictions imposed by the European Union and the United States leave domestic companies out of work and lead them to bankruptcy. The article presents the main problems and identifies the prospects for the development of air cargo transportation in the conditions of sanctions and restrictions imposed by the West and the United States.

Keywords: cargo transportation, effectiveness, air transportation, air traffic, sanctions pressure, carriers.